

**A GUERRA DAS FALKLANDS/MALVINAS NO PENSAMENTO
NAVAL BRASILEIRO: ASPECTOS DO CONFLITO NAVAL
MODERNO E OS ENSINAMENTOS PARA A DIVERSIFICAÇÃO
DAS CAPACIDADES DA MARINHA DO BRASIL**

**The Falklands/Malvinas War in Brazilian naval thought:
aspects of the modern naval conflict and lessons for
diversifying the capabilities of the Brazilian Navy**

**La Guerra de las Malvinas/Falklands en el pensamiento naval
brasileño: aspectos del conflicto naval moderno y lecciones
para diversificar las capacidades de la Armada brasileña**

Dilceu Roberto Pivatto Junior¹

Resumo:

Este artigo consiste em compreender a influência da Guerra das Falklands/Malvinas no pensamento naval brasileiro. Para tanto, analisou-se as ideias reproduzidas nos espaços institucionais da Marinha, com o propósito de identificar os ensinamentos da guerra e suas implicações na configuração do poder naval brasileiro. Neste sentido, utilizou-se as publicações da Revista Marítima Brasileira e os relatórios do Ministério da Marinha, bem como entrevistas com ex-Ministros da Marinha. A conjugação destas diferentes fontes permitiu identificar as linhas de pensamento da Marinha do Brasil, ao longo das décadas posteriores ao conflito.

Palavras-chave: Marinha do Brasil. Falklands/Malvinas. Pensamento naval.

Abstract:

This article consists of understanding the influence of the Falklands/Malvinas War on Brazilian naval thought. To this end, the ideas reproduced in the Navy's institutional spaces were analyzed, with the purpose of identifying the lessons of war and their implications for the configuration of Brazilian naval power. In this sense, publications from *Revista Marítima Brasileira* and reports from the Ministry of the Navy were used, as well as interviews with former Ministers of the Brazilian Navy. The combination of these different sources made it possible to identify the lines of thought of the Brazilian Navy, throughout the decades following the conflict.

Keywords: Brazilian Navy. Falklands/Malvinas. Naval thought.

Resumen:

Este artículo consiste en comprender la influencia de la Guerra de Malvinas/Falklands en el pensamiento naval brasileño. Para ello, se analizaron las ideas reproducidas en los espacios institucionales de la Armada brasileña, con el objetivo de identificar las lecciones de la guerra y sus implicaciones para la configuración del poder naval brasileño. En este sentido, se utilizaron publicaciones de la *Revista Marítima Brasileira* e informes del Ministerio de la Armada, así como entrevistas con ex Ministros de la Armada. La combinación de estas diferentes fuentes permitió identificar las líneas de pensamiento de la Armada de Brasil, a largo de las décadas posteriores al conflicto.

Palabras clave: Armada de Brasil. Malvinas/Falklands. Pensamiento naval.

Considerações Iniciais

No contexto da Guerra Fria, a Guerra das Falklands/Malvinas, entre Reino Unido e Argentina em 1982, aumentou as preocupações dos militares brasileiros sobre a importância dos projetos de reaparelhamento das Forças Armadas, que estavam em andamento desde o início da década de 1970. A necessidade do desenvolvimento tecnológico vinha sendo uma abordagem comum dentro da Marinha do Brasil, especialmente, em seus debates sobre a modernização dos meios navais e a não dependência externa de material de emprego militar. O posicionamento dos Estados Unidos sobre o conflito – que desconsiderou o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), assinado em 1947, tornando-se aliado do Reino Unido contra a Argentina (CERVO, 2008; VISENTINI, 2011) – acentuou os debates entre os militares brasileiros que procuravam priorizar a ideia de uma atuação internacional mais autônoma por parte do Brasil – e que, inevitavelmente, dependeria da capacidade de resposta da Marinha contra eventuais ameaças. Desta maneira, alguns elementos da estratégia naval britânica e suas capacidades de operabilidade no Atlântico Sul, no decorrer da guerra, se tornariam uma referência para o pensamento naval brasileiro. Elementos estes identificados nas áreas de desenvolvimento tecnológico do setor naval e no estabelecimento de parâmetros para a aquisição de sistemas de armas automatizadas com

mísseis. Além disso, é importante mencionar também que os desdobramentos do conflito serviriam de subsídio nos debates da Marinha do Brasil, em relação ao emprego de uma aviação de asa-fixa orgânica.

Entende-se que o presente artigo, ao identificar as ideias a respeito do formato e as capacidades da Marinha brasileira, irá relevar, em partes, os interesses do Brasil no cenário internacional nos anos finais da Guerra Fria. Interesses que foram sofrendo mudanças, de uma atuação naval mais periférica e restrita ao mar territorial brasileiro para cenários mais complexos, em que, geralmente, tendem a exigir uma maior presença naval no âmbito regional e global. Neste sentido, é importante destacar que, segundo Geoffrey Till (2009), a concepção de poder marítimo – e associado a ele o poder naval – contribui para o debate sobre o uso do mar e seus benefícios, havendo assim uma forte aproximação com a necessidade de desenvolvimento de capacidades que possibilitem a presença marítima de um Estado. Mais especificamente, com relação ao poder naval de determinado país, este poder tende a ser relativizado em sua eficácia estratégica e capacidades, dependendo assim das capacidades inimigas de quem está do outro lado. Deste modo, é fundamental observar que o processo que conduz a formulação do pensamento estratégico de uma Marinha depende, sobremaneira, da existência de espaços que possibilitem a circulação de ideias, e que assim procurem estimular os debates, sem necessariamente estarem subordinados ao controle hierárquico das instituições militares. Em outras palavras, procurou-se identificar os debates produzidos nos espaços não limitados apenas aos setores burocráticos especializados que, por vezes, não permitem a elaboração de novas ideias em termos estratégicos.

