



**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE INSTITUTO DE
ESTUDOS ESTRATÉGICOS**



**MBA EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS E
RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

DANIEL CAMPOS DA SILVA

**COMÉRCIO EXTERIOR E DEFESA DAS ROTAS AQUAVIÁRIAS DO SÉCULO XIX
ATÉ OS DIAS ATUAIS.**

Niterói – RJ

2020

DANIEL CAMPOS DA SILVA

**COMÉRCIO EXTERIOR E DEFESA DAS ROTAS AQUAVIÁRIAS DO SÉCULO XIX
ATÉ OS DIAS ATUAIS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do
grau de Especialista em Estudos Estratégicos
e Relações Internacionais pela Universidade
Federal Fluminense.

ORIENTADOR: PROF. DR. JOÃO RAFAEL GUALBERTO DE SOUZA MORAIS

Niterói – RJ

2020

DANIEL CAMPOS DA SILVA

**COMÉRCIO EXTERIOR E DEFESA DAS ROTAS AQUAVIÁRIAS DO SÉCULO XIX
ATÉ OS DIAS ATUAIS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do
grau de Especialista em Estudos Estratégicos
e Relações Internacionais pela Universidade
Federal Fluminense.

Avaliadores:

Prof. Dr. João Rafael Gualberto de Souza Morais – Orientador
(Avaliador 1)
Departamento de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais

Prof. Dr. Renato Petrocchi – Leitor
(Avaliador 2)
Departamento de Estudos Estratégicos e Relações Internacionais

Avaliador	Nota	Data
João Rafael G. S. Morais	9,5	30/10
Renato Petrocchi	9,0	29/10

RESUMO

O COMÉRCIO EXTERIOR E DEFESA DAS ROTAS AQUAVIÁRIAS DO SÉCULO XIX ATÉ OS DIAS ATUAIS.

O trabalho teve como objetivo demonstrar como se deu a evolução do poder naval em relação a importância do comércio exterior e como o Brasil a China e a Índia aumentaram seus investimentos em defesa para a proteção desta fonte de recursos. O poder naval teve suas origens em diversas partes do planeta devido à necessidade de navegação do homem para se locomover ou em busca de alimentos para o comércio e consumo. A evolução do poder naval destacou-se com o início das grandes navegações que demandaram melhorias nas embarcações para que fosse possível a descoberta de outros continentes. Esse processo deu início ao período de descobrimentos e ao aumento do comércio exterior. O aumento das navegações e o choque entre civilizações originou diversos conflitos e entre eles as duas guerras mundiais que desbalancearam o poder naval, mostrando a sua importância para a soberania e defesa dos interesses nacionais. Inicialmente, a Grã-Bretanha, e posteriormente, os Estados Unidos da América foram os principais atores globais a provarem tal fato. O aumento da importância do comércio exterior para a economia se refletiu na importância dos investimentos em defesa por parte dos países que, com o enfoque no século XX e no Brasil, China e Índia, demonstra-se que esse processo ocorreu de maneira crescente e bastante similar até meados dos anos de 1990, quando a China entrou em um processo de grande crescimento econômico. O método para a demonstração da evolução do poder marítimo nesse período foi uma comparação entre estes três países, com base em uma comparação da importância do comércio exterior e dos investimentos em defesa de cada um deles. Obteve-se como resultado que os três países evoluíram, em todos os aspectos abordados, de maneira bem similar, com exceção ao referido período em que houve destaque no crescimento econômico chinês e que os investimentos em defesa brasileiros foram compatíveis com sua situação econômica e com a importância do comércio exterior para sua economia.

Palavras-chave: Poder marítimo brasileiro. Comércio exterior brasileiro. Origens do poder naval

ABSTRACT

INTERNATIONAL TRADE AND DEFENSE OF WATERWAY ROUTES FROM THE 19th CENTURY TO CURRENT DAYS.

The work aimed to demonstrate how the evolution of naval power took place in relation to the importance of foreign trade and how Brazil, China and India increased their investments in defense to protect this source of resources. The evolution of naval power stood out with the beginning of the great navigation that demanded some improvements in the boats to be possible to discover other continents. This process was the beginning of the period of discoveries and the increase in foreign trade. The navigation growing and the clash between civilizations caused several conflicts such as both world wars that unbalanced the naval power, showing their importance to the sovereignty and defense of national interests. Initially Great Britain and later the United States of America were the main global players to prove this. The increase in the importance of foreign trade for the economy was reflected in the importance of defense investments by countries that, with focus on 20th century and in Brazil, China and India, demonstrates that this process has occurred in an increasing and quite similar way until the mid-1990s when China entered in a process of superior economic growth. The method to demonstrate the evolution of maritime power in that period was a comparison between those three countries, based on a comparison of the importance of foreign trade and investments in defense of each one. It was obtained as a result that the three countries evolved, in all aspects approached, in a very similar way, except for the referred period in which Chinese economic growth stood out and Brazilian investments in defense were compatible with their economic situation and with the importance of foreign trade for its economy.

Keywords: Brazilian maritime power. Brazilian foreign trade. Origins of naval power

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
1 ORIGENS DO PODER NAVAL MODERNO	9
1.1 Primórdios do Poder Naval	9
1.1.1 Civilizações Marítimas	10
1.2 As origens do poder naval na China e Índia	18
1.2.1 A China	18
1.2.2 A Índia	20
1.3 O poder naval e a expansão dos Estados modernos sobre as grandes navegações.....	21
1.3.1 Ascensão Inglesa como potência marítima.....	21
1.3.2 A <i>Pax Britannica</i>	24
1.3.3 Abertura comercial da China e do Japão	26
1.3.4 Expansão Norte-Americana.....	26
1.4 A Grande Guerra (Primeira Guerra Mundial).....	27
1.5 A Segunda Guerra Mundial.....	29
1.6 Poder Naval no pós-guerra até os dias atuais	30
2 PODER MARÍTIMO E O COMÉRCIO EXTERIOR AQUAVIÁRIO DA CHINA E DA ÍNDIA NO PÓS-GUERRA.....	33
2.1 O Poder marítimo chinês e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1950 a 1970	33
2.2 O Poder marítimo chinês e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1970 a 1990	35
2.3 O Poder marítimo chinês e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1990 a 2010	37

2.4 O Poder marítimo indiano e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1950 a 1970	39
2.5 O Poder marítimo indiano e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1970 a 1990	41
2.6 O Poder marítimo indiano e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1990 a 2010	43
3 PODER NAVAL E O COMÉRCIO AQUAVIÁRIO BRASILEIRO: ANÁLISE COMPARADA COM OS CASOS INDIANO E CHINÊS (1945-2010).....	46
3.1 O Poder naval e o comércio aquaviário brasileiro nas décadas de 1950 a 1970	46
3.1.1 Análise comparativa com a China e a Índia no período de 1950 a 1970.....	48
3.2 O Poder naval e o comércio aquaviário brasileiro nas décadas de 1970 a 1990	50
3.2.1 Análise comparativa com a China e a Índia no período de 1970 a 1990.....	51
3.3 O Poder naval e o comércio aquaviário brasileiro nas décadas de 1990 a 2010	54
3.3.1 Análise comparativa com a China e a Índia no período de 1990 a 2010.....	56
CONCLUSÃO.....	60
4 - BIBLIOGRAFIA	63

INTRODUÇÃO

A história do poder naval brasileiro tem origem com a chegada pioneira das caravelas Portuguesas, lideradas por Pedro Álvares Cabral, ao litoral brasileiro situado no, denominado posteriormente, estado da Bahia. Desde então, houve diversas navegações entre Portugal e o Brasil para transporte de pessoas e de metais preciosos e outros valores oriundos de impostos que eram arrecadados pelos colonizadores.

O comércio marítimo já tinha sua importância para a economia dos portugueses e dos brasileiros. Neste mesmo período, também se observou o início das relações da Europa com os países do oriente, como a China e a Índia que também serviam como locais para busca de insumos para a comunidade europeia, como a seda e outras especiarias.

Com o crescimento das relações comerciais, crescia também a importância da defesa das rotas aquaviárias que eram utilizadas para a realização dessas trocas. Até o século XVIII, o centro das trocas comerciais eram os países europeus que buscavam cada vez mais território para colonização e para aumentar suas receitas em uma disputa comercial.

Com o aumento da maturidade das colônias, observou-se um período de independência nas colônias situadas no continente americano, como os Estados Unidos da América (EUA) em 1776, da Argentina em 1816 e do Brasil em 1822 entre outros. Já nas colônias africanas e orientais, o processo de colonização se estendeu um pouco mais.

A China e a Índia só conquistaram sua independência em meados do século XX e, por exemplo, a Angola, só alcançou sua independência em 1975. O poder naval brasileiro se originou da marinha portuguesa e até hoje possui muita herança desta, apesar de a doutrina adotada atualmente ser mais influenciada pelos EUA.

A indústria naval no Brasil teve início em 1808, com a construção do Arsenal de marinha no Rio de Janeiro e após isso, a construção do estaleiro Mauá na cidade de Niterói.

Essa estrutura de construção naval serviu para a manutenção da atividade de tráfico de escravos oriundos da África, que aumentava sua demanda no início do século XIX, principalmente pela boa qualidade da madeira que era extraída no território brasileiro e utilizada na manutenção e construção de navios no Brasil

A indústria naval brasileira passou por momentos de alta e de baixa, onde diversos governos, que a priorizaram ou não, realizaram programas nacionais de investimentos para o

desenvolvimento do comércio marítimo internacional e com ele o desenvolvimento da defesa nacional.

A China e a Índia, que apesar de se tornarem os países como conhecemos hoje bem após o Brasil, atualmente se encontram em uma posição a frente em termos de desenvolvimento da indústria naval e da defesa nacional, isto em virtude, aparentemente, da falta de diretrizes claras por parte do governo brasileiro que, ao longo dos anos, foi deixando que a estratégia de defesa e a indústria naval evoluíssem sem um objetivo definido, o que causou um crescimento desorganizado e a falência de algumas destas indústrias.

1 ORIGENS DO PODER NAVAL MODERNO

O poder naval é parte estruturante das relações internacionais, e assim tem sido por milênios. A expressão “poder naval” refere-se à expressão militar do poder marítimo que além da guerra naval propriamente dita, abrange diversas outras atividades de emprego da força.

Alfred T. Mahan, ao desenvolver a teoria do poder advindo do mar, apontou que alguns elementos geográficos e sociais são necessários para o desenvolvimento do poder marítimo de um determinado Estado. Entre os elementos geográficos, destacam-se o posicionamento, bem como a extensão territorial junto ao litoral; formação física que facilite o acesso ao mar e tamanho da população (LUIS, 2015).

Antes de tratarmos do recorte contemporâneo que abriga o tema da pesquisa, faremos uma discussão sobre as origens desse instrumento de defesa e projeção de poder no mundo, mas com destaque especial à Índia e à China, que serão as bases para comparação da evolução do poder naval que pretendemos explorar nesse recorte contemporâneo.

1.1 Primórdios do Poder Naval

Não existem evidências físicas de navegações antes do período Mesolítico (MCGRAIL, 2009, p. 10), período que ficou conhecido como a idade média da pedra (aproximadamente 13.000 a.C. até 9.000 a.C.), situada entre a idade antiga da pedra (2,5 milhões até 10.000 a.C) e a idade nova da pedra (5.000 a.C. até 3.000 a.C.) e que ficou caracterizado pelo fim da última era do gelo. O mesolítico foi um período onde houve grandes avanços para a sobrevivência do homem pré-histórico, como: a utilização do fogo, a domesticação de animais e o desenvolvimento da agricultura (RAMOS, 2020). Há provas de utilização apenas de formas de canoas até a idade do bronze (3.300 a.C. até 700 a.C.) e somente após isso outras formas de embarcação foram usadas, segundo registros históricos. Entretanto é sabido que mares, rios e lagos eram utilizados pelo homem para sua locomoção antes disso, como na chegada do homem à Austrália em 40.000 a.C., porém não existem provas da existência dessas embarcações, apenas especulações (MCGRAIL, 2009, p. 10).

1.1.1 Civilizações Marítimas

O desenvolvimento das civilizações sempre esteve intimamente ligado ao mar, ou como fonte de alimentos ou para transporte de mercadorias e pessoas. As civilizações que mais se tem registros históricos a respeito do uso do mar se desenvolveram nas margens do mar mediterrâneo, entretanto existem dezenas dessas e focaremos nas que mais se destacam na construção do que se conhece por navegação.

1.1.1.1 Mar Mediterrâneo

Figura 1: Mar Mediterrâneo



Fonte: Google Earth, 2020. Acesso em 19 de Maio de 2020

O mar mediterrâneo banha três continentes, Europa, África e Ásia e serve como rota de transporte de pessoas e mercadorias desde a origem da humanidade. Tem-se indícios de que a origem da humanidade é africana, mais especificamente nas regiões onde hoje são territórios do Quênia, Tanzânia e Etiópia. Se dividirmos a África em três partes horizontais, os seres humanos ou hominídeos, ocupavam a parte central (BLAYNEY, 2015, p. 7).

Fósseis humanos foram encontrados no sul da Espanha e datados de 1,5 milhões de anos atrás e a hipótese mais provável é que esses hominídeos chegaram lá atravessando o estreito de Gibraltar, que na época possuía de sete a onze quilômetros de largura. Muito

provavelmente, o meio de transporte utilizado foi um tipo de embarcação ou até mesmo uma espécie de boia (MCGRAIL, 2009, p. 98).

Os registros mais antigos de viagens através do mar mediterrâneo foram no oeste do Mar Egeu, na região do Peloponeso e Melos (MCGRAIL, 2009, p. 99). Nestes idos, destacavam-se as civilizações antigas, como: Os egípcios, minoicos, micênicos, os povos do mar e os fenícios. Eles não conheciam a bússola ou nenhum outro instrumento de navegação, baseavam-se em características naturais do litoral. Usavam as estrelas, o sol, os marcos da costa, a direção dos ventos e a experiência sobre as marés, correntes e ventos da rota (MESQUITA, 2020).

1.1.1.2 Civilização Minoica

Entre 3.500 a.C. e 2.300 a.C. a civilização helênica, hoje dividida pela ilha de Creta e Grécia, que naquela época ainda formavam uma península, mantinha comércio marítimo com a região do Egito e da Ásia menor (atualmente território da Turquia). Esse comércio baseava-se na troca de especiarias e alimentos. A região helênica possui diversas ilhas que formavam portos naturais e facilitavam a atividade da navegação e, além disso, as terras na mesma região não eram férteis suficientemente para garantir o sustento da civilização, o que reforçou nos gregos a ideia de utilizarem o mar como fonte de recursos para alimentação. Gradativamente, o centro de gravidade das trocas comerciais na região do Mediterrâneo foi se concentrando na Ilha de Creta, dando origem a civilização minoica, que foi baseada nas trocas comerciais marítimas. A civilização minoica teve seu declínio com a diminuição da atividade comercial externa e com desastres naturais, como a erupção do vulcão Thera seguido de alguns tsunamis que devastaram a região. Com esse declínio, os micênicos, oriundos da região continental, aproveitaram para conquistar Creta e tomar seu lugar no comércio marítimo (DIAS, 2004).

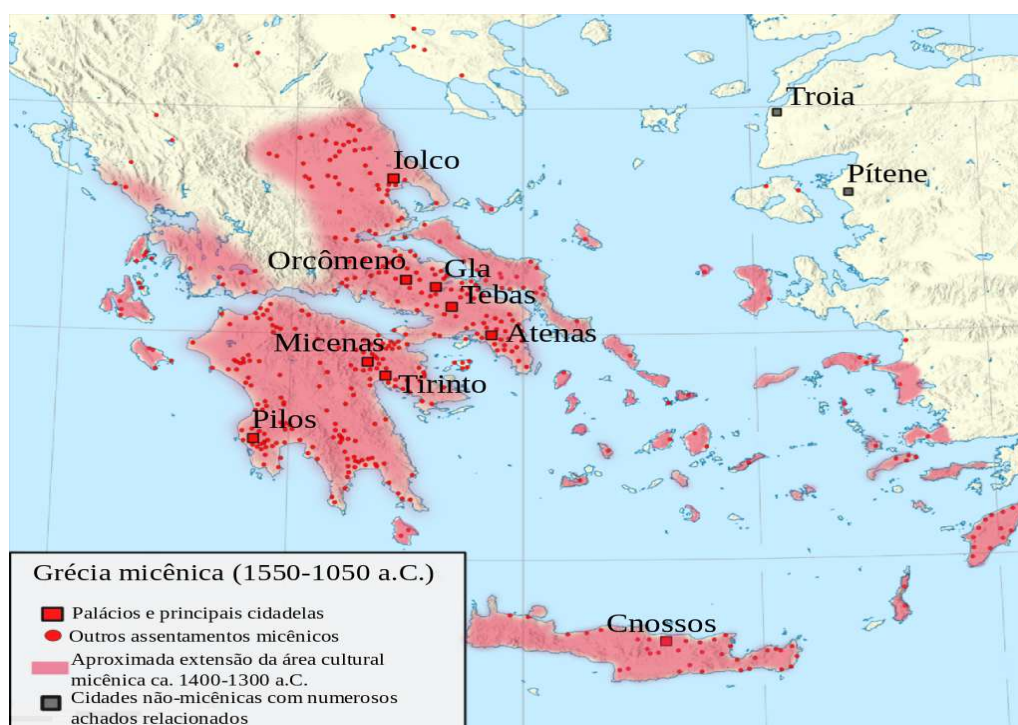
1.1.1.3 Civilização Micênica

Os micênicos, no período de 1.500 a.C. e 1.100 a.C., dominaram o comércio marítimo na região do mediterrâneo, incorporando o conhecimento de navegação dos minoicos e com a vantagem de possuírem algum poder militar além da capacidade comercial, o que facilitou sua predominância sobre os estes. Nessa época se destacava o comércio de

metais como o cobre e o bronze que eram oriundos do Chipre e da Ásia. O aparecimento do esporão nos navios, que era basicamente o prolongamento da quilha para a frente da proa, possuía, inicialmente, função principal de garantir a rigidez do eixo maior do navio, e, após isso, se tornou instrumento de combate: o navio atacante utilizava seu esporão para abalroar o navio inimigo e destruir sua estrutura. Esse padrão tornou-se um marco na fabricação de embarcações naquele tempo. Depois, o esporão evoluiu e chegou a ser revestido dos metais comercializados para garantir maior rigidez e eficácia nos conflitos (DIAS, 2004). Nesse momento, já podemos observar a existência da preocupação das civilizações com a defesa do território e das rotas navegáveis de interesse. Com a consolidação das rotas marítimas e crescente aumento nas trocas comerciais no Mar Mediterrâneo, percebe-se que a defesa das rotas marítimas, que era a base das trocas comerciais e fonte de obtenção de *commodities* para a sobrevivência da civilização, começa a crescer de vulto, ainda mais com o desconhecimento dos outros povos que exploravam o mar e que seriam potenciais concorrentes em um período onde não se aplicava a diplomacia como conhecemos.

Nas figuras 2 e 3 podemos observar a extensão territorial alcançada pelos minóicos devido às suas capacidades de navegação e a foto de uma embarcação submersa encontrada intacta no mar negro, que corresponde com os registros históricos.

Figura 2: Domínio da civilização Micênica na referida época.



Fonte: pt.wikipedia.org/wiki/Civiliza%C3%A7%C3%A3o_mic%C3%AAnica#/media/Ficheiro:Mycenaean_world_empty-pt.svg. Acesso em 20 de Maio de 2020.

1.1.1.4 Os Povos do Mar

Não se sabe ao certo as origens exatas dos povos do mar. Tem-se registros que eram oriundos de diferentes etnias, inclusive Micênica. Na interpretação de Fernand Braudel, seria uma “mistura de povos atirados para a estrada pela fome” (DIAS, 2004, p. 18). Também é difícil, pelos registros, identificar quais foram suas rotas utilizadas. Pelo que se sabe, eram temidos e deixavam rastros de destruição por onde passavam.

