
A IMPORTÂNCIA DO PODER NAVAL EM TEMPO DE PAZ

A IMPORTÂNCIA DO PODER NAVAL EM TEMPO DE PAZ

«A segurança não tem bases sólidas se, entre todos os elementos que lhe são necessários, não se apoiar na vontade do povo e na prontidão das suas forças armadas.»

Contra-almirante Fernando Fonseca
Director do ISNG

Mahan sustentava que o Domínio do Mar conduz à vitória em tempo de guerra e à riqueza em tempo de paz.

Conhecida a preocupação deste famoso oficial de marinha norte-americano em extrair conclusões objectivas do estudo atento da História, parece lícito supor-se que o possam ter impressionado, sobretudo no respeitante à segunda parte da sua afirmação — a riqueza em tempo de paz — as consequências económicas do desvio do comércio do Índico para Lisboa por via marítima, e a duração da hegemonia britânica até aos seus dias, sustentada por um Poder Marítimo e por um Poder Naval sem igual. Terá sido ainda muito provavelmente a constatação destes factos que o poderá ter levado a formular a sua conhecida tese de que a supremacia das Potências Marítimas sobre as Potências Terrestres ficou a dever-se à exploração das vantagens que o transporte marítimo oferece relativamente ao terrestre.

Antes de prosseguir, parece conveniente, para proporcionar maior clareza à exposição, referir o significado que é atribuído a algumas expressões utilizadas. Assim, o Poder Naval respeita exclusivamente a meios navais, isto é, a navios, a submarinos e a meios aéreos orgânicos das Marinhas, correspondendo a sua concepção, preparação e utilização à Estratégia Naval. O Poder Marítimo engloba, para além dos citados meios navais, todos os que contribuem, permanentemente, ou apenas eventualmente, para a realização dos interesses marítimos dos países, como sejam as Guardas Costeiras, as Marinhas Mercantes, Científicas e de Pesca, e meios aéreos orgânicos

das Forças Aéreas. A Estratégia Marítima diz respeito à concepção, preparação e utilização do Poder Marítimo.

As comunicações marítimas entre Portugal e o Índico não se processaram sem oposição, a qual assumiu muitas vezes formas insidiosas. O caso é que os nossos antepassados, que se viram obrigados a procurar melhorar as condições económicas do País e a consolidar a sua própria independência rumando ao mar, tiveram logo de verificar a utilidade dos meios navais em tempo de paz para defender os seus interesses. O fenómeno aparece bem ilustrado na conhecida obra de Stephan Zweig «Fernão de Magalhães», onde, referindo-se aos portugueses, aquele autor afirma: «os primeiros navios serviram para as descobertas..., os segundos não procuraram senão comerciar com os novos países, e a terceira frota, ao contrário, estava já equipada militarmente». E, em pleno século XVIII, para protecção da sua navegação comercial em tempo de paz, Portugal mantinha no mar, entre outras:

- a Esquadra do Estreito, destinada principalmente a impedir a travessia do estreito de Gibraltar em direcção ao Atlântico por piratas argelinos;
- a Esquadra dos Açores, para aguardar e escoltar até à costa do Continente os combóios de navios oriundos da Índia e do Brasil;
- a Esquadra Guarda-Costas, uma força naval de cruzeiro destinada a combater piratas e corsários ao longo da costa do Continente;
- a Esquadra de Combóio, para a escolta dos navios que estabeleciam as ligações com o Brasil.

E não apenas os estratagemas lusitanos, mas também os que os seguiram na Espanha, na Holanda, na França e, principalmente na Inglaterra, verificaram ainda a necessidade de manter influência e contróle nas regiões onde se situavam as fontes dos recursos económicos, nos pontos chave das comunicações marítimas, e no mar alto. Isto é, concluíram pela indispensabilidade de Poder Naval para o exercício de Presença Militar e de Contróle do Mar em tempo de paz.

