

***INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES***

**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR**

**2009/2010**



**TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL  
BREVE ESTUDO**

**O PAPEL DA ESTRATÉGIA NAVAL DECORRENTE DAS NOVAS  
AMEAÇAS E CENÁRIOS DE CRISES ACTUAIS E EMERGENTES.**

**DOCUMENTO DE TRABALHO**

O TEXTO CORRESPONDE A UM TRABALHO ELABORADO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA/DO EXÉRCITO PORTUGUÊS/DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA/DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.

Artur José Lucas da Silva  
Capitão-tenente grad.



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**O PAPEL DA ESTRATÉGIA NAVAL DECORRENTE DAS  
NOVAS AMEAÇAS E CENÁRIOS DE CRISES ACTUAIS E  
EMERGENTES**

Artur José Lucas da Silva  
Capitão-tenente grad.

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2009/2010

Breve estudo / Área de Ensino Específico da Marinha

Lisboa, 2010



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**O PAPEL DA ESTRATÉGIA NAVAL DECORRENTE DAS  
NOVAS AMEAÇAS E CENÁRIOS DE CRISES ACTUAIS E  
EMERGENTES**

Artur José Lucas da Silva  
Capitão-tenente grad.

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2009/2010

Breve estudo / Área de Ensino Específico da Marinha

Orientador: Capitão-tenente José João Rodrigues Pedra

Lisboa, 2010

## **Agradecimentos**

Um trabalho de investigação constitui na maior parte das vezes, e na maior parte do tempo, uma tarefa solitária, embora entrecortada com contributos de terceiros, os quais se revelam imprescindíveis, do ponto de vista da ajuda, do apoio, do animo e da confiança.

Assim, em primeiro lugar gostaria de agradecer particularmente ao meu orientador, o Capitão-tenente Rodrigues Pedra, pelo seu apoio na orientação, e ainda pela paciência e dedicação que teve para comigo ao longo deste processo.

À minha mulher Cláudia, pelos últimos sete meses, com a sua paciência para a minha indisponibilidade em alguns fins-de-semana e feriados perdidos.

À minha filha Rita à qual não me dediquei aquilo que devia, e que mesmo assim me apoiou nos momentos piores, onde imperava o desanimo e o cansaço.

Ao Comandante Jorge Novo Palma que com a sua amizade e disponibilidade, reviu e comentou este trabalho.

Aos camaradas Paulo Teixeira Roda e Paulo Siborro Alves, da Força Aérea Portuguesa e do Exército Português respectivamente, também pela amizade, paciência e disponibilidade na revisão e leitura do trabalho.

Ao Comandante Medeiros Filho da Marinha do Brasil que me facilitou o processo de recolha de dados sobre a sua Marinha.

## **Índice**

Agradecimentos .....	i
Índice .....	ii
Resumo.....	iii
Abstract .....	iv
Lista de palavras chave .....	v
Lista de Siglas e abreviaturas .....	vi
Introdução.....	1
1. O ambiente estratégico .....	3
a. O Contexto estratégico e o Mar .....	3
b. A evolução do conceito de segurança .....	5
c. A caracterização da nova conflitualidade e das “novas ameaças” .....	7
d. A dimensão militar .....	10
2. O papel das Marinhas no século XXI.....	12
a. Tornar uma Marinha moderna.....	13
b. Implicações no desenvolvimento de novas capacidades .....	15
c. Projecção de Poder .....	17
d. O desafio para o re-equipamento.....	18
3. Uma visão para o futuro .....	20
a. Marinha de um pequeno Estado .....	20
b. Uma Marinha em desenvolvimento.....	24
Conclusões .....	27
Bibliografia.....	31
Apêndice A – Corpo de Conceitos.....	A-1
1. Clarificação da terminologia.....	A-1
2. Evolução do Poder Naval .....	A-1
3. A Estratégia Naval .....	A-4
Apêndice B – O Contexto Marítimo .....	B-1
1. Os espaços marítimos e o desenvolvimento de uma Estratégia .....	B-1
a. Impacto Social.....	B-3
b. Impacto Económico .....	B-3
c. Impacto Ecológico .....	B-4
d. Complexidade legal e jurídica .....	B-4
2. Os desafios nos espaços marítimos .....	B-5
a. A competição no Oceano .....	B-5
b. A complexidade e os riscos no litoral .....	B-6

## **Resumo**

As actuais ameaças caracterizam-se pela sua natureza difusa e complexa e por conseguinte com implicações na segurança dos Estados, dos seus cidadãos e na ordem internacional.

Face a estas novas fontes de instabilidade para a segurança e paz mundial, tem-se vindo a desenvolver um conceito alargado de segurança como via indispensável para enfrentar os desafios da conjuntura actual. Este conceito deixou de se centrar em objectivos exclusivamente associados com a defesa do território e com a soberania dos Estados, os quais, todavia, ainda persistem, mostrando-se agora mais exigente em termos de uma filosofia preventiva e de uma visão global da evolução dos focos de insegurança internacional e das crises que daí advêm, procurando preveni-las ou obstar ao seu agravamento através da coordenação dos instrumentos de poder.

No contexto das ameaças, é reconhecido pela Comunidade Internacional (CI), que a via marítima tem sido preferencialmente utilizada para o desenvolvimento de actividades criminosas e ilícitas, tais como a movimentação e tráfico de armas, tecnologia, pessoas e outros produtos. De forma a minimizar o risco que representam o vasto e incontrolável espectro de ameaças transnacionais, e que surgem a partir do mar, os Estados têm vindo a adoptar novas estratégias, desenvolvido novos meios e adaptando as suas Marinhas.

Esta nova ordem obriga a que de forma preemptiva e combinada as Marinhas consigam garantir a segurança e defesa dos interesses da comunidade internacional muito para além do tradicional conceito de segurança das fronteiras centrado no Estado. Exemplo destas preocupações e formas de intervenção é a actual situação emergente de pirataria no Golfo de Aden, a influência do Poder Naval nos dois conflitos do Iraque, no Afeganistão, no conflito Israelo-Palestiniano, e uma vasta tipologia de operações, das quais surgem permanentemente novos conceitos, novos desafios, novas necessidades, que *per se* constituem um desafio à manutenção do rumo das políticas em vigor e consequentemente da estratégia naval adoptada.

## **Abstract**

The current threats are characterized by their nature complex and diffuse and therefore have implications on security of states, their citizens and the international order.

Given these new sources of instability for world peace and security, has been developing a broad concept of security as a vital means to meet the challenges of current. This concept is no longer exclusively focus on targets associated with the defense of the territory and the sovereignty of states, which, however, still persist, and they are now more demanding in terms of a preemptive philosophy and an overview of developments in outbreaks of international insecurity and crisis resulting therefore, trying to prevent them or prevent their deterioration by coordinating the instruments of power.

In the context of threats, is recognized by the International Community (IC) that the sea has been preferentially used for the development of criminal and illegal activities such as handling and trafficking of weapons, technology, people and other products. In order to minimize the risk they represent the broad spectrum of uncontrollable and transnational threats, which emerge from the sea, states have been adopting new strategies, developed new ways and adapting their navies.

This new order requires that in preemptive and combined navies able to ensure the safety and interests of the international community far beyond the traditional concept of border security-centered state. Example of these concerns and ways of intervention is the current emerging situation of piracy in the Gulf of Aden, the influence of Naval Power in the two conflicts in Iraq, Afghanistan, Israeli-Palestinian conflict, and a wide typology of operations, which continually arise new concepts, new challenges, new needs, which in itself constitutes a challenge to maintain the direction of the policies in force and consequently of naval strategy adopted.

## **Lista de palavras chave**

Ameaças

Conflitos

Controlo do Mar

Crises

Estratégia Naval

Forças Armadas

Marinhas

Poder Naval

Riscos

## **Lista de Siglas e abreviaturas**

<b>ADM</b>	Armas de destruição em massa
<b>AIS</b>	<i>Automatic Identification System</i>
<b>CNUDM</b>	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
<b>CI</b>	Comunidade Internacional
<b>EUA</b>	Estados Unidos da América
<b>FFAA</b>	Forças Armadas
<b>HIP</b>	Hipóteses
<b>IC</b>	<i>International Community</i>
<b>ISPS Code</b>	<i>International Ship and Port Facilities Security Code</i>
<b>MB</b>	Marinha do Brasil
<b>MC</b>	Marinha do Chile
<b>MOOTW</b>	<i>Military Operations Other Than War</i>
<b>MSSIS</b>	<i>Maritime Safety &amp; Security Information System</i>
<b>NATO</b>	Organização do Tratado do Atlântico Norte
<b>OI</b>	Organizações Internacionais
<b>QC</b>	Questão central
<b>QD</b>	Questão derivada
<b>RN</b>	<i>Royal Navy</i>
<b>SLOC</b>	<i>Sea Line of Communication</i>
<b>SPI</b>	Sistema político internacional
<b>UE</b>	União Europeia
<b>ZEE</b>	Zona Económica Exclusiva

## **Introdução**

Com o encerrar do capítulo da Guerra Fria e com o fim do “terror nuclear”, iniciou-se um período de transição e de mudança profunda na política internacional. A permanente alteração do equilíbrio geo-estratégico tem conduzido à emergência de crises que se traduzem na rotura, por vezes imprevisível, da estabilidade internacional e que levam à intervenção das Forças Armadas (FFAA), no sentido de proteger os interesses nacionais.

Com efeito, as várias contradições ainda não resolvidas de um sistema que procura um novo equilíbrio, motivaram uma crise de transição, revelada na força crescente das tensões entre as dinâmicas de globalização e as de fragmentação, geradora de turbulência e de um clima de imprevisibilidade associado a riscos e ameaças de natureza múltipla. Por um lado, surgirem nesta dinâmica de adaptação novas oportunidades para o desenvolvimento da cooperação e diálogo entre os Estados e as instituições internacionais, abrindo renovadas esperanças para a estabilidade entre os vários actores do sistema político internacional (SPI).

Com toda a alteração do ambiente internacional, as Marinhas têm vindo a sofrer algumas alterações, acima de tudo na definição de novos conceitos, novos meios e novas missões, adequadas ao combate das “novas ameaças”.

O tema do presente trabalho conduz à abordagem da actual estratégia naval e ao papel das Marinhas no combate às “novas ameaças”, num ambiente de evolução e constante mutação de crises e conflitos. Trata-se de um tema que se reveste de particular interesse, por um lado, pela complexidade do ambiente estratégico, e por outro lado pela necessidade de se compreender o papel da estratégia naval, procurando-se deduzir desta relação um nexo de causalidade entre os dois conceitos.