As ideias reproduzidas coletivamente tendem a interagir com os acontecimentos e consequentemente geram expectativas, inclusive, no que se referindo aos fenômenos políticos, e neste caso a guerra é considerada um instrumento político que deve ser estudado. Nos processos de diferentes interações ideacionais, inseridas ou não nos espaços burocráticos, a ação política passa a ser determinada por uma estrutura cognitiva composta por ideias, normas e instituições compartilhadas intersubjetivamente pelos atores envolvidos (FINNEMORE; SIKKINK, 2001, p. 391-416). As burocracias do Estado – entre elas a militar – são constituídas por ideias, bem como os interesses dos indivíduos inseridos nestas burocráticas. Assim, as ideias reproduzidas geram, com certa frequência, demandas que tendem a ser compartilhadas pelos atores políticos governamentais (WENDT, 2000, p. 165-180). E, por conta disso, destaca-se que a interação comportamental, entre os diferentes atores, possibilita uma compreensão mais aprofundada, a

respeito da atuação governamental na formulação de suas agendas de política externa e de planejamento estratégico na defesa.

A proposta do presente artigo consiste em compreender a influência da Guerra das Falklands/Malvinas no pensamento naval brasileiro. Para tanto, procurou-se identificar os debates publicados na *Revista Marítima Brasileira* sobre a Guerra das Falklands/Malvinas, de maneira combinada com o conteúdo dos relatórios do Ministério da Marinha do Brasil. Desta forma, dois eixos serviram de orientação para a análise do impacto da Guerra das Falklands/Malvinas no pensamento naval brasileiro: (i) a estratégia e a atuação britânica na guerra e suas capacidades de operabilidade no Atlântico Sul; e (ii) as ideias produzidas pelos militares brasileiros sobre o conflito e que reforçaram a importância do reaparelhamento da Marinha do Brasil nas décadas posteriores. Conforme a proposta, entende-se que a *Revista Marítima Brasileira* é um importante vetor de divulgação das ideias que circulam entre os militares brasileiros e que, consequentemente, tende a revelar, ao menos uma parte, da estratégia das Forças Armadas para a defesa do Brasil. Assim, o periódico possibilita a análise dos debates sobre a Guerra das Falklands/Malvinas no pensamento estratégico da Marinha, especialmente, no que se referindo a sua modernização e desenvolvimento tecnológico. Em síntese, neste caso, salienta-se que o conflito das Falklands/Malvinas aumentou, consideravelmente, as preocupações das autoridades militares brasileiras com relação à importância dos projetos de modernização das Forças Armadas (BANDEIRA, 2021; SVARTMAN, 2014).

Entrevistas foram realizadas com ex-Ministros da Marinha do Brasil, bem como foram consultados os relatórios produzidos no Ministério da Marinha, de modo que estas fontes permitissem compreender as linhas de pensamento que se cristalizaram, ao longo das décadas posteriores ao conflito. É importante destacar que na *Revista Marítima Brasileira* os artigos selecionados foram produzidos por autores militares, em geral oficiais-superiores e generais, que pretendiam de alguma maneira difundir suas ideias. Com isso, entende-se que as produções ideacionais em circulação foram capazes de impactar na formulação da estratégia naval brasileira pós-Falklands/Malvinas. Nestas circunstâncias, os elementos ideacionais tendem a refletir na construção de interesses entre os atores que se identificam com a formulação de uma determinada estratégia de defesa. No Brasil, mais precisamente com relação às políticas de defesa, as linhas de pensamento reproduzidas no interior das Forças Armadas tendem a ser cristalizadas por conta da autonomia dos militares enquanto instituição que delimita as suas prioridades. No caso da Marinha, compreende-se que a circulação de novas ideias, normalmente, antes de influenciar as autoridades militares, tendem a promover novas percepções e mudanças de

pensamento entre os jovens oficiais, em processo de formação, nas escolas de altos estudos militares, a exemplo da Escola de Guerra Naval (PIVATTO JR., 2024).

Aspectos do conflito naval moderno e os ensinamentos da Guerra das Falklands/Malvinas para a modernização da Marinha do Brasil

A Guerra das Falklands/Malvinas influenciou na forma de se pensar a Marinha do Brasil, com os resultados deste conflito revelando novas formas de organização logística, reaparelhamento e transformações tecnológicas. Apesar de ter sido considerada uma guerra curta e regionalizada, a Guerra das Falklands/Malvinas teve como principal característica a intensidade dos combates. Neste sentido, as características deste conflito possibilitaram novos ensinamentos de emprego de equipamentos e no desenvolvimento de novas doutrinas. Embora a Guerra das Falklands/Malvinas tenha se concentrado em objetivos políticos limitados e em operações restritas às ilhas, o fato desta guerra ter acontecido no Atlântico Sul fez com que os militares brasileiros avaliassem com maior atenção a escalada dos conflitos. Assim, o conflito reforçou algumas previsões estratégicas da Marinha brasileira, voltadas para a configuração de uma Marinha oceânica. Previsões apoiadas na capacidade de planejar e construir os seus próprios meios navais, bem como de produzir e/ou modernizar seus sistemas de armas. Ademais, o conflito tornou mais evidente a não hesitação do uso da força por parte de uma potência militar contra os países da América do Sul (SVARTMAN; PIVATTO JR., 2021, p. 167-187). Este pensamento fortaleceu, dentro da Marinha, a ideia de autonomia para se atuar na esfera política internacional, e também serviu de incentivo no desenvolvimento da indústria naval, em oposição à excessiva dependência de material militar do exterior, sobretudo, dos Estados Unidos.