Assim, para além dos tradicionais Objectivos de tempo de guerra da Estratégia Naval, como sejam o «Domínio do Mar», «Atacar a Terra a Partir do Mar», «Transportar e Abastecer Forças Militares pelo Mar» e «Assegurar o Exercício da Exploração Económica do Mar», têm sido desde há muito comumente consideradas como funções atribuíveis a Marinhas

de Guerra, entre outras porventura menos importantes, as seguintes de tempo de paz:

- *Funções de Carácter Diplomático*, com objectivos como: melhorar a capacidade negociadora dos países; apoiar aliados e outros países que se encontrem sob ameaça externa; disputar influências nas alianças; prestar assistência naval a países amigos; projectar imagem favorável no exterior; mostrar interesse e obrigar a ser ouvido nos assuntos de certas regiões, etc.
- *Funções de Carácter Não Bélico*, visando preservar a soberania nacional em águas jurisdicionais próprias; velar pelo cumprimento da lei e dos acordos internacionais; reprimir o contrabando; controlar a navegação; prestar assistência técnica e humanitária a actividades económicas no mar; prestar auxílio a populações em casos de calamidades; etc.

Estaremos no dealbar de uma civilização predominantemente marítima? A interrogação parece arrojada, mas tem vindo realmente a ser feita, e o que já se conhece da escassez de recursos económicos em terra em face da explosão demográfica, o que se vai sabendo das potencialidades do mar como fonte alternativa daqueles recursos, e o interesse manifestado pelos próprios países interiores no acesso a eles, são realidades muito significativas. O que é certo, é que a maratona em curso no âmbito da ONU para se chegar a consenso universal quanto à Lei do Mar, e o crescente número de países que têm vindo a declarar unilateralmente largas zonas de jurisdição exclusiva, dão-nos conta de que a corrida à «colonização» do mar já começou.

Entretanto, prevê-se que o concurso do mar (é preciso não esquecer que ele ocupa cerca de 71% da superfície terrestre), para o suprimento das carências da humanidade, possa residir:

- na própria água, a dessalinizar, porque a escassez de água doce começa a ser também um problema preocupante;
- nos produtos energéticos (petróleo, gás natural, urânio);
- no aproveitamento da energia das ondas, das marés e das correntes;
- nos recursos biológicos (pesca, caça, maricultura);

— nos minérios (ouro, estanho, diamantes, nódulos metálicos de níquel, manganés, cobalto, cobre, alumínio, ferro);

o que parece augurar boas perspectivas para os países ribeirinhos.

Mas o mar tem sido utilizado como vazadouro, do que decorre poluição que destrói preciosos recursos económicos. E, além da poluição voluntária, há, ainda a acidental, tornando-se necessário tomar providências contra ambas.

Parece, assim, indispensável proceder-se à elaboração de um atlas de oceanografia económica que elucide sobre os recursos económicos do mar, o qual precisa de ser completado com a referenciação das fontes de poluição natural e das correntes marítimas. Tornam-se ainda convenientes sistemas de administração racional da prospecção e da exploração daqueles recursos, de âmbito nacional e porventura até internacional, e proceder à regulamentação da navegação e à sua fiscalização.

A Revolução Industrial e a dependência do transporte marítimo que dela decorreu para a importação de matérias-primas e de hidrocarbonetos, e para a efectivação de trocas comerciais, teve como consequência a atracção dos centros vitais dos países industrializados do Ocidente para o litoral, o que levou a que cerca de 70% da sua população viva hoje a menos de 50 Km do mar. A nova corrida ao mar, agora iniciada, vai certamente acentuar esta situação, a ajuizar pelo que se está passando, por exemplo no Mar do Norte, onde começaram a surgir complexos habitacionais sobre estacas, a consideráveis distâncias da costa, para proporcionar maior assiduidade às 1200 pessoas que já trabalham no alto mar. Esta tendência vai por outro lado tornando cada vez mais sensíveis as fronteiras marítimas nos domínios da segurança e da defesa militar, bastando, para tal se entender, referir apenas que, das instalações petrolíferas marítimas, que são extremamente vulneráveis a ameaças e a acções de destruição mesmo em tempo de paz, possa vir a extrair-se, já em 1980, cerca de 30% da produção mundial e, no final do século, cerca de 50%.