Tendo presente o propósito enunciado para a investigação, constituem-se os seguintes objectivos:

- Caracterizar de forma genérica as novas ameaças, as crises actuais e os conflitos emergentes;
- Caracterizar o papel a estratégia naval, para fazer frente às novas ameaças e à nova ordem global.

Neste seguimento é lícito deduzir-se que o tema é, em si mesmo, a própria questão central (QC) - Qual o papel da estratégia naval no contexto das novas ameaças e cenários de crises actuais?

Da questão central deduziram-se as seguintes questões derivadas (QD), que caracterizam a problemática:

- QD1 – Como se caracteriza o actual conceito de segurança?
- QD2 – Como tem evoluído a estratégia naval?
- QD3 – Quais os desafios que se colocam às estratégias navais dos pequenos Estados?

Tendo em conta a formulação duma resposta à questão central, enunciaram-se as seguintes hipóteses (HIP) que a investigação procurará validar:

- HIP1 – A nova ordem mundial trouxe novas ameaças que obrigaram os Estados a alterar os seus paradigmas de defesa centrados no Estado para um conceito de segurança abrangente e desterritorializado;
- HIP2 – A emergência de operações expedicionárias tem imposto uma mudança do paradigma, nomeadamente com o aumento das operações levadas a cabo em ambiente de águas litorais: Estas operações, pela envolvente e objectivos, são conduzidas não apenas por um ramo ou por um Estado, mas com forças conjuntas e combinadas;
- HIP3 – A nova ordem internacional impõe um esforço no cumprimento das tarefas dos pequenos Estados nas suas funções internas e externas, adoptando para tal conceitos como o duplo uso.

No intuito de articular todas as vertentes do estudo, foi efectuada uma divisão em três partes distintas, mas complementares.

No seguimento da presente introdução, no primeiro capítulo faz-se um enquadramento do actual contexto estratégico, abordando estudos prospectivos relativos ao reformular do novo conceito de segurança, a nova conflitualidade e às novas ameaças com que os actores se deparam na actualidade.

O segundo capítulo permitirá compreender o papel das Marinhas na actualidade, e caracterizar o desenvolvimento uma Estratégia Naval, e os e os desafios e oportunidades para a sua edificação considerando as necessidades no actual contexto da segurança face às ameaças e cenários de crise e conflito.

No terceiro e último capítulo, procuraremos concretizar os elementos estudados nos capítulos anterior por forma a perceber as implicações no desenvolvimento de novas capacidades e a sua aplicabilidade em dois estudos de caso como a Marinha do Chile (MC) e a Marinha do Brasil (MB).

## **1. O ambiente estratégico**

*“Por mares nunca dantes navegados andámos no passado, naturalmente em navios; mas, agora que esses mares são navegados por toda a gente, seria inadmissível que, por falta de navios, deles desaparecêssemos quando, mais do que nunca, o nosso futuro, a nossa prosperidade e a nossa riqueza estão precisamente no mar”*

(Leotte do Rego, 1923)<sup>1</sup>

### **a. O Contexto estratégico e o Mar**

A globalização tem contribuído acentuadamente para o crescimento do fluxo do comércio mundial através dos mares. Com este crescimento aumenta a necessidade de garantir a segurança nestas linhas de comunicação as quais se tornaram fundamentais para a economia mundial.

Os actuais dados mostram que cerca de 90% do comércio mundial circula pelo mar (Till, 2008; 13), utilizando cerca de 46000 navios que servem aproximadamente 4000 portos distribuídos por todas as regiões do globo. Podemos constatar que actualmente a globalização e o aumento da população mundial, gera de forma contínua, um aumento do comércio por via marítima, e consequentemente contribui para o crescimento do tráfego marítimo.

Ao mesmo tempo que cresce a dependência do comércio marítimo, cresce também a necessidade de proteger essas linhas de comunicação (*Sea Line of Communication* – SLOC). É fácil compreender então que, em caso de uma crise ou conflito, se uma SLOC ficar cortada, o impacto na economia global e o efeito sobre o comércio internacional terá repercussões imediatas ao nível dos Estados. Obviamente, toda esta envolvente aumenta o espectro de actuação das Marinhas no actual contexto da segurança marítima, em especial após os atentados de 11 de Setembro em Nova Iorque (doravante referido apenas como 9/11).

Paralelamente ao aumento do tráfego marítimo, estima-se um incremento nos desastres ecológicos com impacto directo nos recursos hídricos, o desenvolvimento, através do mar, do crime organizado, o tráfico de armas de destruição em massa (doravante denominadas ADM), a emigração ilegal, a pirataria e do terrorismo. Ademais, realça-se o emprego de forças navais em regiões de crises e em conflitos regionais de baixa

---

<sup>1</sup> Cf. SACCHETTI. António E. (2009) *O Mar Português e a Fronteira Marítima Europeia*. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº29 – Abril-Junho de 2009. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2009, p.23.

intensidade, em prol da estabilidade económica global e da segurança internacional, em operações expedicionárias com vista à condução de *Military Operations Other Than War* (MOOTW).

Um outro aspecto essencial na definição da envolvente é a passagem das preocupações da segurança interna para a referida segurança internacional e global.

Em contexto marítimo, o sentimento de posse por parte dos Estados relativamente aos seus espaços marítimos foi posto em causa com os acontecimentos de 9/11, onde cresceu a necessidade de garantir, a nível global, o controlo e a segurança dos espaços marítimos e dos actores que o utilizam<sup>2</sup>, motivando assim a implementação de medidas que só seriam possíveis com o livre acesso ao mar por parte dos Estados.

Apesar de a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) ter limitado o emprego das forças navais, esta convenção não restringiu de forma tão incisiva o movimento de uma determinada força naval, pelo que as medidas que visam o livre acesso ao mar, não excluem assim o uso da força, aspecto que aumenta a necessidade, ao nível dos Estados, de manterem a sua Marinha pronta e preparada para projectar poder e contrariar possíveis ameaças aos interesses nacionais, regionais e globais em caso de conflito ou crise.

Se por um lado ficou claro que existe de facto uma maior necessidade de garantir a segurança do tráfego marítimo e das SLOC, não podemos esquecer que, estruturalmente, o SPI não mudou, e os Estados continuam a ser os actores principais nesse sistema, permanecendo envoltos num ambiente de inter-dependência, de cooperação e de conflito.

O SPI, mormente após o fim da Guerra Fria, possibilitou, inclusive, que Estados mais fortes militarmente utilizassem de forma unilateral a força contra outros Estados, sem a preocupação de uma retaliação por parte do bloco ideológico oponente, aspecto bem patente na invasão do Iraque em 2003 por parte de uma coligação encabeçada pelos Estados Unidos da América (EUA). Assim sendo, e embora a conjuntura seja permissiva a uma maior participação dos poderes navais na segurança marítima, é preciso manter a capacidade de defesa para o caso de conflitos inter-estatais.

---

<sup>2</sup> Assim como os terroristas aprenderam a ser pilotos para o 9/11, os terroristas podem agora aprender a ser piratas! Como hipótese imagine-se que era fechado, por tempo indeterminado, o estreito de Berhanti Batu, estreito com pouco mais de uma milha de largura, mas por onde passa o grosso do abastecimento do petróleo para abastecimento à China, Japão e Coreia do Sul. Este acontecimento poderia devastar as suas economias, desencadeando uma crise económica global.

## b. A evolução do conceito de segurança

Desde 1991, a ideia de um conflito mundial tornou-se menos provável e começou a surgir uma Nova Ordem Mundial onde se dá importância no cenário internacional a outras preocupações por parte dos Estados, tais como: terrorismo, tráfico ilegal de armas, narcotráfico, pirataria, entre outras. Com a nova agitação e intranquilidade no seio do SPI, e dos actores que a compõem, desenvolve-se uma crescente instabilidade que ameaça o regular funcionamento do Estado, factos que afectam no seu todo a segurança do Estado. Com esta envolvente, tais preocupações passaram a ser consideradas como “novas ameaças”, convém lembrar que algumas destas ameaças já existiam durante a Guerra Fria, mas não ocupavam lugar de destaque na agenda mundial.

O processo de globalização, intensificado no início do século XXI, aumentou a interdependência entre os Estados, intensificou os laços comerciais e a actuação de organizações, incrementou a difusão da informação e das transacções económicas, e contribuiu para o esbatimento de fronteiras, determinantes para que essas ditas “novas ameaças” se reproduzissem entre os Estados de forma acelerada, tornando-as transnacionais. É neste contexto que podemos enquadrar os atentados terroristas de 9/11, acontecimento que fez com que a comunidade internacional desse uma maior atenção ao terrorismo. Como consequência, os Estados analisam e alteram as suas políticas de defesa nacional, de acordo com os seus objectivos políticos, para fazer frente a essas “novas ameaças”, bem como para se adaptarem a esta Nova Ordem Mundial, a qual se caracteriza pela hegemonia militar dos EUA.

Nesta discussão sobre a alteração do conceito de segurança, surge a pergunta: Como poderá ocorrer tal mudança? O que poderá afectar a segurança?

*“(…) Increasingly, the greatest threats to the well being of citizens come not from other states, not from independent actors, but from conditions: resource scarcity, population growth, rampant urbanization, mass migration, environmental degradation, individual and group terrorism, economic exploitation.(...)”<sup>3</sup> (Stell, 1997: 45)*

Como ponto de partida podemos utilizar a afirmação de Ronald Steel (1997: 45), que mesmo antes dos atentados de 2001, e elencar possíveis ameaças<sup>4</sup> à estabilidade

---

<sup>3</sup> STEEL, Ronald. *The New Meaning of Security*. In: STUART, Douglas T. (Org). *U.S. National Security: Beyond the Cold War*. Strategic Studies Institute

< <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub319.pdf> >. Acesso em: 19 de Fevereiro de 2010.

<sup>4</sup> No seu trabalho sobre segurança, Escorrega refere (2009: 7) uma definição de ameaças conforme proposta por um painel das Nações Unidas, em 2004, e que entende uma ameaça “ como qualquer acontecimento ou processo que cause mortes em grande escala ou uma redução maciça das expectativas de vida e que

gerando situações de crise ou conflito ou por em causa a existência de alguns Estados no contexto internacional. Estas ameaças podem ser vistas como: crises económicas (como a que vivemos actualmente), fluxos migratórios, conflitos étnicos e religiosos, terrorismo, tráfico de ADM, de tecnologia, de pessoas e de drogas, degradação do meio ambiente, pirataria, etc.

