

PODER NAVAL: UM ENFOQUE NA HISTÓRIA ECONÔMICA

GUILHERME PENHA PINTO¹

GUSTAVO INÁCIO DE MORAES²

RESUMO

As alocações em Defesa é um tema latente a qualquer país. Cabe destacar, que estudar a história é a condição inicial para a racionalidade e o equilíbrio da discussão. Além disso, o estudo do uso do Poder Naval é determinante para a análise da prosperidade socioeconômica das nações, pois mesmo na atualidade, é por meio do mar que grande parte das atividades econômicas é realizada no mundo, em especial no Brasil. Portanto, a análise, responsável, da história econômica naval é condição para qualquer estudo econômico nesta área do conhecimento. O presente trabalho proporcionará o alicerce histórico para embasar uma discussão em Economia da Defesa Naval, por meio de elementos para a consolidação dos debates sobre as inversões neste seguimento, dirimindo a carência de estudos que analisem, historicamente e quantitativamente, a magnitude deste setor na economia brasileira.

Palavras-chaves: Economia da Defesa, História Econômica e Poder Naval

ABSTRACT

Defense allocations are a latent issue in any country. It should be noted that studying history is the initial condition for the rationality and balance of the discussion. Moreover, the study of the use of Naval Power is determinant for the analysis of the socioeconomic prosperity of the nations, because even today, it is through the sea that much of the economic activity is carried out in the world, especially in Brazil. Therefore, responsible analysis of naval economic history is a condition for any economic study in this area of knowledge. The present work will provide the historical basis to support a discussion in Naval Defense Economics, through elements for the consolidation of the debates on the investments in this follow up, denning the lack of studies that analyze, historically and quantitatively, the magnitude of this sector in the brazilian economy.

Key words: Economy of Defense, Economic History and Naval Power

¹ Doutorando em Economia no PPGE-PUCRS e Oficial da Marinha do Brasil e. E-mail: guilherme.penha.pinto@gmail.com.

² Professor Doutor do PPGE-PUCRS. E-mail: gustavo.moraes@puers.br.

INTRODUÇÃO

A influência das inversões em Defesa é um tema latente a qualquer país, minimamente, organizado, seja ele ocidental ou oriental; do sul ou do norte; socialista ou capitalista; e, não esgotando as dicotomias, democrático ou totalitário.

Segundo Brasil (2014), a qual expõe a Doutrina Básica da Marinha, o Poder Nacional se materializa na organização de homens e de meios da Nação, organizados de acordo com os anseios nacionais, focando nos Objetivos Nacionais. Por sua vez, os Objetivos Nacionais são constituídos para o esclarecimento dos interesses, necessidades e aspirações, a partir do momento histórico e cultural, aos quais a Nação almeja consolidar. Cabe destacar, segundo a mesma Doutrina, que o Poder nacional se divide em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica. Por sua vez, o Poder Naval é uma vertente da expressão militar, em conjunto com o Poder Terrestre e o Poder Militar Aeroespacial.

Por sua vez, segundo a mesma doutrina, o Poder Marítimo é a "integração dos recursos que dispõe a Nação para utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social" (BRASIL, 2014, p. 1-1). O Poder Naval é integrante do Poder Marítimo, em conjunto com a Marinha Mercante, a infraestrutura marítima e hidroviária, a indústria naval, a indústria bélica de interesse do aprestamento naval, a indústria de pesca, entre outras organizações voltadas para o uso do mar e águas interiores.

No decorrer desta discussão todas as expressões serão abarcadas em menor ou maior grau dependendo da necessidade de esclarecimento e formatação para apoiar o processo de tese, antítese e nova-tese. Porém, a expressão econômica será privilegiada no bojo da composição de um debate teórico e empírico na Ciência Econômica, em especial quando da análise dos fatos e atos que demonstrem a convergência para a expressão militar, por meio do Poder Naval.

Porém, cabe destacar, conforme Bittencourt (2006), que estudar a história é condição primeira para a racionalidade e o equilíbrio, uma vez que, o destrinchar da história proporciona depreender o estado presente como reação das ações assertivas, dos erros cometidos, além das omissões verificadas em momento anterior, e a certeza de um futuro influenciado por opções do presente. Ainda segundo o autor, o estudo do uso do Poder Naval



foi determinante para a análise da prosperidade das nações, pois mesmo na atualidade, é por meio do mar que grande parte das atividades econômicas é realizada no mundo, em especial no Brasil.

2. PANORAMA HISTÓRICO DA DEFESA NAVAL: ênfase em aspectos econômicos

A influência do mar, segundo Albuquerque e Silva (2006), foi preponderante, do ponto vista industrial, comercial e da guerra, para a solução de diversos paradigmas para o ser humano e seu modo de organização social. O mar proveio alimento e proporcionou a expansão de diversos impérios na história moderna. Ainda segundo o autor, os diversos povos sempre se preocuparam em conhecer e dar a devida importância ao mar, todas as grandes potências de sua época: fenícios, gregos, romanos, portugueses, espanhóis e ingleses; todos estes fundadores de impérios marítimos, usufruíram do mar para consolidar seus objetivos.

Segundo Albuquerque e Silva (2006), o homem desde a pré-história buscou regiões que fossem privilegiadas pelo mar e pelos rios, os quais facilitassem o desenvolvimento de suas diversas atividades, estas terras, por sua vez, sempre foram motivo de cobiça de povos que não possuíam os privilégios da atividade marítima, necessitando desenvolver mecanismos para sua defesa de forma perene, proporcionalmente, a constância das benesses advindas do meio marítimo.

