

O PORQUÊ DE UM SUBMARINO DE PROPULSÃO NUCLEAR? LIÇÕES SOBRE AS MALVINAS



Capitão de Mar e Guerra Nilson Augustus Gonçalves de Souza

Neste ano se completam 38 anos do conflito naval mais recente ocorrido no Atlântico sul. As causas que levaram dois países de realidades distintas à guerra já foram por muitas vezes abordadas e por isso mesmo conhecidas ao longo deste tempo. Porém, ensinamentos valiosos e ainda atuais podem ser retirados desse exemplo, pois alguns aspectos se assemelham aos momentos em que vivemos e mesmo os vindouros. No dia 5 de setembro de 2008, foi ativada a Coordenadoria-Geral do programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear (COGESN). Grande marco para a nossa Marinha, coroa o trabalho conduzido há trinta anos do Programa Nuclear cuja meta era dominar o ciclo

desse combustível e construir o protótipo do reator para um submarino. Pouquíssimos países no mundo são habilitados a construir seus próprios submarinos e mais reduzido é o número daqueles que os fazem movidos a propulsão nuclear. China, EUA, França, Rússia e Inglaterra são os atores desse seletíssimo grupo. O *Nautilus* foi o primeiro. Lançado ao mar em 1954 pelos americanos; em 17 de janeiro de 1955, em sua primeira viagem, transmitiu a mensagem histórica: *underway on nuclear power*. Foi descomissionado em 3 de março de 1980. O planejamento dava conta que o nosso *Nautilus* seria lançado em dois anos; contudo, devido aos ajustes no cronograma, o seu lançamento está programado para 2031.



Figura 1: O submarino *Nautilus* ficou na ativa por 25 anos.

Mas a resposta à pergunta do título demanda um caminho até certo ponto extenso para que possa ser melhor compreendido. Dados indicam que 90% do comércio mundial utiliza-se do mar. No caso brasileiro, tal participação chega a cerca de 95%. Com toda a costa exclusivamente voltada para o Atlântico, sendo majoritariamente o sul desse oceano, é de se registrar quanta preocupação a Marinha tem em defendê-lo. A proposta encaminhada à ONU para que tenhamos reconhecido nosso pleito para a delimitação da nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e, conseqüentemente, todos os direitos que sobre ela nos reservam, diz respeito a uma área de aproximadamente 4,5 milhões de quilômetros quadrados, o que equivale à metade do nosso tamanho terrestre, e que foi muito bem denominada como Amazônia Azul. Tema recorrente nos últimos anos, o PRESAL, dentre outras coisas, se apresenta como uma reserva de petróleo de dimensões ainda desconhecidas, mas que já se apresenta ser a mais significativa das últimas décadas; nos coloca no cenário internacional como possível exportador desse importantíssimo insumo energético; reforçou internamente em nossa sociedade de maneira bastante positiva o papel para que nós, brasileiros, tenhamos o direito de explorá-lo, mas, também, o dever de negar tal ensejo a quem não nos interesse.

O submarino é uma arma de guerra excepcional. Sua capacidade de ocultação, somada à problemática detecção submarina, torna-o um verdadeiro predador que se aproveita do melhor momento para atacar usando como camuflagem o meio em que se desloca. Adicione a tudo isso uma autonomia virtualmente ilimitada, obviamente restrita pela *endurance* dos seus tripulantes, com tal velocidade que o permite atacar nos 360° qualquer força no mar e, assim, teremos à nossa disposição o poder dissuasório de nos impor conforme nossos interesses, porém, respaldados por nossa vocação pacifista e favorável sempre à resolução de contenciosos pelas vias diplomáticas.

Com relação ao balanço de forças entre os envolvidos no conflito das Malvinas, nota-se ser cenário extremamente desfavorável para os argentinos; mas o foco desta análise é o correto uso pelos ingleses das suas forças navais, com destaque para os seus submarinos de propulsão nuclear.