Desta maneira, a Guerra das Falklands/Malvinas tornou-se objeto de amplo debate nos espaços institucionais de ensino da Marinha, refletindo quase que inevitavelmente na publicação de artigos sobre o conflito nos periódicos militares e que assim promoveriam a circulação de ideias entre seus autores e leitores. Nos anos de 1980, os documentos produzidos, por parte do Ministério da Marinha do Brasil, basicamente, não abordaram muitos elementos do conflito e seus desdobramentos entre o Reino Unido e a Argentina. Com isso, para se compreender as produções ideacionais dentro da Marinha referentes à Guerra das Falklands/Malvinas, no contexto dos anos de 1980, tornou-se necessário identificar aquilo que foi produzido nos espaços de construção do pensamento naval brasileiro. Assim, a consulta aos periódicos militares possibilitou o acompanhamento dos debates produzidos a respeito da Guerra das

Falklands/Malvinas e os consequentes impactos deste conflito na formulação da estratégia da Marinha. Influência que pode ser identificada, por exemplo, no processo de modernização e desenvolvimento tecnológico do setor naval brasileiro. Na visão das autoridades da Marinha, a atuação internacional do Brasil deveria manter-se vinculada ao poder naval brasileiro e à capacidade de resposta da Marinha, contra eventuais ameaças militares ao país. Portanto, o conflito aumentou consideravelmente as preocupações das autoridades militares brasileiras com relação à importância dos projetos navais em andamento naquele contexto.² Este pensamento manteve-se em conformidade com o Plano de Reparelhamento da Marinha do Brasil, elaborado ainda na década de 1970, e que pretendia promover uma maior capacidade de resposta militar da Marinha brasileira.

Na Marinha do Brasil observou-se que os ensinamentos da Guerra das Falklands/Malvinas poderiam ser ajustados, atendendo desta forma alguns dos requisitos da estratégia naval brasileira. Em linhas gerais, o conflito incrementou os debates sobre quais deveriam ser as prioridades da Marinha brasileira, tanto em termos estratégicos (FLORES, 1982, p. 59-70) quanto nos seus projetos navais em desenvolvimento. Reforçando, principalmente, o pensamento autonomista voltado para o desenvolvimento da indústria naval brasileira, com o propósito de diminuir a dependência externa de material bélico. O conflito demonstrou, em plena era espacial, que o poder naval de um país continuava sendo um importante instrumento de poder em grandes distâncias territoriais. E aqui, a projeção de poder através do mar e o seu correspondente aprestamento revelou-se complexo, conforme foi possível perceber no decorrer da intervenção inglesa nas Falklands/Malvinas. Lembrando que a atuação inglesa aconteceu através de uma força-tarefa composta por submarinos, navios de combate e navios civis mobilizados para o emprego no conflito, aviões e helicópteros embarcados, tropa composta por fuzileiros navais e meios anfíbios de desembarque. Entrementes, Mario Cesar Flores destacou o papel da aviação de ataque baseada em terra e a importância da interoperabilidade da aviação com as manobras navais, bem como a utilização dos navios-aeródromo – mesmo que modestos, operando uma dezena de aviões – de modo que estes constituíssem grave ameaça, ao oponente, em extensões oceânicas (FLORES, 1982, p. 68).

Ademais, a superioridade naval britânica despertou o interesse brasileiro em obter sistemas de armas de alto desempenho naval e aéreo, de forma com que estes sistemas correspondessem defensivamente contra as ameaças e os riscos identificados na Guerra das Falklands/Malvinas. Para isso, previu-se que a obtenção dos novos e modernos sistemas de armas deveria atender as delimitações do pensamento autonomista da Marinha do Brasil. Com a

posterior nacionalização destes novos sistemas e o desenvolvimento de tecnologias similares devendo ser realizada pela indústria naval brasileira, conforme as diretrizes estabelecidas no Programa de Reaparelhamento da Marinha implementado no início da década de 1980 (FLORES, 1982, p. 70). Com efeito, a Guerra das Falklands/Malvinas confirmou as vantagens da utilização dos sensores de guerra eletrônica e dos lançadores automáticos. Revelando desta maneira as diferentes formas de se conduzir a guerra no mar, a partir do emprego de plataformas tecnológicas com sistemas de armas automatizadas. Por conta disso, o aprimoramento das técnicas de guerra eletrônica foi inserido no conjunto das medidas prioritárias a serem implementadas pela Marinha brasileira, e para isso, pesquisas foram conduzidas com o propósito de se produzir radares mais sofisticados no Brasil. Destacou-se assim a importância de se desenvolver *softwares* mais eficazes, tendo em vista que estes *softwares* dificilmente estariam à venda no mercado de armas (SILVEIRA, 1983, p. 41-44). Este último aspecto, trata-se de uma imposição estratégica dos detentores de tecnologias mais avançadas, que não demonstram qualquer interesse em disponibilizar estas tecnologias, sobretudo, envolvendo os sensores avançados de reconhecimento, os sistemas de armas automatizadas e os sistemas de contramedidas e guerra eletrônica.

Entre os ensinamentos desta guerra no Atlântico Sul, revelou-se a necessidade de se repensar a defesa aeroespacial das forças navais da Marinha, tendo em vista o constante emprego de aeronaves e mísseis – estes últimos lançados por navios, aviões e helicópteros (MARTINS, 1984, p. 54-60). Este pensamento fez com que aumentassem os debates a respeito do papel dos navios-aeródromo nos conflitos navais contemporâneos (SILVEIRA, 1983, p. 38). Estimulou-se assim a importância de a Marinha brasileira adquirir e empregar este tipo de embarcação, com o propósito de impor maiores esforços defensivos por parte do inimigo nas suas linhas logísticas. Fernando Malburg Silveira salientou que se a Argentina tivesse empregado navios-aeródromo para operar sua aviação naval de ataque, a proteção das linhas logísticas britânicas sofreria maiores ameaças. Tratava-se, portanto, de uma forma de gerar desconforto e incerteza na atuação inimiga, e que no caso da Guerra das Falklands/Malvinas tornaria mais vulnerável a Marinha britânica aos ataques argentinos. Além disto, conforme Fernando Silveira, a aviação embarcada deveria ser utilizada não apenas nas operações ofensivas, mas também nas ações de detecção e reação de alarme aéreo antecipado, especialmente, em médias e longas distâncias. E neste sentido, afirmou-se que a ausência de navios-aeródromo teria limitado, sobremaneira, a força naval argentina em termos de atuação em águas oceânicas (SILVEIRA, 1983, p. 38).