2.1. Mundo até 1500: do Nilo ao Atlântico³

Segundo Caminha (1980), o rio Nilo proporcionou aos egípcios (4.000 a.C.), o desenvolvimento de uma grande civilização, provendo alimentos e comércio. Na Mesopotâmia temos os rios Tigre e Eufrates que foram berço de diversas civilizações, tais como a Babilônia (2.800 a.C.). Por sua vez, no Oriente os rios Huang-Ho (mais conhecido no ocidente como rio Amarelo), e o rio Yang-Tse-Kiang (rio Azul), ensejaram o desenvolvimento de uma das mais antigas civilizações que se possui registro, a chinesa. Para civilização hindu os rios Ganges e Bramaputra, foram indutores do crescimento e da interação

³ Baseado na obra de Caminha (1980).



daquele povo.

Para LLoyd (2003), no período ptolomaico, no Egito (332 - 30 a.C.), os navios de guerra traziam grande prestígio ao país, com grande poder dissuasório. Nesse momento, a capacidade dos navios de transportar os guerreiros se sobressaiu nas batalhas do mar. Porém, aparentemente, o caráter propagandísticos se sobressaiu sobre a efetividade do poder marítimo no longo prazo no Egito no período ptolomaico.

Para Caminha (1980), por sua vez, nos mares, a civilização japonesa, e no Mediterrâneo, os cretenses desenvolveram suas atividades econômicas ligadas ao mar. Os cretenses foram os primeiros dos povos com registro de governança sobre o mar, pois desenvolveram desde os remotos 3.400 a.C. grande intercâmbio comercial com as nações orientais. Os fenícios herdaram o poder dos cretenses sobre o Mediterrâneo Oriental, sendo que o povo fenício se lançou ao mar por necessidade de expansão, uma vez que os vizinhos não proporcionavam o crescimento por terra, este povo decidiu incrementar seu Poder Marítimo. Com esta política, os fenícios criaram inclusive colônias, entre elas a famosa Cartago, além da instalação de uma base naval em Gades, o que corrobora a trajetória paralela do Poder Econômico e do Poder Militar (na expressão do Poder Naval).

Segundo McCormick (2001) períodos prolongados de guerra afetavam a produção agrícola na antiguidade, destruindo o capital fixo existente, sendo que a população do Mediterrâneo permaneceu durante os três milênios antes de Cristo, ligados a guerra, pois os combates eram, eminentemente, intra mediterrâneo.

Porém, Caminha (1980), destaca que as expansões comerciais, criaram um intenso desenvolvimento tecnológico e do mercado de trabalho voltado para o mar. No entanto, a informalidade dos piratas, também, eclodiu com o transporte das riquezas pelo mar, aumentando a necessidade de investimentos na garantia da soberania e na segurança do tráfego marítimo pelas nações organizadas. Estes investimentos foram materializados na tecnologia dos navios (com maior capacidade de manobra) e em navios de guerra que possuíssem fatores de tempo e distância mais largos, tais como, os navios de guerra egípcios.

Segundo Potter e Nimitz (1960) a primeira aparição do Poder Naval foi no ataque da Ásia sobre a Europa, quando da tentativa do império persa para dominar a Grécia, durante a



segunda metade do século V a. C.

Segundo Caminha (1980), na história, ressalta-se um modelo econômico de crescimento, o modelo imperial, com o modo de crescimento econômico e demográfico por meio da conquista de terras e suas riquezas, seja pela escravização ou pela exploração dos derrotados, com o uso do Poder Militar pronto e atuante. Conforme Williams (1975), em sua vertente escravista, o escravismo foi basilar na expansão do império Romano, pelo comércio marítimo, aquém do bem estar social alheio.

Ainda, segundo Caminha (1980), o conceito de *Mare Nostrum* (do latim nosso mar), foi entoada pelos romanos, pois agora não bastava apenas conquistar, mas, também, manter as linhas de comércio com as terras conquistadas, no caso romano as linhas de comunicação mediterrâneas.

Segundo Angold (2002), as atividades árabes ao longo do século VII com foco no ocidente, deveu-se a necessidade de buscar terras férteis para atender as demandas da população em expansão. Segundo Pirenne (1970) as atividades expansionistas islâmicas tiveram o mar como um teatro efetivo desde o califa Moawiah (660), por meio de uma frota significativa para época dominaram ilhas do Chipre, Rodes, Creta, Sicília, bem como uma base naval na Ásia menor no porto de Cizico, ponto de pressão a Constantinopla.

Nesta época na Inglaterra existia um acordo, onde os armadores adjudicavam seus navios ao rei quando de uma necessidade esporádica, para servirem para a guerra, Poder Naval. Neste fato, verifica-se que uma marinha mercante robusta foi e continua sendo preponderante para o Poder Marítimo, sendo um ponto de convergência com o Poder Econômico de uma nação.

Segundo Clozier (1998) entro o século IX e final do século XIII diversos conflitos ocorreram entre os cristãos da Europa e muçulmanos, com o incremento das atividades econômicas de cidades marítimas na Península da Itália, por meio da navegação no Mediterrâneo, comerciando com a África e Ásia, bem como pelo Mar Vermelho e Índico, costeando os continentes.

Segundo Cervo (1992), o continente europeu após o renascimento, com os avanços tecnológicos, se voltou ao colonialismo, fato que abrirá as portas do Atlântico.

Os europeus não podem ser criticados, e tinham mesmo que se vangloriar pelos progressos alcançados à época do Renascimento fizeram recuar as estruturas feudais da sociedade, calcadas num coletivismo inerte, temperado pela tirania eclesiástica sobre o indivíduo. Lançaram os fundamentos do racionalismo, do individualismo, das estruturas de classe da civilização material que deram início aos tempos modernos. Com o despertar dessas novas forças, nasceu o capitalismo, o Estado moderno, a cultura profana, a reforma da religião, a ciência moderna, o colonialismo (CERVO, 1992, p.142).

Finalizando, no bojo a vertente colonialista dos países ibéricos, Caminha (1980), destaca que o Poder Marítimo, sob a proteção de sua parcela armada, o Poder Naval, começa a alcançar, efetivamente, o Atlântico.