O inventário da força de submarinos inglesa contava com: quatro submarinos nucleares da classe *Resolution*

lançadores de mísseis balísticos (POLARIS), seis submarinos nucleares da classe *Swiftsure*, dois da classe *Valiant* e três da classe *Churchill*, 13 submarinos convencionais (de patrulha) da classe *Oberon* e mais dois da classe *Porpoise* – totalizando trinta, dentre nucleares e convencionais. Participaram das operações nas Malvinas os submarinos HMS *Conqueror* e HMS *Courageous* (classe *Churchill*), HMS *Spartan* e HMS *Splendid* (classe *Swiftsure*) e HMS *Valiant* (classe de mesmo nome), todos de propulsão nuclear, além do HMS *Onyx* (classe *Oberon*), único convencional inglês na região.

Já o inventário da força de submarinos argentina era bem mais modesto: somente quatro submarinos convencionais, sendo que dois de idade bastante avançada, de quase quarenta anos: as ARA *Santa Fé* (S-21) e *Santiago Del estero* (S-22), ambas da classe *Guppy*, comissionadas em 1951 e compradas aos americanos em 1971, e mais dois tipo 1200: ARA *Salta* (S-31) e ARA *San Luis* (S-32), construídas em Kiel, comissionadas em 1974. Havia ainda um contrato para aquisição de mais seis novos submarinos tipo 1700 em andamento na Alemanha dos quais somente dois foram comissionados, ARA *Santa Cruz* (S41) e ARA *San Juan* (S42), em 1984/85.

Os de classe *Guppy*, por razões óbvias, operavam sob terríveis restrições. A ARA *Santa Fé* participou do início das hostilidades transportando um grupamento de mergulhadores de combate que desembarcou e tomou *Port Stanley* nas primeiras horas do dia 2 de abril. Era o início da operação “Rosário”. A Primeira Ministra britânica Margareth Thatcher declarou imediatamente que as Ilhas seriam retomadas e para isso anunciou a formação de uma Força-Tarefa. Foi o início da operação denominada “Corporate”. O conselho de Segurança da ONU emitiu a resolução N° 502 que determinava o cessar das hostilidades, retirada imediata das forças argentinas e clamava ambos os governos às vias diplomáticas segundo a Carta das Nações Unidas. Sem dúvida, uma vitória política inglesa.

Fragilizada por inúmeras avarias que se sucederam a partir do desembarque nas Ilhas, a ARA *Santa Fé* regressou para o Arsenal Naval de Mar Del Plata e, após um breve período de reparos emergenciais, suspendeu, no dia 16 de abril, rumo às ilhas Geórgias do Sul. Apesar dos trabalhos no arsenal, seu comandante viu-se

na difícil situação de ter que fazer a navegação na superfície devido a dificuldades em recarregar as baterias, além de ter discutíveis condições de lançar seus torpedos eficazmente. No dia 25 de abril, o S-21, na superfície, foi atingido por bombas de profundidade lançadas por uma aeronave da Fragata HMS *Antrim* e em sequência por metralhadoras de aeronaves *Lynx* e por míssil de um helicóptero *Wasp*. A breve e previsível participação da ARA *Santa Fé* se encerrou.



Figura 2: A ARA *Santa Fé* após sofrer os engajamentos. Podem ser vistos os buracos na sua vela.

A ARA *Salta* encontrava-se em manutenção, sem data para término. A ARA *San Luis*, cujo comandante fora surpreendido pelas notícias das ações desencadeadas no dia 2 de abril, encontrava-se em situação duvidosa de adestramento, com tripulação nova, e de aprestamento apenas razoável, pois eram necessários serviços de docagem para limpeza de incrustações e outros reparos que foram cumpridos em *Puerto Belgrano* em regime de urgência. Somente a partir do dia 11 de abril pôde-se contar com o S-32, que, apesar dos reparos efetuados, apresentava sensível restrição no sistema de direção de tiro (SDT), avariado logo no suspender, fato que permitia o lançamento dos torpedos apenas em manual e colocava grande variável de incerteza em qualquer engajamento a ser realizado. Segundo relatos do seu Comandante, foram feitos dois lançamentos com torpedos antinavio, SST-4, (que teriam sido contra o HMS *Invencible*) e um antissubmarino, MK-37, mal-sucedidos em quarenta dias de patrulha. O S-32 retornou, no dia 19 de maio, a *Puerto Belgrano*, a fim de efetuar reparos no SDT de modo a regressar ao combate, porém, o acordo de cessar-fogo firmado em 14 de

julho não o permitiu. A ARA *Santiago Del estero* foi enviada e camuflada em *Baía Blanca* para que os ingleses não soubessem de sua indisponibilidade.