Para Fernando Malburg Silveira, os navios-aeródromo tornaram a aviação independente das bases continentais, gerando assim maior preocupação ao inimigo. Deste modo, a aviação embarcada nestes navios teria possibilitado, principalmente, uma maior capacidade de mobilidade e de apoio nas operações anfíbias. E no caso da guerra envolvendo o Reino Unido e a Argentina, a aviação naval prestou decisivo apoio à projeção do poder britânico sobre terra no decorrer dos combates (MARTINS, 1984, p. 54). Paralelamente a isso, salientou-se o emprego de embarcações menores, e bem armadas, por parte dos atacantes, para a dispersão do poder naval adversário. E do lado defensor, afirmou-se que a desconcentração das suas forças navais de superfície proporcionaria uma melhor distribuição das capacidades de comando e controle do mar, além de assegurar uma maior autonomia de ação e de movimento para estas forças. Em síntese, considerando os aspectos mencionados, destacou-se que o formato da Marinha brasileira deveria, sobretudo, acompanhar as modernizações tecnológicas da guerra contemporânea, na tentativa de se antecipar diante de possíveis ameaças (SILVEIRA, 1983, p. 48-51). Com isso, percebe-se que as experiências demonstradas no decorrer da Guerra das Falklands/Malvinas serviram de parâmetro para uma melhor visualização das possibilidades e limitações dos sistemas de armas empregados na Marinha do Brasil.

Entre os anos de 1982 a 1998,³ mesmo que o emprego de uma aviação embarcada de ataque orgânica ainda não fosse uma realidade na Marinha do Brasil, entendia-se que o poder naval brasileiro deveria, ao menos, obter a capacidade de neutralizar este tipo de ameaça. E neste sentido, percebeu-se no emprego da arma submarina a potencialidade para interpor-se contra as ações ofensivas compostas por navios-aeródromo e meios de desembarque anfíbio. Nas palavras de Mario Cesar Flores, as Marinhas “(...) dividir-se-ão em dois grupos: a das que dispõem de submarinos [de propulsão nuclear] e a das decididamente secundárias, por não possuí-los” (FLORES, 1982, p. 69). Afirmando neste sentido que os submarinos de propulsão nuclear teriam sido decisivos no resultado final da Guerra das Falklands/Malvinas. E que, portanto, poderiam compensar o desequilíbrio de poder entre diferentes Marinhas, em qualquer cenário de confronto no mar. Portanto, se por um lado os navios-aeródromo estenderiam a atuação da aviação naval, por outro, poderiam ser alvos dos submarinos e/ou de aviões embarcados. Imersa nesta complexidade de fatores, o que mais despertou a atenção na Marinha brasileira foi a necessidade imediata de modernização dos seus meios navais. Modernização esta que deveria ser implementada de forma autônoma e de maneira similar às capacidades industriais das potências navais daquele contexto, a exemplo dos Estados Unidos, da União Soviética, do Reino Unido e da França. E, em resposta à ameaça submarina, Mario Cesar Flores enfatizou ainda a importância

do emprego dos helicópteros antissubmarino e aviação embarcada – citando, com certo entusiasmo, o modelo *Nimrod* empregado pelos britânicos – apontando-os como uma alternativa para a proteção dos navios de superfície que então configuravam a Esquadra brasileira (FLORES, 1982, p. 69).

A Guerra das Falklands/Malvinas serviu de referência para os militares identificados com o pensamento autonomista dentro da Marinha, que sustentavam a ideia de modernização do poder naval brasileiro sem depender da importação de material militar (FAYAD, 1986, p. 111-124). O conflito revelou a forma com que as novas tecnologias poderiam ser empregadas nas guerras contemporâneas. A própria utilização dos sistemas automatizados e armados com mísseis inaugurou um novo capítulo nos conflitos navais modernos, por conta do grande alcance e precisão destes sistemas de armas. Com isso, além de influenciar na forma de se pensar a estratégia naval brasileira, o conflito aumentou as preocupações militares brasileiras em dar continuidade aos principais projetos navais em andamento na Marinha do Brasil. Desta forma, o conflito despertou maior preocupação entre os militares brasileiros no sentido de que a Marinha deveria obter e operar submarinos de propulsão nuclear e que também deveria empregar uma aviação de asa-fixa embarcada em navios-aeródromo. Evidenciou-se neste sentido a sustentação da, até então incipiente, linha de pensamento que ressaltava a ideia de formatação de uma Marinha balanceada (PIVATTO JR., 2024) composta por modernos meios de superfície, desde que, protegida por submarinos de propulsão convencional/nuclear e apoiada por uma aviação embarcada de asa-fixa.