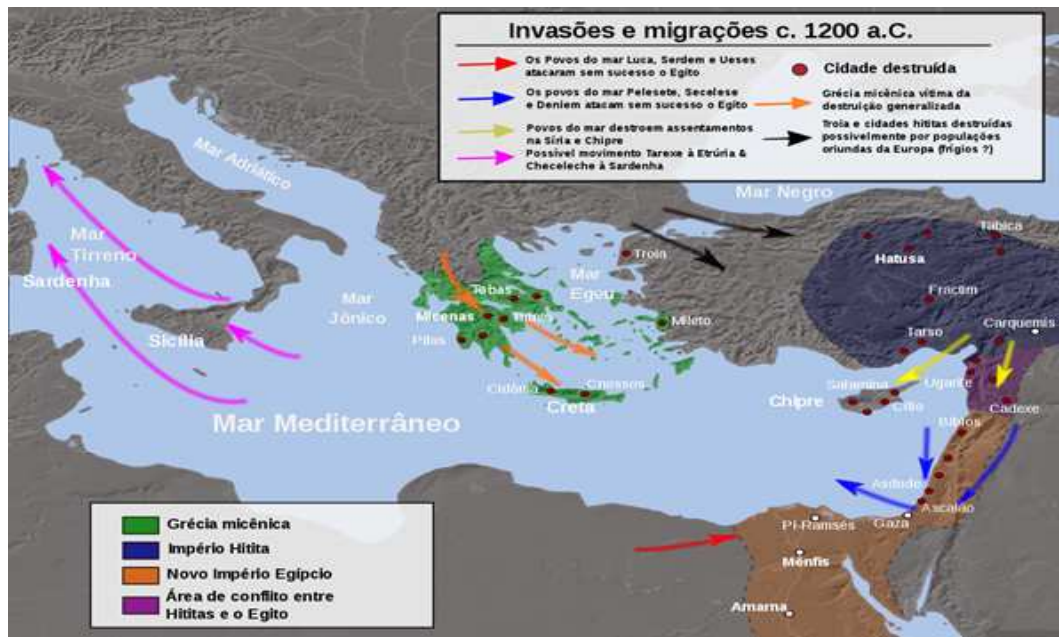
Ainda existe certo mistério a respeito dos povos do mar. Eles aparecem em dois episódios de tentativa de conquista do Egito (entre 1.300 a.C e 1.100 a.C.) sem sucesso e depois desaparecem sem deixar rastros. O Faraó Ramsés III, que governou o Egito entre 1.187 a.C a 1.156 a.C., estava preparado para se defender de uma possível tentativa de invasão dos povos do mar e preparou sua força terrestre de forma que obteve êxito, mesmo possuindo navios inferiores. Os egípcios, assim como os povos do mar, já nesse período possuíam certa capacidade de defesa de suas áreas marítimas, sendo estes mais que aqueles, e historicamente, já confirmava uma tendência de aumento da preocupação dos governantes com a proteção de suas fronteiras e vias comerciais aquaviárias (DIAS, 2004).

Figura 3: Imagem de naufrágio de navio comercial, encontrado no mar negro, datado de 400 a.C. semelhante aos navios usados pelos Micênicos.



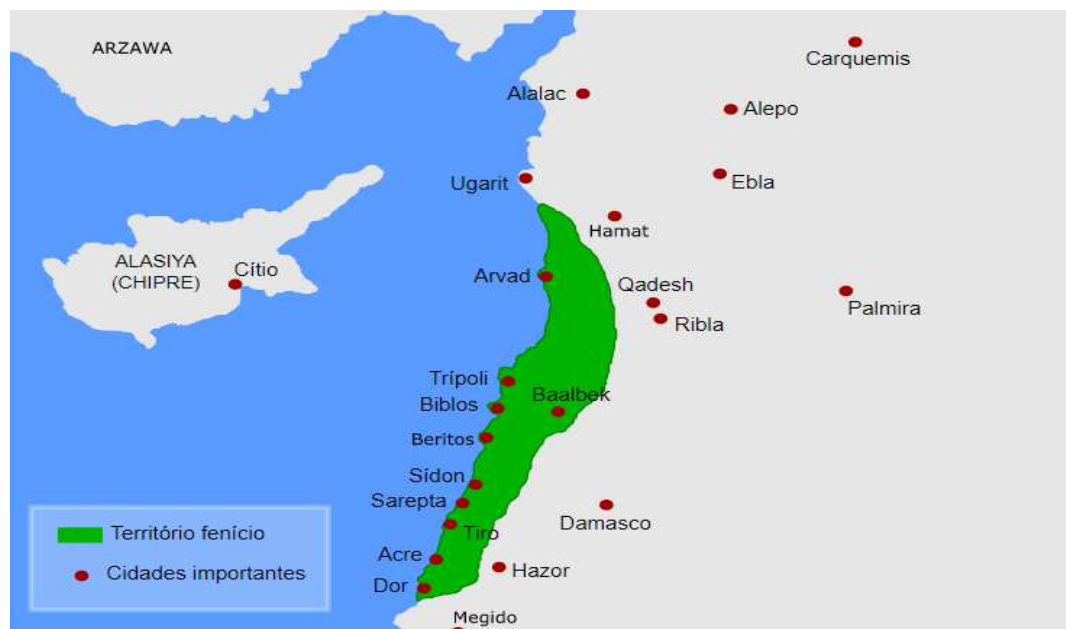
Fonte: www.bbc.com/portuguese/internacional-45956153. Acesso em: 20 de Maio de 2020.

Figura 4: Prováveis rotas utilizadas pelos povos do mar.



Fonte: pt.wikipedia.org/wiki/Povos_do_Mar#/media/Ficheiro:Bronze_Age_End-pt.svg. Acesso em: 20 de Maio de 2020

Figura 5: Território Fenício.



Fonte: commons.wikimedia.org/wiki/File:Phoenicia_map-es.svg. Acesso em: 20 de Maio de 2020

1.1.1.5 Fenícios

Os fenícios foram os que mais desenvolveram a arte de navegar, provavelmente por ocuparem terras de pouca extensão e serem obrigados a recorrerem ao comércio marítimo. Os fenícios ocupavam um território que hoje fica entre a Palestina e a Síria (pode-se observar na Figura 1 e Figura 5). Registros históricos verificam que os fenícios chegaram a essa região aproximadamente em 3.000 a.C..

Os navios fenícios, conhecidos como “Galé” ou “Galera”, eram movidos a remo e possuíam velas. A excelência desses navios a época era tanta que eram contratados como navios de guerra por outras civilizações (LLOYD, 1975).

Os fenícios não conquistavam colônias através de combates, eles procuravam por colônias em que pudessem realizar trocas comerciais. Tem-se indícios que eles mantinham seus conhecimentos em navegação em segredo de forma a manter sua soberania na navegação, prova disso é que não se tenha encontrado, até o momento, documentos que remetam a tal conhecimento (DIAS, 2004).

Dentre as colônias Fenícias, a que teve maior prosperidade foi Cartago (hoje território da cidade de Tunes, na Tunísia), por sua localização geográfica privilegiada.

A partir do início do século VII a.C. os gregos começam a avançar a conquista e domínio de territórios no Mediterrâneo Oriental. Porém no Mediterrâneo Ocidental a supremacia ainda era dos fenícios. Os fenícios e suas colônias na região do Mediterrâneo Ocidental se uniram e ficaram conhecidos como púnicos e liderados por Cartago. O posterior acordo comercial com Roma foi fundamental para reduzir o avanço dos gregos para as terras do Norte do Mediterrâneo Ocidental. Com o crescente interesse expansionista do império romano, esse tratado foi desfeito dando início à Primeira Guerra Púnica em 264 a.C. entre os romanos e os fenícios (púnicos). Após um longo período de conflitos entre os romanos e os fenícios, o Império Púnico colapsou após a destruição de Cartago pelos romanos em 146 a.C. (DIAS, 2004).

1.1.1.6 Império Romano e as invasões Bárbaras

De 146 a.C. até o Século IV (por volta do ano 370) o Império Romano manteve-se sem grandes conflitos que ameaçassem sua soberania no Mediterrâneo. O Império Romano teve de manter sua força marítima a postos em virtude de sua rivalidade histórica com Cartago.

Após as Guerras Púnicas e consequente destruição de Cartago, os romanos deixaram o controle de sua marinha nas mãos dos cidadãos de Rodes, que é uma das maiores ilhas do mar Egeu. A partir daí, iniciou-se um período de 300 anos da soberania romana, denominado *pax romana*, onde a navegação era utilizada para o comércio de mercadorias no mar mediterrâneo e em águas interiores. Após este período, as instabilidades políticas e as invasões bárbaras levaram o império ao declínio.

Bárbaros era a denominação que os gregos davam para quem não era da civilização helênica que foi utilizado da mesma forma por Roma para aqueles que não eram romanos.

Do século. III ao século. V houve invasões dos povos bárbaros, inicialmente de forma não bélica, uma migração. Alguns bárbaros chegaram a ocupar altos cargos militares no Império Romano e foram se misturando e tornando a população do império mais heterogênea.

No século V houve conflitos entre os diferentes povos bárbaros que habitavam o leste do Império Romano, particularmente entre o povo huno e os visigodos, suevos, hérulos, ostrogodos e francos que tiveram que ceder espaço e adentrar as fronteiras do império Romano aumentando o número de migrações dos povos bárbaros em Roma. Com isso os povos germânicos foram ganhando espaço, saqueando e conquistando o território romano, até o declínio de Roma que já se encontrava com problemas de política e corrupção.

Figura 6: Império Romano de 27a.C. a 305 d.C..



1.1.1.7 Vikings

Durante o início da Idade Média (Sec. V), os Vikings provenientes das regiões onde atualmente se situa a Noruega, Dinamarca e Suécia, viajaram para o noroeste e oeste, ocupando as Ilhas Faroé, Shetland, Órcades, Ilha de Man, Irlanda e Escócia. O início da Era Viking nas Ilhas Britânicas é, entretanto, frequentemente aceito como o ano 793, quando as crônicas registram que os Nórdicos invadiram o mosteiro de Lindisfarne, localizado na Ilha de Iona, na costa oeste da Escócia (LLOYD, 1975).

As navegações vikings eram realizadas com diversos objetivos, os quais não visavam necessariamente apenas ao saque e à pilhagem. As navegações vikings também aconteciam com o objetivo de mudança e de estabelecimento em uma nova região, além da realização de comércio.

Figura 7: Ocupação dos Bárbaros, por período de consolidação, após o declínio de Roma.



Fonte: www.todamateria.com.br/povos-barbaros/. Acesso em: 10 de junho de 2020.

O crescimento populacional, a procura por terras mais férteis e por climas mais amenos, assim como a procura por riqueza são alguns motivos que levaram os vikings à navegação. À medida que os vikings adquiriam habilidades náuticas, realizaram navegações marítimas que lhes permitiram alcançar locais bastante distantes da Escandinávia. Aos poucos, os nórdicos estabeleceram-se na Inglaterra, Escócia, norte da França, Rússia, Irlanda, Islândia, Groenlândia. Quando chegaram ao Império Bizantino, foram recrutados para a Guarda Varegue (guardas pessoais do Imperador Bizantino). No ano 1000, alcançaram a América do Norte, acidentalmente, e estabeleceram uma pequena colônia no Canadá. Pouco se sabe sobre seus métodos rudimentares de navegação que utilizavam, basicamente, a astronomia. Seus Navios de pouca largura permitiam que navegassem também por rios, como o Rio Volga, que chegou a ser utilizado como rota de navegação pelos Vikings (LANGER, 2016).

1.2 As origens do poder naval na China e Índia

O trabalho terá como foco a evolução do poder marítimo brasileiro com relação à capacidade de proteção de suas rotas aquaviárias e para que se possa fazer um quadro comparativo a fim de concluir a respeito da adequação desse poder, utilizaremos a China e Índia, que em um passado próximo (anos 80) tiveram em paridade com relação ao PIB e a capacidade aquaviária mas que vêm se distanciando e se destacando positivamente no cenário global. As próximas etapas trarão um breve resumo sobre a evolução dessas duas nações.

1.2.1 A China

Existem indícios de que já no início do século I a China realizava trocas comerciais pelo mar com outras regiões da Ásia, porém não há muitos registros devido à cultura confuciana que considerava o comércio e a busca por riqueza pessoal como imoral. Registros históricos mostram que durante a dinastia Han (201 a.C. a 220 d.C.) os chineses já produziam embarcações para diferentes propósitos como o comércio e a defesa em rios e em navegação costeira. No início do século III os chineses navegavam em busca de pedras e metais preciosos. Muito sobre esse período da história chinesa ainda tem de ser explorado para preencher as lacunas existentes (SCHOTTENHAMMER, 2015).

No curso das dinastias Tang (618 a 906), até as dinastias Song (960 a 1279), houve um aumento constante no comércio marítimo, o que resultou em políticas e atitudes governamentais mais positivas e abertas em relação ao comércio. Nos últimos períodos da

dinastia Song, a China havia se tornado uma potência marítima e um empório de troca de mercadorias no mundo asiático medieval e permaneceu assim nos tempos dos Estados mongóis Yuan (1279–1367). Certamente a China foi uma potência marítima do século XIV até o início do século XV (SCHOTTENHAMMER, 2015).

Com a queda do império Mongol Yuan e o estabelecimento da Dinastia Ming (1368-1644), a qualidade das relações de comércio nos mares da China mudou drasticamente, o comércio marítimo sofreu grandes perdas, em particular com o início da “política de proscrição do comércio marítimo”. Porém o comércio “ilegal” expandia-se continuamente em grande parte na forma de pirataria ou contrabando (SCHOTTENHAMMER, 2015).

A subsequente dinastia Manchu Qing (1644–1911), pelo menos até a década de 1730, possuía um forte interesse no espaço marítimo, por razões político-militares e comerciais. Os manchus procuraram fortalecer as capacidades de defesa costeira e repelir ameaças marítimas (SCHOTTENHAMMER, 2015).

Um exemplo da capacidade de combate da dinastia Manchu foi a luta contra o clã Zheng em Taiwan. O poder da família Zheng foi eliminado em 1683, quando os Manchus invadiram a ilha com cerca de 300 navios de guerra e 20.000 marinheiros sob o comando de Shi Lang (1621–1696) e fez de Taiwan oficialmente uma parte da China (SCHOTTENHAMMER, 2015).

Especialmente no século XVIII houve um aumento significativo no comércio chinês com os europeus, que buscavam chá, porcelanas e sedas criando uma balança comercial positiva e com os japoneses que possuíam cobre, que era de interesse Chinês (SCHOTTENHAMMER, 2015).

No final do século XVIII a China possuía mais de um terço da população mundial e era um dos maiores impérios de todos os tempos. No século XIX houve o enfraquecimento da dinastia Qing, em meio a grandes conflitos sociais, estagnação econômica e influência da ingerência ocidental. O interesse britânico no comércio de ópio com a China colidiu com os interesses chineses que baniam essa droga viciante, o que levou às três guerras do ópio (SCHOTTENHAMMER, 2015).

As Guerras do Ópio e o tráfico do ópio foram o início do declínio da dinastia Qing. O tesouro imperial quebrou duas vezes, por conta do pagamento de indenizações devidas às guerras que foram perdidas e à grande evasão de prata causada pelo tráfico de ópio. A China sofreu duas fomes extremas após cada uma das Guerras do Ópio. Tais eventos tiveram um

profundo impacto ao desafiar a hegemonia de que os chineses gozavam na Ásia há séculos e levaram o país ao caos (SCHOTTENHAMMER, 2015).

Em resumo, a China foi governada por nove dinastias de longa duração, até que o reinado da última, a Qing, terminou em 1911 com a abdicação do último imperador. Foi então estabelecida uma república, logo abalada pelo início da guerra civil em 1927 e pela guerra com o Japão a partir de 1937. Os conflitos na China arrefeceram somente em 1949, com o estabelecimento da República Popular da China, liderada por Mao Zedong (MRE, 2018).

1.2.2 A Índia

A história da evolução do poder marítimo indiano se inicia junto o surgimento da civilização oriental. A influência do mar nos reinados da Índia foi crescendo de importância com o passar do tempo.

Entre o século V e o século X, os reinos de Vijaynagaram e Kalinga estabeleceram seu domínio sobre a Malásia, Sumatra e Java Ocidental (atualmente território da Indonésia). Esses locais serviam como pontos intermediários de rotas comerciais entre os reinos indianos e a China.

No ano de 1292, Marco Polo, expedicionário veneziano que viajou pela Ásia e escreveu suas obras, descreveu os navios indianos como:

"... construídos com madeira de carvalho, com tábuas sobre as longarinas de madeira em todas as partes e presas com pregos de ferro. Os fundos foram pintados com uma preparação de cal rápida, triturados e misturados com óleo de uma certa árvore, que se tornava um material melhor que o utilizado normalmente"(BURGAN, 2002, p.26).

Deste trecho, destacado em seu livro “As viagens de Marco Polo” pode-se observar que as embarcações indianas surpreenderam positivamente quanto ao seu método construtivo o que demonstra a capacidade marítima indiana já no século XI.

O declínio do poder marítimo indiano começou no século XIII com a chegada de Vasco da Gama em Calicute. Após a chegada dos portugueses, esses empenharam-se em consolidar seu domínio na região. Devido à crescente ameaça colocada pelo poderio do imperador mogol Humaium (1530–1556), o sultão Badur Xá de Guzarate (1526–1537) viu-se obrigado a assinar o Tratado de Baçaim com os portugueses em 23 de dezembro de 1534. Nos termos deste tratado, as sete ilhas de Bombaim, a cidade vizinha estratégica de Baçaim (Vasai) e as suas dependências eram oferecidas a Portugal, o que aconteceu em 25 de

outubro de 1535. Durante o período português, as ilhas foram arrendadas a vários oficiais portugueses (INDIAN NAVY, 1999).

Em novembro de 1612, foi travada a Batalha de Suvali, entre portugueses e britânicos, pela posse de Bombaim. A vitória foi dos britânicos e a derrota dos portugueses marcou o início do fim do seu monopólio comercial na Índia Ocidental. Em março de 1662, Abraham Shipman foi nomeado o primeiro governador britânico e general de Bombaim e embarcou com destino a Bombaim com uma frota de cinco navios e 400 soldados, comandada por James Ley (INDIAN NAVY, 1999).

A Índia permaneceu sob o controle da Grã-Bretanha até 1950 quando entrou em vigor sua constituição estabelecendo a República da Índia; o Paquistão permaneceu como um domínio até 1956 (INDIAN NAVY, 1999).

1.3 O poder naval e a expansão dos Estados modernos sobre as grandes navegações

A idade moderna teve seu início no século XV e se prolonga até o século XVIII e é seguida pela idade contemporânea que chega aos dias atuais. Para o poder marítimo, esses dois períodos foram decisivos pois aconteceram as grandes navegações em busca do comércio exterior e as colonizações, principalmente partindo da Europa, com Portugal e Espanha como precursores e após eles a Holanda e a Inglaterra. Inicialmente buscou-se o continente africano, contornando-o até a chegada na Ásia e após isso a expansão para o oeste com a chegada às Américas. A partir desse momento também se encontra mais informações sobre o poder marítimo na região da China e da Índia que foi escrita por exploradores Europeus que até então não tinham contato ostensivo com a cultura oriental. Ao fim da idade moderna a Grã-Bretanha já se consolidava como potência marítima. Esse título será passado aos EUA apenas no século XX.

