

O MITO DA INVENCIBILIDADE DOS PORTA-AVIÕES

Por décadas, a narrativa da invencibilidade dos porta-aviões foi construída com ajuda da mídia, mas a história revela outra realidade: desde a Segunda Guerra Mundial, esses navios sempre foram vulneráveis; hoje, drones, mísseis e novas tecnologias expõem definitivamente esse mito no Golfo Pérsico.

Daniel Narciso Beamurguia*



Imagem meramente ilustrativa, gerada por inteligência artificial.

INTRODUÇÃO

Por gerações nos habituamos a ver filmagens ou fotos dos super porta-aviões americanos em noticiários, documentários, filmes e vídeos em redes sociais. Todos mostram o poderio, a imponência e o espetacular deslocamento desses navios, sendo vistos e mostrados como o orgulho da US Navy e dos Estados Unidos perante o resto do mundo.

Desde a Segunda Guerra Mundial, e principalmente depois de 1945, é habitual assumir a “invulnerabilidade” dos porta aviões americanos, pela sua capacidade de poder aéreo embarcado, suas defesas antiaéreas e suas poderosas escoltas tanto na superfície como abaixo dela: me refiro aos cruzadores classe Ticonderoga, destróieres classe Arleigh Burke,

e submarinos nucleares classes Ohio e Virgínia. Em conjunto, essas embarcações lhes oferecem uma capacidade extraordinária, seja pelos sistemas antiaéreos automáticos, pelos mísseis de cruzeiro “Tomahawk”, seja pelos os mísseis antissubmarinos dos submarinos nucleares de escolta.

Porém, na atual guerra no Golfo Pérsico, que alguns já chamam de “Terceira Guerra do Golfo”, ocorreram alguns eventos inéditos, ou quase.

Os Estados Unidos e Israel, em seu ataque ao Irã, usaram mais uma vez a sua já tradicional tática de *shock and awe* (impacto e terror) realizando poderosos ataques aéreos com aeronaves F-18, F-15, F-16, F-35 e bombardeiros B-2, todos atacando a uma distância que imaginavam “segura”. Os objetivos eram centros de comando militar, centrais de geração e distribuição de energia, edifícios do governo iraniano e residências das lideranças políticas, militares e religiosas, no que denominam “decapitação de lideranças”, ou seja, deixar o Irã sem lideranças (entre elas o aiatolá Ali Khamenei), além de supostamente eliminar todas as defesas antiaéreas e bases militares do país, visando provocar uma rendição imediata, ou ainda uma queda do regime.

Nada disto aconteceu, muito pelo contrário: apesar da morte de Ali Khamenei e de várias lideranças militares e da inteligência iraniana, o Irã não só não se rendeu, mas retaliou, e não contra qualquer alvo: os mísseis e drones iranianos atingiram os Estados Unidos em suas bases aéreas e navais na região do Golfo: Catar, Bahrein, Kuwait, Jordânia e Arabia Saudita, além de bases e cidades de Israel, de forma devastadora. Foram ataques como os EUA não sofriam desde Pearl Harbor em 1941, com exceção dos ataques do ex-Vietnã do Norte às bases de Cam Ranh, Da Nang e Khe Sanh nos anos 1967-72. A verdade é que a US Navy não está habituada e não esperava uma retaliação desta monta de um inimigo que subestimaram de forma grosseira e que já consideravam “destruído”.

Foram destruídos pelo menos cinco aviões tanque KC-135 Stratotanker, um desastre logístico para o reabastecimento de aeronaves em voo. Como se isso fosse pouco, perderam também um radar do sistema THAAD que custa bilhões de dólares e que cegou suas defesas aéreas. Em tal contexto, dois dos super porta-aviões americanos¹, o USS *Gerald Ford* e o USS *Abraham Lincoln*, enviados à região, foram retirados das proximidades do Estreito de Ormuz. Estavam a uns 300 quilômetros e foram afastados para cerca de 1.400 quilômetros de distância.

Se mostraram mais vulneráveis do que nunca, e sofreram danos difíceis de explicar ou justificar para que não se rompa a habitual narrativa de “invencibilidade” dos porta-aviões americanos.

1 O USS *Gerald Ford* está na ilha de Creta, no Mediterrâneo, para reparos. O USS *Abraham Lincoln* estaria na costa de Omã, segundo dados de satélites russos.

Obviamente a região do Golfo Pérsico não é um cenário propício para porta-aviões. O Estreito de Ormuz têm menos de 40 quilômetros do Irã aos Emirados Árabes Unidos, com canais navegáveis de apenas três quilômetros de largura.

O Estreito de Ormuz: A Geografia do Risco



Fonte: Análise baseada no artigo *O Fim do Mito da Invencibilidade*

O Golfo Pérsico nunca foi um cenário propício para porta-aviões: águas confinadas, canais estreitos e proximidade com o território inimigo tornam qualquer manobra extremamente arriscada.