Avaliação da aviação embarcada na Guerra das Falklands/Malvinas: as capacidades de projeção de poder e de maior controle de área marítima no pensamento naval brasileiro

Neste tópico é necessário grifar dois importantes fatores a respeito da aviação orgânica de asa-fixa embarcada na Marinha brasileira. Primeiro que a demanda por uma aviação embarcada de ataque, acrescentada nos espaços de produção ideacional, tornou-se uma das capacidades a serem alcançadas na Marinha, inserida na ideia de diversificação dos meios navais e aeronavais com propósitos ofensivos/defensivos. E que, portanto, tratava-se de uma linha de pensamento que se afastava gradualmente da ideia de emprego de uma aviação embarcada apenas para atender os critérios da guerra antissubmarino. Neste sentido, a Guerra das Falklands/Malvinas serviu para reforçar a importância destas aeronaves de ataque no controle de área marítima e na projeção de

poder. E, com relação ao segundo fator, destaque para os debates promovidos, desde os anos de 1950, envolvendo o emprego de aeronaves orgânicas de asa-fixa na Marinha do Brasil. Fato é que a compra do navio-aeródromo *Minas Gerais* no governo de Juscelino Kubitschek elevou consideravelmente as disputas interburocráticas da Marinha do Brasil com a Força Aérea Brasileira. Nas palavras de Armando Ferreira Vidigal:

A aquisição do *Minas Gerais* veio dar novo incremento à questão entre a Marinha e a Força Aérea sobre a aviação naval. A Nova Lei Orgânica da Marinha, promulgada pela lei 1.658, fazia ressurgir a ideia de uma aviação própria para a Marinha que, em 1955, dava novo passo nesse sentido criando a especialidade de Observador Naval, para oficiais, e a subespecialidade de Aviação para praças. A disputa pela posse dos aviões do navio aeródromo exacerbou os ânimos entre as duas forças (...) no Governo Castelo Branco, em janeiro de 1965, foi dada solução ao impasse, estabelecendo-se normas para o emprego de meios aéreos nas operações navais. (...) [A] Marinha poderia dispor de helicópteros, por ela operados e guarnecidos, para todas as finalidades. A FAB receberia os aviões de asa fixa já comprados pela Marinha. (VIDIGAL, 1985a, p. 96).

Tratava-se de uma solução que apesar de não ter agradado inteiramente nenhuma das partes – Marinha e FAB – pôs fim à contenda pública naquele contexto, permitindo assim que o navio-aeródromo *Minas Gerais* operasse com aviões da FAB e helicópteros da Marinha do Brasil. Este episódio de desentendimentos interburocráticos entre a Marinha e a FAB deve servir de pano de fundo na leitura das produções ideacionais envolvendo a adoção de uma aviação de asa-fixa embarcada e orgânica pela Marinha brasileira. Com este descontentamento, por parte da Marinha brasileira, se encerrando apenas em 1998 através do Decreto nº 2.538 que estabeleceu que a Marinha poderia dispor de aviões de asa-fixa e helicópteros orgânicos por ela operados (VIDIGAL, 2002, p. 99). Neste sentido, a Guerra das Falklands/Malvinas serviu de parâmetro para se avaliar a funcionalidade da aviação de asa-fixa embarcada, sobretudo, em teatros operacionais com o propósito de delimitar e controlar determinada área marítima. Contudo, entende-se que o ressurgimento da aviação naval esteve inserido em uma linha de pensamento estratégico-operacional não resultante necessariamente dos desentendimentos entre a Marinha e a FAB. Tanto é que os contextos, dos anos de 1950 para os anos de 1990, foram bem diferentes. Por exemplo, nos anos de 1950, a Marinha brasileira atuava no Atlântico Sul sob influência da estratégia naval dos Estados Unidos, que previa um eventual conflito antissubmarino contra a Marinha soviética (PIVATTO JR., 2024), algo que não aconteceria no pós-Guerra Fria.

A partir destes fatores, compreende-se, com maior clareza, o trabalho da Marinha brasileira no sentido de procurar configurar um poder aeronaval composto por uma aviação de asa-fixa de ataque embarcada. Contudo, é importante observar que, nos anos de 1980, se por um

lado, havia o relativo desentendimento com a Força Aérea Brasileira que impedia a Marinha de operar suas próprias aeronaves embarcadas. Por outro lado, também havia a limitação em relação ao modelo de aviação até então operada no navio-aeródromo *Minas Gerais*, que se tratava de uma aviação basicamente de patrulhamento para uma hipotética guerra antissubmarino. Na Marinha do Brasil, a superação da “síndrome antissubmarino”⁴ esteve associada ao tipo de aviação empregada no *Minas Gerais* e à aplicabilidade de uma nova matriz de pensamento naval, elaborada e proposta nos anos de 1970, que baseada em capacidades navais diversificadas, dependeria diretamente do emprego de aeronaves de interceptação e ataque (PIVATTO JR., 2024). Entendia-se que a inexistência de uma aviação de ataque embarcada não correspondia com a configuração de um poder naval diversificado. Tratava-se de algo que, inclusive, comprometeria a ideia de uma Marinha balanceada em suas capacidades ofensivas/defensivas. Com isso, e utilizando-se dos ensinamentos da Guerra das Falklands/Malvinas, a Marinha brasileira procurou justificar, de forma recorrente, a importância de obter a sua própria aviação de ataque embarcada – a prova destes esforços pode ser identificada nos estudos realizados pelo Estado-Maior da Armada e que foram, posteriormente, disponibilizados nos relatórios ministeriais da Marinha.