Estas “novas ameaças” à segurança, de carácter transnacional, são capazes de ameaçar a estabilidade e segurança de um Estado ao corroer ou destruir alguma parte deste, sejam as suas fontes de recursos naturais (degradação ambiental e catástrofes naturais), a sua capacidade política ou económica, a sua estrutura social (terrorismo, tráfico de drogas, migração, interrupção de fluxos energéticos), ou mesmo a alteração física do território (degelo das calotes polares, que aumentando o nível do mar cobre totalmente áreas litorais ou pequenas ilhas), pelo que não podem ser combatidas ou resolvidas unicamente por um Estado isolado. O combate a estas “novas ameaças” transnacionais, depende da cooperação de um maior número de Estados e Organizações Internacionais (OI) para que estas ameaças tenham o menor impacto possível na segurança global ou individual dos Estados (Teixeira, 2009).

A ocorrência de uma situação de instabilidade numa determinada região do globo tem determinadas consequências na comunidade internacional (CI), mas também aqui, dependendo do Estado<sup>5</sup>, os efeitos sobre cada um em particular pode variar. Ou seja, o interesse, e a forma, de cada Estado lidar com essa ameaça é diferente, na medida em que os mais afectados e prejudicados terão maior interesse em lidar e resolver o problema do que os menos afectados, e é este sentimento que se constitui como um desafio na evolução e desenvolvimento dos conceitos de “segurança colectiva” ou “segurança internacional” ou mesmo o de “segurança humana”.

Actualmente, assiste-se a essa evolução, mesmo que lenta, nas relações entre Estados onde o “ideal de assistência mútua” e “espírito de auto sacrifício” estão difundidos e em fase de interiorização, para que seja possível uma vontade única de todos os Estados

---

*enfraqueça o papel do Estado como unidade básica do sistema internacional*”. Esta definição inclui ameaças consideradas não tradicionais com implicações graves, como é o caso do flagelo da SIDA ou de catástrofes naturais e reafirma o Estado como órgão central do SPI.

<sup>5</sup> As denominadas grandes potências, ou Estados mais fortes, são menos susceptíveis aos efeitos destas ameaças por terem uma maior capacidade para lidar com elas (mais recursos, mais tecnologia, etc.). No entanto, o risco que estas ameaças representam para as grandes potências pode afectar temporariamente as suas fontes de poder, afectando o poder de Estados aliados mais fracos. Por exemplo, um furacão no Golfo do México pode arrasar um aliado menor dos EUA, ou interromper o fluxo comercial ou abastecimento de um recurso natural, como o petróleo do Golfo do México, constitui-se como uma ameaça temporária para os EUA. Assim, podemos afirmar que a maior ameaça à segurança de um Estado (principalmente a uma grande potência) continua a ser a disputa de poder com outros Estados.

em garantir a segurança global como um todo. Nesta temática temos de considerar também a capacidade que cada Estado possui e em que medida pode contribuir para a “segurança colectiva”.

Podemos agora afirmar que a tipologia e natureza das “novas ameaças” colocam desafios ao modelo edificado para as combater, a nível nacional e a nível internacional, para garantir a segurança do Estado e dos cidadãos (Teixeira, 2009). A nível nacional, verifica-se que o modelo edificado tem vindo a evoluir, seja para intervir no quadro da segurança interna, seja para actuar no quadro da defesa nacional. No plano externo, existem diversos exemplos de países e organizações que vêm estudando estratégias e modelos de actuação que compreendem o conceito de operações inter-agências, do que é exemplo o FRONTEX<sup>6</sup>, incluindo nestas as respectivas FFAA, ou que estão, a conduzir e implementar aprofundados e robustos processos de revisão das suas políticas de segurança.

Como vimos o actual contexto estratégico obrigou à redefinição do conceito de segurança tradicional alargado este conceito às dimensões humana, ambiental e energética, etc., e onde é difícil distinguir entre o que são ameaças internas e externas. Assim, parece fundamental utilizar eficazmente todos os instrumentos ao dispor dos Estados e OI (*ie.* as Marinhas) para lidar da melhor forma com estas crises e conflitos que, como atrás se referiu, poderão ser despoletadas por diversos agentes aos níveis político, económico, ambiental, tecnológico e outros.

### **c. A caracterização da nova conflitualidade e das “novas ameaças”**

Depois da 2<sup>a</sup> Guerra Mundial, as guerras tornaram-se cada vez menores entre Estados, e passaram a contemplar outros actores, todos capazes de executar operações militares. A nova conflitualidade e as situações de crise, em traços gerais, tem semelhanças com a luta pela sobrevivência, sem regras, sem objectivos claramente definidos, motivados por factores étnicos, económico-sociais e religiosos, e onde o Estado deixa de possuir o monopólio do uso da violência e das ferramentas para a gestão de conflitos e crises.

Actualmente é opinião universal de que crises e conflitos são situações difíceis que devem e podem ser evitados, pois todo o conflito não resolvido provoca uma crise e esta desaparece com a resolução do conflito, daí podermos dizer que uma crise está estreitamente ligada ao conflito. Uma crise aparece em situações em que houve ruptura de equilíbrio, em que havia uma certa estabilidade e harmonia, provocando uma tensão.

---

<sup>6</sup> Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas.

No estudo efectuado por Escorrega (Escorrega, 2010) sobre crises, são identificadas dimensões<sup>7</sup> que de uma forma geral são transversais nos diversos conceitos de crise adoptados pelos Estados ou OI. Sem desenvolver estes conceitos, resta concluir que a definição do conceito de crise é importante, pois só assim é possível tratar, clarificar, orientar e delimitar (ao nível de meios, procedimentos, sistemas envolvidos, tomada de decisão, planos, etc.) o que deve ser feito para a sua correcta gestão.

Para se entender a nova conflitualidade e situações de crise é necessário ter em conta o que foi anteriormente mencionado sobre o ambiente de segurança internacional do pós-guerra fria<sup>8</sup>, após este período, no interior de alguns Estados, criou-se um ambiente propício para que as ambições e rivalidades<sup>9</sup> tribais e étnicas, emergissem na luta pelo poder ou por maior influência<sup>10</sup>. Nestas novas crises e conflitualidade, podemos definir duas características que fazem a ponte entre a redefinição do conceito de segurança e as “novas ameaças”.

A primeira característica passa pelo aumento dos óbitos entre a população civil, que mais do que os militares, são alvos tácticos. Medo, brutalidade e o assassínio são as linhas de acção dos praticantes, vejam-se os ataques de 9/11. Esta “desmilitarização” da guerra (Garcia, 2007) onde os objectivos civis não se distinguem dos militares e a violência extrema é exercida contra não combatentes e sobre todos os domínios da vida social, onde ocorre uma maior violação do direito aplicável aos conflitos armados, bem como do regime de protecção dos direitos humanos. A segunda é a dificuldade, nos conflitos internos, em se distinguir combatentes de não combatentes, por ser ténue a linha que os separa, tornando-se difícil a identificação de quem é a vítima ou o agressor.

Com esta caracterização da actuação dos actores que enformam a nova conflitualidade, podemos afirmar que os novos conflitos e crises são irregulares,

---

<sup>7</sup> As crises têm como dimensões transversais na interpretação pelos Estados e OI: a existência de valores centrais e/ou importantes sistemas e estruturas políticas, militares, sociais ou económicas em jogo; a imprevisibilidade da situação que ultrapassa a capacidade institucional normal estabelecida; a urgência do necessário julgamento, interpretação, decisão e resposta processual, por parte dos diferentes envolvidos; a ameaça de ruptura do equilíbrio do sistema institucional de referência; a existência de um clima de medo e/ou apreensão nos decisores e população; o seu carácter eminentemente público e por isso mediático (Escorrega, 2010).

<sup>8</sup> O fim da guerra fria desencadeou uma onda de conflitos étnicos que provocaram a desagregação de alguns estados, como a URSS, Jugoslávia, e a dilaceração do tecido social, político, económico e religioso.

<sup>9</sup> O mundo marcado pela volatilidade identitária as incertezas em que as zonas de interesse estratégico fundamentais alteraram-se e passaram a ser aquelas que são capazes de exportar a sua própria instabilidade. Hoje a violência global é assimétrica e permanente, não tem uma origem clara e pode surgir em qualquer lugar, atingindo qualquer um (Garcia, 2007).

<sup>10</sup> As lutas, ou disputas de poder, tiveram um impacto devastador em alguns Estados, que hoje são denominados Estados falhados. Estes Estados exibem certas características típicas: têm governos fracos, sociedades com pouca coesão, não conseguem competir na economia mundial e são vulneráveis a desordens internas.

assimétricos, sem frentes, sem campanhas, sem bases, sem uniformes, sem respeito pelos limites territoriais, com objectivos voláteis e fluidos, de combate próximo, onde os combatentes se misturam com a população, utilizando-a como escudo e, e se necessário, como moeda de troca. Têm na inovação, na surpresa e na imprevisibilidade, os seus pontos fortes onde os fins justificam os meios, empregando por vezes o terror, em que o estatuto de neutralidade e a distinção civil/militar desaparecem<sup>11</sup> (Garcia, 2007).

A par das características elencadas não nos podemos esquecer de outros factores que contribuem para que desta nova conflitualidade sejam geradas ameaças que fomentam a constante mutação do conceito de segurança, e esses factores passam pelo: fenómeno da globalização<sup>12</sup>, aumento e peso dos imperativos políticos, legais e morais, que apelam para a contenção da força, para o respeito das liberdades, dos direitos humanos, dos valores da democracia e para o apelo às operações humanitárias e, por outro, a proliferação de tecnologias que incrementam a capacidade de destruição (Ramalho, 2007).

Actualmente assiste-se à crescente acção de intervenção por parte do crime organizado; à fractura entre unidades político-radicalis de índole ideológica ou religiosa; à competição pelos recursos escassos, como a água e o petróleo; ao aparecimento de estados falhados que criam oportunidades para conflitos internos ou de âmbito regional, sendo refúgio e apoio para o terrorismo, a par de outros actores com regimes autoritários, baseados em personalidades, que fazem do poder militar, em especial da posse de ADM, a base do seu poder e da sua afirmação no contexto internacional (Ramalho, 2007).