O USS *Gerald Ford* sofreu danos devido a um suposto “incêndio na lavanderia” que teria levado 30 horas para ser controlado – essa foi a explicação difícil de acreditar veiculada pela mídia corporativa. O USS *Abraham Lincoln* deixou a área rumo ao Mar Mediterrâneo por causas inexplicadas. Ainda que nenhum deles tenha sido afundado, o fato concreto é que estão inoperantes e fora de combate, o que para os Estados Unidos é uma humilhação que não se pode camuflar midiaticamente.

Estes fatos parecem novos, mas se analisarmos a história da US Navy veremos que não é bem assim. Algumas situações foram bem escondidas do grande público por décadas, graças à colaboração da mídia e por meio de filmes, documentários e redes sociais. É precisamente o que veremos a seguir.

ANTECEDENTES

Os porta-aviões, desde seus primórdios no início do século XX, e especialmente depois de 1920, sempre foram muito vulneráveis por vários motivos:

1. Baixa blindagem, para não prejudicar o deslocamento do navio.

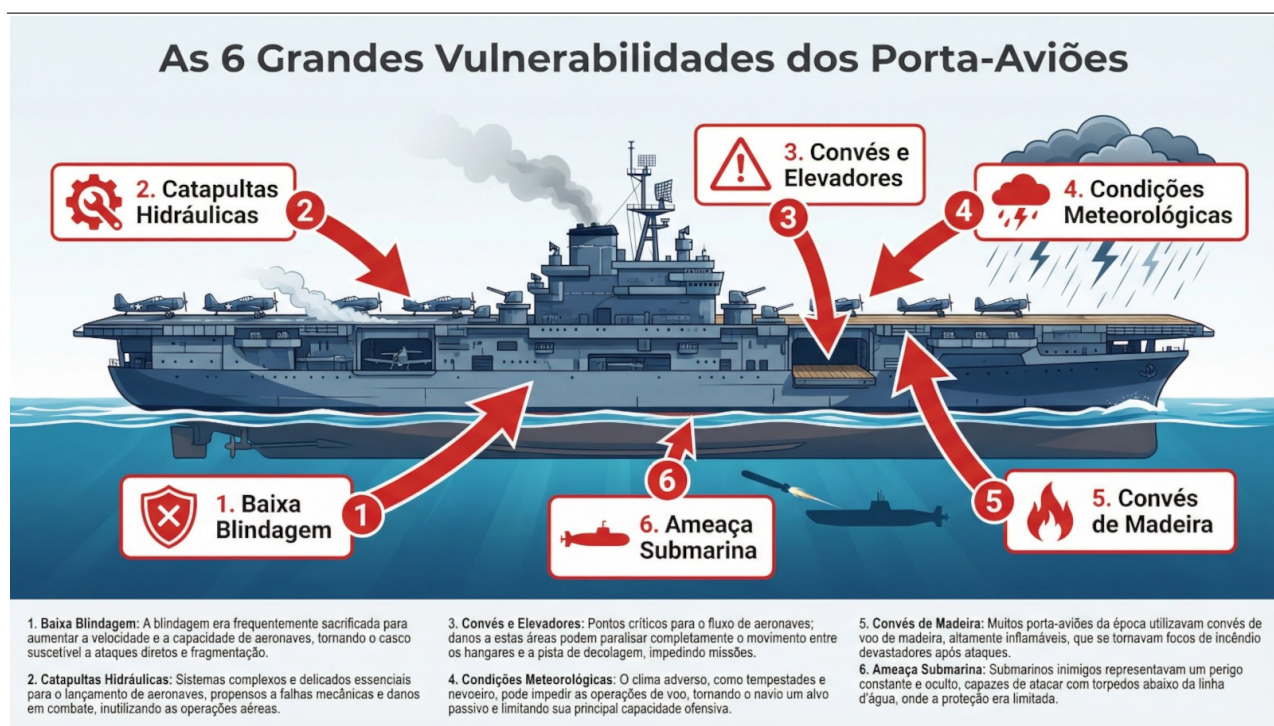
2. Dificuldades de manutenção dos sistemas hidráulicos das catapultas. Se as catapultas não funcionavam, os aviões não podiam decolar em um espaço tão estreito e curto.

3. Vulnerabilidade por danos no convoo, além dos elevadores dos hangares.

4. Condições meteorológicas: com tempestades ou vento contrário, os aviões não podiam decolar e o porta-aviões tinha que manobrar em uma “virada” de quase 90 graus, o que o tornava mais lento e vulnerável a ataques.

5. Os convoos eram de madeira, o que, em caso de impactos e ataques aéreos, estavam sujeitos a incêndios e inutilização e/ou afundamento do navio.