O afundamento em 3 de maio do Cruzador ARA *General Belgrano* pelo Submarino Nuclear HMS *Conqueror*, por dois torpedos MK-8, após 27 horas de acompanhamento e cuja decisão partiu diretamente da Chefe de Governo inglês, gerou consequências marcantes no conflito:

- deu credibilidade ao bloqueio (Zona de exclusão de 200 milhas de raio em torno das Falklands) que impuseram a partir de 12 de abril; e
- tornou patente a determinação pela retomada das Ilhas.

As Ilhas Malvinas ficam a cerca de 400 milhas da costa leste argentina. Suas águas caracterizam-se por grandes quantidades de vida marinha, inclusive baleias, camadas térmicas não bem definidas e fundo muito irregular, fatores que combinados representam um cenário difícil para os operadores sonar na Guerra Antissubmarino (GAS).

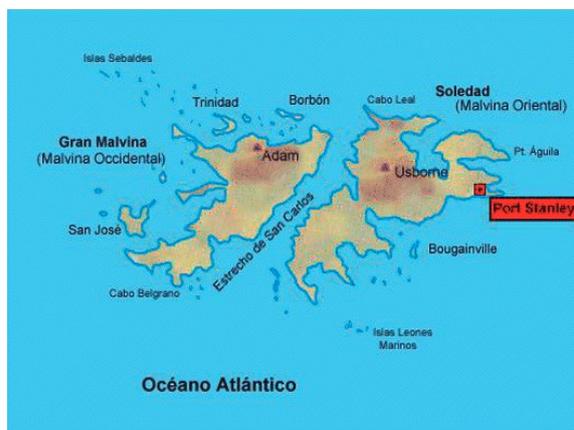


Figura 3: Ilhas Malvinas.

A incapacidade dos argentinos em reparar ou mesmo minimamente operar o *Santa Fé*, bem como o SDT do *San Luis*, impediu que a ameaça que eles poderiam representar fosse de fato aproveitada. O grande temor inglês quanto aos submarinos argentinos não foi concretizado. Apesar da provável primeira avaliação de que os poucos meios submarinos argentinos não atingiram grau de avaliação nos combates, deve-se lembrar que os armamentos antissubmarinos das escoltas inglesas quase foram levados ao esgota-

mento e que suas aeronaves ASW foram as que mais horas de vôo tiveram durante toda a guerra.

A Argentina estava em pleno momento de reaparelhamento, que propunha dispor o país de meios mais modernos, tendo sido contratadas várias encomendas ao exterior. Além disso, navios argentinos pouco antes haviam sofrido avaliação pelos próprios ingleses. Melhores informações não poderiam ter sido fornecidas ao adversário. O material de guerra utilizado pela Argentina era, em grande maioria, do exterior. Seus principais fornecedores eram: EUA, França, Alemanha, Áustria, Israel e a própria Inglaterra. Os aviões *Skyhawk*, *Mirage* e *Super Etandard*, os helicópteros *Lynx* e *Puma*, os submarinos *IKL* e *Guppy*, os sistemas de mísseis *Shafir*, *Roland*, *Sea Dart* e *Exxocet*, as Fragatas tipo 42 e *MEKO*, bem como praticamente todos os itens do arsenal argentino, tiveram seu fluxo de apoio logístico abruptamente cortado por suas origens.

Já os ingleses puderam contar com os seus sistemas de armas desenvolvidos em suas próprias indústrias; do apoio efetivo dos seus aliados da OTAN, como a ajuda quase irrestrita americana que permitiu o uso da Base da Ilha da Ascensão, a meio caminho do TO; de informações por satélites das Ilhas e das bases argentinas; e dos mísseis ar-ar AIM-9L *Sidewinder*. Os franceses colocaram à sua disposição caças *Super Etandard* e *Mirage III* para auxiliar o desenvolvimento pelos pilotos da RAF de táticas de combate mais eficazes das suas aeronaves *Harrier* e *Sea Harrier*.