No ano de 1984, a Marinha do Brasil realizou estudos técnicos sobre a exequibilidade das aeronaves *A-4 Skyhawk* operarem a bordo do navio-aeródromo *Minas Gerais*. Em síntese, estes estudos conduziram uma série de análises direcionadas para a modernização daquele navio, com a finalidade de torna-lo adequado para receber sua própria aviação de ataque embarcada.⁵ Tratavam-se de estudos realizados em diferentes espaços da Marinha brasileira não reduzidos apenas ao Estado-Maior da Armada (EMA). Tanto é que as monografias publicadas dos cursos da Escola de Guerra Naval eram utilizadas, de forma complementar, nos estudos realizados pelo EMA, e neste sentido, por vezes, os debates produzidos pela imprensa militar serviriam também de subsídio para a elaboração da estratégia naval brasileira. Fato é que, no contexto dos anos de 1980, iniciou-se um relativo deslocamento da visão estratégica de uma Marinha, essencialmente, antissubmarino para uma Marinha de capacidades diversificadas, de modo que conseguisse operar em águas oceânicas. Previu-se assim a formatação de um poder naval com as capacidades de controle de área marítima e de projeção de poder. E então, diante desta proposta, estabeleceu-se que as novas fragatas da Classe *Niterói*, adquiridas do Reino Unido nos anos de 1970, serviriam de navio-escolta para proteger a Esquadra capitaneada por um navio-aeródromo, dotado de aeronaves de ataque embarcadas.⁶

Mais precisamente com relação ao conflito, Armando Ferreira Vidigal salientou que a capacidade britânica de projeção de poder sobre terra implicou, inevitavelmente, na existência de

uma força naval nucleada em navios-aeródromo (VIDIGAL, 1985c, p. 07-36). Enfatizou-se desta forma a importância da participação das aeronaves embarcadas na defesa antissubmarino da Força Naval, desde que esta força naval fosse protegida por submarinos de propulsão nuclear. Neste sentido, Armando Vidigal propôs uma estratégia naval que procurasse proteger a Esquadra contra ações submarinas inimigas através do emprego combinado de aviões para essa finalidade com helicópteros pesados (VIDIGAL, 1985c, p. 07s). Entretanto, a capacitação da Marinha brasileira para uma eventual guerra antissubmarino não seria abandonada por completo. Manteve-se, neste caso, a ideia de que os meios navais de superfície da Marinha do Brasil deveriam ser mantidos e aprimorados, desde que a capacidade antissubmarino operasse de maneira integrada, utilizando-se de um sistema de defesa aérea composto por aviões de combate e mísseis superfície-ar de diferentes alcances (VIDIGAL, 1985b, p. 03-32). De modo geral, esta linha de pensamento pretendia atualizar os sistemas de armas da Marinha brasileira contra os eventuais inimigos dotados de modernas armas, a exemplo, dos mísseis ar-superfície e bombas inteligentes.

Apesar da existência destas inclinações para a ampliação da capacidade aeronaval da Marinha, manteve-se a ideia de que a Força Aérea Brasileira deveria participar nas operações navais com o emprego das suas aeronaves *P-16* e *P-95*.⁷ Paralelamente a isso, e mesmo sem poder operar aeronaves de asa-fixa nos anos de 1980, a Marinha aumentou consideravelmente a sua capacidade aeronaval através do emprego dos helicópteros *SH-3A* e dos *UH-14* para o esclarecimento de área marítima, e dos helicópteros *SAH-11* e *UH-13* para alerta antecipado. É importante destacar que estes helicópteros tornariam ainda mais obsoletos os equipamentos das aeronaves *P-16*, que naquele momento ofereciam pouca confiabilidade resultante de sua idade avançada⁸ e, conseqüentemente, pequena disponibilidade operacional.⁹ No entanto e apesar do aumento das capacidades da aviação de asa-rotativa, não se descartou por completo a importância, e o desejo, de a Marinha brasileira empregar aeronaves orgânicas de asa-fixa no esclarecimento de superfície. Afirmava-se que a utilização das aeronaves de asa-fixa ofereciam maior capacidade de controle de área marítima, reforçando neste sentido a preocupação de que as aeronaves *P-16* da FAB não eram suficientes para esta finalidade.¹⁰ Foi então que, privada do emprego de sua aviação embarcada, a Marinha iniciou os estudos no sentido de elevar a performance dos *SH-3A* e dos *UH-14* para as missões de esclarecimento de superfície e ataque – de acordo com as propostas elaboradas pela Força Aeronaval da Marinha.¹¹ Assim, e a partir dos meios aéreos orgânicos disponíveis, a Marinha brasileira procurou incrementar¹² a utilização dos

helicópteros embarcados nas tarefas marítimas¹³ de alarme antecipado e de detecção sonora de submarinos, conforme previam os planos de esclarecimento da Marinha.

Nos anos de 1980 e início de 1990, a aviação de patrulhamento baseada em terra exercia algumas funções marítimas de defesa distante, que faziam com que os oficiais-superiores e oficiais-generais da Marinha reforçassem seus posicionamentos a respeito do controle da Marinha sobre o comando operativo destas aeronaves. Contudo, isso não significa que as autoridades da Marinha fossem contrárias à atuação da Força Aérea Brasileira no Atlântico Sul e litoral brasileiro, com o problema consistindo de fato no estabelecimento do binômio navio-avião – consideravelmente empregado pelos britânicos no conflito das Falklands/Malvinas. Tanto é que o emprego das aeronaves *P-95 Bandeirantes* e das aeronaves *AT-26 Xavante* eram consideradas bastante proveitosas, com as suas limitações consistindo, basicamente, no fato destas aeronaves operarem baseadas em terra. Afirmando-se que a distância destes aviões com os navios comprometeria tanto as manobras navais quanto a permanência da Esquadra em águas oceânicas internacionais.