Esta nova conflitualidade é propícia ao desenvolvimento das “novas ameaças”, que utilizam o mar como plataforma principal para conduzir acções violentas não convencionais, terrorismo, proliferação de ADM, pirataria e que percorrendo as SLOC e o ciber-espaço, perturbam o normal funcionamento das organização, dos fluxos económicos e a liberdade e segurança nas sociedades democráticas. Para base de sustentação à afirmação anterior, podemos citara intervenção do Almirante Vern Clark, Comandante de Operações Navais da Marinha dos EUA em meados de 2005, em que diz;

---

<sup>11</sup> O conflito da ex-Jugoslávia é exemplo da diversidade e da natureza dos actores envolvidos. As forças que actuavam na Bósnia-Herzegovina eram sérvias, croatas e muçulmanos. As forças sérvias e croatas eram constituídas, além de parte dos exércitos sérvios e croatas, por grupos paramilitares vindos de toda a ex-Jugoslávia. Ao lado dos sérvios combatiam os russos e mercenários da Dinamarca, Finlândia, Suécia, Grã-Bretanha e Estados Unidos; junto aos croatas lutavam os italianos. Ao lado dos muçulmanos da Bósnia-Herzegovina, lutavam os mercenários estrangeiros, nomeadamente os *mujahideen*, veteranos muçulmanos da guerra do Afeganistão. Somando-se a essas forças, actuavam as milícias e os grupos de defesa locais, constituídos por policiais e civis armados (Pinto, 2007: 89)

<sup>12</sup> Para muitos autores, a globalização é uma das principais causas das novas guerras e surge como "uma consequência da revolução nas tecnologias da informação e dramáticas melhorias na comunicação e de processamento de dados".

“ (...) os terroristas podem utilizar os mares para traficar armas, drogas e pessoas, operar navios como armas ou plataformas ou atacá-los para infringir danos ou ameaçar o comércio marítimo. Essas actividades podem afectar o preço do seguro e causar problemas ao meio ambiente. (...)” (Vern Clark, 2007)

Segundo esta visão em contexto mais abrangente, podemos afirmar que “as linhas de comunicação marítimas estão sob ataque” (Vern Clark, 2007) porque, segundo as estatísticas, a pirataria e o roubo no mar incrementaram desde 2003, e os terroristas tem utilizado os mares para desenvolver as suas actividades. Portanto, para manter os espaços marítimos seguros e livres do terrorismo, seria preciso controlar os litorais, provavelmente o “campo de batalha” do século XXI, e acima de tudo ter e manter forças prontas para controlar, de forma a dissuadir e repelir aqueles que ameacem a segurança dos mares.

No actual contexto estratégico e da caracterização da nova conflitualidade e gestão de crises, podemos concluir, que as operações correntes e os valores partilhados pelos intervenientes estão a ser confrontados por ameaças, em novos domínios, tais como o espaço cibernético e ameaças transnacionais, com ataques directos e indirectos de natureza híbrida, combinando formas convencionais e irregulares e misturando tácticas e armamento primitivo, tradicional e de elevada tecnologia.

O General Sir Rupert Smith<sup>13</sup>, no seu livro *The Utility of Force*, argumenta sobre a mudança da guerra e da tipologia das ameaças, a realidade mostra que não assistimos a guerras de Exércitos contra Exércitos, ou Marinhas contra Marinhas, mas o facto a ter em conta é que os nossas principais ameaças, quer sejam a Al-Qaeda, mudanças climáticas, ambiente, uso de recursos marinhos, terrorismo, pirataria, não possuem um único navio, um único avião ou um único carro de combate.

#### **d. A dimensão militar**

Desde o fim da Guerra Fria, as Marinhas tem assumido um papel mais proeminente nas tarefas relacionadas com as “novas ameaças”<sup>14</sup>, fora da sua essência de combate, e a adaptar-se a actividades e tarefas relacionadas com a diplomacia, a gestão de crises, as

---

<sup>13</sup> General Sir Rupert Smith é um dos mais destacados militares da Grã-Bretanha. Comandou a Divisão Blindada Britânica na primeira guerra do Golfo em 1991 e das Nações Unidas (UNPROFOR) na Bósnia em 1995, foi o oficial mais antigo da NATO durante a campanha do Kosovo de 1999.

<sup>14</sup> A preocupação crescente com o terrorismo e com as demais “novas ameaças” e a conclusão de que seria impossível a uma Marinha de um qualquer Estado, actuando de forma isolada, manter um controlo efectivo sobre todas as áreas marítimas de interesse, alimentam a tentativa de cooperação internacional, onde os países participantes implementam medidas de controlo e segurança do tráfego marítimo nas suas áreas de responsabilidade, com o propósito de criar uma rede mundial para garantir a segurança marítima global.

MOOTW e com o serviço público. Sendo que este último aspecto coloca as Marinhas perante um dilema: deixar outros organismos e instituições assumirem o domínio e a liderança das tarefas navais consideradas menos adequadas à componente militar, pelo que pode significar a perda de recursos e de relevância e importância do ponto de vista do Estado.

O que temos como certo, no actual contexto global, é que a probabilidade de um conflito entre Estados ser baixa, o que faz com que as Marinhas sejam cada vez mais chamadas a actuar em operações de cariz expedicionário no âmbito dos capítulos VI e VII da carta das Nações Unidas, ou no combate à pirataria, e não em operações directamente relacionadas com o combate. Sendo que esta participação desenvolve-se em ambiente comum com outros organismos e instituições com competências e atribuições relacionadas com o mar e com as “novas ameaças”, facto que está a exigir uma grande coordenação e controlo das actividades entre todos.

Para acentuar o paradigma das Marinhas relativamente à redução das missões estritamente militares, a actuação em 2001 no Afeganistão, e em 2003 com a invasão do Iraque, onde a capacidade expedicionária das Marinhas, em especial das dos EUA e Reino Unido, mostraram-se determinantes para o sucesso das operações, apesar de as operações serem posteriormente conduzidas no interior do território por parte do Exército e da Força-aérea.

No entanto, as Marinhas, e tendo na flexibilidade de manobra<sup>15</sup> uma vantagem e um potencial de oportunidade essencial para o Poder Naval (Rodrigues, 2006), deverão adaptar-se à nova realidade desenvolvendo doutrina, procedimentos e aumentado nível do treino dos seus efectivos. No que respeita às suas plataformas construídas para dar prioridade à operação em *blue waters*<sup>16</sup> podem de facto ser adaptadas para operar em *brown waters*.

Assim, as Marinhas devem estar prontas para responder eficaz e rapidamente, com os meios adequados e de uma forma coordenada, às “novas ameaças” em cenários de gestão de crises e conflitos aproveitando as capacidades dos Estados e OI. As Marinhas, devem conseguir, perante o cenário antagónico de uma crise ou conflito, criar

---

<sup>15</sup> Flexibilidade de movimentação decorre da natureza e contexto legal do ambiente em que as marinhas operam; obviamente, não significa capacidade de movimentação rápida. É um aproveitamento do facto de os mares não terem fronteiras entre si; embora tenham nomes diferentes, e pareçam ter identidades próprias, são um espaço sem descontinuidades físicas e que, na sua quase totalidade, não está sob a jurisdição de países. Podem ser atravessados com quase total independência de autorizações. (Rodrigues, 2006)

<sup>16</sup> As forças navais operação em áreas que vão desde os oceanos abertos, as denominadas *blue waters*, às áreas costeiras e litorais, denominadas *brown waters*. As diferenças físicas entre estas duas tipologias de áreas de operação representam desafios diferentes para as forças navais, em especial quando em operações no litoral.

oportunidades para evoluir, criando mecanismos, procedimentos e rotinas necessários para que, numa situação real, as falhas sejam mínimas, tal como identificar eventuais lacunas do sistema para lidar com uma crise e, assim, mitigar os riscos inerentes.

## **2. O papel das Marinhas no século XXI**

*“O mar é das heranças que todos os soberanos mais pretendem e, entretanto, é aquela cujos direitos estão menos esclarecidos. Os verdadeiros títulos desse domínio são a força e não a razão”*  
(Armand Richelieu)

Neste capítulo, com os dados anteriormente elencados, podemos responder aos desafios com que as Marinhas se deparam. Sendo assim, e face à conjuntura internacional, é estrategicamente importante que a Marinha se posicione na liderança do processo contra as “novas ameaças” no mar, coordenando, no que for necessário, com os demais órgãos, a actuação da segurança marítima.

Na verdade, as Marinhas têm de defender uma maior participação no esforço de protecção da área marítima sob jurisdição nacional, no entanto, manter, de forma eficaz, o controlo dessa área marítima é um desafio de grandes dimensões, que aumenta à medida que crescem as actividades económicas no mar, normalmente ligadas à exploração de recursos vivos e não-vivos, como é o caso do petróleo.

No entanto, e considerando os actuais desafios (ver anexo B), continuaremos a ter uma Estratégia e um Poder Naval empenhados fundamentalmente em operações conjuntas e combinadas, com carácter expedicionário, focadas no litoral, contra oponentes (que muitas vezes não é possível identificar) e situadas, no espectro do conflito, aquém da guerra. Neste contexto, a necessidade de uma componente anfíbia é relevante e a interoperabilidade dos sistemas empregues e a capacidade para comando e controlo são obrigatórias<sup>17</sup>.

Segundo o Almirante Reis Rodrigues, as forças navais que operam no litoral dependem de cooperação com outros serviços<sup>18</sup>, para potenciar as capacidades de cada

---

<sup>17</sup> “Neste tipo de operações reside o mais alto nível de exigência das operações conjuntas e combinadas, obrigando a descer ao nível da integração táctica de forças, o que pressupõe profundo conhecimento mútuo das potencialidades e limitações de cada tipo de plataforma” (Rodrigues, 2006).

<sup>18</sup> “Tratando-se de espaços mais confinados, requer-se maior cooperação de todos os intervenientes, uma visão comum do que é preciso fazer e um conhecimento pormenorizado do que são as capacidades e fraquezas de cada tipo de unidade. Exige-se uma equipa multidisciplinar envolvendo os três ramos das forças armadas, organizada e treinada para objectivos específicos” (Rodrigues, 2006).

componente para a construção e manutenção da *situational awareness* nesse espaço marítimo de difícil controlo.

Em suma, podemos dizer que a o edificar da capacidade de projecção de força a longas distâncias sendo essencial para a participação das forças navais em novas missões, pode ser encarado como uma oportunidade e um desafio perante no novo.

#### **a. Tornar uma Marinha moderna**

As forças navais no mar, no porto, estão permanentemente sob observação, podem ser ameaçadas e/ou atacadas nos diversos ambientes (pelo ar, por terra ou pelo mar) através de meios tripulados ou mesmo por meios não tripulados. Estas ameaças às forças navais estão em permanente mutação e desenvolvimento. Muitas das ameaças de hoje acompanham o desenvolvimento tecnológico (como as armas de energia dirigida - DEW, as formas mais sofisticadas de guerra electrónica, os ataques no âmbito cibernético, etc), mas outras ameaças existem, menos evoluídas tecnologicamente, que emergem de uma provável crise de valores onde a destruição física é a missão. Como exemplo desta segunda tipologia temos, novamente, os ataques de 9/11. Mesmo que remota, as forças navais podem deparar-se com a possibilidade de um ataque nuclear, químico, biológico, radiológico, onde o risco de contaminação representa não só uma ameaça para todas as forças navais militares, mas também para toda a sua logística de apoio e mesmo para as facilidades portuárias e navios mercantes. Pelo que, os desafios na aquisição, preparação, aprontamento e manutenção dos meios e dos recursos humanos aumentaram.