De tudo isto pode inferir-se que, da Civilização Marítima em perspectiva, decorrerão novas tarefas atribuíveis a meios navais em tempo de paz, dado

que a eles sobra capacidade para, além das suas tarefas clássicas, poderem ainda prestar assistência nos domínios da oceanografia, da meteorologia, da hidrografia, das ajudas à navegação, da fiscalização da Lei do Mar, e da assistência humanitária. Efectivamente, os próprios estado-maiores navais de alguns países estão-se já dando conta de que está a aumentar a percentagem do tempo de empenhamento dos seus meios aeronavais na execução de tarefas de natureza cívica e de apoio às actividades económicas no mar. Alguns, inclusivamente, começaram a dar publicidade às receitas que, da fiscalização das actividades económicas do mar, estão conseguindo para os cofres dos seus países. Assim, não surpreende, por exemplo, que no Parlamento europeu tenha já sido proposta a criação de um Serviço de Guarda Costeira da Comunidade Europeia para a execução de tarefas de carácter cívico no Mar Económico Comum, a equipar com um mesmo tipo de navio, de helicóptero embarcado, e de avião de patrulha marítima.

Parece assim justificar-se que os estrategas navais dos nossos dias venham incluindo no rol das missões das Marinhas de Guerra um crescente número de missões de tempo de paz, entre elas:

- Fiscalizar e proteger as pescas;
- Supervisar a prospecção e a exploração dos recursos económicos do mar;
- Velar pelo cumprimento das leis antipoluição;
- Fazer cumprir os acordos e a Lei do Mar;
- Vigiar a circulação marítima;
- Prestar assistência técnica às actividades económicas, metereológicas hidrográficas e oceanográficas;
- Prestar assistência humanitária no mar;
- Garantir a segurança das instalações económicas do mar.

Modernamente, o aparecimento da arma nuclear, capaz só por si de conseguir a decisão de conflitos, aumentou dramaticamente a importância da missão de «Projecção de Força Contra Terra» e, concomitantemente, o valor do mar como área de manobra. Por isso, os oceanos passaram a ser usados em tempo de paz como se fossem vastos tabuleiros de xadrês, onde as potências nucleares dispõem as suas pedras e vigiam as dos adversários, não apenas para garantir a dissuasão pelo receio de destruição mútua, como,

principalmente, para evitar um xeque-mate. Isto conferiu à missão de Vigilância Marítima, em tempo de paz, e aos meios para o seu exercício, uma altíssima prioridade.

Mas também o espectacular desenvolvimento da precisão e do poder destruidor das armas navais convencionais, e a possibilidade de poder vir a estender-se a minagem a águas oceânicas, vieram conferir à vigilância dos mares em tempo de paz uma nova importância, visto que as minas e as armas guiadas de precisão parecem susceptíveis de arrastar consigo a possibilidade de, com um dispositivo adequado previamente preparado, se executar de surpresa um golpe espectacular, de que dificilmente seria possível recuperar.