6. Finalmente, o pior perigo para um porta-aviões sempre vinha abaixo da superfície e não o contrário como muitos imaginam: os submarinos. Se fosse atingido por um ou mais torpedos, sua proteção era menor do que a de um encouraçado da época, que tinha mais camadas de blindagem contra esse tipo de ataque, por exemplo, os encouraçados USS *Missouri* e USS *New Jersey* na Segunda Guerra Mundial.



Os porta-aviões sempre foram vulneráveis. A blindagem reduzida, sistemas frágeis e a ameaça submarina eram um problema.

Ou seja, os porta-aviões sempre foram vulneráveis. Dependiam muito do fator surpresa, de não serem detectados e de conseguirem lançar seus grupos de ataque para atingir os alvos com tempo suficiente para que os aviões pudessem voltar e pousar em segurança.

Devido às narrativas da mídia por décadas a fio, ainda hoje muitos acreditam que os precursores dos porta aviões foram os americanos. Não foram. Os japoneses foram os primeiros a “descobrir” e usar o poder aéreo dessa arma.

O desenvolvimento de porta-aviões pelo Japão ocorreu como uma manobra para contornar as restrições de tonelagem e dimensões impostas a encouraçados e cruzadores pelo Tratado Naval de Washington de 1922², visto que tais embarcações não foram incluídas no acordo. Desde então, a despeito das aparências diplomáticas, as relações nipo-americanas sofreram uma deterioração contínua, marcada pelo aumento da tensão e da desconfiança entre as nações.

A primeira vez que os porta-aviões foram usados em combate foi durante o ataque japonês a Xangai em 1937 no início da Segunda Guerra Sino-Japonesa. Pela primeira vez o mundo presenciou o poder aeronaval deste novo tipo de navio. Neste caso, a República da China não possuía uma frota naval à altura da Marinha Imperial do Japão, longe disso: apenas uns poucos contratorpedeiros e canhoneiras ultrapassadas, além de defesas aéreas escassas e uma pequena quantidade de aviões de combate. Os porta-aviões demonstraram assim sua supremacia aeronaval, mas apesar disso, a resistência chinesa foi ferrenha, durando mais de três meses, e o Japão perdeu muitos aviões. Assistindo a tudo isso, os Estados Unidos aceleraram a construção de porta-aviões em seus estaleiros militares.

O ataque a Pearl Harbor em 1941 demonstrou mais uma vez a importância dos porta-aviões como arma ofensiva. O almirante japonês Isoroku Yamamoto sabia das vulnerabilidades dos porta-aviões e por isso os manteve a mais de 300 quilômetros do Havaí. Como podiam ser atacados por navios ou aviões norte-americanos, ele não quis realizar um segundo ataque e se retirou. Yamamoto sabia do perigo.

Em 16 de abril de 1942, o porta-aviões americano USS *Hornet* lançou 16 bombardeiros médios B-25 de seu convoo, na famosa Incursão Doolittle sobre Tóquio³. Os danos causados foram mínimos, mas a operação foi um golpe de propaganda bastante útil para levantar o moral da opinião pública americana em um momento em que os EUA sofriam derrotas nas Filipinas, na Birmânia e nas Índias Orientais Holandesas. Foi também uma mensagem de que o Japão podia ser atingido.

No entanto, o que quase nunca foi dito é que o almirante Nimitz ordenou o lançamento dos bombardeiros muito antes do previsto, a uma distância de 965 km do litoral japonês, devido à proximidade de navios japoneses. As aeronaves tiveram que voar uma distância maior com uma quantidade de combustível insuficiente para aterrissar em aeródromos aliados próximos de Chongqing, e foram obrigadas a fazer pousos forçados em território chinês

2 O Tratado Naval de Washington de 1922, firmado entre Estados Unidos, Reino Unido, França, Itália e Japão, tinha por objetivo reduzir a quantidade, as dimensões e a tonelagem de encouraçados e cruzadores, visando o “desarmamento” das principais marinhas do mundo. Sob pretextos pacifistas, na verdade prejudicava o Japão. Esse foi o início do caminho para Pearl Harbor em 1941.

3 A incursão recebeu o nome do tenente-coronel James Doolittle, que comandou o ataque sobre Tóquio. Embora tenha causado danos mínimos, foi uma operação audaciosa pois nunca antes se haviam lançado bombardeiros a partir de um porta-aviões. Teve mais efeito de propaganda para levantar o moral dos americanos.

ocupado pelos japoneses. Ou seja, a vulnerabilidade dos porta-aviões a ataques de outros navios era ocultada do grande público: o “mito da invencibilidade” começava a ser construído pela imprensa americana.