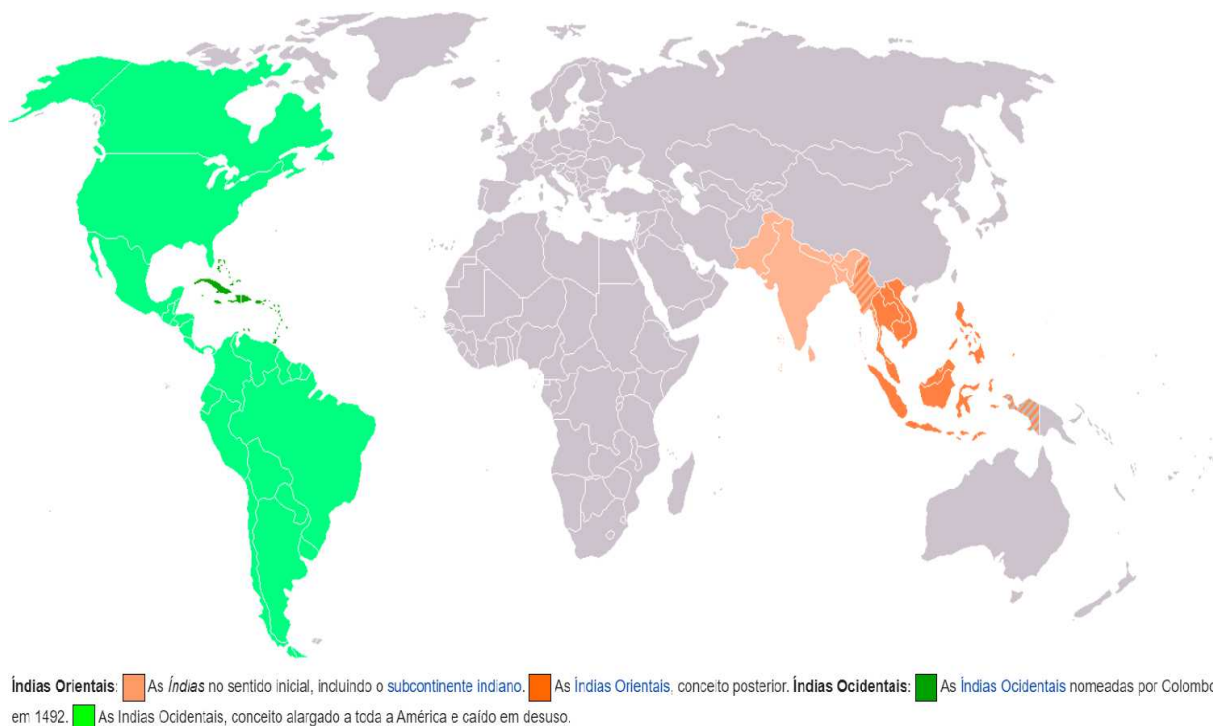
1.3.1 Ascensão Inglesa como potência marítima

Em 24 de junho de 1340, a marinha francesa partia pelo Canal da Mancha em direção à Inglaterra para atacá-la, quando se deparou com uma armada mais poderosa, que levou a França a ser derrotada e invadida pelos Ingleses, o que deu início ao período de maiores conflitos da Guerra dos cem anos (1337 a 1453) e levou Eduardo III, Rei da Inglaterra a se autodeclarar o “Soberano dos Mares” (LLOYD, 1975).

A *Royal Navy* (Marinha Real Britânica) foi estabelecida durante a guerra dos cem anos com as sucessivas vitórias inglesas sobre a França e ficou caracterizada pelo estandarte branco com uma cruz vermelha (LLOYD, 1975).

O marco tecnológico que permitiu aos europeus expandirem seu comércio com outros continentes foi a invenção do navio a vela armado que foi a fusão da embarcação robusta utilizada pelos nórdicos com as comerciais das civilizações do Mediterrâneo. Essa embarcação foi aprimorada e denominada Caravela, que por ser mais leve exigia uma tripulação menor, à exceção de algumas caravelas portuguesas que eram utilizadas para o comércio com as Índias (Figura 8).

Figura 8: Territórios denominados como Índias pelos Europeus.



Fonte: pt.wikipedia.org/wiki/Índias#/media/Ficheiro:Las_Índias.png. Acesso em 18 de junho de 2020

Essas caravelas foram sendo aprimoradas para serem utilizadas também como armas de combate para a defesa contra outras civilizações e contra a pirataria que vinha crescendo nas rotas comerciais. Os canhões começaram a ser posicionados nas laterais das embarcações, feitos em bronze e com mais poder de fogo e a ideia de abaloamento caiu por terra, principalmente pela experiência dos Ingleses na Guerra dos Cem Anos. O combate era a partir

de então realizado à distância e as técnicas de ataque foram convergindo para otimizar o uso dessa arma.

Nessa época, Portugal e Espanha eram os principais atores nas trocas comerciais feitas pelo mar e eram os que possuíam as melhores embarcações para a defesa. Os portugueses se destacaram quando transformaram a pilotagem costeira em navegação oceânica, aprendendo a observar os corpos celestes com o astrolábio marítimo. Em 1500, na terceira viagem portuguesa comercial para as Índias, Pedro Alvares Cabral avistou pela primeira vez o território que hoje é o Brasil e abriu caminho para o comércio marítimo nessa região.

Neste mesmo período (1492 a 1493), Cristóvão fez sua viagem para o oeste acreditando conseguir dar a volta no planeta e chegar a leste das Índias Orientais mais rapidamente do que se contornasse toda a África, e chegou a Cuba, acreditando ter chegado ao Japão. Esta descoberta despertou o interesse Espanhol dando origem ao Tratado de Tordesilhas, que dividia o mundo que se conhecia em dois, para Portugal e para a Espanha (LLOYD, 1975).

Em 1602, com o aparecimento da Companhia Holandesa das Índias Orientais, o poder marítimo dos portugueses declinou rapidamente. Houve a tentativa de invasão ao Brasil pelos holandeses e outros ataques oriundos da Armada Holandesa e Inglesa.

Os espanhóis também sofreram ataques de navios holandeses e Ingleses por questões comerciais e religiosas. Os conflitos entre os Espanhóis e os Ingleses terminaram apenas após a morte da rainha da Inglaterra, Elizabeth I, em 1603. A Espanha não havia sido derrotada, mas sua riqueza e poder haviam sido seriamente reduzidos.

O Ato de Navegação de 1652, decretado após Oliver Cromwell assumir o poder no Reino Unido, buscava restringir o uso de navios estrangeiros, exceto os britânicos, no comércio entre o Reino Unido e suas colônias pelo mundo. Esse ato deu início às quatro Guerras Anglo-Holandesas, que terminaram em 1784 com a vitória inglesa. Houve também a disputa com a França, durante a Guerra dos Sete Anos (1756 a 1763), pelo controle comercial e marítimo das colônias das Índias e da América do Norte, que também terminou com a vitória da Inglaterra e seus aliados consolidada com o Tratado de Paris de 1763. Este tratado foi um marco na supremacia inglesa, pois deu à Inglaterra todo o território do atual do Canadá que pertencia à França, além das treze colônias da costa leste do que hoje é território dos Estados Unidos da América.

Com o fim da Guerra dos Sete Anos e a necessidade inglesa de busca por recursos para os gastos com a guerra, houve o crescimento da exploração das colônias norte-americanas, dando início à revolução americana em 1776, onde as treze colônias se declararam independentes, e, após diversos conflitos com os Ingleses, foram reconhecidas pelo Tratado de Paris de 1783. Essa Independência influenciou as revoluções liberais na Europa, como a Revolução Francesa (RODRIGUES, 2002).

Entre a Guerra de Sucessão Austríaca (1740 a 1748) e o fim das Guerras Napoleônicas em 1815, a Inglaterra e a França (usualmente com a Espanha como aliada) lutaram em diversos conflitos em disputa pela supremacia marítima, com destaque para a Batalha de Trafalgar (1805), onde a *Royal Navy* derrotou a Marinha Francesa e Espanhola. Após esse episódio e a derrota do Exército de Napoleão, raramente se avistava no mar um navio que não fosse de bandeira inglesa (LLOYD, 1975).

Com a assinatura do Tratado de Paris de 1814, foram estabelecidas as fronteiras dos países europeus e reestabelecidos os tronos das famílias reais derrotadas pelas tropas de Napoleão, dando início ao período da *Pax Britannica* que foi o período de maior expansão do Império Britânico.

1.3.2 A *Pax Britannica*

A *Pax Britannica* ou Paz Britânica, foi o período entre 1815, após a assinatura do Tratado de Paris, e 1914, no início da Primeira Guerra Mundial, quando os termos do Congresso de Viena¹ já não podiam ser sustentados e a Grã-Bretanha não tinha condições de assegurar a paz na Europa (WATTS, 2007).

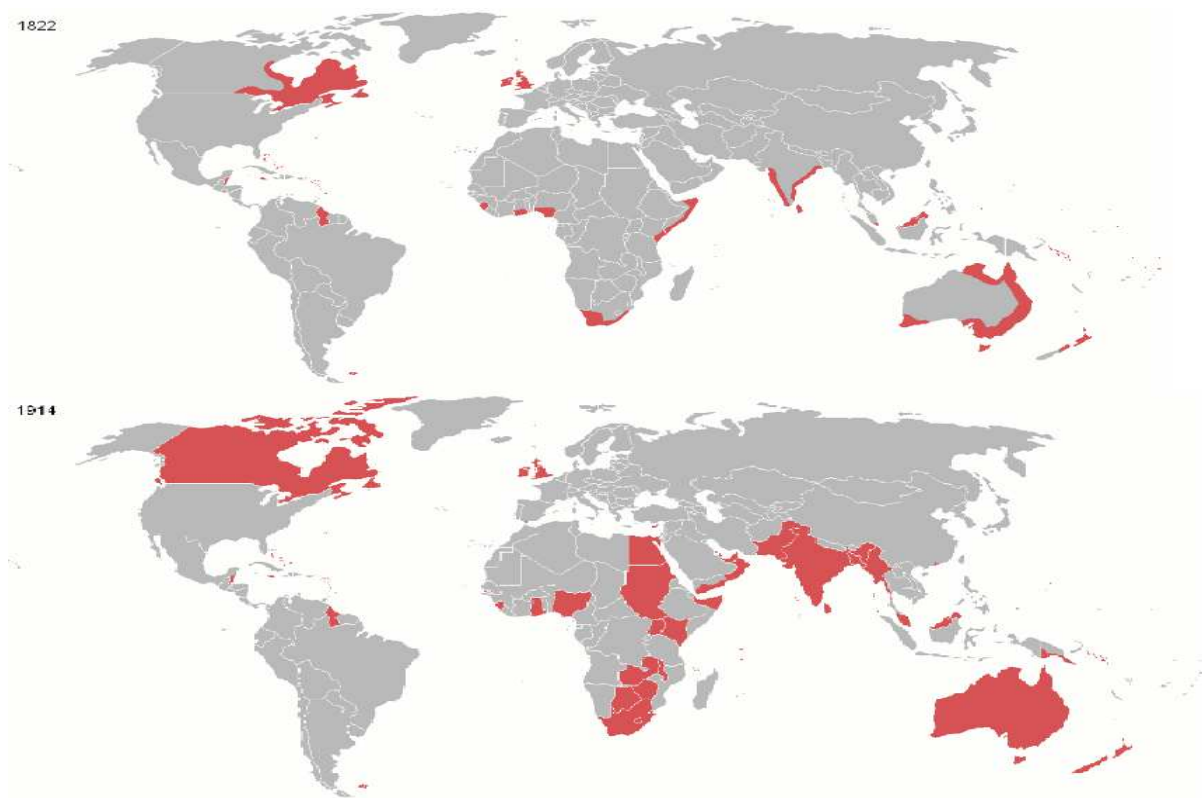
A Paz Britânica foi possível devido a quatro fatores: primeiro, o pioneirismo industrial e comercial; segundo, a posse do maior império da história, que consistia em colônias e áreas de influência; terceiro, a manutenção da supremacia marítima; e quarto, a projeção do poder militar provida pelo Exército Indiano. Em 1890, a Grã-Bretanha possuía mais embarcações registradas do que a soma de todo o “resto” do mundo (WATTS, 2007). A população do Império Britânico cresceu de 550 mil para 19 milhões durante este período com a expansão da influência pelo Mundo (Figura 8). Algumas colônias como a Ilha de Trinidad

¹ O **Congresso de Viena** ocorreu na capital austríaca, entre os governantes das grandes potências europeias, entre setembro de 1814 e junho de 1815, cujo objetivo era redefinir o mapa político do continente europeu após a derrota da França napoleônica na primavera anterior e, pretendia também, restaurar os tronos das famílias reais derrotadas pelas tropas de Napoleão.

(atualmente uma das Ilhas de Trinidad e Tobago) e Hong Kong eram governadas diretamente de Londres e a principal colônia, a Índia, era governada por um governo duplo com representantes Ingleses (WATTS, 2007).

A Marinha Real Britânica desempenhou várias funções vitais subjacentes à *Pax Britannica*: manteve as Ilhas Britânicas livres de ameaças de invasão, protegeu e ampliou o comércio exterior da Grã-Bretanha e projetou força militar no exterior a partir de forças na própria Grã-Bretanha e na Índia. A Marinha Real Britânica era poderosa em parte por causa de seu tamanho. Em meados do século XIX, consistia em cerca de 240 navios, tripulados por 40.000 marinheiros. A Lei de Defesa Naval (*The Naval Defence Act* (1889)) estabeleceu o 'padrão de duas potências', pela qual a Marinha Real Britânica deveria ser mantida em uma força equivalente às duas próximas potências marítimas somadas (WATTS, 2007).

Figura 9: Expansão do Império Britânico durante a Pax Britannica (Acima, 1822 e abaixo 1914).



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Imperio_Britanico. Acesso em 16 de junho de 2020.

1.3.3 Abertura comercial da China e do Japão

Até o início do século XIX, a China e o Japão se mantinham em uma política de isolamento. Com o expansionismo do Império Britânico, um conflito com a China se tornou inevitável, ainda mais porque a China encontrava-se em posição vantajosa quanto à balança comercial com a Europa. Nessa época a China exportava produtos como seda, chá e porcelana que estavam sendo muito requisitadas na comunidade europeia. Como forma de reduzir esse *déficit* comercial, a Grã-Bretanha começou a exportar, ilegalmente, o ópio oriundo da Índia e vender para os chineses. Com a proibição desse comércio pelo governo chinês, houve a eclosão de conflitos que duraram de 1839 a 1860 dividido em dois períodos: Primeira e Segunda Guerra do Ópio, com a vitória da Grã-Bretanha. Essa vitória deu origem ao Tratado de Tianjin, onde os portos chineses seriam abertos ao comércio com o Ocidente, além da cessão de Hong Kong por 99 anos para o Império Britânico (LLOYD, 1975).

Durante esse mesmo período, precisamente em 8 de julho de 1853, os norte-americanos chegaram ao Japão e retornaram no ano seguinte (1854), realizando um acordo comercial entre os dois países (LLOYD, 1975).

Em 1854, a Grã-Bretanha, por ocasião da Guerra da Crimeia² contra a Rússia, propôs ao Japão que abrisse seus portos para o comércio com a Europa e fechasse o comércio com a Rússia. Os Japoneses negaram a proposta, e, como forma de retaliação, a Grã-Bretanha bombardeou as cidades de Kagoshima e Shimonoseki em 1863 e 1864. Após esse episódio, o Japão iniciou um período de modernização e abdicação da cultura feudal e iniciou seu processo de expansão territorial que originou conflitos com o Império Russo e Chinês (LLOYD, 1975).

1.3.4 Expansão Norte-Americana

As intenções expansionistas norte-americanas não foram representativas até o ano de 1890 quando o primeiro navio de guerra foi lançado ao mar. Neste mesmo ano o Almirante Alfred Thayer Mahan publicou seu livro “The Influence of Sea Power on History, 1660-1783”, que forneceu embasamento para a expansão. Na Visão de Mahan, fazendo analogia da experiência britânica, ele considerou que os Estados Unidos precisavam de três qualidades -

² Conflito entre o Império russo e a aliança formada pelo Reino Unido, França, Império otomano e Império austríaco que durou de 1853 a 1856 com intuito de conter o expansionismo russo.

uma Marinha mercante crescente, colônias e bases no exterior e uma Marinha de Guerra com capacidade marítima não restrita somente a defesa costeira ou ao controle do comércio (LLOYD, 1975).

Em 1898, com a controversa explosão de um navio americano, o *USS MAINE*, foi declarada a Guerra contra a Espanha com propósito de dominar a região do Caribe. Nesse conflito, foi demonstrada, pela primeira vez, a capacidade naval Norte-Americana, que derrotou a Armada Espanhola e anexou os territórios de Porto-Rico e Cuba como protetorados, com uma base permanente em Guantánamo, nas Filipinas, e em Guam, no Pacífico. Foram incorporadas ao território das Ilhas do Havaí. A partir daí, os EUA deram a si mesmos o direito de interferir no continente americano sempre que fosse necessário, como aconteceu na Dominica, Haiti e Nicarágua até o ano de 1909. Em 1903 os EUA assumiram, da França, a construção do Canal do Panamá, que foi concluído em 1914 (LLOYD, 1975).

1.4 A Grande Guerra (Primeira Guerra Mundial)

Após a unificação do Império Alemão em 1871, o Governo de Guilherme II destinou muitos recursos para o crescimento e fortalecimento da Marinha Imperial Alemã, estabelecida pelo Almirante Alfred Von Tirpitz, se tornando a principal rival da Marinha Real Britânica. O aumento das tensões entre a Grã-Bretanha e o Império Alemão fizeram com que as potências Europeias aumentassem seus gastos militares em 50% no período entre 1908 e 1913 (SONDHAUS, 2013).

O divisor de águas do poder marítimo nesse período foi o navio de Guerra encouraçado *Dreadnought*, produzido pela Grã-Bretanha e sob o comando do Almirante John Fischer, que desbalanceou o poder naval para seu lado. O Império alemão também produziu navios de poder equivalente, mas a largura do Canal de Kiel teve de ser aumentada para que esses novos navios pudessem transitar do oceano até o porto em Cuxhaven e isso deu uma vantagem ainda maior para a Marinha Real Britânica (SONDHAUS, 2013).

Com a eclosão da Grande Guerra em 1914, a Marinha Real Britânica tinha um poder naval superior além de uma moral elevada devida a sua tradição de longa data. Nos primeiros meses da Grande Guerra, após a Batalha de Heligoland Bight onde alguns navios alemães foram afundados pelos britânicos, o combate naval foi estático, onde a Marinha Real fazia bloqueios aguardando a chegada dos alemães, e estes, por sua vez, aguardavam para que, com o decorrer dos conflitos, seus poderes navais ficassem mais balanceados (SONDHAUS, 2013).

A primeira tarefa para a Marinha Britânica na Grande Guerra foi a proteção das rotas marítimas a fim de garantir o fluxo de suprimentos para a Grã-Bretanha e cortar o fluxo logístico para o Império Alemão. Na Batalha de Coronel em 1 de novembro de 1914, os Aliados sofreram a maior ameaça marítima desde o início da guerra, em agosto do mesmo ano, quando um esquadrão composto por 4 navios, sob o comando do Vice-Almirante alemão Von Spee, se deparou, na costa leste do Chile, com o esquadrão Britânico do Atlântico Sul, sob comando do Contra-Almirante Craddock, que possuía navios com poder de combate inferior. O esquadrão britânico foi destruído sem deixar sobreviventes (SONDHAUS, 2013).

No mês seguinte, na costa da Argentina, aconteceu a Batalha das Ilhas Malvinas, onde o esquadrão do Vice-Almirante Britânico Doveton Sturdee, composto por navios modernos, deparou-se com o esquadrão do Vice-Almirante alemão Von Spee, que havia vencido a Batalha de Coronel. A vitória dessa vez foi da Marinha Britânica.

No mar Mediterrâneo, em 1915, houve a tentativa de um desembarque anfíbio no território do Império Otomano pelo Estreito de Dardanelos, mas, devido à destruição de três navios Aliados por minas submarinas, não houve sucesso e os Aliados retraíram (SONDHAUS, 2013).

A Batalha da Jutlândia, em 1916, foi a maior batalha naval de todos os tempos, e envolveu 151 navios britânicos e 99 navios alemães. A Marinha Alemã, sob o comando do Vice-Almirante Reinhard Scheer, lutou contra a Marinha Britânica, sob comando do Almirante John Jellicoe. A batalha terminou sem vitoriosos quando a Marinha Alemã e a Britânica retraíram para suas bases após um longo dia de conflito com o afundamento de 14 navios britânicos e 11 navios alemães além de milhares de baixas de ambos os lados (SONDHAUS, 2013).

U-Boot ou *unterseeboot* em alemão, era como se denominavam os submarinos alemães que foram empregados na Grande Guerra. Inicialmente, eles foram utilizados irrestritamente em campanhas rápidas e de curto alcance, afundando navios mercantes e de transporte de passageiros, como o RMS Lusitânia, que foi um dos fatores que levaram os EUA a entrarem na Grande Guerra de forma direta. Os U-Boot foram um trunfo alemão até o final da guerra, quando os Aliados começaram a utilizar a observação aérea para identificá-los e interceptá-los. Dos 178 U-Boot alemães construídos, 132 foram afundados nos últimos dezoito meses da guerra (SONDHAUS, 2013).

Em 28 de junho de 1919 foi assinado o Tratado de Versalhes que oficializava o fim dos conflitos e impunha à Alemanha toda a responsabilidade sobre a guerra. Na Alemanha

esse tratado foi conhecido como tratado da culpa que trouxe revolta popular e contribuiu para a ascensão do nazismo de Hitler.