A seguir o foco se volta para as terras *brasilis* para expor de forma clara a influência do Poder Marítimo e Naval na consolidação do Brasil, tratando das bases para o desenvolvimento econômico.

1.2. Do descobrimento à Geopolítica do Atlântico Sul

Segundo Brasil (2014) a ligação do Brasil com o mar advém dos idos de 1500, com os portugueses e suas caravelas. Além dos lusitanos, igualmente, outros demandaram o território brasileiro pelo mar com a intenção de conquistar terras, entre eles os franceses e os holandeses.

Segundo Albuquerque e Silva (2006), a empreitada os anos de 1500 foram o registro primeiro da ação do Poder Marítimo, devidamente, coordenado em terra *brasilis*. Apesar das especulações sobre a aparição de fenícios, egípcios, cartagineses, gregos e árabes nas Américas, os povos ibéricos foram os primeiros a atuar como expansionistas de forma organizada do ponto de vista naval.

Segundo Brasil (1985a) o início do comércio em terras brasileiras ocorreu com o pau-brasil, sua exploração culminou com a criação, na cidade do Rio de Janeiro, de um local para armazenamento da madeira e facilidades logísticas para o embarque nos navios, a feitoria. A extração do pau-brasil preponderou no comércio da colônia, necessitando de proteção frente aos interesses estrangeiros. Por volta de 1570, o açúcar, produzido no Brasil demandava os serviços de navegação para sua exportação para Europa, trazendo maiores interesses para as rotas comerciais e o litoral brasileiro por parte de contrabandistas e corsários.

Em meados do século XVI, enquanto Portugal possuía relativo poder naval, qualquer nação que tentava interferir nesse fluxo colônia-metrópole era rechaçado. Porém, com o incremento da produção na colônia diversas forças adversas tenderam seu olhar para o fluxo de riquezas da colônia. Apesar dos tributos cobrados com fito de manter um comboio seguro na linha entre o Brasil e Portugal, por meio de uma esquadra, não tiveram sua efetividade comprovada, inexistindo a força naval intencionada, sendo as atividades de corsários uma crescente na região.

Segundo Penna Filho (2015), desde o início do processo de colonização por Portugal, os principais núcleos de desenvolvimento, os quais foram as bases para os principais centros de desenvolvimento econômico do Brasil, foram fundados na zona costeira, as margens do Atlântico aquém das vastas extensões de terras do continente americano. O autor cita as palavras do Frei Vicente do Salvador: "sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos" (Salvador, 1982, p.59).

Segundo Matheus (2010), os movimentos da indústria da defesa foram, amplamente, influenciados pelos ciclos econômicos no Brasil, em especial, aqueles com um produto importante, tais como o açúcar, o ouro e o café. Cada um desses momentos demandava itens distintos, sejam armamentos para demandas portuguesas, bem como, embarcações para efetivar a logística segura desses itens de exportação, sendo as atividades dos setores de defesa, apenas, acessórios aos produtos primários em destaque na economia em cada momento histórico.

Para Conca (1993) a mobilização industrial de defesa no Brasil teve início com o ciclo econômico do açúcar, com a iniciativa de estaleiros na Bahia, fazendo uso da expertise portuguesa e da matéria prima com madeira local. Também, o ciclo o ouro, em torno de 1760, deslocou a indústria naval para a cidade do Rio de Janeiro, sendo a indústria naval influenciada pelos ciclos econômicos da época.

De acordo com Brasil (2001) a Marinha do Brasil dispunha, por volta de 1760, de alguns arsenais para manutenção e fabricação de navios da Armada Imperial. O empreendimento mais relevante era o Arsenal de Marinha da Corte, na cidade do Rio de Janeiro, o qual foi o principal indutor da indústria naval brasileira no conflito do Paraguai.

Segundo Brasil (2014), a Brigada Real da Marinha de Portugal, em março de 1808 aportou no Brasil escoltando a família real portuguesa que se evadia da invasão napoleônica. Conforme Caminha (1980) as atividades de exportação ultramarina e cabotagem interior não eram permitidas aos nascidos na colônia, algo apenas autorizado aos portugueses. Nesse processo, os produtores brasileiros não se preocupavam com o transporte de suas mercadorias entre o porto brasileiro e seu destino lusitano, ficando toda a logística, com seu conseqüente risco, sob a responsabilidade de portugueses. Tal fato levou a inexistência de uma consciência da necessidade de um Poder Marítimo e Naval estruturado no Brasil colônia, porém as relações comerciais marítimas do Brasil sofreram forte transformação com a "abertura dos portos nacionais", com a presença do aliado português contra Napoleão, Grã-Bretanha, havendo uma enxurrada de produtos ingleses no mercado brasileiro.

Segundo Araujo (2012), no linear do século XVI, tem-se o registro dos primeiros movimentos da construção naval brasileira, mesmo que focada em pequenas embarcações voltadas para atividade pesqueira. Porém, em termos formais, apenas, em 1846, teve-se a concepção de uma empresa voltada para o setor, o Estabelecimento de Fundição e Estaleiros da Ponta d'Areia, na cidade de Niterói (BNDES, 1997; LIMA & VELASCO, 1998; PASIN, 2002; TELLES, 2004).

Em uma das primeiras iniciativas privadas que atenderam objetivos estratégicos nacionais, a Companhia de Navegação do Amazonas, em torno de 1850, por meio da iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, conhecido como o Barão de Mauá, explorou a navegação no Rio Amazonas, trazendo grandes benefícios para a manutenção da integridade nacional naquela época, a partir de embarcações construídas no estaleiro da Ponta D'Areia (LESSA, 2004).

Segundo Brasil (2001) o Arsenal de Marinha da Corte, em 1857, fundou uma Companhia de Aprendizes Menores, contribuindo com a qualificação do pessoal empregado nas atividades de construção naval, sendo a base para a estruturação do sistema de ensino na Armada Imperial. Com o revés liberal na economia do Brasil, em torno de 1880, diversas iniciativas de obras civis e militares, foram deixadas para a contratação externa.