A Batalha de Midway, em meados de 1942, demonstrou quão vulneráveis eram os porta-aviões, com os japoneses perdendo quatro deles e os americanos perdendo o USS *Yorktown*. Quando os porta-aviões eram descobertos por aviões ou navios inimigos, se transformavam em presas fáceis. O maior perigo vinha dos submarinos: o USS *Hornet* foi afundado por um submarino nas proximidades das ilhas Salomão em outubro de 1942.

Os porta-aviões perdidos pelos americanos podiam ser repostos por: nessa época os EUA tinham várias vezes mais matéria-prima, recursos financeiros, estaleiros, mão de obra qualificada na construção naval do que o necessário, além de maiores possibilidades de constituir novas tripulações. O Japão, ao contrário, não tinha essa possibilidade: com menos recursos materiais, financeiros e humanos em todas as áreas, não podia substituir as perdas de navios e aviões no ritmo necessário. Portanto, como sabemos, a balança da guerra no Pacífico foi se inclinando cada vez mais para o lado americano. Assim, o “mito da invencibilidade” dos porta-aviões ganhou força e credibilidade, principalmente pós-1944.

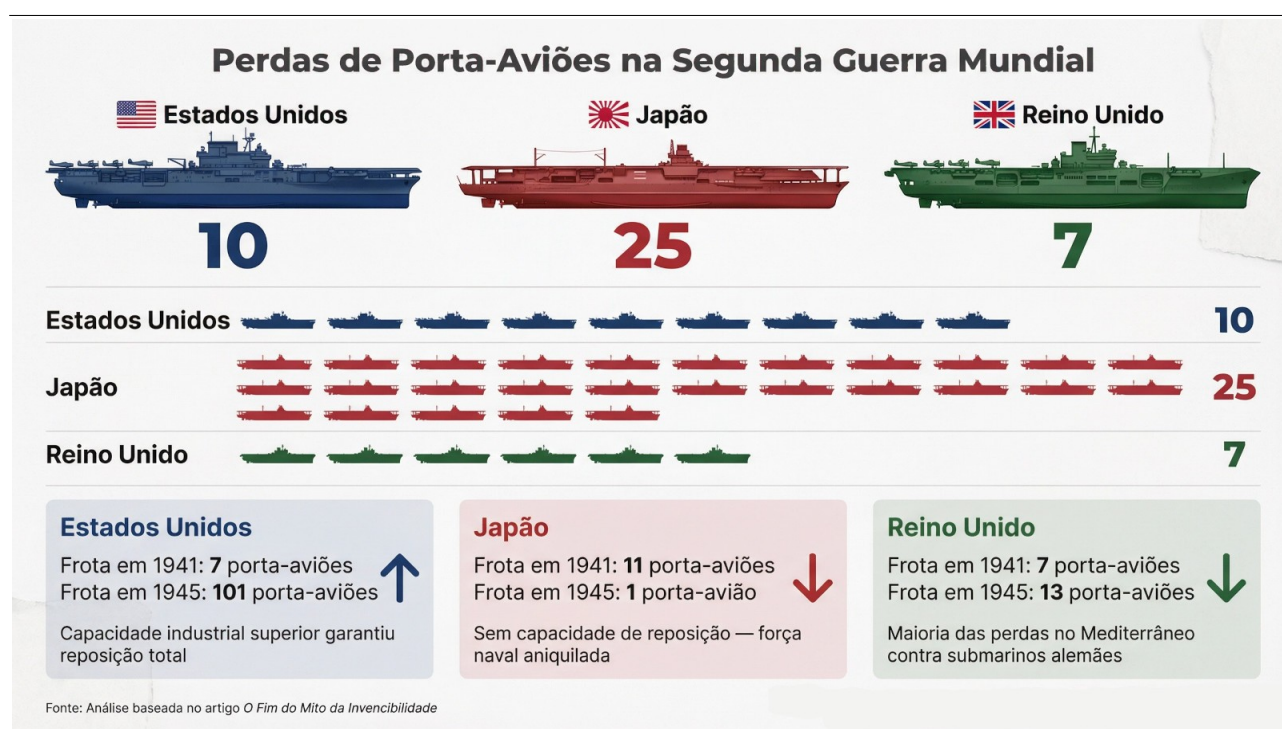
No fim da Segunda Guerra Mundial os EUA perderam no total 10 porta-aviões, sendo eles:

1. **USS *Langley* (CV-1):** afundado por bombardeiros japoneses perto do Mar de Java em 27 de fevereiro de 1942.
2. **USS *Lexington* (CV-2):** afundado na Batalha do Mar de Coral por aviões japoneses em 8 de maio de 1942.
3. **USS *Yorktown* (CV-5):** afundado na Batalha de Midway pelo submarino japonês I-168 em 8 de junho de 1942.
4. **USS *Wasp* (CV-7):** afundado em 15 de setembro de 1942 nas proximidades da ilha de Guadalcanal pelo submarino japonês I-19.
5. **USS *Princeton* (CVE-23):** afundado na Batalha do Golfo de Leyte em 24 de outubro de 1944 por uma bomba de um avião japonês. Era um porta-aviões ligeiro de escolta.
6. **USS *Hornet* (CV-8):** afundado na Batalha das Ilhas Santa Cruz, em 26 de outubro de 1942 por um ataque combinado de bombardeiros e destróieres japoneses.
7. **USS *Liscome Bay* (CVE-56):** porta-aviões de escolta afundado pelo submarino japonês I-175 próximo às ilhas Gilbert, no Pacífico, em 24 de novembro de 1943.
8. **USS *Block Island* (CVE-21):** afundado pelo submarino alemão U-549 quando escoltava um comboio aliado próximo das ilhas Canárias em 29 de maio de 1944.

9. USS *Bismarck Sea* (CVE-95): porta-aviões de escolta afundado por dois aviões *kamikaze* japoneses dois dias depois do início da Batalha de Iwo Jima, em 21 de fevereiro de 1945.

10. USS *St. Lo* (CVE-63): porta-aviões de escolta afundado na Batalha do Golfo de Leyte, nas Filipinas, em 25 de outubro de 1944 por um avião *kamikaze* japonês.

Pela capacidade de substituição de perdas da US Navy, os Estados Unidos terminaram a Segunda Guerra Mundial com muito mais porta-aviões de que começaram: no momento de Pearl Harbor tinham sete porta-aviões, e quando da rendição do Japão, em setembro de 1945, dispunham de 101 porta-aviões, a maioria porta-aviões ligeiros de escolta. O “mito da invencibilidade” dos porta-aviões americanos estava totalmente construído e destinado a durar décadas. Apesar da euforia americana e de seu poderio estar no auge, os porta-aviões sempre foram vulneráveis, mas a narrativa encobria isso muito bem.



A capacidade de reposição dos EUA foi decisiva: de sete para 101 porta-aviões. O Japão, com 25 perdas, viu sua força naval ser aniquilada.

Pelo lado do Japão aconteceu o contrário: em 1941, tinha a força de porta-aviões mais poderosa do mundo, com seis porta-aviões de esquadra e cinco de escolta, 11 no total. Apenas um deles, o primeiro, o porta-aviões ligeiro *Hosho*, sobreviveu à guerra. Ao longo da guerra o Japão construiu oito porta-aviões e lançou outros sete porta-aviões híbridos, improvisados a partir de outros navios. No total, os japoneses perderam 25 porta-aviões.

Portanto, “invencíveis” eram apenas os porta-aviões da US Navy.

Somos tão influenciados por Hollywood que, quando pensamos em porta-aviões, nos vêm à

mente os porta-aviões americanos, como se fossem os “únicos” da Segunda Guerra Mundial, e que o único teatro de guerra onde eles operaram foi no Pacífico. Não foi bem assim. Havia outros teatros e outra marinha: a Royal Navy, que também dispunha de porta-aviões, mas isso é ignorado pela mídia em todas as suas formas.

Quando a Segunda Guerra Mundial começou em setembro de 1939 na Europa, a Royal Navy dispunha de sete porta-aviões: HMS *Ark Royal*, HMS *Courageous*, HMS *Glorious*, HMS *Furious*, HMS *Eagle*, HMS *Hermes* e HMS *Argus*. Ao longo da guerra, os britânicos construíram mais sete porta-aviões de esquadra e seis de escolta.

Durante a guerra, a Royal Navy perdeu um total de sete porta-aviões, a maioria no Mar Mediterrâneo, sem contar o HMS *Illustrious* e o HMS *Formidable*, que sofreram graves avarias também no Mediterrâneo devido à ataques de submarinos alemães. Os porta-aviões perdidos pela Royal Navy foram:

1. **HMS *Courageous*:** afundado pelo submarino alemão U-29 em 29 de setembro de 1939.
2. **HMS *Glorious*:** afundado pelos encouraçados alemães *Scharnhorst* e *Gneisenau* em 1940.
3. **HMS *Ark Royal*:** afundado pelo submarino alemão U-81 em 1941 no Mediterrâneo.
4. **HMS *Eagle*:** Afundado por um submarino alemão em 1942 no Mediterrâneo.
5. **HMS *Hermes*:** afundado por aviões japoneses perto de Sri Lanka em fevereiro de 1942.
6. **HMS *Avenger*:** Afundado por um submarino alemão em 1942.
7. **HMS *Dasher*:** Afundado em 1943 por uma explosão interna acidental.

