

NAVIO REABASTECEDOR INCAPACITADO EXPÕE FRAGILIDADE DOS EUA NO ORIENTE MÉDIO

Por Kelley Beaucar Vlahos*



O navio de reabastecimento USNS Big Horn em 20 de julho de 2024 (Mark Penna/Marinha dos EUA).

A Marinha americana está com falta de petroleiros, tripulação e outros navios de apoio, mas insiste em manter a postura agressiva.

Um petroleiro da Marinha dos EUA encalhando na costa de Omã não é um grande evento. O fato de ser o único petroleiro a reabastecer navios de guerra americanos em uma zona de conflito no Oriente Médio é.

Na verdade, isso só ressalta a fragilidade dos sistemas logísticos da Marinha americana em um momento em que os EUA escolheram se inclinar para uma postura militar agressiva quando podem não ter capacidade total para isso, e pode ou não ser do seu interesse nacional a Marinha conduzir essas operações em primeiro lugar.

A primeira é uma questão para especialistas navais, muitos dos quais podem não se sentir confortáveis em questionar a missão. Então, vamos lidar com isso primeiro.

O problema: de acordo com uma declaração da Marinha dos EUA, “o USNS Big Horn sofreu danos enquanto operava no mar na área de operações da 5ª Frota dos EUA durante a noite de 23 de setembro. Todos os membros da tripulação estão seguros e a 5ª Frota dos EUA está avaliando a situação.”

O *Big Horn* é um reabastecedor da classe Kaiser de 33 anos. Este navio é de propriedade da Marinha americana e é operado por marinheiros civis sob o Comando de Transporte Marítimo dos EUA. Esses navios são responsáveis por levar combustível de jato para os aviões de caça dos porta-aviões e reabastecimentos para os outros navios de escolta no mar – neste caso, o Lincoln

Carrier Strike Group, que está na área do Mar Arábico desde agosto. Inclui o porta-aviões USS *Abraham Lincoln*, a ala aérea (incluindo aviões F-35 de 5ª geração) e três contratorpedeiros.

É o único reabastecedor próximo, tornando o reabastecimento complicado para o grupo de ataque, que está ocupado no meio de uma luta com os Houthis. O *Lincoln* estava acompanhado pelo grupo de ataque Theodore Roosevelt, que havia partido da área em meados de setembro, de acordo com relatos.

Sal Mercogliano, em seu podcast *What's Going on With Shipping?* da semana passada expôs onde os outros reabastecedores que atualmente auxiliam outros ativos da Marinha estão no mundo agora: Mediterrâneo, Singapura, Pacífico Ocidental, dois na Costa Oeste dos EUA, um na costa sul em Norfolk e vários estão sendo consertados ou prontos para descomissionamento em vários estaleiros ao redor do mundo. Não há muitos para poupar.

“O que isso significa é que a capacidade da Marinha dos EUA de implantar e sustentar seus grupos de batalha é muito precária”, ressalta Mercogliano. *“Então, para dar suporte aos grupos de batalha dos EUA, seja um grupo anfíbio ou um grupo de ataque, são necessárias embarcações que possam ir de bases avançadas, abastecer e levar combustível, munição e carga seca para eles.”*

“Você não tem muito apoio nisso e isso é um grande problema”, acrescentou ele, *“porque se você não tiver apoio, quando você perde um navio como o Big Horn, você tem que correr para consertá-lo.”*

O *Big Horn* foi rebocado para um porto próximo, mas não está claro quando e se ele estará pronto para voltar ao trabalho. De acordo com relatos, incluindo o de John Konrad no *gCaptain*, a Marinha dos EUA pode ter que recorrer a um petroleiro comercial para reabastecer o grupo de ataque, mas isso apresentará suas próprias dificuldades. Seria necessário um *retrofit* para plataformas especiais, mangueiras, bombas de combustível, comunicações e, mais importante, uma equipe especial para ser enviada ao Oriente Médio para supervisionar tudo.