A Guerra do Paraguai foi um grande estímulo para o desenvolvimento da indústria de defesa no Brasil, porém sofreu bastante com o fim da guerra. Ou seja, ocorreu



descontinuidade nos esforços engendrados no período do conflito. Retomou-se as iniciativas somente em 1930 com o Acordo entre o Brasil e os Estados Unidos para modernização do Arsenal da Marinha, o qual teve fim em 1977 (CONCA, 1993).

Segundo Telles (1986), por volta de 1880, o Arsenal da Corte era o grande *cluster* do setor industrial na América do Sul, com adiantada tecnologia, a despeito, da concomitante degradação da indústria nacional. Além disso, o índice de nacionalização dos itens fabricados no Arsenal da Corte chamavam a atenção, em especial, quanto a matéria prima nacional, em vista a existência de uma siderúrgica para atender a demanda, bem como, os processos que proporcionavam autossuficiência a linha de produção.

Segundo Brasil (2001) a política econômica entre 1880 e 1930, levou a um modelo que era funesto para a segurança do país, com a importação de meios operativos, equipamentos, torpedos, manuais e doutrina, causando perda da expertise, anteriormente, consolidada pelo Arsenal da Corte. Ou seja, países com menor oferta de matérias primas que o Brasil, mas que dispunham da consciência do conceito de Poder Marítimo, eram mais cuidadosos com a política da industrial naval que o Brasil da República Velha.

Segundo Matheus (2010) as atividades da monocultura de exportação do café, direcionavam as inversões do país, sufocando qualquer tipo de manufatura, em especial, por meio de uma política cambial nefasta ao crescimento de uma indústria nativa. Tal fato, impossibilitou o Brasil de acompanhar os avanços da indústria do aço, influenciados pela Revolução Industrial, fato que levou a diversos contratos da esquadra brasileira junto aos países da Europa e os Estados Unidos. Por sua vez, no governo Vargas, por meio de ações governamentais, diversos bens de capital foram importados inclusive com a implantação de uma usina de siderurgia.

A seguir, no Quadro 1, seguem as principais iniciativas governamentais para o reaparelhamento e modernização da Marinha do Brasil no século XVII:

PROGRAMA	PERÍODO
Programas Navais da Independência	1822-23

Confederação do Equador	1824
Guerra da Cisplatina	1825-28
Programa Naval Vieira Tosta	1850
Programa Naval Saraiva	1857-58
Programa Naval Araújo Brusque	1864
Programa Naval da Guerra do Paraguai	1865-70
Programa Naval Afonso Celso	1866
Programas Navais Duarte de Azevedo	1871-72
Programa Naval Lima Duarte	1882

Quadro 1 - PROGRAMAS NAVAIS DO IMPÉRIO
Fonte: Brasil (1985a, 1985b, 2001, 2002), elaborado pelo autor.

Ao final século XVIII e no linear do século XIX foi verificado um incremento no volume das trocas comerciais do Brasil, tal fato influenciou o incremento da navegação com fins de exportação, sendo preponderantemente capitaneado pelas empresas estrangeiras, porém com certa participação das empresas brasileiras. Como toda nação que prospera, a dependência do comércio exterior se tornou flagrante, sendo que inquietações nas linhas marítimas prejudicariam esse processo de desenvolvimento, tal como ocorrera no Conflito da Cisplatina, verificou-se esse fato na Primeira Guerra Mundial entre 1914 e 1918, e mais seriamente na década de 1940 com o segundo conflito mundial (CAMINHA, 1980).

Para Penna Filho (2015) com o processo de desenvolvimento do Brasil, durante o Século XX, o Atlântico Sul se torna protagonista na cinemática da industrialização e do crescimento econômico do Brasil, apresentando-se como fator ímpar para o processo futuro de desenvolvimento da economia brasileira.

Em meados dos anos de 1950, a construção militar mundial voltada para o setor naval foi influenciada pela Guerra Fria. Após o fim desta última, o esforço para produção de navios de guerra decresceu de, aproximadamente, 130 navios em 1957, para algo entre 25 e 30 navios por ano na metade dos anos de 1990 (COUTO, 2007 e PINTO, 2006).



Segundo Caminha (1980), após a Segunda Grande Guerra Mundial, as empresas americanas foram preponderantes no comércio marítimo brasileiro, bem como os noruegueses. O pagamento dos fretes foi uma das contingências da balança comercial brasileira, sendo que para mitigar tal cenário ocorreu uma ação governamental na busca da criação de uma Marinha Mercante (Poder Marítimo), a revelia das iniciativas privadas.

De acordo com Guimarães (2009) os movimentos da indústria naval, a partir dos anos de 1950, estiveram atrelados aos movimentos econômicos das nações. Por sua vez, no Brasil, no bojo da política de substituição de importações, as Forças Armadas, passaram a privilegiar produtos nacionais, inclusive com transferência de tecnologias (CONCA, 1993, p. 189).

No Brasil, o momento econômico, nos anos de 1960, eram voltados para as decorrências das políticas públicas do milagre econômico brasileiro, alinhados ao processo de substituição de importações, com agregação de tecnologia. Sendo que, os esforços econômicos para inversões em Defesa, foram cristalizados pela criação de diversas organismos governamentais para a criação de tecnologia militar (FERREIRA e SARTI, 2011; e, ACIOLI, 2011).

De acordo com Guimarães (2009) a crise do petróleo colapsou tanto a oferta e a demanda da indústria naval. No bojo do modelo econômico de substituição de importações, houve na década de 70, um esforço na busca do desenvolvimento da indústria naval brasileira. Porém, a política do Estado brasileiro, por meio da Superintendência Nacional de Marinha Mercante, não acompanhava o grau de capacitação e competitividade da indústria naval do Brasil, apontando para metas de nacionalização conflitantes com a capacidade instalada dos anos de 1970.