Como se vê, muitos dos porta-aviões britânicos foram afundados no Mediterrâneo, que pelo visto não era um lugar propício para essas embarcações. Muitos foram perdidos para submarinos alemães. Portanto, o Mediterrâneo é um lugar complicado para porta-aviões, e a Royal Navy correu o risco para proteger três pontos chave: Gibraltar, Malta e o Canal de Suez.

Com o decorrer da Guerra Fria, durante as guerras da Coreia e do Vietnã, o mito da invencibilidade dos porta-aviões americanos continuou incólume, já que em nenhuma dessas guerras eles sequer foram ameaçados pelo inimigo. Um detalhe importante: na Guerra da Coreia, nem a China, nem a Coreia do Norte, dispunham de aviões e navios para fazer frente ou mesmo se aproximar do poder aeronaval dos EUA; isso salvou as tropas americanas e da ONU do colapso, mas que não foi o suficiente para vencer a guerra. Por isso quase não há filmes desse conflito. Não é por acaso ou por descuido: é proposital, para não contradizer a narrativa.

Na Guerra do Vietnã, o Vietnã do Norte não tinha navios ou aviões suficientes para atacar a

famosa “Yankee Station”⁴, no Golfo de Tonkin, onde se concentravam os porta-aviões americanos, seus navios de escolta e as embarcações de transporte e abastecimento. Eles se revezaram de 1965 até 1975, cumprindo um papel de apoio aéreo e logístico até a evacuação de Saigon em abril de 1975. Apesar disso, a Guerra do Vietnã foi perdida pelos Estados Unidos. O poder aeronaval não pôde vencer a guerra por si só. O mito continuava porque não havia nenhuma força capaz de desafiar essa supremacia. No entanto, em minha opinião as guerras são vencidas ou perdidas em terra, e o Vietnã não foi exceção.

O COMEÇO DO FIM DO MITO DA INVENCIBILIDADE

Na década dos 1980 esta situação começa a mudar, em 1982, durante a Guerra das Malvinas.

MALVINAS 1982

Os argentinos possuíam o porta-aviões ARA *25 de Mayo*, um antigo porta-aviões da classe Colossus da Royal Navy que não chegou a tempo de participar da Segunda Guerra Mundial. Foi transferido para Holanda e posteriormente para a Armada Argentina. Ele dispunha de um grupo de ataque de 16 aeronaves Douglas A4 Skyhawk e cinco Dassault Super Étendard. No entanto, com o afundamento do cruzador argentino ARA *General Belgrano* pelo submarino nuclear britânico HMS *Conqueror*, o comando-em-chefe da Armada decidiu retrainar o *25 de Mayo* se para a base naval de Puerto Belgrano, a 1.200 quilômetros, onde ele permaneceu ancorado pelo resto da guerra. O grupo aéreo de ataque foi transferido para a base aérea de Rio Grande, na Terra do Fogo, de onde partiam os ataques contra a frota britânica nas ilhas, a cerca de 650 quilômetros. Isso era um problema logístico, tanto pela necessidade de reabastecimento aéreo, como pela limitação de carga de armamento devido à necessidade de uso de tanques de combustível adicionais.

Do lado britânico havia dois porta-aviões: o HMS *Hermes* e o HMS *Invincible*, dois porta-aviões de escolta que operavam grupos de ataque de 15 aeronaves Sea Harrier cada um, aparelhos de decolagem e aterrissagem vertical.

O problema desses porta-aviões era que eles não estavam preparados para uma operação no Atlântico Sul. Foram projetados para escoltar os super porta-aviões americanos no Atlântico Norte e no Mar do Norte. Sua função principal era antissubmarina, em especial contra os submarinos soviéticos. As limitações de tamanho os impedia operar muitos aviões, por isso não dispunham da quantidade necessária para proteger a frota britânica dos ataques aéreos argentinos. O almirante Woodward decidiu posicionar os dois a uma distância de 300 quilômetros a leste das Malvinas, no que ele chamava de “*holding*

4 A “Yankee Station” era uma base de operações americana que cobria o Golfo de Tonkin, em frente ao Vietnã do Norte, e a “Dixie Station” cobria o litoral em frente ao Vietnã do Sul.

position”, ou seja, uma “posição segura” para que se mantivessem fora do alcance dos aviões argentinos. Isto foi muito criticado pelos capitães da frota, porque os Sea Harrier não podiam defender os navios contra a aviação argentina devido à distância. Mas Woodward podia sacrificar as fragatas, as corvetas e os destróieres.

Ele já havia visto a ineficiência das baterias de mísseis antiaéreos e das defesas dos navios britânicos. Havia ainda o perigo dos mísseis antinavio Exocet. A Argentina dispunha de muito poucos deles, mas os britânicos não sabiam a quantidade exata, por isso Woodward decidiu não arriscar seus porta-aviões. Foi uma decisão correta. Uma perda como essa seria inaceitável.