1.5 A Segunda Guerra Mundial

Desafiando o Tratado de Versalhes, Hitler, que já tinha o poder na Alemanha Nazista, começou a aumentar seu poder naval até antes do acordo naval Anglo-Germânico que autorizava a Alemanha a possuir até 35% da tonelagem total de navios do poder naval da Grã-Bretanha e a paridade em número de submarinos. Esse tratado foi acordado em uma série de tratados da Liga das Nações em 1935, quatro anos antes da eclosão da Segunda Guerra Mundial.

A primeira Batalha naval ocorreu quando o almirante Tovey, no comando da Base Naval em Scapa Flow (norte da Escócia), foi avisado que navios Alemães haviam deixado o Báltico em direção ao norte, quando ele enviou dois navios, o Hood, o maior navio de guerra do mundo na época, e o príncipe de Gales para interceptá-los no estreito da Dinamarca. A Batalha foi vencida pela Marinha Britânica após os navios Alemães serem afundados (LLOYD, 1975).

Os U-Boot também foram utilizados na Segunda-Guerra. Entre julho de setembro de 1940, 217 navios foram afundados no oceano Atlântico por apenas seis U-Boot. Os U-Boot foram um trunfo para os Alemães até 1943 quando estavam produzindo 45 U-Boot por mês. Os EUA aumentaram sua produção de navios até superar a quantidade de perdas e adotaram medidas mais eficazes como o sistema de comboios, o que fez com que mais U-Boot fossem destruídos. Verificou-se que, durante o curso da guerra, 785 dos 1.162 U-boot empregados haviam sido destruídos, ao custo de 14 milhões de toneladas de navios mercantes e 119 navios de guerra afundados (LLOYD, 1975).

A ascensão e colapso do poder naval japonês foi rápida. A batalha naval no oceano Pacífico teve início com o ataque japonês sob o comando do Almirante Yamamoto à base Americana em *Pearl Harbor*. Um mês depois, os EUA realizaram um ataque à Ilha de *Midway*. Outros ataques dos EUA e da Inglaterra se sucederam e fizeram os japoneses recuarem até o Japão. A rendição japonesa aconteceu com o lançamento de duas bombas atômicas sobre Hiroshima e Nagasaki (LLOYD, 1975).

O Mar Mediterrâneo também foi palco de algumas operações navais e destaca-se a primeira grande operação anfíbia da história, a operação Tocha (*Torch Operation*) que

aconteceu no norte da África nos portos de Orã e Argel onde as Forças Inglesas e Norte-Americanas desembarcaram fazendo as tropas do eixo recuarem até a região da Tunísia onde foram capturados cerca de 250000 combatentes alemães e italianos (LLOYD, 1975).

Aconteceu, também na região do Mediterrâneo o desembarque anfíbio das forças aliadas na Sicília com objetivo de expulsar as forças do Eixo da região. Essa foi mais uma vitória das forças aliadas após a operação Tocha, em agosto de 1943. Em 1944, antes do desembarque na Normandia ocorreu a operação *Shingle* que foi um assalto anfíbio na região das cidades de Anzio e Nettuno na costa da Itália, mais uma vez com vitória dos Aliados (LLOYD, 1975).

Em junho de 1944, a maior operação combinada da história foi realizada quando a Normandia foi invadida pelos exércitos aliados na Operação Overlord, sob o comando do General Dwight D. Eisenhower. As operações de desembarque sob o comando do general Montgomery, com o marechal-do-ar Tedder comandando a Força Aérea e o almirante Ramsay comandando a Força Naval. Ao todo, 5.298 navios transportando 50.000 soldados em 4.000 embarcações de desembarque, além de 11.000 aeronaves, estiveram envolvidos. Os desembarques e o transporte de tropas dos portos do sul (principalmente Southampton), seu suprimento por meio de dois portos artificiais chamados Mulberry, bem como sua proteção na fase inicial do ataque por apoio de fogo naval eram todas operações Navais. Apesar do mau tempo e dos riscos das ações inimigas, um milhão de toneladas de suprimentos e 250 mil veículos foram desembarcados na primeira semana. Foi a maior concentração de tropas e navios já feitos para um assalto anfíbio, e o mundo nunca mais viu o mesmo (LLOYD, 1975).

O Fim da Segunda Guerra Mundial ocorreu gradativamente com a Alemanha se rendendo em maio de 1945 e o Japão em setembro do mesmo ano.

1.6 Poder Naval no pós-guerra até os dias atuais

Após a Segunda Guerra Mundial a Marinha dos EUA ainda teve seu poder projetado em outros conflitos como: a Guerra da Coreia, a Guerra do Vietnã, a Guerra do Golfo, Operação Liberdade Duradoura (Afeganistão e outros países) e a Guerra do Iraque. Até os dias atuais é a maior e mais poderosa força naval do mundo, que projeta poder em todo o planeta. Sua evolução estratégica foi muito influenciada pelas obras do Almirante Alfred Thayer Mahan.

A Marinha da Rússia foi reinventada a partir do fim da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (U.R.S.S.) e vem sendo modernizada desde então, principalmente após a intensificação das tropas da OTAN na Europa. Atualmente a Marinha da Rússia é a terceira mais poderosa do mundo e ocupa uma região estratégica no planeta caracterizada pela teoria do *Heartland* de Halford John Mackinder.

Outro ator internacional que cresceu de importância e atualmente possui a segunda força naval mais poderosa do mundo é a China que busca a modernização e produção de seus próprios meios navais. A China tem aumentado sua projeção de poder no Mar do Sul da China e vem causando preocupação quanto a seu poder por parte dos EUA.

Inglaterra e Japão completam as cinco forças navais mais poderosas do mundo e todas elas, com exceção à japonesa, possuem capacidade nuclear.

A Marinha do Brasil é atualmente a segunda maior marinha do continente americano, atrás apenas dos EUA e é responsável pela defesa das rotas marítimas nacionais, pelas quais transitam 95% do comércio brasileiro. Do mar brasileiro são extraídos 80% da produção petrolífera nacional. Do ponto de vista político estratégico, o Brasil, por suas dimensões continentais, posição geográfica privilegiada no Oceano Atlântico, uma população de 210 milhões de habitantes e uma costa de 7.408 km, possui uma importância inquestionável no concerto mundial das nações. Portanto, a defesa dos interesses econômicos e políticos brasileiros na fronteira marítima é plenamente justificável e assume papel relevante (GUIMARÃES, 2008).

Na Índia, após o fim da Segunda Guerra Mundial, ainda havia o controle da Marinha Real Britânica no oceano Índico. Porém, com o decorrer dos movimentos separatistas houve a independência indiana em 1950. A Marinha Indiana, que já existia, porém, a serviço da Marinha Real Britânica e era denominada Marinha de Bombaim (século XVII e XVIII), *Her Majesty's Indian Marine* (Marinha Indiana de sua majestade) (século XIX) e Marinha Real Indiana (século XX), tornou-se independente e desde então vem aumentando sua capacidade de poder de combate. Apesar da independência indiana, a Marinha Real Britânica e a Marinha dos EUA possuem controle direto sobre o oceano Índico através de sua base compartilhada na ilha Diego Garcia situada no arquipélago de Chagos, comprado das Ilhas Maurício em 1965 (LAWRENCE, 2016).

Tendo em vista o recorte da evolução do poder marítimo até o pós-guerra, podemos, a partir daqui, iniciar uma comparação da evolução do poder marítimo brasileiro em comparação com a China e a Índia, e verificar se o processo de crescimento do comércio

marítimo foi acompanhado com a evolução do poder naval na mesma proporção em termos absolutos e relativos.

2 PODER MARÍTIMO E O COMÉRCIO EXTERIOR AQUAVIÁRIO DA CHINA E DA ÍNDIA NO PÓS-GUERRA

Após a segunda guerra mundial a China e a Índia se tornaram independentes, sendo a China em 1949 com o estabelecimento da república popular da China, e, a Índia em 1950 com a entrada em vigor da constituição da Índia. A partir de então puderam ter o efetivo controle de suas estratégias de Defesa nacional e desenvolvimento do seu poder marítimo independente.

Para este capítulo, utilizaremos dados do comércio exterior e número de navios com a bandeira do país, como **indicadores** do desenvolvimento da indústria marítima, tendo em vista que segundo a *International chamber of shipping* (ICS), 90% do comércio exterior é realizado pelos meios marítimos (ICS, 2020).

2.1 O Poder marítimo chinês e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1950 a 1970

Com o fim da revolução chinesa em outubro de 1949, os comunistas sobem ao poder e proclamam a República Popular da China, sendo *Mao Tse-tung* o líder supremo. Com o início da Era Mao Tse-tung, a China passou por uma série de reformas e entre elas a fundação da PLAN (*people's liberation army navy*), a marinha chinesa, em 14 de abril de 1949. A academia naval chinesa se baseou, inicialmente, na doutrina soviética para a formação de seus primeiros oficiais e também realizou algumas aquisições de navios oriundos da URSS. Em pouco tempo, a China já possuía a capacidade de produzir alguns componentes de navios, diminuindo sua dependência da URSS, com esta fornecendo apenas auxílio intelectual para a indústria naval chinesa. Neste ponto houve a discussão de uma aliança sino-soviética para a união de suas forças navais. Em 1953, a China e a URSS assinaram o acordo *About Navy Delivery and Technical Assistance to China in Building Warships* (acordo de entrega e assistência técnica para a China na construção de navios de guerra) onde foi acordado a entrega de cerca de 81 navios e submarinos além do envio de 150 técnicos para o auxílio técnico à indústria chinesa (PIKE, 2019).

Estima-se que em 1954, 1.500 técnicos soviéticos encontravam-se em território chinês para auxílio à indústria naval chinesa na construção de seus meios navais. Entre 1950 e 1960, a indústria naval chinesa produziu cerca de 100 navios para a PLAN.

EM 1954, o *Ship Model Testing Institute* (instituto de teste de navios protótipo) foi criado. O mesmo instituto foi renomeado posteriormente para *the Ship Science Research Institute of the First MMB and the Ministry of Communication* (instituto de pesquisa científica de navios do primeiro ministério de desenvolvimento de máquinas e do ministério de comunicações) (PIKE, 2019).

Em 1958, a URSS se recusou a dar suporte à construção do submarino nuclear de ataque. Com isso, a PLAN subsidiou programas de incentivo à pesquisa nas universidades nacionais para o desenvolvimento desta tecnologia. Em 1959 a URSS acordou em fornecer tecnologia para produção de partes do submarino e alguns mísseis e torpedos (PIKE, 2019).

Em agosto de 1960, a URSS reduziu o seu suporte à construção de navios e submarinos chineses, deixando de compartilhar a tecnologia e retirando seus técnicos que haviam sido enviados à China. A China, a partir de então, passou a desenvolver sua tecnologia autônoma para a produção dos meios navais (PIKE, 2019).

A *Warship Research Academy* (academia de desenvolvimento de navios de guerra), foi criada, na China, em junho de 1961. Esta academia tinha como foco a pesquisa e desenvolvimento de navios, armas, equipamentos, engenharia reversa das tecnologias importadas e o desenvolvimento da tecnologia nuclear (PIKE, 2019).

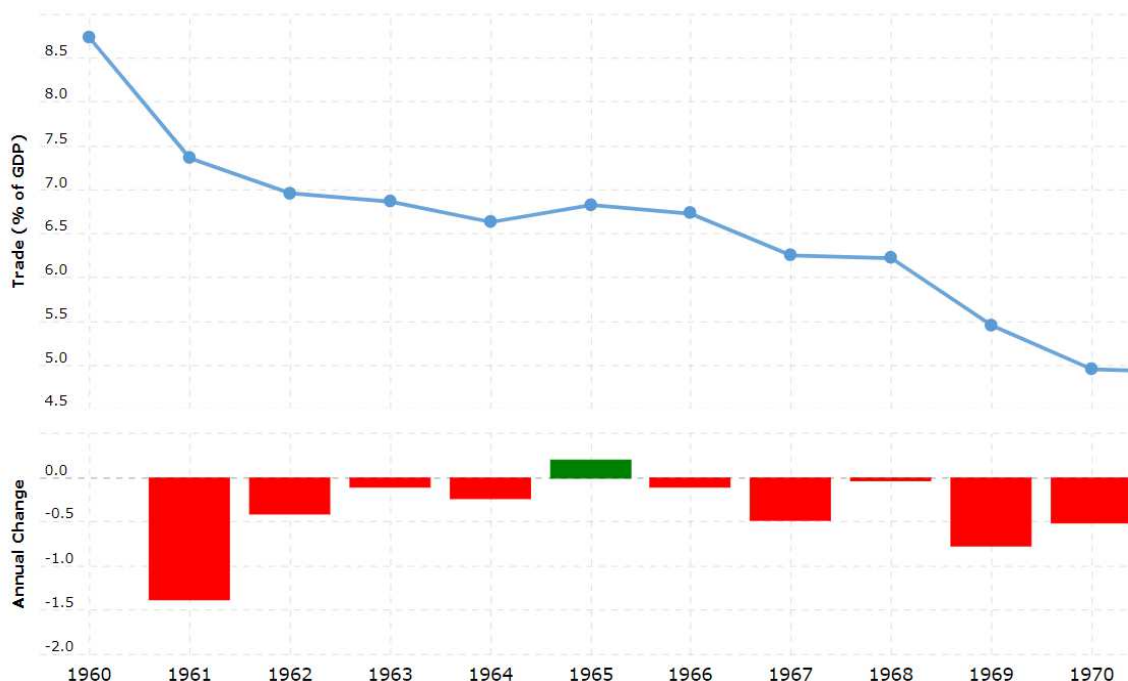
Outras instituições de pesquisa foram criadas após 1963. Essas instituições eram especializadas em vários aspectos de pesquisa naval como a construção de máquinas, instrumentos, tecnologia e informação.

Os esforços realizados pelas instituições dedicadas ajudaram a China a se tornar capaz de desenvolver navios e equipamentos nacionais. Em meados da década de 1960 a China se tornou capaz de desenvolver seu primeiro navio de guerra com equipamentos produzidos em solo chinês, assim como seus primeiros submarinos nucleares, fragatas e sistemas de armas (PIKE, 2019).

A produção de navios mercantes neste período na China ainda era praticamente inexistente, pois o governo priorizava a indústria naval bélica. Para contextualizar o cenário da produção de navios mercantes à época podemos analisar a *Jiangnan Shipyard*, que era um dos estaleiros produtores de navios na China. O estaleiro *Jiangnan* foi utilizado para a produção de navios de guerra para um possível conflito com os EUA e com a URSS pois era o único no país com capacidade para produzir e montar navios deste tipo.

Neste período, a importância do comércio exterior chinês estava em declínio devido à política isolacionista adotada por *Mao Tse-Tung*, como pode-se observar na figura 10.

Figura 10: Comércio exterior chinês em relação ao GDP(PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 22 de agosto de 2020

2.2 O Poder marítimo chinês e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1970 a 1990

Nos anos 70, aproximadamente vinte por cento do orçamento de defesa chinês era alocado na produção e desenvolvimento de meios navais. A força de submarinos cresceu de vinte para cem unidades e de navios de guerra, de trinta e cinco para duzentas unidades. Em agosto de 1974 a China colocou em serviço seu primeiro submarino nuclear (PIKE, 2019).

Em janeiro de 1974, a China entrou em conflito com o Vietnã pelo controle das ilhas Paracel, situadas no mar da China meridional. A PLAN expulsou as forças do Vietnã através de uma operação anfíbia que envolveu uma tropa de quinhentos militares e a força aérea (PIKE, 2019).

Nos anos 80 a marinha chinesa se tornava uma potência naval na região da Ásia com o aumento de sua frota e sua capacidade combativa em águas azuis. A produção naval continuava forte, porém em nível menor que nos anos 70. Nesta década havia um esforço maior na produção de conhecimento científico e técnico, reformulação da sua doutrina e atualização da estrutura da força naval (PIKE, 2019).

Em meados dos anos 80, a marinha chinesa consistia em três frotas, sendo uma em Qingdao (frota do mar do norte), uma em Shanghai (frota do mar do leste) e uma em Zhanjiang (frota do mar do sul), somando aproximadamente 2000 navios e 350.000 pessoas para a proteção da costa marítima da China (PIKE, 2019).

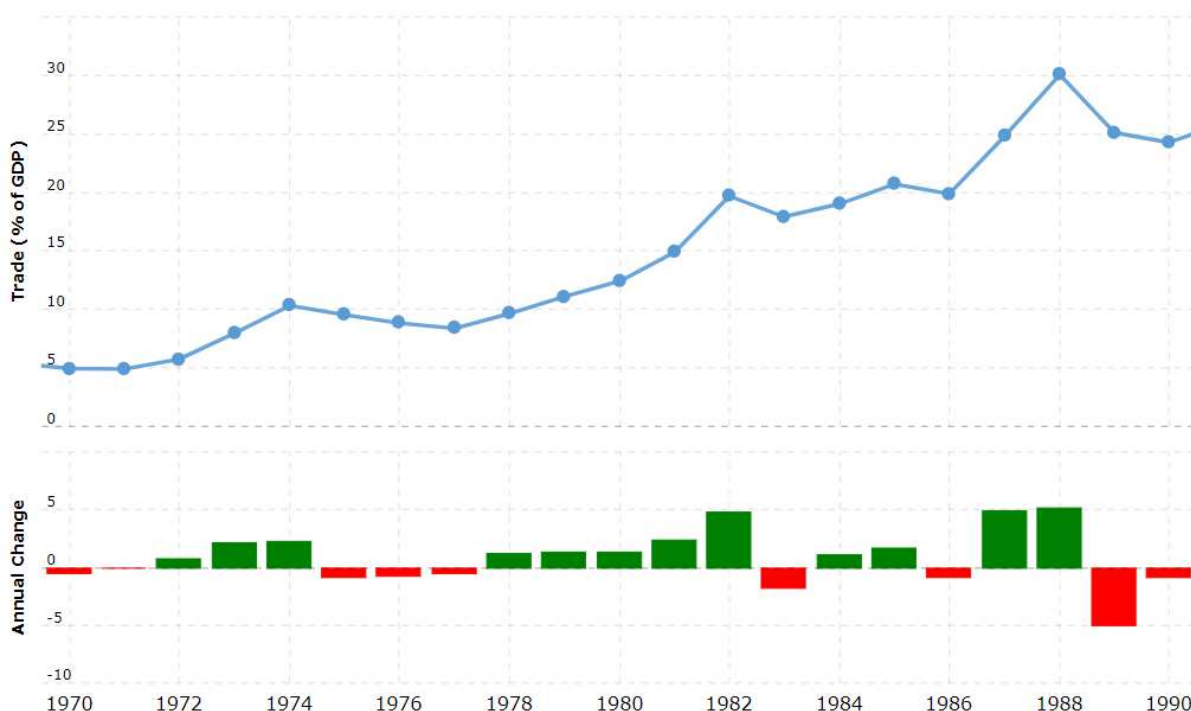
Em relação ao comércio aquaviário, foi possível observar que, neste período, a capacidade de produção de navios nos estaleiros chineses aumentou consideravelmente, sendo que entre 1980 e 1990 o número de navios chineses mais que dobrou, como pode ser observado na figura 11. Observa-se, também, que a relação do comércio exterior chinês com relação ao seu PIB foi multiplicado por cinco no período de 1970 a 1990 (Figura 12).

Figura 11: Tonelagem de navios por bandeira de registro.