Seguem, no Quadro 2, os principais programas após a queda do Império, até as ações que consolidaram uma política de substituição de importações:

PROGRAMA	PERÍODO
Programa Wandenkolk	1881
Esquadra legalista de 1893	1893

Programa Elisário Barbosa	1895
Programa Júlio de Noronha	1904
Primeiro Programa Alexandrino	1906
Segundo Programa Alexandrino	1917
Programa Gomes Pereira (1918)	1918
Programa Veiga Miranda	1922
Terceiro Programa Alexandrino	1923
Quarto Programa Alexandrino	1925
Programa Protógenes (1932)	1932
Primeiro Programa Guilhem (1936-41)	1936-41
Segundo Programa Guilhem (1945)	1945
Programa Silvio de Noronha (1949-51)	1949-51
Programa Guillobel (1952)	1952
Programa Silvio Mota (1963)	1963
Programa de Reparcelamento e Modernização dos Meios Flutuantes da Marinha	1967
Programa de Reparcelamento da Marinha	1974

Quadro 2 - PROGRAMAS NAVAIS de 1881 até 1974
 Fonte: Brasil (1985a, 1985b, 2001, 2002), elaborado pelo autor.

As décadas dos anos de 1970 e 1980, foram marcadas pela aparição e desaparecimento de setores industriais de defesa, avalizados pela parceria entre o regime militar no Estado e os empresários, protegendo as iniciativas de vicissitudes internas e externas, inclusive com a criação de centros de pesquisa militares, focando em exportações de maior valor agregado (FRANK-JONES, 1992).

Segundo Lacerda (2003) a indústria naval no Brasil teve seu ponto de máximo entre as décadas de 70 e 80 do século XX, sendo que no computo mundial de encomendas e efetiva entrega de navios, o Brasil se apresentou como o segundo maior produtor de navios. Porém, na década seguinte, em 1990, ocorreu um declínio desse ciclo dessa importante vertente do



Poder Marítimo.

Na década de 1980, diversos produtos de defesa, com intensidade tecnológica, relativamente, menor foram exportados pelo Brasil, chegando a perfazer 90% das exportações do país, alcançando a quinta posição mundial na exportação desses armamentos (FERREIRA e SARTI, 2011; ACIOLI, 2011).

Além disso, cabe ressaltar, que este processo de declínio deveu-se, em grande medida, ao processo produtivo dependente de fornecedores nacionais ineficientes, uma vez que, esses estavam sob a égide da política de proteção da substituição de importações, descambando em produtos que, relativamente, apresentavam qualidade, preço e prazo de entrega incompatíveis com uma indústria competitiva (GUIMARÃES, 2009).

Entre as décadas de 1970 e 1980, os programas e projetos de reaparelhamento da Marinha do Brasil foram forjados no princípio de nacionalização dos diversos itens e processos, entre eles das Fragatas Niterói (1970); o Programa Nuclear da Marinha (1979), Corvetas Classe Inhaúma (1981), Submarinos classe Tupi (1985). Porém, com o linear dos anos de 1990, o orçamento público não privilegiou a defesa (PESCE, 2012 e 2013).

Em 1974 foram adquiridas pelo Corpo de Fuzileiros Navais 30 viaturas de transportes de pessoal sobre lagartas, produzidas nos Estados Unidos, sendo empregadas em soluções operacionais demandadas na época (VELLOSO e FONSECA, 2010).

No final da década de 70 foi efetivada a intenção de construção de um submarino de propulsão nuclear, porém, em termos nacionais, o programa iniciou nos anos de 1950. A materialização da participação da Marinha do Brasil tem como um dos marcos a criação do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, bem como, o Centro de Estudos Experimentais de Aramar, atuando desde 1985, em busca de tecnologias autóctones (PEREIRA, 2013; CORRÊA, 2009 e MARTINS FILHO, 2011).

Segundo Amarante (2012), a indústria de Defesa, em termos de empregabilidade, registrava em 1986, cerca de 0,4% do emprego industrial do Brasil, perfazendo míseros 0,06% da PEA (População Economicamente Ativa), os grandes empregadores eram a Embraer (24 mil empregados) e o AMRJ (15 mil empregados).

Segundo Acioli (2011), os anos da década de 1990, foram caracterizados pela



volatilidade da política macroeconômica, com queda dos investimentos governamentais em defesa, fruto da busca do controle do processo inflacionário e da estabilidade do Plano Real.

Em 1994, de acordo com Poder Naval (2013), foram empenhados recursos da Marinha do Brasil no estreitamento de relações com as marinhas africanas, com fornecimento de embarcações, transferência de expertise em Patrulha Marítima, bem como, na implementação de uma estrutura logística.

Segundo Penna Filho (2015) a cooperação iniciada em 1994 com os países africanos colaborou com o processo de emancipação daqueles países, por meio da formação de pessoal, transferência de tecnologias e comércio de bens de defesa, consolidando a atenção ao Atlântico sul no final do século XX.

Como últimos movimentos do século XX a Marinha do Brasil, que havia operado asas fixas até 1965, com as demandas modernas da guerra, e apesar de protestos de setores da Força Aérea Brasileira, a Marinha do Brasil adquiriu 23 aeronaves A-4 Skyhawk, em 1997, dos Estados Unidos da América, concomitantemente, em 1998, foi adquirido o Porta Aviões São Paulo para operar as aeronaves adquiridas (SILVA, 2015).

O anos 2000, foram caracterizados pela retomada do crescimento, bem como, de iniciativas políticas, com a criação do Ministério da Defesa e a divulgação da renovada Política Nacional de Defesa. Essa inflexão trouxe a estabilidade orçamentária para a consolidação do planejamento estratégico militar (ACIOLI, 2011).