Woodward tinha que proteger os navios de transporte e os porta-aviões; as fragatas e as corvetas eram, propositalmente, os primeiros navios a serem vistos pelos pilotos argentinos que, apesar da perícia, não contavam com experiência em combate; além disso, não atacar a logística britânica (seus navios de transporte) foi um erro fatal da Força Aérea argentina. Woodward conseguiu salvar os porta-aviões. Ciente das vulnerabilidades, foi prudente e muito profissional, e isso garantiu a Operação Corporate, a recuperação militar britânica das Malvinas.

GUERRA DO GOLFO 1991

Posteriormente, na Guerra do Golfo de 1991, tanto os porta-aviões americanos quanto os britânicos intervieram intensamente sem nada que os colocasse em risco, já que os iraquianos não tinham uma esquadra e seus aviões eram muito poucos para arriscar ataques a esses navios; além do mais, estavam tremendamente desgastados pela guerra contra o Irã e já não tinham a menor condição de enfrentar minimamente as forças da coalizão. Claro que a mídia não podia revelar nada disso, exagerando o suposto poderio do Exército iraquiano, que era uma sombra do que foi na década de 1980.

Essa guerra marcou o auge da tecnologia dos Estados Unidos e seus aliados da OTAN. Claro, não havia um inimigo à altura para enfrentá-los; graças a isso foi possível encobrir muitas coisas, muitas falhas. Surgiram as “*wunderwaffen*” (“armas maravilhosas”), que na verdade não eram o que se mostrava: mísseis Patriot, aviões de ataque A-10, helicópteros Black Hawk e Apache. Exagerou-se o desempenho dessas armas porque não tinham oposição e nem foram testadas, e o tempo mostraria o seu verdadeiro valor. O que a mídia escondeu foram os excessivos custos operacionais de se mobilizar mais de 500.000 tropas e milhares de tanques e aviões. Se por um lado o resultado foi a vitória, passada a euforia, esses custos cairiam no bolso dos consumidores americanos na forma de mais impostos, inflação e desemprego. Resultado: George H. Bush perdeu a reeleição.

GUERRA DO KOSOVO 1999

Outra guerra polêmica foi a Guerra do Kosovo em 1999. Na mídia, ela é até hoje mostrada como uma grande vitória dos Estados Unidos e da OTAN. É uma verdade distorcida, porque se de um lado foi uma vitória, com a rendição da Sérvia (ex-Iugoslávia), de outro não se explicaram os “custos” desse “sucesso”.

Douglas Macgregor, coronel reformado do Exército dos Estados Unidos e analista militar, criticou a eficácia dos porta-aviões americanos na guerra de Kosovo em 1999 como parte da argumentação mais ampla contra a dependência excessiva do poder naval em detrimento do poder terrestre. As críticas de Macgregor se relacionam à baixa eficiência operacional, alto custo e vulnerabilidade desse tipo de navio, conforme descrito em seu trabalho *Breaking the Phalanx: A New Design for Landpower in the 21st Century* (“Rompendo a Falange: Um Novo Modelo para o Poder Terrestre no Século XXI”, sem tradução para português). Os principais pontos sobre os problemas dos porta-aviões seriam:

Vulnerabilidade e ameaça: Macgregor argumenta que os porta-aviões modernos são extremamente vulneráveis a mísseis de cruzeiro e ao poder aéreo baseado em terra, transformando-se em alvos arriscados se estiverem próximos ao território inimigo.

Baixa eficácia de alto custo e operacional: ele criticou os porta-aviões por serem muito caros e ineficientes no contexto de projeção de poder, sugerindo que aeronaves baseadas em terra poderiam substituí-los com maior eficiência. Nesse contexto bastou a presença de dois submarinos diesel-elétricos da Sérvia no Mar Adriático para colocar os porta-aviões em perigo. Muitos na US Navy sugeriram transferir os grupos de ataque aéreo para as bases aéreas de Aviano, na Itália, e Creta, na Grécia. Decidiu-se por não fazer isso, apesar de ser mais econômico, por uma questão de “imagem” e “prestígio” midiático da US Navy, já que suas fraquezas seriam expostas diante da opinião pública americana. Afinal, ordenou-se o auxílio de submarinos nucleares para manter os submarinos diesel inimigos à distância.

Problemas estruturais de comando: para Macgregor, a estrutura atual do comando dos Estados Unidos é lenta e burocrática e requer mudanças, com os porta-aviões muitas vezes falhando em fornecer o suporte rápido e flexível necessário em relação às forças terrestres bem posicionadas.