País	Ano	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
	Tipo de Navio	Peso em Toneladas										
Brasil	Frota Total	6657	7546	8531	9410	9625	9420	10040	10278	10438	10104	10063
	Navios Tanque	2544	2918	3199	3271	3240	3322	3265	3436	3426	3261	3242
	graneleiros	2264	2765	3397	4159	4283	4099	4756	4845	4989	4921	5091
	Carga geral	1666	1726	1757	1793	1857	1683	1542	1428	1416	1298	1092
	Transportadores de contêineres	-	-	-	-	-	25	56	108	112	112	112
	Outros	183	137	178	188	245	292	419	461	495	512	526
China	Frota Total	9509	10217	11543	12188	13075	13940	15918	17424	18484	19360	20200
	Navios Tanque	1824	1847	1893	1976	2005	2125	2383	2638	2707	2790	2662
	graneleiros	2847	2996	3759	3941	4433	4990	5974	6531	7033	7463	8067
	Carga geral	4679	5015	5491	5877	6085	6162	6611	6976	7434	7613	7715
	Transportadores de contêineres	-	7	13	13	157	212	445	626	683	821	899
	Outros	160	352	387	381	396	451	505	653	627	672	857
Índia	Frota Total	9375	9451	9732	10059	10082	10368	10761	10691	10891	9923	10207
	Navios Tanque	1998	2008	2067	2200	2242	2304	2968	3106	3121	2972	2905
	graneleiros	4515	4462	4682	4893	5005	5319	5155	5136	5398	4676	5192
	Carga geral	2753	2875	2878	2849	2700	2578	2385	2118	2014	1861	1626
	Transportadores de contêineres	-	-	-	-	-	2	2	2	2	-	-
	Outros	109	106	106	117	135	165	251	329	356	413	484

Fonte: UNCTAD

Figura 12: Comércio exterior chinês em relação ao GDP(PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 22 de agosto de 2020

2.3 O Poder marítimo chinês e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1990 a 2010

No fim dos anos de 1980 e início dos anos de 1990, houve um significativo aumento na produção naval mercante chinesa. A formação da CSSC (*China state shipbuilding corporation*) em 1983 e sua completa dedicação à produção de navios mercantes em 1992 foi um dos fatores mais importantes para esse aumento. O aumento da exposição da CSSC com o mercado internacional forneceu uma experiência prática de negócios comerciais e experiência em lidar com empresas estrangeiras. A CSSC agiu rapidamente para obter assistência estrangeira na modernização de seus estaleiros para produção comercial, firmando parcerias com a *Mitsubishi Heavy Industries* para atualizar os estaleiros de *Jiangnan* e *Dalian* (COLLINS, 2008).

Nos anos 90, a economia chinesa crescia a uma taxa de 10% ao ano e sua marinha não acompanhava esse ritmo. Nesse período apenas três novos navios foram produzidos e entraram em serviço (PIKE, 2019).

A abertura da economia chinesa aumentou a demanda pelo comércio marítimo, e a marinha mercante da China expandiu de 955 navios, totalizando 6,8 milhões de toneladas brutas em 1980 para 1.948 navios, totalizando 13,9 milhões de toneladas brutas em 1990 (PIKE, 2019).

De 20 de fevereiro a 28 de maio de 1997, uma formação de navios da PLAN visitou os Estados Unidos, México, Peru e Chile. Durante esta visita, a formação de navios de guerra inaugurou dois recordes da PLAN, com uma viagem de mais de 24.000 milhas marítimas e a chegada ao continente americano pela primeira vez (PIKE, 2019).

A CSSC permaneceu a principal organização de construção naval na China até julho de 1999, quando foi dividida em duas entidades separadas. A CSSC permaneceu no controle da maioria dos estaleiros e subsidiárias relacionadas em Xangai e na metade sul da China, enquanto a *China Shipbuilding Industry Corporation* (CSIC) foi estabelecida e recebeu o controle das operações de construção naval na metade norte do país (COLLINS, 2008).

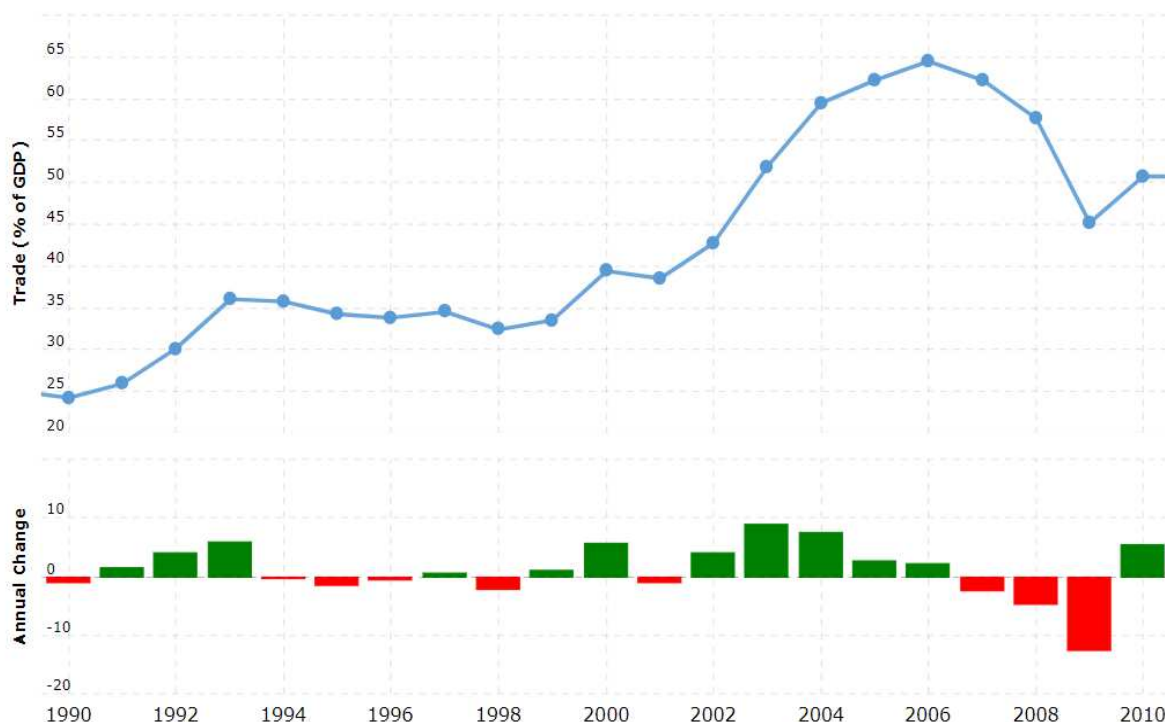
O Comitê Central do Partido Comunista Chinês, identificou a construção naval como uma indústria chave para o desenvolvimento em 2000 e em maio de 2002, o primeiro-ministro chinês, Zhu Rongji, desafiou os construtores navais do país a impulsionar o país para o status de número 1 do mundo. Nessa direção, a Comissão Estadual de Ciência, Tecnologia e Indústria para a Defesa Nacional definem como meta o ano de 2015 para a China tornar-se o construtor naval líder mundial. Esta foi uma meta elevada, considerando que a China representou apenas 13,8 por cento da tonelagem bruta construída globalmente em 2005, substancialmente abaixo dos 35,0% e 37,7% das participações detidas pelo Japão e Coreia do Sul respectivamente (COLLINS, 2008, p.12).

Figura 13: Tonelagem de navios por bandeira de registro.

País	Ano	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Tipo de Navio	Peso em toneladas										
Brasil	Frota Total	6384	6152	5959	5497	5139	4021	3450	3315	3296	3423	3407
	Navios Tanque	3067	2831	2694	2437	2283	1922	1673	1663	1645	1585	1443
	graneleiros	2539	2523	2484	2334	2136	1344	993	820	802	863	863
	Carga geral	388	369	341	341	337	326	304	286	289	284	279
	Transportadores de contêineres	166	190	190	184	184	184	214	227	227	266	358
	Outros	223	239	250	201	199	245	266	319	334	425	464
China	Frota Total	23701	23808	24048	25529	26825	29793	32774	34781	37124	39998	45157
	Navios Tanque	3383	3658	3815	4220	4890	6057	7234	7716	8063	8091	9264
	graneleiros	11102	11061	11095	11629	12106	13340	14353	15779	17469	19583	23031
	Carga geral	6451	6342	6327	6423	6347	6527	6536	6331	6315	6281	6043
	Transportadores de contêineres	1648	1760	1761	2131	2621	2968	3718	3873	4105	4628	5268
	Outros	1117	987	1050	1126	860	901	932	1082	1171	1415	1552
Índia	Frota Total	11209	10570	10645	10286	11363	12347	13295	13904	15041	15300	14970
	Navios Tanque	4826	4498	4492	5032	6936	7872	8310	8767	8791	8629	9005
	graneleiros	4627	4486	4583	3787	3374	3318	3869	3572	4201	4334	4109
	Carga geral	657	563	519	392	369	351	288	295	664	686	362
	Transportadores de contêineres	131	152	143	152	131	131	141	167	203	328	328
	Outros	968	871	908	923	553	675	687	1104	1182	1324	1165

Fonte: UNCTAD.

Figura 14: Comércio exterior chinês, em relação ao GDP(PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 22 de agosto de 2020

2.4 O Poder marítimo indiano e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1950 a 1970

Após a proclamação da república da Índia em 1950 e sua independência da Grã-Bretanha, a RIN (*Royal Indian Navy*) tornou-se a IN (*Indian Navy*). Os oficiais que permaneceram na IN foram responsáveis por elaborar uma estratégia de aparelhamento da IN com base na experiência da segunda guerra mundial e nos países que já possuíam sua marinha estabelecida. Para isso, foi definida uma estratégia para produção e aquisição de diversas classes de navios, submarinos e aeronaves que foram enviadas em forma de propostas ao governo indiano (SATYINDRA, 2015).

Esta proposta, se aprovada pelo Governo da Índia, deveria ser implementada ao longo de um período de 15 anos. No entanto, as limitações de recursos financeiros, a ausência de quaisquer disposições para compensar os preços crescentes e a inadequação das instalações de treinamento, tanto para oficiais quanto para praças, resultaram na divisão do plano de expansão em várias fases. Além destes fatos, acrescenta-se a deficiência de instalações e tecnologia para a produção desses meios. O tempo para treinar pessoal e elevar o nível de seu desempenho para um nível aceitável também era consideravelmente longo. Devido a esses

fatores e às deficiências de recursos financeiros para o desenvolvimento nacional, o plano de 15 anos foi reduzido para um plano de seis anos, e os meios a serem adquiridos ou produzidos foram reduzidos a dois porta-aviões pequenos, três cruzadores e doze *destroyers*. Estes meios foram considerados suficientes para que a IN se tornasse a marinha mais poderosa da região, com exceção da China. Após a aprovação desse plano de reaparelhamento da IN, houve uma outra proposta que aumentou o período para dez anos e aumentou o número de meios a serem incorporados à IN, adicionando quatro submarinos e um *destroyer* (SATYINDRA, 2015).

Houve também a mudança na nomenclatura dos navios que foram incorporados da antiga RIN.

O desenvolvimento e aparelhamento da IN estava seguindo conforme planejado e de maneira confortável, até que os EUA, em 1956, decidiram transferir para o Paquistão, por ocasião do pacto de Bagdá de 1955, um cruzador, quatro *destroyers* e alguns submarinos de forma que o poder de combate entre a Índia e o Paquistão, que era seu principal oponente na região, seria desbalanceado em favor deste. Estes fatos deram início a um aumento na aquisição de navios por parte da Índia como forma de manter o balanceamento do poder naval na região. Foram adquiridos navios da Grã-Bretanha, quando houve uma tentativa de parceria entre os dois países para o desenvolvimento conjunto de meios navais, porém os objetivos indianos iam de encontro aos britânicos de forma que essa parceria não ocorreu (SATYINDRA, 2015).

Em 1960, foi incorporado o primeiro navio produzido pela Índia, o *Ajay*, um navio de defesa costeira construído pela *garden reach workshop*. Em 1964 foi incorporado o primeiro navio oceanógrafo produzido pela indústria nacional indiana, o *Darshak*, marcando uma nova fase para a construção naval nacional (SATYINDRA, 2015).

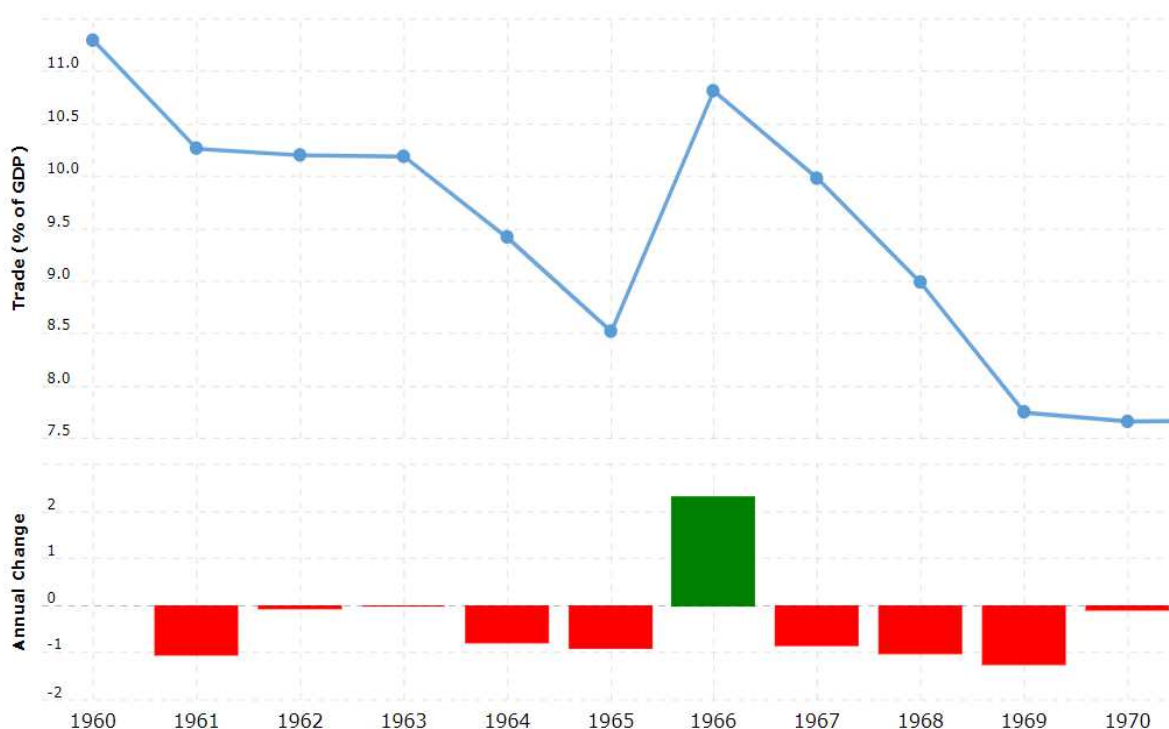
O comércio aquaviário e a indústria de navios mercantes, nestas duas décadas, cresceram de importância paralelamente com a indústria de navios de guerra.

Em 1950 foi estabelecida a *Eastern Shipping CO*, que possuía 74% do capital público, até 1956 quando foi totalmente estatizada.

Em 1961 a produção nacional de navios passou a marca de uma tonelada bruta e a *Western Shipping CO* e a *Eastern Shipping CO* se fundiram na *Shipping corporation of Índia*.

Em 1964, a SCI diversificou suas atividades para o ramo de transporte de petróleo o que aumentou sua importância para a Índia no cenário mundial.

Figura 15: Comércio exterior indiano em relação ao GDP(PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 22 de agosto de 2020.

2.5 O Poder marítimo indiano e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1970 a 1990

Indira Priyadarshini Gandhi foi a primeira e única mulher a ocupar o cargo de primeira-ministra da Índia, e permaneceu no poder até 1984, quando foi assassinada. Quando Indira assumiu o poder, em 1964, deparou-se com diversos problemas econômicos, inclusive no âmbito da defesa e foi nesta área que Indira realizou as maiores mudanças. Com o crescimento chinês e seu alinhamento com o Paquistão, a Índia viu-se em uma situação onde deveria estar preparada para se defender de ambos os lados, a leste da China e a oeste do Paquistão. Em 1970, o orçamento de defesa foi de US\$ 9 bilhões, mais que o dobro dos US\$ 4 bilhões em 1960. Em 1971, a Índia assinou, com a URSS um acordo de paz e amizade no intuito de que pudesse contar com o apoio soviético em caso de alguma tentativa de invasão por parte do Paquistão. Em 1971, o Paquistão executou ataques aéreos às bases indianas que foram prontamente retaliados com a consequente rendição do governo

paquistânês e o reconhecimento da república popular de Bangladesh. A não intervenção chinesa em favor do Paquistão foi decisiva para a vitória indiana (GANGULY, 2015).

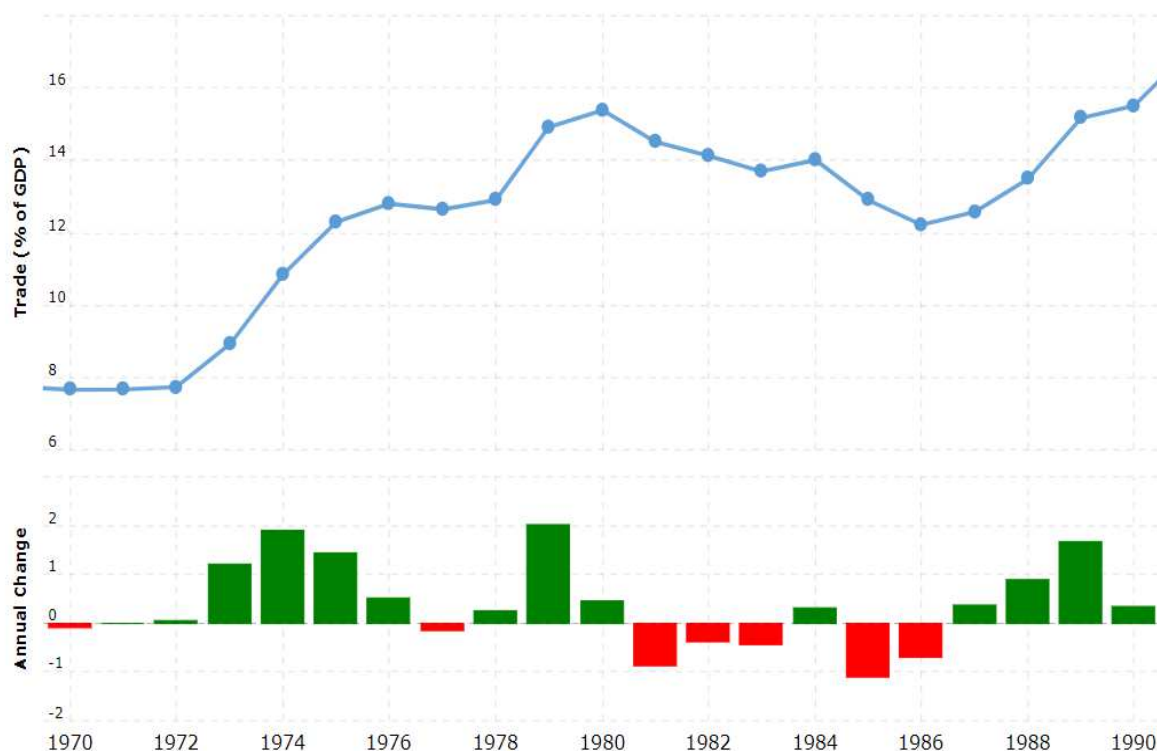
Em 1974, a Índia conduziu o seu primeiro teste nuclear, materializando sua capacidade de produção de armas nucleares. O seu orçamento de defesa continuou de forma crescente chegando a US\$ 12 bilhões em 1980 e US\$ 17,5 bilhões em 1990. A IN adquiriu capacidade para controle de toda a costa marítima indiana e dos oceanos Índico e o mar da Arábia. A IN também adquiriu novos meios soviéticos como fragatas antissubmarino, submarinos e embarcações de patrulha naval (GANGULY, 2015).

Com a presença constante da força naval dos EUA na base em Diego Garcia, a Índia, que se sentia ameaçada, elaborou uma norma que quaisquer forças estrangeiras na região seriam consideradas uma ameaça à soberania indiana de forma que seus vizinhos deveriam procurar ajuda primeiramente da Índia. Essa foi uma tentativa de manter a China e os EUA afastados da região. Com essa doutrina, houve a intervenção indiana no conflito interno no Sri-Lanka em meados dos anos 80, quando enviou a *Indian peacekeep force* para desarmar os insurgentes e conter a violência étnica neste país. Essa intervenção foi um fiasco e manchou a reputação indiana (GANGULY, 2015).

O comércio aquaviário indiano cresceu nesse período assim como a indústria naval mercante, mas, apesar disso, o crescimento não foi satisfatório comparado com a indústria de defesa.

Na figura 16 podemos observar que a representatividade do comércio exterior em relação ao PIB da Índia dobrou nessas duas décadas e que isso foi reflexo da política de investimentos em diversas áreas, inclusive em defesa.