Entre os anos de 1999 e 2014 pode-se verificar grande volatilidade dos fluxos orçamentários na área de Defesa, com inúmeros cortes e contingenciamentos, bem como, a exacerbada parcela com gastos de pessoal, em torno de 70%, além, dos baixos níveis de investimento, equipamentos defasados, remuneração defasada em relação as demais carreiras de Estado. A partir de 1999 ocorreu um movimento de integração entre as forças que levou a Marinha do Brasil a adaptar-se a sistemática uníssona de aquisições e planejamento. A Marinha do Brasil por meio de diversas iniciativas, a partir de 2008, tais como: o desenvolvimento de submarinos convencionais e nucleares com apoio francês; a renovação da força naval, inclusive com o investimento em navios-aeródromo e a criação da segunda Esquadra no Norte/Nordeste, está inserida nos projetos que compõe um cenário que projeta alocar R\$ 400 bilhões, para todas as forças armadas, em um horizonte de vinte anos,

demonstrando iniciativas de "hard power" da força naval (SILVA, 2015).

Segundo Brasil (2014b) o Atlântico Sul é uma região de importância para as exportações e importações brasileiras, o uso dos recursos do mar, bem como, dos interesses na área de Defesa no século XXI.

A indústria do petróleo por exemplo, entre os anos de 1999 e 2008, demandou por plataformas e meios de apoio, fato que impulsionou a indústria naval com aumento da qualificação dos serviços prestados e uso de capacidade ociosa, lastreados pelo apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, bem como, avalizado pela política do Programa de Aceleração do Crescimento, utilizando-se do Fundo da Marinha Mercante (GUIMARÃES, 2009). Também, de acordo com Brasil (2012b), documento que trata da Política Nacional de Defesa, o Atlântico Sul tornou-se uma área estratégica:

A Marinha do Brasil alinhada aos movimentos do Ministério da Defesa, voltando-se a lógica da Secretaria de Produtos de Defesa do Ministério da Defesa, com o objetivo de gerenciar os projetos estratégicos da Marinha. Dos grandes projetos estratégicos do MD, que totalizam, aproximadamente R\$ 440 bilhões em vinte anos, a Marinha corresponde a R\$ 220 bilhões desse montante. (SILVA, 2015), acordo Quadro a seguir:

PROGRAMA	DETALHES
EMA-302 - Programa de Reparcelhamento da Marinha (PRM). 25 de setembro de 2001	Visou “estabelecer a configuração e o dimensionamento dos meios necessários ao preparo e emprego do Poder Naval brasileiro, bem como orientar o planejamento de suas obtenções”

<p>EMA-302 – Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM). 24 de novembro de 2009;</p>	<p>Documento elaborado após o Plano de Articulação e Equipamento da Marinha (PAEMB), o PRM registra que a partir de 2005, foi implementado um grupo de trabalho no âmbito da Marinha para tratar sobre o tema reaparelhamento no que se refere ao período 2006-2025. Ainda segundo o PRM, em dezembro de 2005 o então presidente Lula determinou a criação de um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI), o qual segundo o documento “não prosperou no nível político”, o que, somado com a expiração do PRM 2001 no ano de 2007, deixou uma significativa lacuna de planejamento que só foi preenchida de fato, em 2009, com o Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB).</p>
<p>Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB). 30 de maio de 2009.</p>	<p>Criado na esteira dos acontecimentos da primeira Estratégia Nacional de Defesa, de 2008. O intuito deste documento foi de apresentar de forma abrangente e detalhada, conforme orientação do MD, todos os Projetos Individualizados (PI) de equipamento e de articulação.</p>

Quadro 3 - Documentos de Reaparelhamento da Marinha nos anos 2000

Fonte: Adaptado de SILVA (2015)

Em termos de grandes projetos, a Marinha do Brasil elencou sete projetos de sua agenda para alocação de recursos, acordo Quadro 4 a seguir:

Projetos	Período previsto*	Valor global estimado até 2031 (em R\$ milhões)
1. Recuperação da Capacidade Operacional	2009 — 2025	5.372,30
2. Programa Nuclear da marinha (PNM)	1979 — 2031	4.199,00
3. Construção do Núcleo do Poder Naval	2009 — 2047	175.225,50
4. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAaz)	2013 — 2024	12.095,60
5. Complexo Naval da 2ª Esquadra / 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra (2ªFFE)	2013 — 2031	9.141,50
6. Segurança da Navegação	2012 — 2031	632,80
7. Pessoal	2010 — 2031	5.015,60

Quadro 4 -Tabela Projetos estratégicos da Marinha do Brasil

Fonte: Adaptado de BRASIL (2012a)

De acordo com SILVA (2015), a partir do cruzamento de informações seguem os projetos\subprojetos da Marinha do Brasil a partir do PAED 2012:

Projeto	Subprojeto
I. Recuperação da	1.Modernização de 30 viaturas M113 do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN)

Capacidade Operacional	2.Modernização de 12 aeronaves AF-1/1-A
II. Programa Nuclear da Marinha	3.Construção do Laboratório de Geração de Energia Núcleo-Elétrico (LABGENE) e da Unidade Piloto de Hexafluoreto de Urânio (USEXA)
III. Construção do Núcleo do Poder Naval	4.Desenvolvimento do PROSUB (4 Submarinos convencionais/1 Submarino Nuclear)
	5.Desenvolvimento do Míssil Antinavio Nacional (MAN-SUP)
	6.Construção de 27 NPa 500t - Classe "Macaé"
	7.Aquisição por oportunidade de 3 NPaOc - Classe "Amazonas"
	8.PRONANF - Obtenção de Navio Anfíbio
	9.PRONAE – Obtenção de 2 Navios-aeródromo
	10.Aquisição de Helicópteros de Múltiplo Emprego (HME) SeaHawks
	11.PROSUPER 11a. 5 Navios-Escolta de cerca de 6000t. (NEsc) 11b. 5 Navios-Patrolha Oceânica de 1800t.(NPaOc) 11c. 1 Navio de Apoio Logístico com cerca de 23000t. (NAPLog)
	12.Aquisição de VANTs Carcará para o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN)
	13.Aquisição de aeronaves de reabastecimento em voo/transporte logístico-administrativo (C-1A Trader - COD/ReVo)
	14.Aquisição de VANTs Embarcados (VANT-E)
IV. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)	15.Estágio inicial/desenvolvimento
V. Complexo Naval da 2ª Esquadra/2ª Força de Fuzileiros da Esquadra	16.Estágio inicial/construção da base naval

Quadro 5 - Projetos e subprojetos
Fonte: Adaptado de SILVA (2015).