Actualmente, as forças navais desempenham missões num vasto leque de actividades de rotina quer em tempo de paz, quer em situações de conflito ou crise. Desde 2001, as Marinhas, principalmente ocidentais, assumiram responsabilidades no combate a ameaças representadas pelo tráfico de seres humanos, narcotráfico, tráfico ilícito de armas convencionais e de ADM, terrorismo transnacional e pela pirataria. Nas últimas duas décadas, as forças navais têm vindo a desempenhar missões de apoio à manutenção da paz, de imposição da paz e prestação de assistência humanitária e de emergência.

As forças navais, em especial as dos EUA e do Reino Unido, têm vindo a desempenhar campanhas de contra-insurgência, no Iraque e no Afeganistão, operações onde, em apoio à política externa, as Marinhas contribuem para a dissuasão pela presença de forças navais, impedindo acções hostis contra os seus interesses e simultaneamente obtendo o controlo do mar em caso de escalada do conflito.

“(…) *But at the same time, the world is an uncertain place, characterised by a variety of current and future trends that can quickly generate new threats to our security and the UK’s wider national interests. We must, I would contend, always be prepared to deal with those challenges and protect our interests, wherever we can (…)*. (do First Sea Lord Admiral Sir Mark Stanhope, 19 de Janeiro de 2010)<sup>19</sup>

Apesar das “novas ameaças”, o objectivo principal das Marinhas será o de manter as suas capacidades militares, para apoiar as forças terrestres em caso de conflitos de alta intensidade convencional e, dependendo das suas capacidades, o de obter, manter e exercer, em alguns casos, a negação e/ou o controlo do mar, exercendo o controlo do mar, no apoio aos desembarques anfíbios, no ataque a forças inimigas e instalações costeiras. As forças navais mantendo as suas capacidades militares, devem simultaneamente defender e proteger o comércio e o tráfego marítimo nas suas áreas de interesse.

Do cruzamento dos estudos efectuados por diversos autores mencionados por Till<sup>20</sup>, e do discurso do *First Sea Lord Admiral Sir Mark Stanhope*, em Junho de 2009, para a *Royal Navy* (RN - Marinha Britânica) a implementação da estratégia para uma marinha moderna passa pelos mesmos conceitos que à 400 anos a esta parte, e que enfatizava:

- Garantir o controlo do mar;
- Garantir a eficácia do transporte marítimo baseada em pressões económicas;
- Garantir a superioridade na condução de operações em áreas marítimas de interesse;
- Desenvolver sinergias em operações conjuntas e combinadas;
- Executar operações expedicionárias;
- Projectar poder em terra.

Embora estas premissas sejam referentes pontos à RN<sup>21</sup> através da visão do seu actual comandante, tais conceitos estratégicos poderão ter aplicabilidade a qualquer Marinha, em que o nível de aplicação destes conceitos será de acordo com o nível de ambição e de esforço humano, material e financeiro de cada Estado.

Entretanto para perceber como as Marinhas podem conduzir com eficiência de meios para cumprir a missão de uma forma eficaz, temos de garantir que, independentemente da tarefa, deve ser credível e, para isso, deve possuir navios com valor

---

<sup>19</sup> Discurso disponível em < [http://www.royalnavy.mod.uk/rn-live/article/defence-in-a-changed-world-flexible-thinking-flexible-forces/\\*/viewPage/2](http://www.royalnavy.mod.uk/rn-live/article/defence-in-a-changed-world-flexible-thinking-flexible-forces/*/viewPage/2) >. Acesso em 15 de Fevereiro de 2010.

<sup>20</sup> Cf. TILL, Geoffrey. (2009). *op. cit.*, p. 65.

<sup>21</sup> Estas mesmas prioridades, com outro tipo de redacção, podem ser concretizadas no Programa de 2009 da Marinha Americana. Cf. DEPARTMENT OF THE NAVY (2009). *Navy Program Guide 2009* [em linha]. [referência de 2 de Abril de 2010], p. 8-9.

militar e submarinos convencionais. Ou seja, em época de contenção no investimento, as Marinhas modernas, mesmo não aumentando o número de navios na esquadra, devem tentar diminuir a diferença de capacidades entre os que operam em mar aberto, e os que operam no litoral. Este factor, se equilibrado, permite a um comandante no mar uma maior flexibilidade e um maior leque opções no emprego dos meios, permitindo realizar missões em toda a gama de conflitos e contrariar o maior número de ameaças no mar.

Como exemplo, retomo o discurso já citado do *First Sea Lord*, cuja visão passa pela utilização de “navios, submarinos, aviões e pessoal destacados no mundo inteiro, na condução de operações nacionais e multi-nacionais” para promover os “seus valores e proteger os seus interesses e a prosperidade económica”. O Reino Unido continuará com as missões no Golfo Pérsico e no Mar Árábico, assim como conduzirá operações de segurança marítima no Mediterrâneo e ao largo do corno de África onde o objectivo é “interceptar as actividades ilegais e tranquilizar os legítimos utilizadores alto mar, permitindo a continuidade do comércio global” actualmente prejudicado pelos piratas e traficantes. No incremento da sua capacidade expedicionária, o Reino Unido manterá unidades navais em missão no Atlântico Sul, “em apoio das responsabilidades do governo para proteger as Ilhas Falkland e os nossos interesses na Antárctida”. Em solo inglês, e ao mesmo tempo, “navios e aviões da Royal Navy continuam a preservar a integridade do Reino Unido águas territoriais e o espaço aéreo, em apoio ao terrorismo, para proteger o transporte marítimo, portos e plataformas offshore, proceder à inspecção em nome da Marine and Fisheries Agency e manter a responsabilidade de Busca e Salvamento”.

#### **b. Implicações no desenvolvimento de novas capacidades**

*“Não tenho qualquer pista do que nos reserva o futuro, mas posso dizer-vos com certeza, que é melhor estarem preparados para ele, pois vai ser profundamente diferente daquilo que hoje possamos pensar”*<sup>22</sup>

(Harlan Ullman)

Depois desta afirmação podemos afirmar que as Marinhas devem ser planeadas e estruturadas de forma equilibrada, de forma a garantir qualidade e superioridade no cumprimento das missões, num grande espectro de conflitos no mar e operar em todos os

---

<sup>22</sup> Palestra “O poder marítimo e naval no século XXI – Diplomacia pública e preventiva, e a projecção de poder e de influência em terra”, proferida no âmbito do seminário “Uma Marinha de duplo uso”, em 13 de Março de 2007.

ambientes físicos<sup>23</sup>. A par da capacidade financeira e vontade de um Estado, as ameaças potenciais e as características físicas da área operações são factores preponderantes para determinar o tamanho, a tipologia e o grau tecnológico das unidades que compõem a Marinha.

Para ficarmos como uma ideia de como diversos autores hierarquizam as Marinhas, fica o exemplo retirado da obra de Till<sup>24</sup> (2009: p. 114-116), onde Eric Grove classifica as Marinhas de acordo com quatro critérios: tamanho e natureza da esquadra<sup>25</sup>; alcance geográfico<sup>26</sup>, funções e capacidades<sup>27</sup> e o acesso a tecnologia de ponta. E a hierarquização é a seguinte<sup>28</sup>: 1/ Marinha com capacidade de projecção de força de carácter global - completo; 2/ Marinha com capacidade de projecção de força de carácter global - parcial; 3/ Marinha média com capacidade de projecção global - limitada; 4/ Marinha média com capacidade de projecção regional; 5/ Marinhas com fraca capacidade de projecção; 6/ Marinha com capacidade de defender o seu mar territorial; 7/ Guarda-costeira com capacidade de defesa do seu mar territorial; 8/ Marinhas com capacidades policiais; 9/ Marinha simbólica.

Com esta hierarquização, e no actual contexto estratégico, as forças navais com características expedicionárias devem ser capazes de, numa determinada área de operações, atingir níveis de controlo ou negação do mar (em tempo e espaço) adequados à sua missão. E numa envolvente incerta, com maior grau de risco assumido, as forças devem estar, para além de prontas, com um equilíbrio de capacidades que lhes permitam operar quer em águas litorais, quer em mar aberto. É importante salientar, e como temos afirmado, que o enfoque deverá ser em operações no litoral.

---

<sup>23</sup> Cf. DEPARTMENT OF THE NAVY (2009). *op. cit.*, p. 5-7.

<sup>24</sup> Cf. TILL, Geoffrey. (2009). *op. cit.*, p. 114-116.

<sup>25</sup> Não se centra na mera contagem de unidades, mas também na qualidade técnica, no profissionalismo e eficiência da manutenção. No entanto, a contagem de unidades é uma indicação aproximada da força relativa. É certamente verdade que a manutenção de navios de grande porte é particularmente exigente em termos de dinheiro e pessoal para as marinhas menores.

<sup>26</sup> Este critério refere-se de forma genérica à capacidade de uma determinada Marinha para operar fora de área.

<sup>27</sup> Aqui estão as questões relevantes sobre em que é que a Marinha pode ser utilizada – desde funções policiais como a protecção da pesca até à condução de operações expedicionárias em ambiente de alta intensidade.

<sup>28</sup> Categorias incluem a Marinha dos EUA (Rank 1), a Marinha soviética de 1990 (Rank 2), as Marinhas Francesa e Britânica (Rank 3), as Marinhas Indianas, Chinesa e Japonesa (Rank 4), As Marinhas de Portugal, Israel, África do Sul (Rank 5), as Marinhas da Noruega, Egipto (Rank 6), as marinhas de Omã, Singapura (Rank 7), do México, Sri Lanka (Rank 8). No Rank 9 Till não refere exemplo para não ferir susceptibilidades.

**c. Projecção de Poder**

*“(…) The naval component needs capability for swift landing outside ports on stretches of unfriendly coastlines with access into the interior (the Somalia problem), which means roll-on/roll-off cargo ships for heavy equipment and assault ships for amphibious operations as well as helicopter carriers and frigates or destroyers for fire support. (...)”*

(Lothar Rühl, 2004)

Mediante as suas capacidades e nível de ambição, tal como podemos observar da afirmação supra, retirada de um estudo da UE (Rühl, 2004), as Marinhas devem ter capacidade de projectar o seu poder naval a longas distâncias e simultaneamente com a possibilidade de operar próximo de costa por forma a dar resposta a qualquer ameaça possível de se desenvolver.