A histórica competição pelo acesso às distantes fontes de recursos económicos tem vindo a intensificar-se, o que se deve, conforme já se referiu, à crescente escassez daqueles e ao preocupante aumento da população mundial, e também do seu apetite. E, porque o recurso à guerra directa entre potências mais apetrechadas para disputar o contróle daquelas fontes depara não apenas com a probabilidade de consequências catastróficas que poderiam não deixar vencidos nem vencedores, mas também com o crescente repúdio da humanidade por formas de luta violenta que não têm afinal conduzido a muito, o cenário mundial tem vindo a caracterizar-se por disputa indirecta num clima de conflito de baixa intensidade e de agitação permanente. Esta luta de influências e de interesses desenvolve-se principalmente, como o previram os geostrategas mais famosos, em regiões periféricas onde historicamente se têm digladiado as clássicas Potência Marítima e Potência Continental, a cuja faixa envolvente Spykman chamou de «Rimland». Nesta área, a Potência Marítima tem procurado conter a força centrífuga dos países que têm assumido o papel da Potência Continental, e esta tem tentado romper a contenção periférica que lhe tem sido movida por aquela. Assim, acontece que a situação de não guerra aberta entre potências mais apetrechadas não corresponde necessariamente a situação de paz nos países do «Rimland», bem como doutras regiões, verificando-se nelas permanente disputa de influência económica, psicológica, ideológica, religiosa e diplomática, que tem por vezes assumido a forma de conflito local violento limitado, mais ou menos «acarinhado» do exterior para resolver contenciosos e alcançar vantagens «a quente». Neste tipo de conflito permanente, o Poder Naval — que, como sustenta o almirante Zumwalt, par-

ticipa em todas as componentes da Força Total de um país — aparece sempre envolvido. Isto decorre da exploração dos atributos de mobilidade, concentração, economia e visibilidade que caracterizam os meios navais e, também, da liberdade de manobra que lhes advém da relativa isenção de complicações de ordem diplomática inerente à permissividade do estatuto do mar, e de uma aceitação que a opinião pública mundial não costuma conceder à acção de Presença doutras formas do Poder Militar. Mas a acção de Presença do Poder Naval, que visa o chamado «Show the Flag», o apoio visível a simpatizantes e a dissuasão de antagonistas, não é a única forma de disputar influências que se encontra à disposição das potências marítimas mais apetrechadas. Assim acontece que estas, na ânsia de não se verem ultrapassadas, vão competindo no domínio do fornecimento de meios de acção naval aos países onde pretendem exercer influência. Estes, dando mostras de terem começado a entender a natureza do Poder Naval, vão deste modo adquirindo capacidade que lhes pode proporcionar, entre outras coisas, dificultar a prática da «política de canhoneira», tentar impor condicionamentos à circulação em zonas vitais do transporte marítimo comercial e de forças navais — a pretextos diversos — e até desencadear, eventualmente, acções violentas clandestinas, tudo isto conferindo crescente importância ao exercício do Contrôle do Mar, o qual constitui assim outra missão inevitável do Poder Naval em tempo de paz.

A exploração dos recursos económicos do mar parece de facto ser de molde a aumentar significativamente a importância económico-estratégica dos países ribeirinhos e, como previu o futurólogo Kahn, também a aumentar, consequentemente, a probabilidade de ocorrência de conflitos de interesses no mar entre vizinhos. Assim, fora do cenário da competição indirecta entre as potências mais apetrechadas, torna-se possível que países ribeirinhos possam sentir a tentação de fazer prevalecer sobre outros o que julgam ser os seus direitos, explorando pela surpresa e pela rapidez de acção a inércia do terror atómico, e a lentidão dos mecanismos das alianças, das instituições internacionais e da opinião pública mundial. Isto pode ser tentado através da prática da estratégia do facto consumado, judiciosamente executada por forma a levar a ceder, pela surpresa e pela determinação, um antagonista menos prevenido e decidido, se for habilmente colocado ante uma perspectiva de mal maior. Pode também ser ensaiado pelo fomento de crises controladas, ameaçando por exemplo com um dispositivo naval susceptível

de conseguir um eficiente bloqueio. Ambas as modalidades de acção terão tendência a lançar mão do Poder Naval, de forma judiciosa, coordenadamente com a rigorosa observância de objectivos limitados que evitem molestar fisicamente as populações e lhes deixem a porta aberta para uma saída mais ou menos airosa, e que respeitem cuidadosamente o natural anseio das grandes potências de não serem arrastadas para disputas violentas directas entre si.