A modernização dos AF-1/AF-1A, teve um processo de atuação da EMBRAER, focando na interoperabilidade com os meios da Força Aérea Brasileira, sendo efetivados contratos de modernização em 2009, ocorrendo aditivos em 2014, sendo o primeiro AF-1 modernizado entregue em 2015 (RIBEIRO, 2008 e PODER NAVAL, 2015).

O Programa Nuclear da Marinha está imbuído de conceitos de dualidade entre o meio militar e o meio civil, com grande potencial de mobilização tecnológica em áreas de energia, saúde, educação, indústrias, entre outras. Sendo uma via de mão dupla com resultados do meio militar para o civil (*spin off*), quanto do meio civil para o militar (*spin on*). Quanto aos projetos, destaca-se que a Modernização de 30 viaturas M113 do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) não incluiu empresas nacionais, sendo uma licitação internacional. Por sua vez, a aquisição de navios patrulha oceânicos e dos *Seahawk* (helicópteros) não tiveram o envolvimento de empresas brasileiras por se tratar de uma aquisição por oportunidade, a qual foi demasiadamente criticada pelos empresários da Base Industrial de Defesa. (SILVA, 2015).

Segundo Pesce (2013), em 2012, a Marinha do Brasil contava com 65,5 mil militares (entre oficiais e praças), sendo destes 16 mil fuzileiros navais. Além disso, dispunha de 102 navios e de 90 aeronaves em serviço. Por sua vez, a Marinha britânica dispunha, na época, de 35 mil militares, sendo 7.900 fuzileiros navais, 97 navios e 170 aeronaves. A Marinha do Brasil apesar de comparável em número de unidades, o perfil entre as duas marinhas no poder de fogo é distinto, com a Marinha britânica com um poder de fogo superior frente a Marinha do Brasil.

3. CONCLUSÃO

O apanhado histórico demonstra que o Mar é uma via de desenvolvimento das nações desde a antiguidade. As linhas de comunicação marítima atenderam aos interesses de diversos estados e governos, independentemente de sua conformação, as nações lançaram mão da via marítima para o crescimento de suas economias, em certos momentos a revelia, por meio da exploração dos povos e de suas terras, em outros, utilizando-se de acordos pacíficos de comércio bilateral ou multilateral.

No caso brasileiro, o histórico inicial não possibilitou a implantação da consciência marítima no povo brasileiro, em função do monopólio português. Também, essa escassez de boa vontade levou a um anacronismo no pensamento de Estado sobre a Defesa Naval, havendo diversos programas durante os séculos, sem apoio popular.

No entanto, recentemente a discussão está sendo calcada em um debate de Estado, com diversos documentos condicionantes, os quais visam a esclarecer a sociedade sobre a necessidade da consolidação do Poder Militar, do Poder Naval, e do Poder Marítimo, para a afirmação do Brasil frente as discussões nos organismos internacionais, condição esta indispensável para uma ação de longo prazo para o desenvolvimento nacional sustentável.

REFERÊNCIAS

ACIOLI, R. G. O papel da FINEP no renascimento da indústria de defesa. Revista Inovação em Pauta. Out/Nov/dez, 2011. p. 44-45. dez. 2011.

AMARANTE, J. C. A. do. Texto para discussão 1758: base industrial de defesa brasileira. Rio de Janeiro, ago.2012. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível



em:<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1758.pdf>. Acesso em: 24 julho 2017.

ANGOLD, Michael. *Bizâncio. A Ponte da Antiguidade para a Idade Média*. Rio de Janeiro: Imago, 2002.

ARAUJO, F. O. de. Um diagnóstico da indústria brasileira de construção naval. *Revista Marítima Brasileira, Serviço de Documentação Geral da Marinha*. v, 132. n. 07/09, p. 57 - 74, jul/set 2012.

BNDES – BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. *Construção Naval no Brasil e no Mundo. Informe Infraestrutura. Área de Projetos de Infraestrutura*. n.14, set. 1997.

BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*, v. 2. Rio de Janeiro, 1985a.

BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*, v. 5. Rio de Janeiro, 1985b.

BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*, v. 4. Rio de Janeiro, 2001.

BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. *História Naval Brasileira*, v. 3. Rio de Janeiro, 2002.

BRASIL.Ministério da Defesa. *LBDN - Livro Branco de Defesa Nacional*. 2012a.

BRASIL. Ministério da Defesa. *PND - Política Nacional de Defesa (PND)*. Brasília, 2012b.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. *EMA-305: Doutrina Básica da Marinha*. Brasília. 2014. Disponível em:
<http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/418525/RESPONSTA_PEDIDO_EMA-305_2014.pdf>. Acessado em : 18AGO2018.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima. Coleção General Benício, Biblioteca do Exército*. v. 184, publ. 504. Rio de Janeiro. 1980.

CONCA, Ken. A industrialização militar do Brasil: o período pré-64. In: *PROENÇA JÚNIOR, Domicio (Org.). Uma avaliação da indústria bélica brasileira: defesa, indústria e tecnologia*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1993, p. 173-195.