Com o que vimos anteriormente, podemos concretizar a projecção de poder<sup>29</sup> de uma Marinha, considerando qualquer contexto de conflitualidade e capaz de fazer frente a uma qualquer ameaça? Não parece fácil, mas socorrendo-nos de novo do estudo de Till (2009; 184-185), podemos afirmar que passa pela “capacidade de projectar poder militar de modo a influenciar os acontecimentos na terra”. Esta frase cobre de forma teórica as invasões de território, as pequenas incursões, as operações expedicionárias, as MOOTW e mesmo a diplomacia naval.

Do discurso do presidente norte-americano Barack Obama podemos retirar os seguintes elementos chave para a projecção de poder:

*“(…) will add to the Maritime Pre-Positioning Force Squadrons to support operations ashore and invest in smaller, more capable ships, providing the agility to operate close to shore and the reach to rapidly deploy Marines to global crises (...)”.*  
(Barack Obama, 15 de Janeiro de 2009)

Como a frase supra, temos um exemplo de linha de acção política, para o desenvolvimento da estratégia de projecção, define também como deve a Marinha alinhar os recursos no desenvolvimento de capacidades no actual contexto de ameaças e nos novos desafios de operações no litoral. Esta definição de política pode ser articulada com o estudo de Till, nomeadamente se identificarmos as quatro aspirações de uma Marinha moderna: controlo do mar; condução de operações expedicionárias; manter a boa ordem no mar, e; consenso marítimo (Till, 2009).

---

<sup>29</sup> Para Corbett, a projecção de poder marítimo é a melhor justificativa para ter marinhas

Com as palavras do presidente norte-americano supra citadas, no que se refere ao investimento em novas capacidades, retomamos o dilema actual da Marinha, que visa o equilíbrio e flexibilidade de emprego<sup>30</sup> que lhe permita definir prioridades na atribuição de meios e no seu reequipamento, quer para as missões diplomáticas e de apoio à política externa, quer para assumir as tarefas de segurança marítima e de interesse público. Na verdade, esses propósitos que podem parecer antagónicos devem ser integrados e balanceados de forma a contribuir para o aumento da eficácia das forças navais, pois, embora haja a necessidade de proceder às necessárias adaptações para as tarefas relacionadas com as “novas ameaças”, muitas tarefas estão já a ser desempenhadas pelos militares como contributo para a segurança marítima. Como exemplo, temos as operações correntes da NATO e da UE nas águas da Somália, e da NATO no Mediterrâneo Oriental onde meios navais e aéreos desenvolvem acções para controlo desse espaço marítimo.

#### **d. O desafio para o re-equipamento**

Sem querer mencionar qualquer programa em curso, como referência de política de desenvolvimento e investimento em novas capacidades temos o *Navy Program Guide 2009* da Marinha dos EUA, o qual, de acordo com a visão política e com base na estratégia adoptada para Defesa e Segurança, elenca os recursos necessários para garantir o cumprimento das tarefas e missões, incluindo a execução de programas, tendo em conta a modernização e o futuro da Marinha do EUA e considerando as operações conjuntas e combinadas, com carácter expedicionário, focadas no litoral e no espectro do conflito, aquém da guerra.

Mesmo com muitos programas em curso para a modernização de unidades navais de superfície, submarinos e aeronaves, o importante será que as capacidades existentes consigam, em tempo, a resposta desejada. Este aspecto afecta o tipo, o número e a localização das unidades necessárias para fornecer aos governantes, em caso de crise, a flexibilidade para aproveitar as oportunidades de influenciar e de dissuadir. Uma resposta rápida e eficaz é fundamental para a definição dos acontecimentos mundiais.

Considerando os constrangimentos e restrições motivados pela actual crise financeira mundial, da qual ainda não se vislumbra fim, as necessidades de meios para as Marinhas serão sempre maiores do que as forças disponíveis. Portanto, os investimentos no futuro

---

<sup>30</sup> Flexibilidade de emprego significa facilidade de utilização em qualquer zona do espectro de conflito, desde a mais baixa à mais alta, mantendo sempre a mesma configuração, ou seja, capacidade de ajustamento rápido da postura às necessidades de condução política da crise. (Rodrigues, 2006)

devem reflectir um equilíbrio entre a capacidade expedicionária, as operações correntes, como interdição marítima e assistência humanitária, e as capacidades necessárias para plataformas individuais para executar missões mais exigentes, como a guerra anti-submarina, anti-aérea ou de superfície.

Assim, os Estados, face à imprevisibilidade da envolvente estratégica e das “novas ameaças”, enfrentam difíceis decisões internas sobre a forma como devem reequipar e reestruturar as suas Marinhas, de forma a atender aos tipos de desafios colocados pela aplicação da lei por parte de criminosos e terroristas no mar, e ao mesmo tempo manter-se preparadas e prontas para intervir em conflitos convencionais de maior escala e em crises internacionais.

Muitas das Marinhas centram-se no combate à pirataria e sobrestimam equipar-se com plataformas adequadas para a segurança marítima e aplicação da lei no mar. Como sabemos, nós Portugueses, mantemos os nossos navios treinados para o combate, mas também são capazes de conduzir operações para aplicação da lei no mar, em coordenação com as autoridades competentes.

Um outro problema referido em diversos trabalhos de investigação, seminários e relatórios<sup>31</sup>, tendo como exemplo o produzido pelo *Royal United Services Institute for Defence and Security Studies*, é a necessidade de uma eficaz coordenação e troca de informação, à escala local, regional e global, entre as instituições e agências com responsabilidade na segurança marítima. Ao longo dos últimos anos os Estados e outras Organizações<sup>32</sup> têm criado várias medidas para reforçar uma abordagem inter-agência para a segurança marítima; no entanto, as barreiras culturais entre os diferentes intervenientes no processo encontram-se entre os maiores obstáculos aquele esforço.

O ideal seria que ao nível global, de preferência todas as nações marítimas trocassem informações, mas este nível de cooperação e coordenação é um desafio enorme, mas que vai produzindo os seus frutos. Um exemplo de sucesso é a partilha de informação através do *Maritime Safety & Security Information System (MSSIS)*<sup>33</sup>, criado e desenvolvido pelo *US Department of Transportation's Volpe Center*, com o objectivo de obter informações dos navios, principalmente usando o *Automatic Identification System (AIS)*. Sem dados actuais, em 2008, quarenta e quatro países trocavam dados AIS via MSSIS, através da internet. A Guarda-Costeira americana está a desenvolver o sistema

---

<sup>31</sup> Disponível na internet em: < [www.da.mod.uk/colleges/rcds/publications/](http://www.da.mod.uk/colleges/rcds/publications/) >

<sup>32</sup> A Comissão Europeia publicou um Livro Azul em 2007 sobre uma política marítima integrada da UE. Em relação à vigilância marítima, o Livro Azul define orientações para promover a interoperabilidade dos sistemas de monitorização e controlo dos espaços marítimos.

<sup>33</sup> Neste sistema, todos os países que colocam os dados no sistema têm direito a receber dados a partir deste.

chamado “*Integrated Deepwater System*” para aumentar a vigilância e o controlo dos espaços marítimos dos EUA, e que combinará aeronaves, navios e sensores.

É de referir que as Marinhas têm necessidade de se colocar “um passo” à frente das “novas ameaças”, uma vez que o aumento da segurança marítima é directamente proporcional ao crescimento dos interesses económicos ligados aos espaços marítimos, além de que, o aumento das actividades ligadas ao mar, especialmente na área de segurança marítima, exigirá um maior controlo e coordenação entre as diversas instituições nacionais que possuem atribuições nessa área.

### **3. Uma visão para o futuro**

No desenvolvimento deste estudo temos vindo a referir com alguma frequência a Marinha dos EUA, que no actual contexto internacional e considerando a classificação de Eric Grove, é a única com um nível de ambição e capacidade de intervir a nível global perante os cenários de crise e conflito.

No entanto, e depois de todos os pontos já abordados ao longo deste estudo, e antes de concluir, entende-se que a melhor forma de tornar prática uma visão seria o de caracterizar de forma breve duas marinhas.

A primeira, a Marinha do Chile (MC), de cariz mais parecido com a Marinha Portuguesa (no Rank 5, Marinhas com fraca capacidade de projecção), e que desenvolve várias tarefas que, no caso português, funcionam sob a égide civil. E a segunda, a Marinha do Brasil (MB), que estando em franco desenvolvimento face ao contexto sul-americano, e que, não estando hierarquizada no estudo de Eric Grove, catalogámo-la no Rank 4 (Marinha média com capacidade de projecção regional).

#### **a. Marinha de um pequeno Estado**

Vamos neste ponto caracterizar a MC, começando por hierarquiza-la no Rank 5 (Marinhas com fraca capacidade de projecção). A marinha chilena, mesmo com mais meios, tem uma tipologia mais parecida com a Marinha Portuguesa, e desenvolve uma política e uma estratégia naval assente no conceito do “duplo uso”.

No entanto, a MC desenvolve outras actividades que em muitos Estados são levadas a cabo por entidades civis<sup>34</sup>. Um desses casos é a gestão e supervisão do sistema de controlo portuário, área onde, por exemplo, efectua a certificação do *International Ship and Port Facilities Security Code* (ISPS Code).

Para delimitar a caracterização abordaremos três acontecimentos recentes que tornam a MC um caso de estudo interessante sobre o papel de uma Marinha, e que são: garantir a jurisdição de espaços marítimo como a da Antártica; encontrar-se em disputa sobre as suas fronteiras marítimas com o Peru e a Bolívia<sup>35</sup>; lidar internamente com uma catástrofe natural. Vejamos então qual a missão prevista para a MC, retirada da política de defesa do Chile:

“ (...) *Contribuir a resguardar la soberanía e integridad territorial, mantener la seguridad de la nación, impulsar el desarrollo nacional y respaldarlos intereses nacionales en el exterior.*” (*Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010 – Parte 5*)

Tendo por base a missão, começamos esta caracterização exactamente pela situação que envolve o Continente gelado, a Antártica. Para o Chile, a existência de reivindicações de soberania sobre parcelas do Continente Antártico sugere uma potencial crise. No entanto, pelas razões elencadas, a Antártica representa uma situação especial porque: nenhum país detém a posse do território, embora sete a reivindiquem; a adversidade do clima dificulta a ocupação e a exploração com as tecnologias actuais; o cumprimento dos preceitos do Tratado Antártico propicia uma maior cooperação entre os países signatários; os estudos já realizados indicam que a Antártica contém grandes reservas de recursos minerais; e a confluência de três oceanos (o Atlântico, o Pacífico e o Índico) na região.