Parece deste modo que, nos planos dos estrategas das potências marítimas menores, não deverá faltar a consideração de um Poder Naval que proporcione capacidade autónoma de dissuasão e de intervenção, pelo menos a suficiente para, pela possibilidade de contrapor inconvenientes riscos militares, políticos, psicológicos e económicos a eventuais oportunistas, permitir a necessária liberdade de manobra política aos governantes. Na realidade, tendo em consideração:

- os perigos existentes, entre os quais se salientam: a proliferação de armas sofisticadas; a dureza da competição económica; a degradação dos mecanismos diplomáticos;
- a possível exploração de vulnerabilidades existentes, como sejam a dependência do exterior em aprovisionamentos de índole vital; a sensibilidade da posição geoestratégica, etc.;
- a ameaça de subalternização política por via de coacção militar.

torna-se muito conveniente dispor de mecanismos autónomos de prevenção e de gestão de crises nas quais, em complemento de imprescindíveis e eficazes estruturas a nível político-estratégico, o Poder Naval assume papel insubstituível, através de forças adequadamente apetrechadas no concernente a meios, a preparação táctica e política, que garantam actuação correcta em crises, e que disponham, conseqüentemente, de credibilidade técnica e psicológica, a qual não se pode improvisar de um momento para o outro.

É claro que a capacidade autónoma de dissuasão e de intervenção das potências menores, cuja existência se torna conveniente para acudir a crises locais que de antemão se sabe não poderem ser cobertas pelas alianças, deverá naturalmente prever a sua fácil integração na Estratégia Naval dessas alianças, uma vez que a estas se recorre, em princípio, para procurar a protecção de interesses ameaçados pelos conflitos entre os grandes, cuja dimensão transcenda naturalmente a capacidade de defesa própria.

Poderemos estar de facto no dealbar de uma civilização predominantemente marítima, uma vez que a humanidade parece agora obrigada a enve-

redar por uma dependência do mar nunca antes vista. Inclusivamente, no âmbito da poupança de energia, pensa-se já em substituir o que for possível dos transportes terrestres por navegação de cabotagem, por esta ser mais económica.

Assim, certamente que os países mais avisados não deixarão de se preocupar seriamente em adoptar estratégias marítimas adequadas. Não surpreenderá, por conseguinte, que comecem por procurar cuidar dos factores clássicos do Poder Marítimo, de que são considerados como básicos, por Mahan, o «Carácter do Povo» e o «Carácter do Governo». É que, sem sensibilidade marítima, e sem predisposição para desenvolver, não existem condições para se entender e se tirar partido do mar. Por outro lado, aqueles países não ignorarão ainda que o Poder Marítimo e, em particular, o Poder Naval, não se improvisam, que a dissuasão não se simula, e que a exploração dos recursos económicos do mar pode constituir importante contributo para a sua economia, a qual constitui um alicerce da própria independência política.

Abordada, assim, em termos gerais, a importância do Poder Naval em tempo de paz, interessa agora salientar alguns aspectos do caso específico português.

Começaria por lembrar que a História é testemunho de que a prosperidade económica e a independência de Portugal têm estado bastante ligadas à sua localização periférica, que lhe permitiu a utilização do mar, em coordenação com uma Estratégia Diplomática que, pelas alianças praticadas, tornou o território Continental numa espécie de ilha artificial. Dan Stanilawsky dá-se conta desse fenómeno, no seu livro «The Individuality of Portugal», ao apontar como um dos factores que contribuíram para a manutenção da independência do nosso país a circunstância de ter sempre existido ao longo da fronteira terrestre uma zona de desinteresse, ou de rarefacção de populações e de actividades.

Lembraria também que a herança recebida da visão estratégica dos nossos maiores nos proporcionou a feliz circunstância de nos encontrarmos hoje repartidos por parcelas de um território quase-arquipélago, o qual, para além de nos oferecer boas possibilidades de architectar um conceito de defesa escalonada por Regiões que permita maior elasticidade de sobrevivência, proporciona-nos a posse de uma Zona Económica Exclusiva de consideráveis dimensões. Mas, da descontinuidade territorial, também decorrem vulnerabilidades de ordem moral e material que importa não esquecer.