Limitações na função de bombardeio: em 1999, o foco da OTAN era uma campanha aérea. Para Macgregor, os porta-aviões, apesar de funcionarem, não eram a força mais eficiente para projetar poder contínuo em comparação com bases aéreas terrestres. Ele argumenta que o dinheiro gasto em porta-aviões, como os da classe Nimitz, seria melhor investido em outras capacidades. Ele se referia ao desempenho do USS *Theodore Roosevelt* nessa campanha. O “pretexto” era reverter a “campanha sérvia” de “limpeza étnica” na província

de Kosovo e garantir o retorno seguro dos albaneses kosovares. O pretexto, como sempre, era “humanitário”, mas na verdade o verdadeiro objetivo era a desintegração política, econômica e social da ex-Iugoslávia.

O FIM DO MITO DA INVENCIBILIDADE

Precisamente no atual conflito com o Irã, a US Navy está enfrentando desafios e perigos que agravam os problemas já mencionados. Surgiram novas armas: drones de todos os tipos atacando em enxame e saturando as defesas antiaéreas. Cada míssil Patriot custa mais de US\$ 3 milhões, enquanto cada drone iraniano Shahed, segundo estimativas, custa apenas cerca de US\$ 20 mil a US\$ 50 mil. A relação custo-benefício é exorbitante e difícil de sustentar ao longo do tempo. Cada caça F-15 custa US\$ 100 milhões, enquanto a perda de um drone *kamikaze* não passa de algumas dezenas de milhares de dólares.



A relação custo-benefício é insustentável: um drone de US\$ 50 mil pode neutralizar um sistema de defesa de US\$ 3 milhões.

Outro aspecto: não se pode comparar os longos anos de formação e treinamento intensivo de um piloto de caça com o tempo (meses) necessário para treinar um operador de drones. Isso sem contar a enorme gama e quantidade de mísseis de curto, médio e longo alcance que os iranianos possuem, sua indústria militar, número de engenheiros qualificados, além da assistência logística, financeira e tecnológica da China e da Rússia, o que, em minha opinião, têm tudo para ser uma *maskirovka*⁵. Também devemos somar a isso as lanchas

⁵ Clássica estratégia russa que consiste em induzir o inimigo ao engano, fazendo-o tomar decisões erradas sem relação com a realidade do campo de batalha, como em Stalingrado, 1942. Os russos usam o tempo de forma diferente que o Ocidente.

rápidas *kamikaze*, outro tipo de drone naval, e os drones submarinos, obviamente não tripulados.

Os Estados Unidos, desde a Segunda Guerra Mundial, nunca tiveram tantas bases e instalações destruídas. Em termos materiais (bases e instalações), nem a guerra do Vietnã se compara ao dano sofrido em tão pouco tempo, apenas semanas. O plano original de *shock and awe* fracassou, e o atual conflito se transformou em uma corrida contra o tempo. E os porta-aviões estão mais vulneráveis do que jamais estiveram.

Basta lembrar que em abril de 2025, os houthis atacaram o porta-aviões americano USS *Harry Truman*, da classe Nimitz, com mísseis e drones no Mar Vermelho. As versões são contraditórias, porque os americanos negam o ataque e os houthis afirmam tê-lo atingido. Seja como for, o fato concreto é que o porta-aviões se retirou do Mar Vermelho.

Estamos em nova era, um novo século, com uma guerra tecnológica que, juntamente com a Guerra da Russo-Ucraniana, estão mudando tudo o que se conhece em termos de doutrinas, táticas e estratégias. Resta saber como a US Navy vai responder a este desafio inédito no Golfo Pérsico diante de uma civilização de mais de 3.000 anos e berço de grandes impérios: o Irã.

O tempo nos trará a resposta, e não demoraremos muito a saber.

REFERÊNCIAS

BRUNING, Kendra. *10 Sunken US Navy Aircraft Carriers (And Their Current Location)*. Slashgear, 23 de julho de 2024. <https://www.slashgear.com/1623025/us-navy-sunken-aircraft-carrier-wreck-location>.

MACGREGOR, Douglas. *Breaking the Phalanx: A New Design for Landpower in the 21st Century*. Praeger, 1997.

HASTINGS, Max; **JENKINS**, Simon. *The Battle for the Falklands*. Pan, 2012.

Doug Macgregor: Iran Plans To Destroy 55 US And Israeli Bases; Tehran Celebrates A “Momentous Day”. Hand Embroidery School (YouTube Channel), 21 de março de 2026. <https://www.youtube.com/live/oZy8nzpuaAM>.

**Daniel Narciso Beamurguia nasceu na cidade de Buenos Aires em 1965. Formou-se em Direito na Universidade de Buenos Aires em 1988 e dedicou-se ao exercício da advocacia. Desde 1995, vive em Santa Catarina, no Brasil, e exerceu várias atividades no setor de turismo e de empresas de condomínios. Atualmente é membro e colaborador da Comunidade da Escola do Canal Arte da Guerra e do Blog Velho General.*