---

<sup>34</sup> A Marinha na sua estrutura a “*Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante*” que actua como direcção técnica e Autoridade Marítima do Estado.

<sup>35</sup> De forma breve, pode-se referir que este diferendo remonta à denominada “guerra da salitre”, ocorrida entre 1879-1884, em que as forças de Chile lutaram contra uma aliança defensiva da Bolívia e Peru. Desta guerra surgiram disputas sobre o controlo de território que continha importantes depósitos de minerais ricos. Nesta contenda o objectivo da Campanha Naval chilena, foi o de garantir vantagem estratégica e manter o controlo do mar, a fim de prestar assistência às forças que lutavam no deserto mais seco do mundo. Embora a Marinha peruana assegurasse o sucesso inicial, a campanha naval acabou por ser vencida pelo Marinha chilena. Do conflito resultou na completa derrota da Bolívia. O tratado de paz levou à anexação de território peruano e de todo o litoral boliviano. No entanto, o sentimento nacional boliviano, até hoje procura o retorno de seu ex-costa. Cf. THE ROYAL COLLEGE OF DEFENCE STUDIES (2009). *Should Chile Reverse History And Provide Bolivia Sovereign Access To The Sea? Assess The Risks And Benefits To Bolivia, Chile And Peru.* [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível na internet em:

< [www.da.mod.uk/colleges/rcds/publications/.../Africa%20Democracy.pdf](http://www.da.mod.uk/colleges/rcds/publications/.../Africa%20Democracy.pdf) >

Neste desafio à manutenção da boa ordem no mar, e mitigação de uma crise ou um conflito, o Estado chileno ratificou o Tratado do Antártico<sup>36</sup>, que garante a cooperação internacional para o conhecimento científico da região, e propicia que posições “territorialistas” não sejam discutidas, nem se consolidem a partir de presença no continente. No entanto, no mar, e em apoio à política externa do Estado o desafio é permanente, e a MC mantém com outros Estados o “braço de ferro”, através da presença de unidades navais na região, aspecto que em contra senso poderá motivar uma crise.

Um outro ponto abordado, as disputas territoriais com o Peru e a Bolívia, o Chile desenvolve uma política que visa manter a Bolívia (rica em recursos naturais como o gás natural) sem acesso ao mar, logo incapaz de exportar, por essa via, todos os seus recursos<sup>37</sup>. No entanto, com vista à manutenção do consenso marítimo e da boa ordem no mar, e gestão de uma crise energética, os 3 Estados têm investido em esforços diplomáticos de aproximação e entendimento que são, no entanto, prejudicados pelo espírito nacionalista e com a falta de visão no futuro do desenvolvimento económico<sup>38</sup>. Assim, e para agonizar a crise, os Estados peruano e boliviano não vêm com bons olhos qualquer investimento no reequipamento militar, estreitamente nos meios navais, por parte do Estado chileno.

Quanto ao reequipamento, a MC têm vindo a cumprir um programa desde meados dos anos 90 e de acordo com a sua doutrina estratégica assenta na “*dissuasão e na cooperação internacional, tornando-se necessário manter uma capacidade militar moderna*”<sup>39</sup>, com um nível tecnológico bastante aceitável e segundo os chefes da MC com elevado nível de treino e integração. A MC têm, decorrente do seu conceito estratégico de defesa, meios adequados para intervir internamente em “*funções de vigilância e polícia, nos portos e nas águas territoriais e em águas internacionais em conformidade com o Direito Internacional Marítimo*”<sup>40</sup>.

Resta agora entrar num outro ponto, que é o desafio actual da MC, que é recompor-se da catástrofe natural que abalou a Nação e que destruiu muitas das infra-estruturas e causou danos em diversas unidades navais.

Decorrente dos sismos e *tsunami* que assolaram o país em finais de Fevereiro de 2010 (8,8 na escala de Richter em 27 de Fevereiro), com as zonas litorais a serem bastante

---

<sup>36</sup> O Protocolo de Madrid ao proibir a exploração dos recursos minerais até 2048 e, ao estabelecer critérios para a preservação do meio ambiente antártico, contribui para a manutenção da paz no continente gelado.

<sup>37</sup> Cf. THE ROYAL COLLEGE OF DEFENCE STUDIES (2009). *op. cit.*, p. 5.

<sup>38</sup> Cf. THE ROYAL COLLEGE OF DEFENCE STUDIES (2009). *op. cit.*, p. 9.

<sup>39</sup> Cf. ARMADA DE CHILE (2009). *Doctrina marítima: El Poder Marítimo Nacional* [em linha]. [referência de 17 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.armada.cl/> >

<sup>40</sup> Cf. ARMADA DE CHILE (2009). *op. cit.*, p. 24-30

afectadas, ficou bem patente a capacidade da MC em projectar, mesmo que em território nacional, e em estado de excepção, um Poder Naval eficaz e de acordo com o que na sua doutrina chamam de “*Flexibilidade operacional*”<sup>41</sup>. Consultando o site oficial da MC podemos elencar um elevado número de acções de apoio humanitário, que implicaram a projecção de meios, recursos humanos e materiais no auxílio às vítimas e apoio na reconstrução do país. Um outro problema com que a MC se depara é com a destruição quase total da sua maior base naval, a *Base Naval de Talcahuano y de Asmar Talcahuano*, que incluía também o maior estaleiro naval nacional, e que contribuía de forma essencial para o desenvolvimento económico da região.

Mas apesar das dificuldades com que o país se depara a MC pode encontrar nesta situação uma oportunidade para afirmar o seu papel no contexto nacional e internacional, contribuindo com as suas capacidades num conjunto alargado de tarefas que passam, entre outras, na recuperação e salvamento de vidas humanas, na reconstrução do país, prestar apoio humanitário à população e contribuir para a segurança interna.

Nesta fase é importante referir que nos últimos anos, a MC, com a aposta no emprego dos seus militares, em especial dos meios navais, em acções de manutenção de paz e apoio humanitário tem ganho a experiência necessária para actuar nesta crise e contribuir para minimizar qualquer conflito ao nível externo decorrente da sua fragilidade interna. O Chile, logo a seguir ao Brasil, e no âmbito da América Latina é o Estado que mais contribui em missões no âmbito das Nações Unidas<sup>42</sup>.

Agora e no seguimento da estratégia de apoio á política externa, a MC têm conduzidos, no âmbito da ONU, diversas missões de cariz humanitário e de manutenção de paz, nas quais se incluem participações no Kosovo e Bósnia e mais recentemente no Haiti, a quando do terramoto deste ano<sup>43</sup>.

Embora breve, esta caracterização, deixa antever que a Marinha do Chile, mesmo que com fraca capacidade de projecção (quando comparada com outras Marinhas), e a braços com uma crise interna grave, que ameaça a sua segurança humana, decorrente de uma catástrofe natural, e com conflitos externos latentes por disputas territoriais, que afectam acima de tudo a sua segurança energética, tem consolidada uma política e estratégia de defesa em que conta com o seu Poder Naval para prosseguir os desígnios e os objectivos nacionais.

---

<sup>41</sup> Cf. ARMADA DE CHILE (2009). *Doctrina marítima: El Poder Marítimo Nacional*. op. cit., p. 54.

<sup>42</sup> Cf. *Global Security* [em linha]. [Disponível na internet em: < <http://www.globalsecurity.org/> > e o site oficial da Marinha do Chile [em linha]. Disponível em < <http://www.armada.cl/> >.

<sup>43</sup> Cf. *Nações Unidas* [em linha]. [Disponível na internet em: < <http://www.un.int/chile> >

## b. Uma Marinha em desenvolvimento

O Brasil, é referenciado em diversos fóruns, a par da Rússia, da Índia e da China, como uma potência emergente, ao nível económico, político e militar. O Brasil como actor do SPI está sujeito a eventuais conflitos, bem como às acções das “novas ameaças”. No contexto sul-americano o Brasil desempenha um papel essencial ao nível das crises, veja-se a actuação no Haiti em 2004 e em 2010.

Actualmente o Brasil além da importância das suas águas interiores (regiões fronteiriças), possui importantes riquezas no mar e mais de 95% do seu comércio internacional é feito por via marítima. O petróleo é outra grande riqueza do mar do Brasil que, se privado desse recurso pode mergulhar numa crise energética e ficar paralisado. O gás natural é outra grande fonte de energia encontrada no mar<sup>44</sup>. A actividade de pesca é outra potencialidade do mar brasileiro que representa uma valiosa fonte de alimento e de geração de empregos. Desta breve descrição podemos ver a importância e a responsabilidade que a MB possui para garantir o controlo e a salvaguarda da sua vasta e complexa área de jurisdição marítima.

Logo e tal como fizemos para balizar este estudo podemos colocar as seguintes questões para caracterizar a MB: Como poderá a MB posicionar-se face às “novas ameaças”?

As respostas a estas questões surgem dos conceitos sobre o Poder Naval, que, e relembrando, pode desenvolver-se nas tarefas militares relacionadas com a guerra, com a diplomacia; e com o cumprimento da lei e regulamentos no mar. Vejamos a missão da MB, tal como retirada dos seu site oficial.

*" (...) Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria. Estar pronta para actuar (...) em acções sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do País; e cumprir as atribuições subsidiárias previstas em Lei, com ênfase naquelas relacionadas à Autoridade Marítima, (...)"*

*"A Marinha do Brasil será uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e deverá dispor de meios (...) compatíveis com a inserção político-estratégica do nosso País no cenário internacional (...) pronta para actuar no mar e em águas interiores, de forma singular ou combinada, de modo a atender aos propósitos estatuídos na sua missão (...)"<sup>45</sup>.*

---

<sup>44</sup> Os grandes depósitos descobertos na bacia de Santos, na bacia de Campos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro, diminuindo as importações de regiões menos estáveis.

<sup>45</sup> Missão e visão da Marinha do Brasil, retirada do site oficial, disponível em < [http://www.mar.mil.br/menu\\_v/instituicao/missao\\_visao\\_mb.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/instituicao/missao_visao_mb.htm) >. Acesso em 30 de Março de 2010.

Esta missão, e da consulta do documento estruturante da *Estratégia Nacional de Defesa* do Brasil<sup>46</sup>, resulta da prioridade do Estado em assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer concentração de forças que se aproximem do Brasil por via marítima.