Se é verdade incontestada que qualquer país precisa de cuidar das suas resistências morais e materiais para conseguir realizar os seus objectivos num Cenário Mundial tão carregado de antagonismos como é o presente, o problema põe-se certamente com maior acuidade a um país ribeirinho, como Portugal, que se localiza na faixa de concentração da histórica competição entre a Potência Marítima e a Potência Continental.

Ora, cuidar das resistências morais e materiais de um país, pressupõe desenvolver o seu Poder Nacional, por forma a aumentar a sua independência e a sua capacidade de expressão e de influência. Implica, por conseguinte, tirar-se partido de potencialidades e minimizarem-se vulnerabilidades que sejam susceptíveis de poderem vir a ser exploradas por antagonistas.

Nesta ordem de ideias, há que, em primeiro lugar, atender a que a Geografia de um país tem de constituir a ossatura e a base de sustentação da sua Estratégia Global. Isto porque a maioria dos outros factores do seu Poder Nacional estão relacionados, de um modo, ou de outro, com a localização, com a forma e as dimensões do seu Território, o qual, por assim dizer, impõe sempre a sua servidão. A propósito, parece ainda indispensável recordar que devem ser os Objectivos da Estratégia que determinam os meios a empregar, e não os que eventualmente já existam que determinam aquela. Destas verdades deve, pois, concluir-se que a Estratégia Global de um país para a realização dos seus Objectivos não pode ignorar as servidões da Geografia.

No concernente ao factor geográfico do noso país, o simples reconhecimento internacional de que o que aqui se passa pode perturbar o equilíbrio ibérico, europeu, e até mundial, sugere também que o potencial estratégico do território português é considerável. Por conseguinte, ele será susceptível de, só por si, conferir ao País grande capacidade de expressão, de influência e de manobra, se for correctamente interpretado.

Ora, para que os Portugueses possam tirar partido das potencialidades geoestratégicas e económicas do seu território, forçoso se torna que se consciencializem da necessidade de fazerem das suas parcelas terrestres e do mar que as serve e as liga um todo harmonioso, pois só deste modo poderão apresentar uma frente resistente aos que pretendem coagi-los politicamente através da exploração das vulnerabilidades inerentes à descontinuidade territorial. Isto implica principalmente uma actuação adequada nos factores morais ou anímicos do Poder Nacional, o que pressupõe um projecto

visando o reforço da identidade nacional, o qual só poderá ser verdadeiramente mobilizador se apresentar autêntica expressão arquipelágica.

Tal decorre do facto de Portugal poder ser realmente considerado como um quase-arquipélago. E não apenas porque na composição do seu território entram os Açores e Madeira, mas também porque, conforme se referiu, o País tem vindo a ser obrigado a fazer do Continente, por razões de sobrevivência, e por outras, uma espécie de ilha artificial. Na verdade, ainda hoje, cerca de 95% das importações e cerca de 84% das exportações portuguesas evitam o transporte terrestre — preferindo-lhe o marítimo por ser mais barato e por estar menos sujeito a condicionalismos políticos externos — e os centros vitais do Continente se encontram localizados na orla marítima.

Assim, um projecto com interesse real e com provável aceitação popular para desenvolver a «capacidade de expressão» do País, ou a sua «força de manobra» (que compreende os elementos económico, tecnológico, cultural, político-ideológico, diplomático, anímico e militar), ou seja, para tirar efectivo partido das potencialidades geoestratégicas e económicas referidas, e para minimizar vulnerabilidades existentes, poderia ser realmente o de assumir integralmente a sua condição arquipelágica. Tal projecto obrigaria a dar maior ênfase à Política Marítima, dado que implicaria, entre outras coisas, a consideração do seguinte:

- o combate à descontinuidade territorial e à própria insularidade dos arquipélagos, através de conveniente apetrechamento em meios de transporte marítimo e em meios aeronavais, ambos autónomos, devendo estes últimos dispor de capacidade e de facilidades logísticas adequadamente situadas para poderem exercer presença efectiva, controle e vigilância na vasta área oceânica doméstica;
- a prospecção dos recursos da Zona Económica Exclusiva;
- a exploração daqueles recursos, e a sua protecção de cobiças alheias, de pilhagem, de depreciação e de poluição;
- a garantia do fluxo normal das comunicações marítimas domésticas, incluindo as inter-ilhas, e das que asseguram exportações e importações, mormente as respeitantes a produtos essenciais, em tempo de paz e de guerra.

Vê-se por esta simples, mas mesmo assim significativa relação de objectivos, que Portugal tem interesses deveras importantes, senão mesmo vitais, cuja realização implica a utilização do mar.

Mas, para além do projecto de expressão arquipelágica, será ainda de referir a possibilidade de se explorar a especial situação geográfica do nosso país, e não apenas para se incrementar a navegação de cabotagem como medida de poupança de combustível, mas ainda para o desenvolvimento da competitividade internacional das indústrias de reparação e construção naval e dos próprios transportes marítimos oceânicos. No campo da construção naval, poder-se-ia ainda procurar obter contrapartida para o contributo da nossa enorme ZEE para o Mar Económico Europeu.

De todos estes factos resulta a necessidade de se dispor também de adequado Poder Naval, vocacionado não apenas para a defesa dos nossos interesses marítimos em tempo de paz e de guerra, mas também para prestar cooperação a importantes actividades económicas, através de assistência técnica e humanitária. De acordo com os clássicos, o Poder Naval de que um país necessita decorre do seu grau de dependência do mar, e das suas vulnerabilidades de que possam resultar ameaças cuja neutralização implique uso do mar.

E, uma vez que a corrida ao mar já começou, há ainda que contar com a certeza de o nosso país vir a deparar com crescentes responsabilidades e antagonismos, proporcionais às grandes dimensões da nossa Zona Económica Exclusiva. Será caso, porventura, para não se poder esquecer o velho ditado «grande nau, grande tormenta», se não quisermos ver «colonizada» por outros a parte que nos coube na repartição económica do Atlântico Norte.

Em conclusão, parece ser de prosseguir na tarefa urgente de avaliação dos interesses marítimos nacionais e dos antagonismos que tenderão a contrariar a sua realização no cenário previsível, para então se repensar o Poder Marítimo e o Poder Naval de que carecemos. Quanto ao Poder Naval, procurou-se transmitir a noção de que as tarefas de tempo de paz — nas quais se incluem a gestão de crises de carácter regional motivadas por colisões de interesses marítimos — estão assumindo crescente importância num cenário que parece tender a ser de luta indirecta, se o perigo da escalada nuclear continuar a constituir um poderoso dissuasor da própria guerra convencional generalizada. Esta probabilidade, pensa-se, deverá pesar nas

opções a que a escassez de recursos obriga, sem que daí se deva inferir, contudo, que possam ser esquecidas as obrigações assumidas no interesse nacional e no interesse mútuo relativamente à Aliança Atlântica, de cuja credibilidade dissuasora depende em muito, afinal, a própria paz.

E, para finalmente terminar, salienta-se uma vez mais que o Poder Naval não se improvisa, conforme o sugere o Padre Fernando de Oliveira — precursor mundial dos Princípios da Guerra, nascido em 1504 — na sua obra «A Arte da Guerra no Mar»: «a Armada precisa de estar sempre pronta para combater, sem necessidade de mobilizar, como o Exército, pois que por terra não podem vir inimigos de improviso... o ofício dos marinheiros é de mais arte e requer muito uso, (pelo que) se for possível, (devem) ser criados de meninos entre as cordas e aparelhos».

Virgílio de Carvalho

Capitão-de-mar-e-guerra