Figura 16: Comércio exterior indiano em relação ao GDP(PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/IND/india/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 23 de Agosto de 2020

2.6 O Poder marítimo indiano e o comércio exterior aquaviário nas décadas de 1990 a 2010

Nos anos 90 e no início do novo milênio, a Índia apareceu como uma potência militar, com a modernização de suas forças como consequência de seu aumento nos investimentos em defesa com US\$ 10,5 bilhões em 1990 a US\$ 46 bilhões em 2010. Os investimentos realizados especificamente na IN cresceram de US\$ 181 milhões em 1988 para US\$ 6,78 bilhões em 2012. Este aumento de investimentos estatais foi basicamente utilizado para o aumento da frota de superfície e submarinos. O primeiro submarino de propulsão nuclear indiano foi incorporado à IN em 2013. A Índia ainda possui em seus planos a construção de mais três submarinos nucleares ao custo de US\$ 3 bilhões cada. Foram também arrendados, da Rússia, dois submarinos de propulsão nuclear ao custo de US\$ 1 bilhão cada (GANGULY, 2015).

Em 2013 a Índia lançou ao mar o seu primeiro porta-aviões de fabricação totalmente nacional, o *INS Vikrant*, que é capaz de carregar doze MIG-29 e helicópteros. Iniciou-se, também a produção de fragatas nacionais da classe e *Shivalik* onde três já foram incorporadas a IN. Tudo isso foi resultado da política de abertura e liberalização econômica no início da década de 1990 que permitiu um significativo aumento do PIB e consequente aumento dos gastos em defesa (GANGULY, 2015).

Em outubro de 2009, o então Ministro da Defesa da Índia, A.K. Antony, reconheceu a crescente assimetria no poder militar entre a Índia e a China e falou sobre a necessidade da Índia de construir capacidades de guerra assimétrica, a fim de conter ameaças de maiores e forças mais poderosas, talvez agindo em conjunto em duas ou mais frentes simultaneamente. Com isso ele argumentou que os militares indianos devem tomar medidas para estender seu alcance estratégico e ser capazes de operar com eficácia longe do continente indiano. Ele ainda sugeriu que os militares indianos devem desenvolver e integrar suas capacidades em recursos baseados no espaço, defesa aérea, vigilância, aviões de combate modernos e sistema de armas avançado (GANGULY, 2015, p.197).

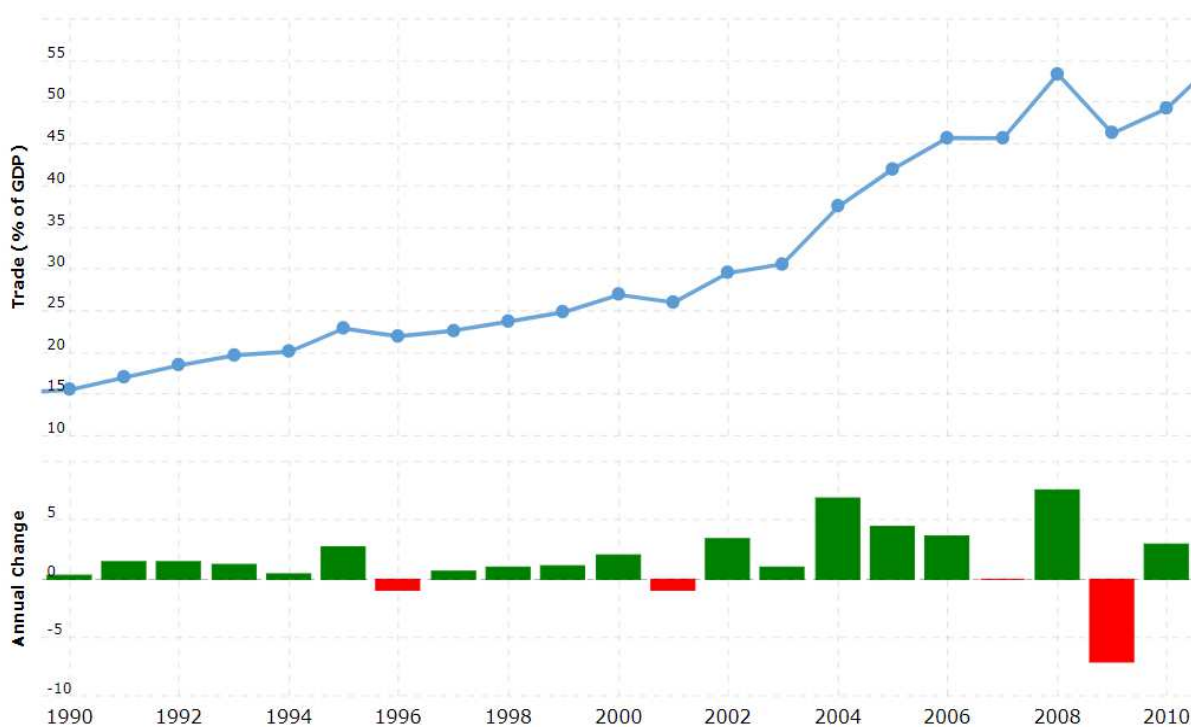
Os gastos da Índia com defesa e sua transformação militar foram muito influenciados pela situação prevalecente no Afeganistão e no Paquistão. No Afeganistão, a retirada militar soviética em 1989 foi seguida pela guerra civil até 1996, quando o Talibã apoiado pelo Paquistão assumiu o poder. Nesta guerra civil, a Índia havia apoiado a Aliança do Norte contra os talibãs. Durante o regime do Talibã no Afeganistão (1996-2001), a hostilidade do grupo em relação à Índia tornou-se óbvia. Um grande número de afegãos, que já lutou contra as forças de ocupação soviéticas, foi encorajado pelo Talibã a se infiltrar na Caxemira indiana, onde uma insurgência separatista começou em 1989. Em 1999, uma empresa aérea indiana teve suas aeronaves sequestradas por militantes islâmicos e levadas para Kandahar, no sul do Afeganistão. Negociações entre as autoridades indianas e os sequestradores foram complicados pela falta de reconhecimento da Índia do regime do Talibã. O sequestro teve fim quando a Índia libertou três militantes que cumpriam pena em prisões indianas. Com a queda da ocupação Talibã no Afeganistão em 2001 e a ocupação dos EUA, cessaram-se as hostilidades contra a Índia, porém era questão de tempo para que os norte-americanos saíssem do país (GANGULY, 2015).

Outro importante fator que contribuiu para o aumento dos gastos militares indianos foi o teste nuclear realizado pelo Paquistão em 1998, semanas antes do segundo teste nuclear que seria realizado pela Índia. Após o teste, o governo paquistanês afirmou que o seu poder nuclear seria utilizado para compensar sua inferioridade militar perante a Índia, ou seja, seria utilizado antes mesmo de qualquer conflito entre suas forças (GANGULY, 2015).

Com as crescentes ameaças regionais, a Índia procurou estabelecer alianças com diversos países, aumentando de seis para vinte e seis alianças no período entre 2000 e 2008, incluindo os EUA.

Atualmente, o principal parceiro militar da Índia é a Rússia que continua compartilhando tecnologia e vendendo armas e equipamentos militares para aquela, porém, a Índia, também possui parceria com a China, EUA, Austrália e Japão, possuindo um alinhamento multilateral.

Figura 17: Comércio exterior indiano m relação ao GDP(PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/IND/india/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 23 de agosto de 2020.

Com relação ao comércio aquaviário, observamos que houve um aumento significativo, de cerca de 50%, na produção de navios mercantes entre o ano de 2000 a 2010 como pode ser observado na figura 13. Além disso, as trocas comerciais internacionais passaram a representar cerca de 50% do PIB indiano contra cerca de 15% no início dos anos 90.

3 PODER NAVAL E O COMÉRCIO AQUAVIÁRIO BRASILEIRO: ANÁLISE COMPARADA COM OS CASOS INDIANO E CHINÊS (1945-2010).

Registros das primeiras embarcações construídas no país remontam a 1531. Por ordem de Martin Afonso de Souza foi instalado um pequeno estaleiro na baía de Guanabara, no local onde atualmente se encontra o Iate Clube do Rio de Janeiro. Nesse estaleiro foram construídos então dois bergantins (embarcações ligeiras de dois mastros). A construção naval limitava-se a embarcações de pequeno porte destinadas ao uso local dos colonizadores. Em 1662, registra-se uma iniciativa no sentido de produzir localmente navios de grande porte. Foi construído, na Ilha do Governador, o galeão Padre Eterno, considerado então a maior embarcação do mundo, que foi exportado para Portugal em 1665. A experiência, no entanto, não voltou a ser repetida durante quase 100 anos (WEISS, 1990, p.69).

Após a independência retomou-se a construção naval no país. A instabilidade política com relação às províncias levantou a necessidade de produção de navios para que os militares se deslocassem para as regiões mais distantes do país. Com isso o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, transformou-se no principal produtor de navios de guerra e de navios negreiros do Império. No período 1825-1890 foram lançados pelo Arsenal um total de 46 embarcações de Guerra além de embarcações para o tráfico negreiro (WEISS, 1990).

O Brasil já participara de algumas batalhas navais, com destaque para a guerra do Paraguai (1854-1870), onde a marinha brasileira já era a quinta maior do mundo e a maior do continente sul-americano. Neste período também se destaca que a construção naval militar no país era bastante desenvolvida, fato que dava ao Brasil certa autonomia no setor, algo extremamente positivo para o poder nacional (ALVES, 2005).

O período para análise comparativa utilizado neste capítulo foi escolhido em virtude da independência da China e da Índia e o fim da Segunda-Guerra Mundial onde houve maior preocupação com o comércio aquaviário no âmbito do poder marítimo.

3.1 O Poder naval e o comércio aquaviário brasileiro nas décadas de 1950 a 1970

No pós-guerra, o Brasil ainda mantinha sua estratégia do poder naval alinhada com os EUA e contava com o seu apoio para a aquisição de novos navios e armamentos para a modernização da força. Os líderes brasileiros tinham a expectativa de que uma aliança com os norte-americanos traria vantagem para o país em comparação com seus vizinhos da América do Sul, porém os fatos que ocorreram, como a venda de cruzadores em 1951 em iguais condições para a Argentina e o Chile, demonstraram que os EUA não dariam tratamento diferenciado para o Brasil.

Com os fatos ocorridos, o Brasil voltou a adquirir navios e outros meios de outros países como a Holanda e o Japão.

Na década de 1950 foram adquiridos meios navais especializados para as tarefas auxiliares da marinha como rebocadores, navios hidrográficos e de carga. Além dessas aquisições, também foram construídos três navios hidrográficos da classe “Argus” no Arsenal de marinha no Rio de Janeiro (AMRJ). Durante essa década houve significativo aumento na capacidade de pesquisa e exploração hidrográfica da marinha do Brasil.

Nas décadas de 1950 a 1970 também foram adquiridos dos EUA meios navais a preços módicos através do *military aid program* (programa de ajuda militar) e do acordo Militar Brasil – Estados Unidos de 1952, como contratorpedeiros, submarinos, navios varredores e navios de desembarque de carros de combate (NDCC). Em 1957 o Brasil adquiriu da Inglaterra o navio-aeródromo ligeiro (NAeL) “*Minas Gerais*”, ex HMS *Vengeance*, modernizando o navio na Holanda até 1960 com apoio técnico americano, tornando-se o primeiro navio-aeródromo do país. Neste mesmo período de vinte anos, mais especificamente a partir da década de 1960, as políticas públicas eram voltadas para o fortalecimento da indústria nacional e agregação de tecnologia.

No âmbito do comércio aquaviário, destacam-se, nessas duas décadas, as políticas do então presidente da república Juscelino Kubitschek, que investiu no aumento da capacidade mercante da marinha e para isso criou o fundo da marinha mercante (FMM) com finalidade de alocar recursos para a construção de navios e infraestrutura naval. Consagrou-se um princípio onde 40% dos fretes gerados pelo comércio bilateral brasileiro reverteriam em benefício à produção de navios nacionais. Em 1967 foi implementado o I Plano de Construção Naval, através de linhas para o financiamento de navios (ZOGAHIB ,2007).

No governo de Juscelino Kubitschek podem-se destacar três medidas institucionais que alteraram a forma e a magnitude do aglomerado da indústria de construção naval brasileira: a inclusão da Meta no 11 (renovação da Marinha Mercante); a inserção da Meta no 28 (implantação da indústria de construção naval) no Plano de Metas e a criação do Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON), órgão governamental que a partir de então passa a gerir a construção naval no país. A Meta nº 28 avaliava que já haviam sido implantadas no Brasil as bases necessárias para a constituição de um novo aglomerado de estaleiros, faltando apenas criar os mecanismos de financiamento e orientar as novas encomendas para o mercado interno. (ALVES, 2013, p.19)

As medidas adotadas neste período trouxeram ao país um melhor desempenho na construção naval e o desenvolvimento da marinha mercante que refletiam no aumento da demanda da produção de navios pelos estaleiros.

O que possibilitou ao país alcançar esse desenvolvimento, ao longo dessas duas décadas, foram os estaleiros navais presentes, desde o início do século XIX, nas cidades do Rio de Janeiro e de Niterói, construindo e reparando embarcações, o que, junto com os fatores já citados, criou um sistema propício para o fortalecimento e a integração inter setorial dos estabelecimentos comerciais, das pequenas fundições e dos estaleiros, gerando uma performance inovadora (FILHO, 2011).

Nestas duas décadas foram aprovados dezessete projetos para encomendas aos estaleiros nacionais. O governo ofereceu subsídios, isenções fiscais e várias formas de apoio comercial, além da garantia de novas encomendas a estes estaleiros. Após a bem-sucedida fase de implantação, no início da década de 1960 foram realizadas encomendas nos estaleiros de 167 novas embarcações (OLIVEIRA, 2012).

3.1.1 Análise comparativa com a China e a Índia no período de 1950 a 1970

Neste período de estudo, encontramos limitações para apresentar dados comparativos entre os três países tendo em vista que as principais organizações de comércio como a Organização mundial do comércio (OMC), a *United nations conference on trade and development* (UNCTAD) e as agências reguladoras dos países como a agência nacional de transporte aquaviário (ANTAQ), no Brasil, não existiam. Utilizaremos a quantidade de navios de bandeira nacional como um indicador do aumento ou diminuição do comércio aquaviário nos países representados.

De acordo com a figura 15, podemos observar que, em 1960, o comércio exterior indiano representava cerca de 11% do PIB deste país contra aproximadamente 14% para o Brasil (figura 19) e os investimentos brasileiros em defesa (aproximadamente 3% do PIB) eram maiores que os investimentos indianos (aproximadamente 2% do PIB).

Para esse período não encontramos dados sobre gastos militares do governo chinês, muito provavelmente em virtude de a China ainda estar com seu governo, ocupado recentemente pelo partido comunista chinês, em processo de integração com outros países, mas para uma análise comparativa, podemos observar na figura 10 que aproximadamente 8,5% do PIB chinês era oriundo do comércio exterior.

Figura 18: Percentual do PIB investido em defesa no Brasil e na Índia.

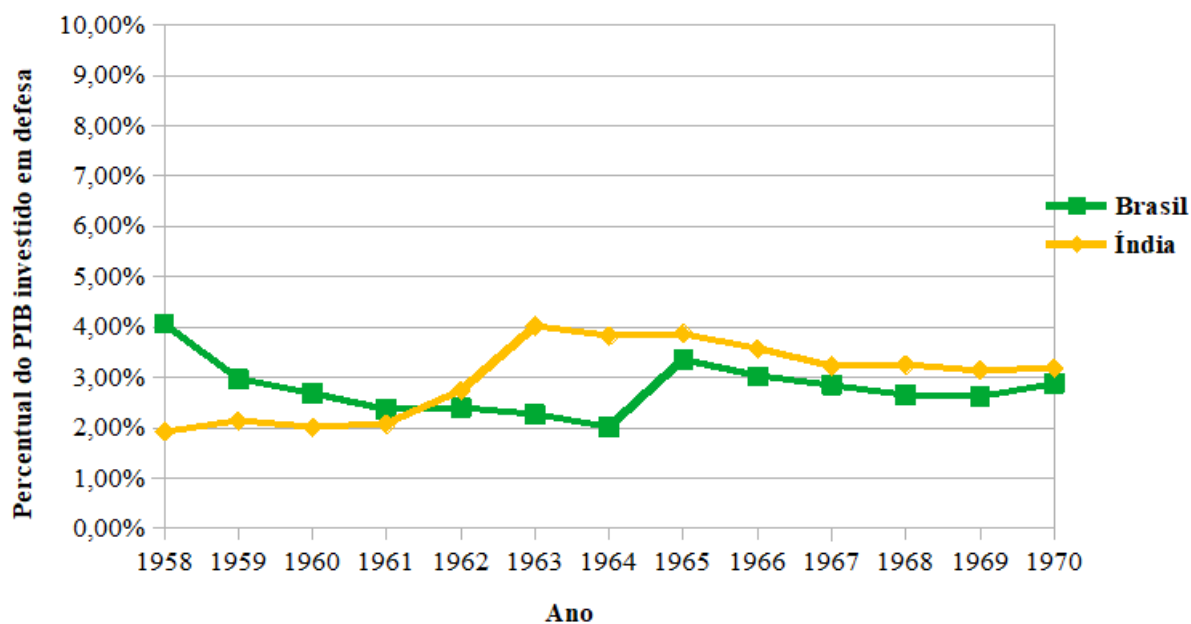
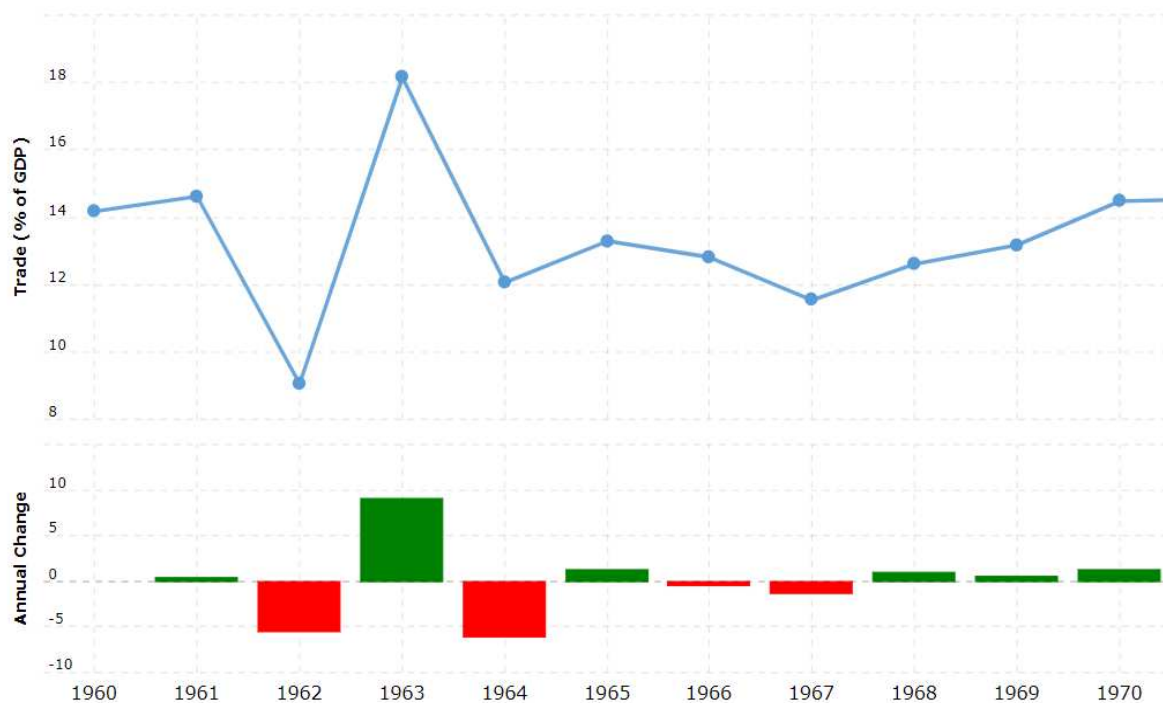


Figura 19: Comércio exterior brasileiro em relação GDP (PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/BRA/brasil/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 31 de agosto de 2020.

Fonte: <https://sipri.org/databases/milex>

Outro ponto relevante, que pode ser observado na figura 18 é que a partir do ano de 1962 os gastos militares indianos superaram os brasileiros. Ao longo do trabalho fizemos esse paralelo de investimentos cujo resultado poderá ser observado ao final.

Contudo, observamos que, dos anos de 1950 a 1970, o comércio exterior tinha mais importância para o Brasil do que para a Índia e a China tendo-se em vista uma análise exclusivamente econômica, e os investimentos em defesa, com relação à Índia, também eram maiores. Nesta época, pelas informações apresentadas, o Brasil possuía uma capacidade de produção superior de navios mercantes e já praticava mais trocas comerciais com outros países.