Portanto, havia o interesse, por parte da Marinha do Brasil, em aprimorar o binômio navio-avião, sendo comum o indicativo de evidências que ilustrassem as desvantagens restritas ao emprego da aviação não embarcada. Entre estas desvantagens, destaque para o longo intervalo de tempo de resposta das aeronaves baseadas em terra, que se encontravam distantes das áreas que deveriam oferecer apoio aéreo aproximado.¹⁴ Tratava-se de um problema enfrentado pela Argentina na guerra, que teve que operar com as suas aeronaves de maneira limitada, apenas a partir de suas bases terrestres, considerando que os britânicos controlavam as áreas marítimas adjacentes às ilhas Falklands/Malvinas. Esta preocupação se tornaria crescente, ao longo dos anos de 1990 e início dos anos 2000, na medida em que seriam apontadas as vulnerabilidades de não se obter o controle do espaço aéreo correspondente à área marítima em que a Esquadra brasileira estivesse atuando. Neste sentido, o maior intervalo de tempo de resposta das aeronaves baseadas em terra, que se encontravam distantes das áreas marítimas oceânicas, conseguiriam oferecer apenas o apoio aéreo aproximado em áreas litorâneas, tornando assim a Esquadra vulnerável no Atlântico Sul.¹⁵

Por fim, reforçou-se a ideia de que o incremento dos meios aéreos da Marinha deveria incluir a aquisição de aeronaves de asa-fixa, por se tratarem de um importante meio para garantir a superioridade aérea nas áreas que demandassem o controle de área marítima. Tornava-se assim “(...) indispensável a utilização de aeronaves de asa-fixa [orgânicas] para o esclarecimento de superfície e a utilização do helicóptero armado para identificação e ataque.” (MARINHA DO

BRASIL, 1991, p. II-12). Neste sentido, o Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, destacou que, após ter assumido o Ministério da Marinha (1995-1998), encarou o ressurgimento da aviação naval embarcada como um problema que deveria ser resolvido. E justificou a sua decisão destacando que a Marinha deveria ser balanceada em suas capacidades, de maneira que conseguisse enfrentar qualquer Marinha de seu porte. Para o almirante, sem uma aviação de asa-fixa embarcada o poder naval brasileiro poderia ser surpreendido, ou até mesmo neutralizado, por helicópteros armados com mísseis por uma Marinha do mesmo porte. Ao considerar este tipo de ameaça, o almirante Mauro Cesar ilustrou a seguinte situação: “(...) a gente vê um avião de patrulha em cima da gente, sabe que vai vir um ataque e não pode fazer nada. A única forma de evitar isso é ter um avião.”¹⁶ E desta maneira, cristalizou-se na Marinha brasileira a ideia de que a aviação baseada em terra, operada pela Força Aérea Brasileira, não conseguiria oferecer suporte em determinadas situações, por conta das características de seus aviões empregados na primeira metade da década de 1990 – inclusive, posteriormente, esta explicação justificaria a compra, em 1998, das aeronaves *A-4 Skyhawk* e do navio-aeródromo *São Paulo* no ano 2000.

Considerações Finais

São poucas as oportunidades existentes de se utilizar e testar a eficácia de material militar moderno. Geralmente, os projetistas de sistemas de armas e os oficiais de Estado-Maior que formulam a estratégia militar se restringem à realização de simulações e análises de exercícios. Este elemento torna conveniente a oportunidade de se obter determinados ensinamentos a respeito do conflito pela posse e soberania das Ilhas Falklands/Malvinas no Atlântico Sul. Ademais, é importante considerar as características deste conflito, delimitado por objetivos políticos específicos que, inevitavelmente, refletiriam no esforço de guerra e no dimensionamento das forças militares empregadas. De modo geral, a estratégia adotada pelo Reino Unido correspondeu ao emprego de operações clássicas da guerra naval, que geraria certa surpresa, especialmente, no Alto Comando argentino que apostou em um cenário onde os britânicos não tentariam recuperar os territórios perdidos mediante a projeção de seu poder militar para o Hemisfério Sul. Logo, diante deste cenário, a Guerra das Falklands/Malvinas revelaria um novo tipo de guerra, até então não experimentada, de rápida mobilização. Tanto que a capacidade de mobilidade britânica surpreenderia as Forças Armadas da Argentina, principalmente, através da repentina aparição dos submarinos de propulsão nuclear do Reino Unido no Atlântico Sul.

A presença de ao menos um submarino de propulsão nuclear disposto a atacar os navios argentinos, mesmo fora da Zona de Exclusão, compeliu a Armada Argentina a se retirar do Teatro de Operações. A partir desta leitura, baseada no desempenho destes submarinos, o desenvolvimento de um submarino de propulsão nuclear se tornou uma das metas a serem alcançadas na Marinha brasileira. Neste sentido, e paralelamente ao interesse de desenvolver submarinos de propulsão nuclear, a aviação naval embarcada também esteve nos debates realizados entre os militares brasileiros. Ademais, na última fase da guerra, observou-se que o armamento superior e o profissionalismo dos fuzileiros e paraquedistas britânicos, sustentados por um apoio logístico organizado a partir do mar, iriam decidir os conflitos terrestres. Em síntese, a Guerra das Falklands/Malvinas serviu para orientar o desenvolvimento tecnológico do poder naval brasileiro, a partir de uma mentalidade voltada para a modernização dos meios navais, de maneira menos dependente da importação de material militar de outros países. Revelou-se, a partir daquele conflito, a forma com que as novas tecnologias, desenvolvidas pelos países centrais, seriam empregadas durante os conflitos contemporâneos, delimitadas pela frequente utilização de mísseis e sistemas de armas automatizadas. Portanto, o conflito, além de influenciar o pensamento naval brasileiro, fez crescer as preocupações entre os militares da Marinha do Brasil com a necessidade de assegurar a continuidade dos projetos navais em desenvolvimento no país.