CERVO, Amado Luiz. Renascimento e descobrimento. *Humanidades, UnB, Brasília*, vol. 8, n. 2, p. 139-146, 1992.

CLOZIER, René. *História da Geografia*. 3ª ed. Lisboa: Publicações Europa –América, 1998.



CORRÊA, Fernanda das Graças. O projeto do submarino de propulsão nuclear na visão de seus protagonistas: uma análise histórica de Geisel a Lula. 2009. 259 f. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2009.

COUTO, Agostinho Santos. A Revitalização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por Meio de Parceria Público - Privada. Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. Rio de Janeiro, 2007.

FERREIRA, J. B.; SARTI, F. Diagnóstico: base industrial de defesa brasileira. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Estudo/relatorio_neit_04_defesa_01b.indd.pdf>. Acesso em: 24 julho 2017.

FRANKO-JONES, Patrice. The Brazilian Defense Industry. Westview Press, 1992.

GUIMARÃES, R. C. G. Potencial de expansão da Indústria Naval Militar no Brasil: Uma análise a partir da abordagem de insumo-produto. Rio de Janeiro, 2009. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Economia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2009.

LACERDA, S. M. Oportunidades e Desafios da Construção Naval. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V. 10, N. 20, P. 41-78, dez. 2003. Disponível em <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2002.pdf>. Acesso: julho, 2017.

LESSA, C. Indústria de defesa. In: PINTO, J. R. de Oliveira; A. J. Ramalho da; SILVA, R. Doring Pinho da (Org.). As forças armadas e o desenvolvimento científico e tecnológico do país. Brasília: Ministério da Defesa, Secretaria de Estudos e Cooperação, 2004, p. 13-22.

LLOYD, A. B. The Ptolomaic Period. In: SHAW, Ian (Org.). The Oxford history of the ancient Egypt. United States: Oxford University Press: 2003.

LIMA, E. T.; VELASCO, L.. Construção Naval no Brasil: Existem Perspectivas? Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 167-194, dez. 1998.

MARTINS FILHO, J. O projeto do submarino nuclear brasileiro. Contexto Internacional, v. 33, n.º 2, Rio de Janeiro-RJ, 2011.

MATHEUS, A. J. Indústria de defesa : uma análise da rede nacional a partir da teoria da dependência de recursos. Dissertação de mestrado (Administração Pública) Rio de Janeiro: Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas - FGV, 2010.

MCCORMICK, M. Origins of the European Economy. Cambridge, 2001.



PASIN, J. A. B. Indústria Naval do Brasil: Panorama, Desafos e Perspectivas. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 9, n. 18, p. 121-148, dez. 2002.

PESCE, E. Í. Realismo Orçamentário e Renovação do Poder Naval. Revista Marítima Brasileira, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 07/09, p. 57 - 74, jul/set 2012.

PESCE, E. Í. Projetos da Marinha do Brasil no Plano de Articulação e equipamentos de Defesa (PAED). Revista Marítima Brasileira, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 133. n. 01/03, p. 57 - 72, jan/mar 2013.

PEREIRA, L. da S. B. Vitória na derrota: Álvaro Alberto e as origens da política nuclear brasileira. 2013. 152 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em História, Política e Bens Culturais) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas (CPDOC-FGV/RJ), Rio de Janeiro-RJ, 2013.

PINTO, M. CENTRO DE ESTUDOS EM GESTÃO NAVAL - CEGN. Desenvolvido por Equipe. Avaliação de nichos de mercado potencialmente atraentes ao Brasil - mercado de construção de navios militares. 2006. Disponível em <<http://www.gestaonaval.org.br/>>. Acesso em: 27 fev. 2008.

PENNA FILHO, P. Reflexões sobre o Brasil e os desafios do Atlântico Sul no início do século XXI. In: GHELLER, G. F.; GONZALES, S. L. de M.; MELLO, L. P. Amazônia e Atlântico Sul : desafios e perspectivas para a defesa no Brasil, Brasília, IPEA, 2015.

PIRENNE, H. *Maomé e Carlos Magno*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1970

PODER NAVAL.Cooperação Brasil-Namíbia. Disponível em: <<http://goo.gl/ukUNIM>>. Acesso em: 22 ago. 2013.

PENNA FILHO, P. Reflexões sobre o Brasil e os desafios do Atlântico Sul no início do século XXI. In: GHELLER, G. F.; GONZALES, S. L. de M.; MELLO, L. P. Amazônia e Atlântico Sul : desafios e perspectivas para a defesa no Brasil, Brasília, IPEA, 2015.

POTTER, E. B.; NIMITZ, C. W. Sea power: a naval history. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1960, p. 5.

RIBEIRO, L. M. E o amanhã? O futuro da aviação de caça na Marinha do Brasil. Action editora Ltda., Revista Força Aérea, ano 13, n.º 53, ago./set. 2008.

SALVADOR, Frei V. História do Brasil, 1500-1627. São Paulo: USO/Itatiaia, 1982.
Silva, G. do C. e. Planejamento estratégico. Brasília: UnB, 1981.

SILVA. P. F. A política industrial de defesa no Brasil (1999-2014): intersetorialidade e dinâmica de seus principais atores. 2015. 448 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Relações Internacionais, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.



TELLES, P. C. da S. A pré-história da fabricação de equipamentos no Brasil. Revista do Instituto de Engenharia. 1986.

TELLES, P. C. S. A construção naval no Brasil. Rio de Janeiro, Fundação Cultural Monitor Mercantil. 2004.

VELLOSO, L. A. C.; FONSECA, P. J. C. Histórico das origens: Batalhão de Blindados de Fuzileiros Navais. Marinha do Brasil. Corpo de Fuzileiros Navais - CDDCFN. Âncoras e Fuzis, ISSN 2177-7608, ano IX, n.º 40, julho de 2010.

WILLIAMS, E. Capitalismo e Escravidão. Rio de Janeiro: Americana, 1975.