3.2 O Poder naval e o comércio aquaviário brasileiro nas décadas de 1970 a 1990

O período entre os anos de 1970 e 1980 o Brasil se destacou como o segundo maior produtor de navios do mundo. Neste período também houve a produção e nacionalização dos projetos das fragatas da classe Niterói, as corvetas da classe inhaúma, os submarinos classe tupi e o programa nuclear da marinha do Brasil. Entre os anos de 1964 e 1985, a indústria naval brasileira exportou cerca de 100 navios, com uma tonelagem bruta total de aproximadamente 5 milhões de toneladas, trazendo para o país uma receita acima de US\$ 2,5 bilhões (ZOGAHIB, 2007).

Esse período, principalmente a partir de 1977, no governo Geisel, foi quando houve uma evolução do pensamento autônomo da estratégia naval com o rompimento do acordo militar Brasil – EUA. Como consequência, o Governo Militar reformulou as Hipóteses de Guerra e a Marinha elaborou um novo conjunto de políticas e diretrizes (VIDIGAL, 1985).

Esta fase da política de defesa do Brasil, chamada de “nacionalização da segurança” por Amado Luiz Cervo, com a eliminação do modelo bipolar como orientação da política externa e o malogro global do diálogo Norte-Sul. Paulatinamente a segurança foi nacionalizada diminuindo a vulnerabilidade da dependência externa (CERVO, 2010).

Neste período, com o início do programa de desenvolvimento nuclear brasileiro e a realização de acordos nucleares com Israel, França, Espanha, Índia e EUA para garantir o fornecimento de urânio enriquecido e com o rompimento do acordo militar Brasil-EUA, as portas para novos fornecedores do mundo ocidental se abriram de forma que a dependência dos EUA foi diminuindo com o passar do tempo (AMARAL, 2016).

Cabe assinalar que, excetuando-se uma minoria de funcionários civis, a maior parte dos engenheiros envolvidos no processo de construção dos modernos navios da força naval do país nas décadas de 1970 e 1980, seria constituída de militares de carreira da Marinha, corroborando, assim, a ideia de que o envolvimento da marinha para o aprimoramento do seu pessoal foi fundamental para o êxito alcançado na construção militar naval no período. Somam-se a isso as condições favoráveis para a realização desse projeto, sobretudo, no aspecto industrial e de fomento da indústria naval em geral, fruto dos mecanismos de incentivo da implantação desta a partir da segunda metade dos anos 1950 (AMARAL, 2013, p.106).

Durante a década de 1980, foi autorizada, pelo governo brasileiro, a construção de dezesseis corvetas da classe Inhaúma, das quais apenas quatro foram construídas, três submarinos da classe Tupi e o navio patrulha fluvial Itaipu, construído para a marinha do Paraguai.

Durante esse período, alguns produtos de defesa, com baixa tecnologia, foram exportados pelo Brasil que alcançou a quinta posição em exportação desses armamentos no mundo (AMARAL, 2016).

No âmbito do comércio aquaviário e como reflexo da política de produção nacional, em 1980 o Brasil possuía quantidade de navios com bandeira nacional bem próximo dos países que utilizaremos como base comparativa, principalmente com relação a navios-tanque e a navios graneleiros. A figura 11 ilustra como se dava a quantidade de navios de cada tipo com relação à Índia e a China ano a ano no período de 1980 a 1990 (AMARAL, 2016).

3.2.1 Análise comparativa com a China e a Índia no período de 1970 a 1990

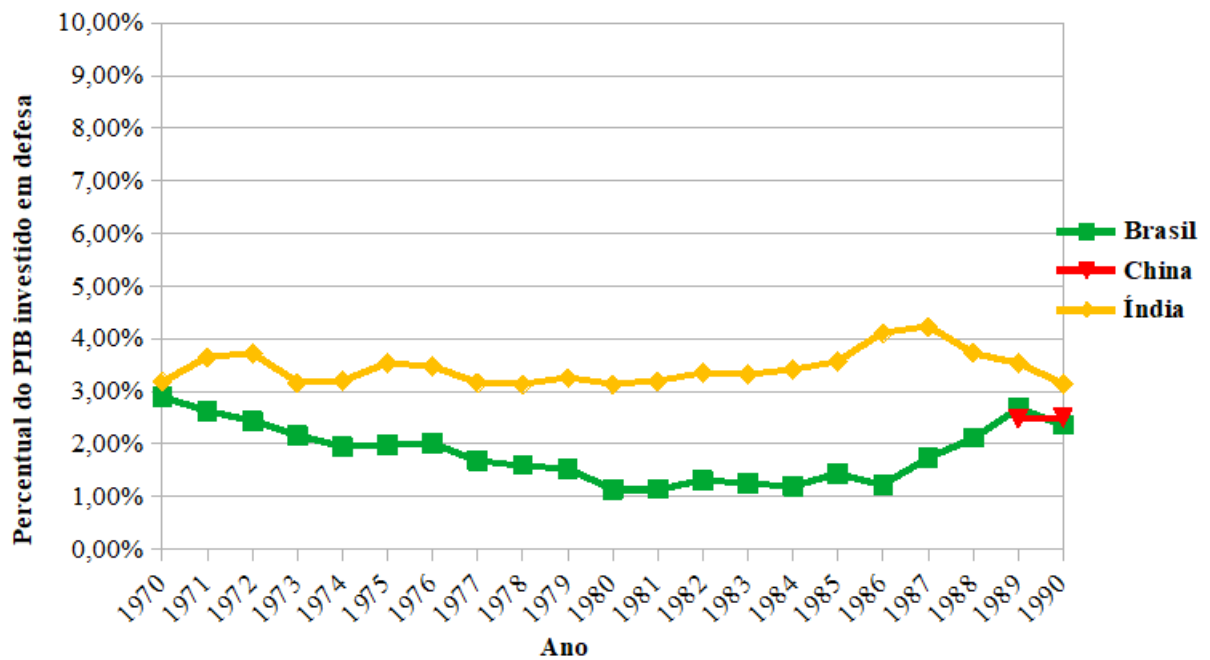
A partir do ano de 1980, podemos extrair dados da UNCTAD que informam a quantidade de navios registrados nos países da base comparativa e com isso enriquecer nossa pesquisa a fim de concluir a respeito da evolução dos investimentos nacionais.

Inicialmente analisaremos a figura 20, que compara o percentual do PIB de cada país investido em defesa no período de 1970 a 1990. Dessa vez, encontramos algumas limitações nos dados do investimento em defesa da China até o ano de 1988.

Pela figura 20 observamos que os gastos em defesa do Brasil atingiram o piso nos anos de 1980, chegando a representar apenas 1% do PIB. Em contrapartida a Índia manteve seu patamar entre 3% e 4% do PIB durante essas duas décadas representadas.

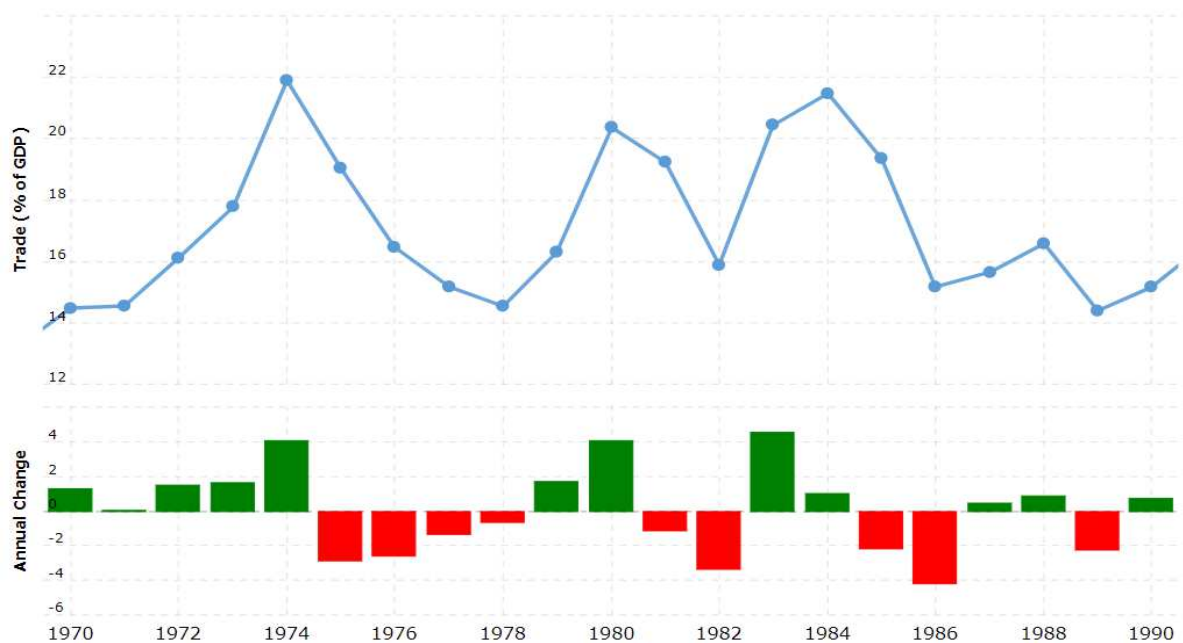
Nesse período já podemos observar o aparecimento de números sobre os investimentos em defesa da China em 1989 e 1990 que no período se encontrava próximo aos valores investidos pelo governo brasileiro e indiano.

Figura 20: Percentual do PIB investido em defesa no Brasil, Índia e China.



Fonte: <https://sipri.org/databases/milex>.

Figura 21: Comércio exterior brasileiro em relação ao GDP (PIB).



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/BRA/brasil/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 31 de agosto de 2020.

Como já foi citado, o Brasil na década de 1980 foi o segundo maior produtor de navios do mundo e aumentou seus investimentos em defesa ao longo desta década conforme se observa na figura 20 chegando aos anos de 1990 com investimentos próximos a Índia e a China. Na figura 11 observamos que a quantidade de navios mercantes com a bandeira brasileira quase que dobrou se aproximando do quantitativo da Índia, que anos antes possuía quase o dobro da tonelagem. A China mais que dobrou o seu número de navios mercantes com a bandeira nacional, chegando a ter o dobro da tonelagem do Brasil, enquanto a Índia se manteve estagnada neste período.

A representatividade do comércio exterior para o PIB brasileiro atingiu picos de 22%, ficando entre 14% e 20% na maior parte do tempo durante as duas décadas que analisamos. Na Índia essa representatividade variou de 8% a 16% durante o mesmo período ficando a maior parte do tempo abaixo dos 14%. A China neste período, teve um grande crescimento no seu comércio exterior subindo de cerca de 5% de representatividade do seu PIB para 30%.

Em comparação com o período de 1950 a 1970, observamos que a China já começou a aparecer como uma economia que se destaca e com uma indústria naval crescente onde o comércio exterior já representava mais importância para sua economia do que para o Brasil e para a Índia. Na tabela 1 observamos como o Brasil e a Índia cresceram, em termos de PIB, mais rapidamente que a China, chegando ao ano de 1990 com as três economias na mesma ordem de grandeza sendo que, particularmente neste ano, o Brasil era a maior das três economias.

Tabela 1: PIB em milhões de dólares americanos

Ano/País	1970	1975	1980	1985	1990
Brasil	35214	108051	191125	187460	406897
China	92603	163432	306167	309839	394566
Índia	62422	101735	187033	230043	329139

Fonte: UNCTAD

Quanto aos investimentos em defesa, a China, ao final dos anos 80, investia o mesmo percentual de seu PIB que o Brasil e ficando um pouco atrás da Índia em termos relativos.

Observamos, então, que ao final do período em questão, apesar de haver altos e baixos, as três economias possuíam PIB e investimentos em defesa semelhantes e quanto ao número de navios mercantes de cada país, destacava-se a China com o dobro da tonelagem do Brasil e da Índia, demonstrando a crescente importância do comércio exterior para aquele país.

3.3 O Poder naval e o comércio aquaviário brasileiro nas décadas de 1990 a 2010

Em 1994, 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, e, na implementação de uma estrutura logística.

Ainda em 1994, foi iniciada a construção da corveta “Barroso”, que foi lançada ao mar em 2002. Na mesma década também foram adquiridas quatro fragatas da classe “Garcia” dos EUA, nomeadas no Brasil como contratorpedeiros da classe “Pará”. Neste período também houve o programa “ModFrag”, que consistia na atualização das fragatas da Marinha do Brasil. O efetivo início deste programa ocorreu em 1997, e a fragata “Liberal” foi a primeira a ser atualizada em 2001.

Neste período pode-se observar um decréscimo na produção naval nacional. Pode-se constatar que devido a diversas alterações realizadas nas estruturas da administração da indústria naval e à deficiência na definição dos objetivos desta indústria e como deveriam ser tratados os seus problemas, houve a diminuição na tonelagem de produção de navios nacionais. Ainda houve um período de hiperinflação do fim da década de 80 até o início da década de 90, resultado das políticas expansionistas dos governos anteriores. Pela figura 22 é notável o decréscimo na tonelagem de navios com bandeira nacional além de redução da força de trabalho, totalizando 5.562 empregos, valor este, próximo ao valor do início das atividades do setor em 1961, de 5.850 empregos (OLIVEIRA, 2012).

Durante meados da década de 1990, com o aumento na exploração *offshore* de petróleo nacional, houve um aumento na produção de navios-tanque nacionais, mas, apesar disso, o resultado geral foi negativo para a indústria naval.

Figura 22: Tonelagem de navios por bandeira de registro.

País	Ano	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	Tipo de Navio	Peso em toneladas									
Brasil	Frota Total	10005	9722	9078	8807	8888	8543	7376	7122	6849	6384
	Navios Tanque	3314	3486	3587	3739	3808	3778	3108	3203	3159	3067
	graneleiros	5176	4931	4250	3884	3911	3682	3317	3007	2645	2539
	Carga geral	885	678	544	522	485	424	390	375	376	388
	Transportadores de contêineres	112	112	182	182	237	248	236	236	166	166
	Outros	518	515	515	481	447	412	324	301	502	223
China	Frota Total	20755	20428	20694	22452	23357	24934	24994	24085	24015	23701
	Navios Tanque	2692	2547	2752	3560	3677	3716	3547	3256	3279	3383
	graneleiros	8359	8783	9198	9708	9996	11167	11333	10980	11418	11102
	Carga geral	7739	7000	6543	6827	7106	7413	7388	7080	6573	6451
	Transportadores de contêineres	1097	1176	1251	1312	1653	1667	1705	1711	1639	1648
	Outros	868	921	951	1045	925	971	1021	1058	1105	1117
Índia	Frota Total	10497	10359	10575	10674	10508	11614	11639	11261	11035	11209
	Navios Tanque	2890	3016	3533	3774	4175	4592	4702	4471	4560	4826
	graneleiros	5469	5266	4979	5021	4647	5352	5184	5073	4769	4627
	Carga geral	1607	1466	1374	1133	916	845	771	713	661	657
	Transportadores de contêineres	-	-	-	53	102	111	111	111	111	131
	Outros	531	611	689	694	669	714	871	894	935	968

Fonte: UNCTAD.

Após esses resultados negativos, novos estímulos governamentais foram realizados para contribuir com a retomada do crescimento da indústria naval nacional, entre eles podemos citar a Lei do Petróleo, o Programa Navega Brasil, o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), da Transpetro e a lei que regulamentou a alteração do Artigo 178 da Constituição, instituindo o REB (registro especial brasileiro), em 1995 que produziu debates sobre como melhorar as condições de atuação da bandeira brasileira (OLIVEIRA, 2012).

A Lei do Petróleo (Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997) abriu o mercado de exploração e refino, o que acelerou a expansão *offshore*. A Petrobras, por sua vez, ampliou a demanda por novas plataformas e por embarcações de apoio marítimo, o que originou novas encomendas, principalmente no Estado do Rio de Janeiro, onde se situam os maiores estaleiros do País. Já o Programa Navega Brasil, lançado em novembro de 2000, modificou o acesso a linhas de crédito para armadores e estaleiros, aumentando a participação limite do FMM (Fundo da Marinha Mercante) (de 85% para 90%) nas operações da indústria naval e o prazo máximo de empréstimo (de 15 para 20 anos). O ProMEF (programa de modernização e ampliação da frota), criado em 2005, foi o estímulo mais importante, pois, verdadeiramente, revitalizou a indústria naval brasileira, sempre muito dependente das grandes empresas estatais, principalmente da Petrobras (OLIVEIRA, 2012, p.231).

Até o ano de 2010, segundo Oliveira (2012), a produção naval brasileira se reergueu de forma satisfatória. A construção naval brasileira passou, nesse período por uma fase de grande aquecimento. Os principais fatores a favorecer essa recuperação foram o aumento demanda doméstica, o aumento na mobilização política do governo, além da disponibilidade de recursos para financiamento, pelo sistema do FMM, para projetos de construção de embarcações e para implantação e modernização de estaleiros. A mobilização de escolas técnicas e universidades para implantar programas de formação de recursos humanos também foi de vital importância além do interesse de grupos estrangeiros por empreendimentos no País. Desta forma, nessa última década do período analisado, principalmente quando se considera a década passada houve considerável aumento na produção da indústria naval nacional que passou a empregar diretamente mais de 46 mil pessoas (OLIVEIRA, 2012).

Segundo Oliveira (2012), o Brasil conquistou posição relevante como construtor de navios de apoio marítimo à produção de petróleo em alto-mar. A partir de 2008, principalmente impulsionado pelo ProMEF, o Brasil retoma a atividade de construção de navios oceânicos.

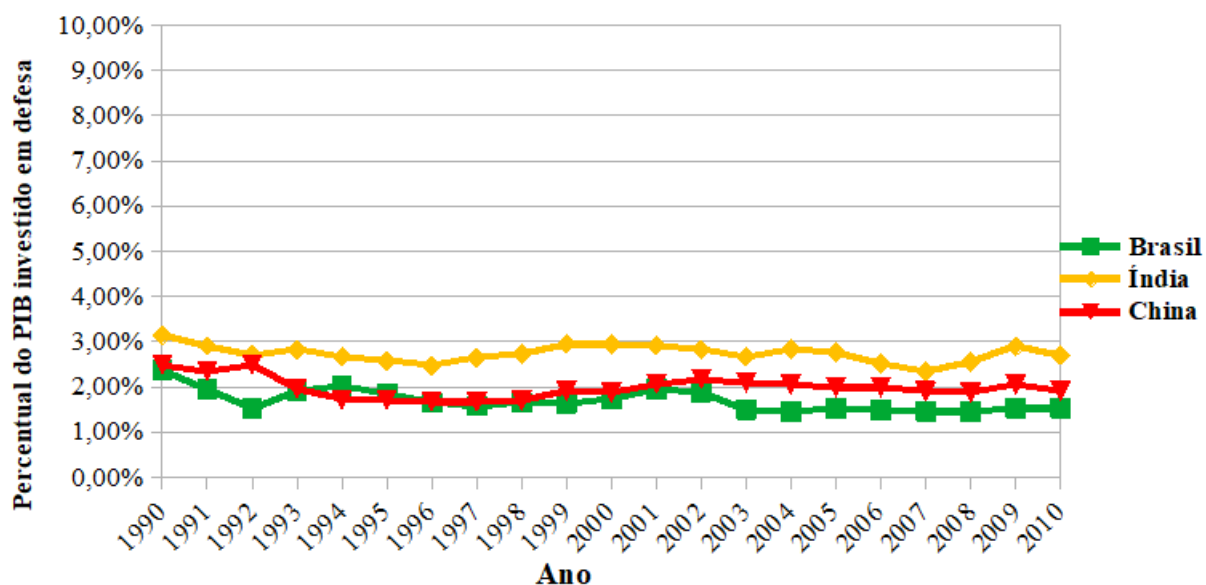
3.3.1 Análise comparativa com a China e a Índia no período de 1990 a 2010

No período de 1990 a 2010 já encontramos mais dados sobre a China com relação aos seus gastos militares e podemos observar como foi o descolamento das curvas de crescimento do PIB e quando esse aumento começou a se tornar relevante para os gastos em defesa.

Observamos na figura 23 que os percentuais de investimento em defesa da China e do Brasil seguiam bem próximos e abaixo dos investimentos indianos. Isso pode ser observado até o ano de 2010.