Com efeito, os mísseis inauguraram um novo capítulo nas guerras modernas, evidenciando assim a supremacia dos equipamentos tecnologicamente mais avançados, de grande alcance e de maior precisão. A nova forma de se fazer a guerra no mar, utilizando-se do emprego de meios e armamentos até então não testados em cenários reais de conflito, reforçou uma linha de pensamento incipiente, proposta ainda nos anos de 1970, que previa para a Marinha brasileira uma gradual diminuição da dependência dos fornecedores externos de armamento. Com isso, a Guerra das Falklands/Malvinas tornou-se um referencial para os militares brasileiros identificados com um modelo de aquisições que priorizasse o desenvolvimento tecnológico de maneira autônoma e independente. Este pensamento era sustentado a partir de uma proposta que pretendia ampliar as capacidades de atuação do poder naval brasileiro, de uma Marinha litorânea e periférica para uma Marinha intermediária, protagonista e com capacidade para operar em águas oceânicas internacionais, especialmente, no Atlântico Sul. E desta maneira, sedimentou-se o papel central dos submarinos de propulsão nuclear, bem como a importância da aviação de asa-fixa embarcada e orgânica na estratégia naval brasileira. Meios estes que, a partir de então, deveriam compor o poder naval brasileiro. Fato é que a proposta de configuração de uma Esquadra com as

capacidades de projeção de poder e de controle de área marítima encontra-se inserida, atualmente, na *Política Nacional de Defesa & Estratégia Nacional de Defesa*.

Referências:

- BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. **Brasil-Estados Unidos: a rivalidade emergente (1950-1988)**. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2021.
- BRASIL. **Política Nacional de Defesa & Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília: Ministério da Defesa, 2021.
- CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. 3. ed. Brasília: UnB, 2008.
- FAYAD, Roberto Agnese. A mobilização do Reino Unido no conflito das Malvinas. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.106 nº4/6. Abr/jun. 1986, p. 111-124.
- FINNEMORE, Martha; SIKKINK, Kathryn. Taking stock. The constructivist research program in international relations and comparative politics. **Annual Review of Political Science**, 2001.
- FLORES, Mario Cesar. Malvinas: uma primeira abordagem. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.102 nº4/6. Abr/jun. 1982, p. 59-70.
- MARTINS, Umberto Barbosa Lima. A Guerra das Malvinas – um ponto de vista anfíbio. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.104 n.7/9. Jul/set. 1984, p. 47-64.
- PIVATTO JR., Dilceu Roberto. **A construção do pensamento naval brasileiro: formulações político-estratégicas e desenvolvimento tecnológico (1967-2008)**. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Ciência Política. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Porto Alegre, 2024.
- SILVEIRA, Fernando Malburg da. Defesa aeroespacial de forças navais. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.103 nº10/12. Out/dez. 1983, p. 37-52.
- SVARTMAN, Eduardo Munhoz. A política externa do governo Figueiredo: continuidade em meio às crises. In: SILVA, André Luiz Reis; SVARTMAN, Eduardo Munhoz (Orgs.). **Política externa brasileira durante o regime militar (1964-1985)**. Curitiba: Juruá, 2014.
- SVARTMAN, Eduardo Munhoz; PIVATTO JR., Dilceu Roberto. The Falklands/Malvinas War and the Brazilian Naval Strategy: autonomy for a blue-water Navy. In: DUARTE, Érico Esteves (Editor). **The Falklands/Malvinas War in the South Atlantic**. Palgrave Macmillan, 2021, p. 167-184.
- TILL, Geoffrey. **Seapower. A guide for the Twenty-First**. Second Edition. Oxon/New York: Routledge, 2009.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.104 nº7/9. Jul/set. 1984, p. 03-30.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1985a.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.105 nº1/3. Jan/mar. 1985b, p. 03-32.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.105 nº4/6. Abr/jun. 1985c, p. 07-36.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A evolução do pensamento naval brasileiro**: meados da década de 70 até os dias atuais. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2002.

VISENTINI, Paulo Fagundes. **A política externa do regime militar brasileiro**. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2011.

WENDT, Alexander. On the via media: a response to the critics. **Review of International Studies**, 26 (1), janeiro de 2000, pp. 123-180.

Entrevistas realizadas com autoridades da Marinha do Brasil:

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

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

Relatórios do Ministério da Marinha do Brasil:

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha.

MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha.

Notas:

¹ Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Atualmente, realiza estágio e pesquisa pós-doutoral no Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGRI-UFSC), com bolsa de pós-doutorado financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (FAPESC). E-mail: dilceu.pivatto@hotmail.com / Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7834-2890>

² Entrevista com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992). Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

³ Em 1998, o Decreto nº 2.538 estabeleceu que a Marinha poderia dispor de aviões e helicópteros orgânicos por ela operados, antes deste decreto, desde 1965, a Marinha operava apenas helicópteros.

⁴ Este termo, criado por Mario Cesar Flores, refere-se à ideia de que a Marinha do Brasil deveria diversificar e ampliar as capacidades do poder naval brasileiro. Mario Cesar Flores afirmou que a Marinha do Brasil, ainda no contexto da Guerra Fria, não deveria preocupar-se apenas com uma eventual guerra antissubmarino contra a União Soviética no Atlântico Sul. Entrevista com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1990-1992). Almirante-de-Esquadra Mario Cesar Flores. Rio de Janeiro, 15 de julho de 2019.

⁵ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha, p. IV-09-15.

⁶ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1984*. Arquivo da Marinha, p. VII-57.

⁷ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-31.

⁸ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. II-27ss.

⁹ MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1989*. Arquivo da Marinha, p. II-17.

¹⁰ Ibidem, p. II-19.

¹¹ Ibidem, p. II-23.

¹² MARINHA DO BRASIL. Ministério da Marinha – *Relatório do ano de 1991*. Arquivo da Marinha, p. V-02.

¹³ Ibidem, p. II-20.

¹⁴ Ibidem, p. II-27ss.

¹⁵ Entrevista com o ex-Ministro da Marinha do Brasil (1995-1998). Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Rio de Janeiro, 20 de junho de 2019.

¹⁶ Ibidem.