Porém, de todos os ensinamentos que podemos extrair, o maior de todos foi quanto à presunção de que os ingleses, por estarem num momento de redução de meios navais, para se adequarem às ações conduzidas pela OTAN, não responderiam como sempre foi marcante na sua história. Pensaram os argentinos com as intenções do inimigo e não com suas possibilidades. O poder marítimo inglês demonstrado nesta ocasião foi exemplar, tendo a sua parcela militar, o Poder Naval, demonstrado grande flexibilidade.

As forças navais inglesas suspenderam de suas bases apenas 72 horas após a invasão para 8 mil milhas de travessia; as modificações efetuadas nos navios mobilizados da Marinha Mercante em estaleiros britânicos nos primeiros momentos que se seguiram à invasão para que pudessem operar com aeronaves e realizar reabastecimentos no mar são dignas do registro histórico.

Os ingleses decretaram bloqueio naval no dia 7 a vigorar a partir do dia 12 de abril, respaldado pela arma submarina, principalmente após o afundamento do *General Belgrano*, que resultou na contenção das forças navais argentinas em suas bases e, consequentemente, de apoio logístico às tropas estacionadas nas Ilhas. Restaram-lhes uma débil ponte aérea valendo-se do aeroporto situado em *Port Stanley*. Num conflito eminentemente marítimo, a capacidade de se utilizar o mar, ou negá-lo, permanece como absoluta verdade e que não pode ser relegada a plano secundário.

Muitas outras conclusões podem ser elencadas, mas vou limitar às que julgo serem cruciais para o nosso momento: este conflito evidenciou que o avanço da sofisticação tecnológica impõe um nível cada vez mais alto de profissionalização dos militares que operarão tais equipamentos. O submarino nuclear se reveste de um emaranhado de recursos tecnológicos que levarão inicialmente seus construtores e posteriormente seus operadores a um sem-fim de tarefas preparatórias e de adestramento. Torná-lo tão silencioso quanto possível; dotado de torpedos antinavio e antissubmarino (e por que não com mísseis antissuperfície?), requererá eficiente e plenamente nacional sistema de combate de forma que a necessidade do engajamento se processará com a acurácia esperada e devida; com recursos de comunicações por satélite, uma vez que a comunicação por HF vai expô-lo de forma desnecessária e com imenso prejuízo à sua maior qualidade. Isso tudo partindo da premissa que 100% de seus sobressalentes serão facilmente obteníveis no mercado nacional de modo que não venhamos a sofrer com interrupções intempestivas dos fabricantes em momentos delicados. Isto exigirá que se inclua como parte da própria arma a sua estrutura de apoio, instalações de manutenção, pessoal qualificado, suprimentos e da documentação técnica. Demanda também que se faça frequente emprego das armas para verificação, pois a constatação da deficiência no momento do combate é, normalmente, tardia.

E sem esquecer de uma adequada Base de Submarinos Nucleares com as devidas facilidades que este mosaico de fainas requer ser concentrada num local próprio e imune a interferências estranhas de qualquer natureza.

Lembraí-vos da Guerra.



Nota do Autor: Esse artigo foi publicado em 2010, na RMB, quando o autor era Capitão de Corveta e, por isso, sofreu os ajustes necessários em função das atualizações das informações disponíveis à época.

REFERÊNCIAS

DUARTE, Paulo de Oliveira (Gen.). Conflito das Malvinas. Rio de Janeiro: Bibliex, 1986. 372p.

FALKLANDS War. Disponível em: <<http://www.falklandswar.org.uk/chron.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2009.

_____. Disponível em: <<http://www.falklandswar.org.uk/ships.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2009.

_____. Disponível em: <<http://www.falklands.info/history/resolution502.html>>. Acesso em: 26 abr. 2009.

_____. Disponível em: <<http://www.royalnavy.mod.uk/history/battles/falklands-conflict/>>. Acesso em: 26 abr. 2009.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Escola de Guerra Naval. Simpósio (1982). As grandes lições da Guerra das Malvinas. [S.l.:s.n], 1982.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira (V Alte). Conflito no Atlântico Sul. [S.l.:s.n, s.d], p. 136-[137].