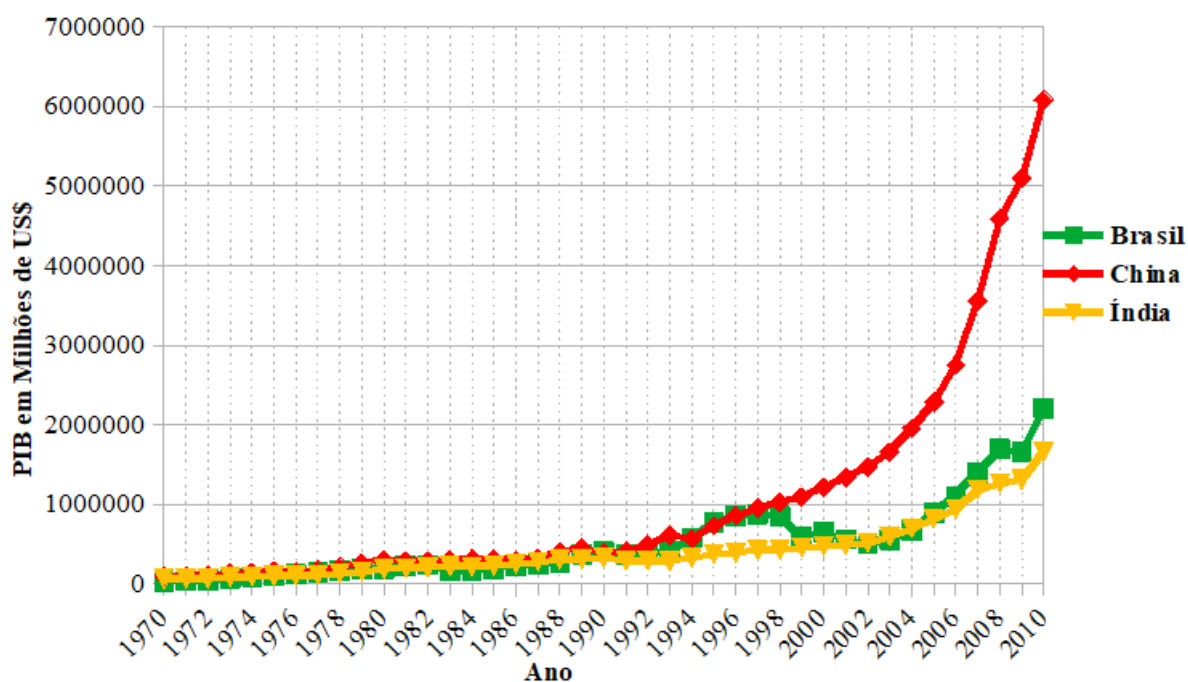
A partir de 1998, o PIB chinês começa a crescer a uma taxa aproximada de 10% ao ano, chegando a 2010 com o valor de aproximadamente 6 trilhões de dólares americanos contra 2,2 trilhões de dólares do PIB brasileiro e 1,7 trilhões de dólares do PIB indiano (Figura 24). Este aumento refletiu nos valores investidos em defesa.

Figura 23: Percentual do PIB investido em defesa no Brasil, Índia e China



Fonte: <https://sipri.org/databases/milex>.

Figura 24: Evolução do PIB do Brasil, Índia e China.



Fonte: <https://sipri.org/databases/milex>

Os investimentos brasileiros em defesa de 1990 até 1998 estiveram bem próximos aos investimentos chineses, que a partir de então começaram a crescer exponencialmente,

quase que dobrando de valor a cada cinco anos, assim como o seu PIB, apesar do percentual de investimentos ter permanecido bem próximo do Brasil, conforme observa-se na figura 21.

A Índia também esteve, nesse período, com seus investimentos em defesa, próximos aos valores investidos pelo governo brasileiro. Para uma melhor comparação, apresentamos a tabela 2, que possui os valores absolutos de investimentos dos países.

Tabela 2: Investimentos em defesa do Brasil, Índia e China em valores absolutos em milhões de dólares americanos.

Ano/País	1990	1995	2000	2005	2010
Brasil	\$9.618	\$14.488	\$11.291	\$13.589	\$34.003
China	\$12.414	\$18.939	\$35.721	\$62.976	\$164.809
Índia	\$8.206	\$6.381	\$8.987	\$16.381	\$31.847

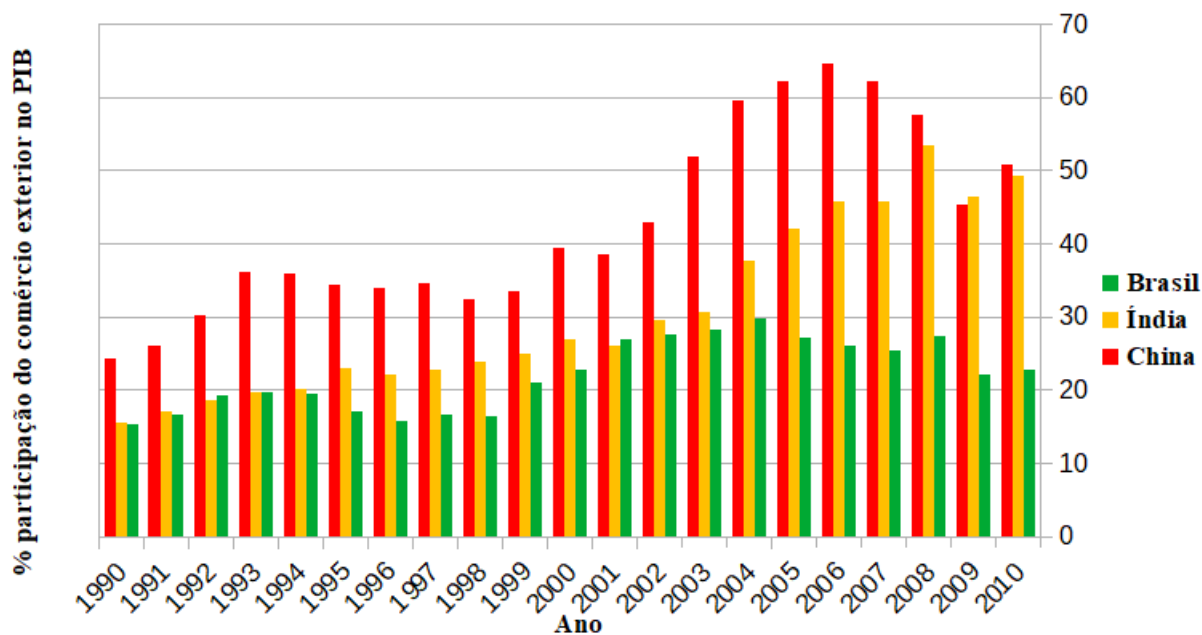
Fonte: sipri.org

Com isso, observamos que, apesar dos percentuais do PIB dos três países alocados para a defesa, os valores absolutos da China chegaram ao ano de 2010 representando cerca de cinco vezes os valores praticados pelo Brasil.

Para demonstrar a importância do comércio aquaviário para a economia dos países, é apresentado abaixo um gráfico que relaciona o percentual do PIB que é gerado por esse comércio. Pode-se notar que o comércio exterior para o Brasil possui menos relevância para a economia do que para a China e para a Índia que, por exemplo, no ano de 2010, tinham aproximadamente 50% do seu PIB oriundos das exportações, que são feitas em sua maior parte pelo comércio marítimo.

Observa-se que o Brasil, neste período, teve um declínio na produção de navios mercantes de bandeira nacional indicando uma redução na produção naval. Porém, realizou investimentos em defesa na casa dos 2% do PIB, que são proporcionalmente maiores com relação à importância do comércio exterior de forma comparativa com a China e Índia.

Figura 25: Participação do comércio exterior no PIB em termos percentuais.



Fonte: <https://www.macrotrends.net/countries/BRA/brasil/trade-gdp-ratio>. Acesso em: 01 de setembro de 2020.

Com esses dados expostos, concluímos que, em comparação com a China e com a Índia, o Brasil realiza investimentos adequados em defesa, que são maiores que daqueles países, em termos relativos, quando levamos em consideração a importância do comércio aquaviário para suas economias.

CONCLUSÃO

No início do trabalho foi demonstrado como se deram as origens do poder naval no mundo, com destaque para o Brasil e para os países que foram utilizados como base comparativa, a Índia e a China. Pode-se observar que a história marítima do Brasil é relativamente recente e se iniciou a partir da colonização portuguesa, com o tráfico de escravos e os fretes de metais preciosos que eram explorados por aqui e levados para a coroa portuguesa. Mais adiante na história, após a independência, o poder marítimo cresceu pela necessidade de locomoção no vasto território brasileiro para que se aproveitasse do também vasto litoral nacional. A Índia e a China apesar de já possuírem uma história de navegação começaram a ter o seu poder marítimo descoberto pelo mundo ocidental também a partir das grandes navegações portuguesas e espanholas, inicialmente. Portanto, em termos de tempo de experiência marítima pode-se concluir que todos os três países partiram da estaca zero paralelamente, apesar de suas peculiaridades culturais e seus desvios ao longo de toda a idade moderna e idade contemporânea.

No século XX, o Brasil já possuía sua independência e já era uma república constituída, ao contrário da China e da Índia, que ainda não possuíam sequer sua integridade territorial como conhecemos hoje, essa que só foi alcançada na década de 1950. Nesse sentido, podemos concluir que o Brasil estava à frente daqueles em termos de estabilidade política e econômica, o que não necessariamente foi uma vantagem marcante em termos numéricos, como pode-se observar ao longo de todo o capítulo dois deste trabalho.

A China e a Índia, em um período muito menor de tempo (leia-se de 1950 aos dias atuais) conseguiram alcançar o patamar econômico brasileiro e superá-lo em cerca de meio século de independência. Ainda assim, é surpreendente notar a forma com que os países orientais possuem atualmente o desenvolvimento econômico que quase nenhum país africano, por exemplo, alcançou. O PIB da China em 2010 foi de US\$ 6 trilhões enquanto que o da África do Sul, que é o país mais desenvolvido do continente africano, foi de US\$ 375 bilhões.

No terceiro capítulo foram apresentados diversos dados que demonstram como se deu a evolução da indústria naval, do comércio exterior e do poder naval nos três países. Entre os anos de 1960 e 1970, o comércio exterior para a China e para a Índia decresceram de importância, representando cerca de 7,5% do PIB da Índia e 5% do PIB da China no início dos anos 70 mas mesmo assim, o percentual de investimento em defesa cresceu de cerca de

2% do PIB para 3% do PIB indiano, o que nos faz concluir que, no período analisado, a relação entre defesa das rotas aquaviárias e comércio exterior não tiveram correlação direta. Neste período não encontramos dados de investimento em defesa na China. Já o Brasil, até a década de 1970, possuía cerca de 14% do seu PIB oriundo do comércio exterior, porém seus investimentos em defesa caíram de cerca de 4% para 3% do seu PIB. Em 1970, o PIB brasileiro estava na faixa dos US\$35 bilhões, enquanto o indiano estava na faixa de US\$62 bilhões e o chinês US\$ 92 bilhões. Neste período, com os dados expostos, pode-se concluir que os investimentos em defesa não foram diretamente proporcionais ao aumento da importância do comércio exterior para os países em análise e que, por exemplo, a Índia investia mais em sua defesa do que o Brasil, apesar de sua dependência do comércio exterior ser menor, proporcionalmente.

No período de 1970 a 1990, o PIB brasileiro cresceu mais rapidamente que o chinês e o indiano, saindo da casa dos US\$ 35 bilhões para US\$406 bilhões no início da década de 1990, ficando páreo ao PIB chinês e indiano na casa do US\$ 394 bilhões e US\$ 329 bilhões respectivamente. O número de navios mercantes de bandeira brasileira dobrou nesse período, chegando ao número de navios indianos que era quase 50% maior em 1970. Neste ponto a China também se destacou, chegando ao início dos anos 90 com o dobro de navios mercantes em tonelagem, se comparada ao Brasil. A Índia manteve-se estagnada nesse quesito durante estes vinte anos. O comércio exterior chegou a representar 22% da economia brasileira neste período, mas chegou a 1990 na casa dos 14%. Para a China e para a Índia, essas duas décadas foram muito significativas com relação ao comércio exterior, que representava cerca de 25% do PIB chinês e 16% do PIB indiano em 1990. Portanto, concluímos que, apesar do crescimento surpreendente da economia brasileira, os investimentos em defesa não foram priorizados em boa parte deste período, chegando a representar apenas 1% do PIB. A Índia, manteve seu patamar de investimento na casa dos 3% ao longo de todas essas duas assim como a China.

No último período analisado, de 1990 a 2010, os investimentos em defesa no Brasil voltaram a ficar abaixo de 2% ao longo de todos esses anos, seguindo -se a China com valores pouco acima dos 2% e a Índia na casa dos 3%. Vale ressaltar que, a partir de 1998, a economia chinesa passou a crescer de forma muito mais acelerada que o Brasil e a Índia, fazendo com que seus gastos em defesa fossem muito maiores que os destes últimos, conforme observamos na tabela 2. A importância do comércio marítimo para os três países também aumentou, passando a representar, em 2010, pouco mais de 20% do PIB brasileiro e

cerca de 50% do PIB indiano e chinês. Com isso concluímos que apesar dos modestos investimentos em defesa, o Brasil se manteve proporcionalmente alinhado com a China e a Índia, que dependiam mais do comércio exterior que o Brasil, em termos econômicos.

Contudo, pode-se observar ao longo do trabalho, que em comparação com a China e a Índia, o Brasil manteve seu patamar de investimentos em defesa na mesma proporção, principalmente se levarmos em consideração a importância do comércio marítimo para sua economia *vis a vis* as outras duas potências emergentes e também observamos, com base nos dados apresentados que, na maioria das vezes, os investimentos em defesa não estão relacionados com a importância do comércio exterior dos países.

Nos dados coletados e analisados neste trabalho e os fatos históricos utilizados como fundamentação para relacionar o poder naval com o comércio exterior foi possível concluir também que, no passado, quando não existiam acordos comerciais nem alianças entre as nações, a relação entre poder naval e a defesa rotas aquaviárias eram diretas pois a sobrevivência das civilizações dependiam do mar e na maioria das vezes o simples contato com outra civilização originava batalhas onde o mais bem armado e preparado vencida. No período que foi foco do trabalho, já existiam diversos acordos comerciais entre as nações além de tratados internacionais que tornam bem mais difícil a materialização de um conflito para defesa de rotas aquaviárias, o que pode ser alcançado com a diplomacia através de diálogo e alianças. Um conflito se tornou a última opção para a resolução de divergências no mundo moderno onde já se experimentou, mais de uma vez, os danos que uma guerra pode trazer.

Portanto, com os estudos realizados, podemos concluir que nem sempre quem possui dependência das rotas aquaviárias realiza muitos investimentos na defesa delas e quem possui muito poder naval não necessariamente são os que mais dependem do comércio exterior para sua sobrevivência.

4 - BIBLIOGRAFIA

ALVES, Vágner. **Ilusão desfeita: a “aliança especial” Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial.** Revista brasileira de política internacional. 2005.

AMARAL, Misael Henrique s.. **O poder pelo mar : a indústria de construção naval militar no Brasil a partir da política desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1961).** 2013. Dissertação de Mestrado apresentada ao Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Faculdade Getúlio Vargas, 2013.

BURGAN, Michael. **Marco Polo and the silk road to China.** Minneapolis, MN. Compass point books, 2002.

BLAYNEY, Geoffrey. **Uma breve história do mundo.** São Paulo, SP: Fundamento Educacional Ltda, 2015.

CERVO, Amado Luiz. **História da política exterior do Brasil.** Brasília, DF. Editora UNB. 4 Edição. 2010.

COLLINS, gabriel and grubb, michael c., **A Comprehensive Survey of China's Dynamic Shipbuilding Industry** .New Port, Rhode Island, EUA. CMSI Red Books, Study No. 1. 2008

CONNIFF, Michael L. **Panama and the United States: The Forced Alliance.** University of Georgia Press, 2012.

DIAS, João M.A..**A conquista do Planeta Azul: O início do reconhecimento do Oceano e do Mundo.** Faro. Universidade de Algarve, 2004.

FILHO, alcides goularti. **História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa.** Revista economiA, Brasília, DF, 2011.

GANGULY, Rajat. **India's Military: Evolution, Modernisation and Transformation.** SAGE publications, Indian Council of world affairs, 2015

GUIMARÃES, Leonan. **Programa de propulsão nuclear da Marinha do Brasil.** São Paulo, SP. 2008.

INDIAN NAVY EARLY HISTORY. Indian navy, India, 1999. Disponível em: <https://www.indiannavy.nic.in/node/1402>. Acesso em: 09 de julho de 2020.

INTERNACIONAL CHAMBER OF SHIPPING(ICS). **About ICS.** Londres, 2020. Disponível em: <https://publications.ics-shipping.org/about-ics.php>. Acesso em 10 de agosto de 2020.

KONZELMANN, Gerhard. **O Canal de Suez. Na discussão de estrategistas, diplomatas e engenheiros.** São Paulo: Melhoramentos, 1977;

LANGER, Jonni. **Desvendando Os Vikings: estudos de cultura nórdica medieval.** João Pessoa – PB. Ideia, 2016.

LAWRENCE, prabhakar. **Growth Of Naval Power In The Indian Ocean.** National maritime foundation. Nova Delhi, 2016

LLOYD , Christopher. **Atlas of maritime history.** Nova Iorque, Arco Publish Company INC, 1975.

LUIS, Camila. **O poder naval na construção do poder marítimo brasileiro.** Rio de Janeiro, RJ. 2015

MESQUITA, João. **Os Fenícios: Grandes navegadores da antiguidade.** Disponível em <marsemfim.com.br/fenicios-grandes-navegadores/>. Acesso em 19 de maio de 2020 às 22:00

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (MRE). **Coleção Estudos E Documentos Do Comércio Exterior.** Título I série II. Brasília: MRE, 2018-. ISBN 85-98712-75-8. 163 p.

O'NEAL, J. **BRICS and beyond**. The Goldman Sachs Group, Inc . 2007

OLIVEIRA, Lucimar. **O brasil e o mar no século XXI: relatório aos tomadores de decisão do país**. – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ : BHMN, 2012.

PARKER, Matthew. **Febre do panamá: a história de uma das maiores realizações do homem**. Record, 2011;

PIKE, Jonh. **People's liberation army navy**. 2019. Disponível em: <https://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-history.htm>. Acesso em: 22 de agosto de 2020.

RAMOS, Jefferson. Mesolítico; **História do período Mesolítico**. Disponível em <www.suapesquisa.com/prehistoria/mesolitico.htm>. Acesso em 19 de Maio de 2020 às 23:53.

RENATO, BAUMAN. **O Brasil e os demais BRICs – Comércio e Política**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2010.

RODRIGUES, Luís. **A Revolução Americana**. Lisboa - Portugal. Comunicação apresentada ao XII Curso de Verão do Instituto de História Contemporânea da FCSH da Universidade Nova de Lisboa, «As Revoluções Contemporâneas» 2002

SATYINDRA, Singh. **The indian navy. 1951-65. Blue print to blue water**. 2015. Disponível em <https://www.indiannavy.nic.in/node/1421>. Acesso em: 23 de agosto de 2020.

SCHOTTENHAMMER, Angela. **China's Rise and Retreat as a Maritime Power**. Disponível em: <https://biblio.ugent.be/publication/8543927/file/8543392.pdf> . Acesso em: 08 de julho de 2020 às 18:30.

SIPRI military expenditure database. **SIPRI**. Solna, Suécia, 2020. Disponível em: <https://sipri.org/databases/milex>. Acesso em: 31 de agosto de 2020.

SONDHAUSS, Lawrence. **A Primeira Guerra Mundial**. História Completa. São Paulo, SP. Editora Contexto, 2013.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro**, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1985.

WATTS, Carl. Pax Britannica. **Encyclopedia of the Age of Imperialism, 1800-1914** Vol. II. Westport, Connecticut, EUA. Greenwood Press, 2007.

WEISS James Manoel Guimarães. **Origens do desequilíbrio na indústria. Brasileira de construção naval** . São Paulo, SP, Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação da EAESP/FGV , 1990.

ZOGAHIB, Miguel Jorge Elias. **Comércio marítimo**. Rio de Janeiro, RJ, FEMAR. Apostila elaborada para a Fundação de Estudos do Mar – FEMAR – para servir de livro texto do Curso “Comércio Marítimo”, 2007.