“Os petroleiros comerciais são significativamente mais lentos do que os petroleiros da Marinha, o que pode deixar o USS Abraham Lincoln mais vulnerável a ataques durante as operações de carregamento de combustível de aviação”, escreveu Konrad.

Especialistas dizem que o problema real é a escassez de abastecedores e outros navios de apoio em toda a Marinha americana. Não apenas isso, mas há uma escassez de tripulação qualificada.

De acordo com Sam Lagrone no *USNI News* em agosto, a Marinha americana está avaliando se deve atracar 17 navios de apoio em um plano de *“grande reinicialização”* por causa da escassez. Eles precisam liberar a tripulação. *“Para cada vaga em um navio da MSC, há cerca de 1,27 marinheiros para preencher as posições, uma proporção que dois ex-mestres da MSC disseram à USNI News na quinta-feira que era insustentável”,* escreveu Lagrone.

Nessa proporção, um marinheiro ficaria no mar por quatro meses e fora por cerca de um mês e depois retornaria. *“Ninguém consegue ter um equilíbrio saudável entre vida pessoal e profissional e conseguir sair do navio e ter tempo suficiente para ir*

para casa, ter tempo em casa com a família, tirar férias, cuidar de necessidades médicas [nesse período]”, disse um ex-marinheiro à USNI.

Enquanto isso, os petroleiros da classe Kaiser devem ser substituídos pelos novos navios da classe John Lewis, que apresentam “*construção de casco duplo, segurança aprimorada e capacidade de combustível aprimorada*”. Três foram construídos e batizados até agora e mais a caminho, mas, como Mercogliano aponta, eles já “*têm alguns problemas substanciais que precisam ser corrigidos e, portanto, ainda não os temos*” no mar.

Alguns podem comentar que este é um microcosmo dos problemas militares dos EUA em grande escala. No momento, há problemas atuais de recrutamento, treinamento consistente e preocupações com preparação, e o Pentágono está pagando bilhões por navios e aviões de alto valor que estão muito atrasados e não atendem aos padrões.

Lyle Goldstein, que estuda os militares russos e chineses, disse que a Marinha dos EUA está enfrentando problemas generalizados e que o encalhe do *Big Horn* “*certamente ilustra isso*”.

Ele disse que há problemas semelhantes com petroleiros estendidos operando sob a Frota do Pacífico dos EUA, que inclui a 3ª e a 7ª Frotas, para um total de 200 navios, 1.500 aeronaves e 150.000 militares e civis. “*Tenho documentos ilustrando que estrategistas chineses identificam repetidamente fraquezas no sistema de logística da Marinha dos EUA que se estende pela Ásia-Pacífico, particularmente com relação aos petroleiros*”, disse ele ao *Responsible Statecraft*.

Como outros estrategistas, ele acredita que a capacidade atual não corresponde mais às ambições dos EUA de estar em todos os lugares, o tempo todo, e de se envolver em posturas agressivas em lugares como o Pacífico enquanto literalmente luta contra um novato militar (Houthis) no Oriente Médio. Navios americanos, junto com a Marinha Real do Reino Unido, têm interceptado e engajado ataques Houthis por quase um ano. Os críticos dizem que a missão cinética é cara e fútil e, em última análise, não faz parte dos interesses estratégicos dos EUA.

Sobre o Oriente Médio, Goldstein disse: “*para mim, é uma situação bastante arriscada e pode implicar a necessidade de repensar a estratégia em todos os níveis, incluindo a estratégia naval, onde claramente a força está sobrecarregada e precisa haver um reajuste e redução. As pessoas devem perceber que não precisamos da maior Marinha da Terra, mas precisamos de uma Marinha competente. E só teremos uma Marinha mais competente se controlarmos nossos objetivos, treinarmos nossas equipes mais perto de casa, priorizarmos nosso pessoal e nos concentrarmos novamente nas competências de combate em vez de desfilar para demonstrar ‘presença’*”.

Publicado no [Responsible Statecraft](#).

***Kelley Beaucaer Vlahos** é diretora editorial da *Responsible Statecraft* e consultora sênior do Quincy Institute.