A MB deverá manter a capacidade de projecção de poder e criar condições para controlar, no grau necessário à defesa e dentro dos limites do direito internacional, as áreas marítimas e águas interiores de importância político-estratégica, económica e militar, e também as suas linhas de comunicação marítimas. Assim, da análise sumária, tendo por base o cenário geopolítico sul-americano definido pelo *Estratégia Nacional de Defesa* e o discurso do Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira, concluímos que existem vários focos de instabilidade que podem afectar o território brasileiro<sup>47</sup>, bem como algumas das “novas ameaças” presentes na América do Sul (narcotráfico e terrorismo<sup>48</sup>). No entanto, segundo Pepe (2010) o Brasil “*considera, que a polícia, ao invés das forças militares, é o meio mais adequado no combate ao narcotráfico*”.

A MB tem como tarefa o controlo do tráfego marítimo, e tenta neste contexto criar sinergias e aproveitar a oportunidade para se afirmar e assim investir no desenvolvimento de sistemas que permitam maior vigilância da ZEE e águas adjacentes, aspecto que permite assim fazer frente às “novas ameaças” para além do narcotráfico. Na linha de acção implícita na edificação do sistema anterior, é entendimento da MB que para este seja eficiente e eficaz, a Marinha deveria operar as suas próprias aeronaves de patrulha marítima integradas em coordenação e integração com os meios navais de superfície.

Para fazer face à envolvente, a MB no que respeita ao reequipamento, está actualmente a desenvolver um esforço nas componentes de superfície, aérea, dando ênfase

---

<sup>46</sup> MINISTÉRIO DA DEFESA DO BRASIL (2008). *Estratégia Nacional de Defesa*. [em linha]. [referência de 25 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.defesa.gov.br> >.

<sup>47</sup> **Suriname**- indícios de que facilita o tráfico de armas e de drogas para as Forças Armadas Revolucionárias Colombianas (FARC) e para islâmicos de Trinidad e Tobago. **Guiana** - Recebe muitos garimpeiros clandestinos do Brasil e da Venezuela e o presidente propôs que toda a sua floresta amazónica fosse dirigida por britânicos. **Venezuela** - tem realizado compras vultosas em armamento e evidencia um esforço para aumentar a sua influência militar. **Colômbia** - Possui um histórico de confrontos internos entre as forças legais de segurança e os movimentos de libertação paramilitares, para além dos traficantes de droga. **Peru** - Possui no território conflitos com o grupo revolucionário Sendero Luminoso, o que causa grande instabilidade na política interna. **Bolívia** - Ocupa o primeiro lugar no ranking de violência política e apresenta dois pontos críticos na sua relação com o Brasil: A dependência brasileira do gás boliviano e a política de reforma agrária boliviana, que afecta os brasileiros que residem na Bolívia.

<sup>48</sup> **Terrorismo** - O caso entre a Colômbia e o Equador por causa das FARC (a Colômbia considera-as como um grupo narco-terrorista). A preocupação dos EUA/EUA com a região da Tríplice Fronteira (ponto de união entre o Brasil, a Argentina e o Paraguai); **Narcotráfico** - Os narcotraficantes possuem verdadeiros exércitos particulares, contando às vezes, com armamentos mais sofisticados do que a polícia ou as FFAA, sendo que em alguns Estados as FFAA são corrompidas pelos traficantes. Os grandes produtores de drogas actualmente são representados pelo Peru, Bolívia e Colômbia, e todos fazem fronteira com o Brasil.

no investimento e renovação da sua capacidade submarina, no sentido de projectar e de fabricar tanto submarino de propulsão convencional como de propulsão nuclear<sup>49</sup>.

O investimento no reequipamento da Marinha terá como pressuposto que o Brasil, através dos seus instrumentos de poder, consegue evitar que as crises regionais junto das suas fronteiras afectem de alguma forma o seu território, da mesma forma que pretende dissuadir militarmente qualquer Estado que tente contra a soberania. Estes meios vão ao encontro da ambição existente em se afirmar como potência regional com capacidade expedicionária capaz de projectar poder e intervir, no âmbito da ONU, em qualquer missão MOOTW.

De forma breve, caracterizamos a Marinha do Brasil, como em franco desenvolvimento e que, à margem das Marinhas Europeias e dos EUA, considera essencial a sua intervenção nas várias crises e conflitos em curso nos Estados vizinhos, da mesma forma pretende fazer face às “novas ameaças” capazes de afectar o seu território.

---

<sup>49</sup> Na política de defesa este objectivo nuclear é levado a cabo tendo em conta o acelerar de investimentos e parcerias necessários para executar o projecto do submarino de propulsão nuclear. Ao nível do armamento, é intenção do Governo armá-los com mísseis, assim como, dotá-los de capacidade de operação em apoio directo às forças navais, terrestres e aéreas através de sistemas de rede.

## **Conclusões**

No início deste estudo foi proposto responder à seguinte QC: Qual o papel da estratégia naval no contexto das novas ameaças e cenários de crises actuais. Na demanda para uma resposta construímos um modelo de análise simples, no qual, aos conceitos que enformam numa estratégia naval equilibrada, capaz de assegurar por parte das Marinhas, num contexto estratégico incerto, uma resposta eficiente e eficaz no âmbito interno e externo para fazer face às “novas ameaças” e associámos as hipóteses, que formulámos em conjugação com as três questões que derivámos da QC.

A primeira QD1 que incide sobre o conceito de segurança implica a validação da HIP1 “A nova ordem mundial trouxe novas ameaças que obrigaram os Estados a alterar os seus paradigmas de defesa centrados no Estado para um conceito de segurança abrangente e desterritorializado”. Na qual constatamos que a evolução do conceito de segurança dá-se de uma forma exacerbada após os atentados terroristas de 9/11, o qual altera também o ambiente estratégico global e conseqüentemente, o marítimo.

Podemos também afirmar que os EUA, por se tornarem alvos, tomaram opções e desencadearam acções no sentido da prevenção e combate às “novas ameaças” no mar, fomentando a cooperação entre as Marinhas de diversos países de forma a garantir a segurança marítima contra as “novas ameaças”, partindo do pressuposto, incluído na sua política de defesa e segurança, de que é impossível garantir a segurança em todas as áreas marítimas de interesse através de uma única Marinha.

A par destes acontecimentos, o processo de globalização aumentou a interdependência entre os Estados e contribuiu para o esbatimento de fronteiras, determinantes para que essas ditas “novas ameaças” se reproduzissem entre os Estados de forma acelerada, tornando-as transnacionais. Ou seja, a evolução e desenvolvimento dos conceitos de “segurança colectiva” passou a incluir novas dimensões, como a segurança humana ou conceitos alternativos que incluem associados às “novas ameaças”.

A importância dada actualmente às “novas ameaças” é alimentada, ainda, pela redução da probabilidade de ocorrência de conflitos inter-estatais, pela globalização do comércio marítimo e pela preocupação dos Estados em manter o controlo dos seus espaços marítimos, num contexto em que as actividades económicas no mar ligadas à exploração de recursos vivos e não-vivos desenvolvem-se a um ritmo muito acelerado e num ambiente incerto ao nível da segurança.

Considera-se assim validada a HIP1 deste estudo, pois de facto constatamos uma alteração no conceito de segurança.

A resposta a como tem evoluído a estratégia naval, segunda QD deste trabalho, implica validar a HIP2 “A emergência de operações expedicionárias tem imposto uma mudança do paradigma, nomeadamente com o aumento das operações levadas a cabo em ambiente de águas litorais: Estas operações, pela envolvente e objectivos, são conduzidas não apenas por um ramo ou por um Estado, mas com forças conjuntas e combinadas”.

Para isso, e na sequência da resposta à QD1, pegamos no ambiente estratégico actual que como vimos é volátil e dominado por crises e conflitos latentes, os quais podem tomar contornos e consequências incertos, e que contribuem para colocar os Estado diante do dilema quanto à utilidade das sua a Marinha. Este dilema pode, se alinhado com a vontade política, fazer crescer a probabilidade de as Marinhas perderem importância e relevância no contexto nacional e, que até mesmo, possam perder recursos, caso ao nível político seja permitido que outras instituições assumam a liderança nas tarefas relacionadas com a segurança marítima. No entanto, os Estados, no seu processo de prevenção de conflitos e gestão de crises, têm vindo a adoptar medidas de projecção da segurança desterritorializada, que no emprego das Marinhas se traduz no impulso das operações expedicionárias, e que actualmente, se pretendem conjuntas e combinadas.

Face a este novo contexto de segurança e aos desafios implícito no seu emprego na gestão de crises e prevenção de conflitos (missões MOOTW), motivadas pelas “novas ameaças”, as Marinhas, devem a partir destes cenários antagónicos e incertos, criar oportunidades para dar uma resposta rápida e eficaz a estes novos desafios, criando sinergias entre os outros ramos da FFAA para aumentar a sua capacidade de emprego. Estas oportunidades, passam essencialmente por criar condições para uma reestruturação interna da Marinha ou mesmo da FFAA e/ou, caso exista disponibilidade económica, por implementar programas de reequipamento ou de investigação e desenvolvimento considerando as necessidade do Estado e o seu nível de ambição. Este nível de ambição, face aos recursos disponíveis para emprego nas FFAA passará, como vimos, pelo aumento na coordenação entre ramos e no planeamento e execução de operações conjuntas e combinadas.

As operações militares levadas a cabo pela NATO no Kosovo e no Afeganistão, e pelos EUA no Iraque, são a um exemplo e a prova de que as Marinhas têm vindo a ser decisivas no desenvolver de acções no alargado espectro do conflito, tendo as operações expedicionárias, na vertente conjunta e combinada, um papel fundamental na condução e

sustentação das operações, que como se sabe têm vindo a ser desenvolvidas do mar para a terra e ambiente litoral. Assim e do que foi possível concluir nos dois parágrafos anteriores, validamos a HIP2.

Resta agora identificar os desafios que se colocam às estratégias navais dos pequenos Estados, e para isso temos de validar a HIP3 “A nova ordem internacional impõe um esforço no cumprimento das tarefas dos pequenos Estados nas suas funções internas e externas, adoptando para tal conceitos como o duplo uso”.

Como temos vindo a afirmar que os desafios que colocam ao nível dos pequenos estados face à conjuntura internacional implicam uma adaptação das Marinhas e uma evolução da estratégia naval. Na verdade, o fim da Guerra Fria, e a redução da possibilidade de ocorrência de conflito inter-estatal, parece ter libertado as nações mais fortes militarmente para o uso da força, sem a preocupação com a reacção de uma ideologia oponente. Da mesma forma, libertou espaço para o emergir de crises, e até alguns conflitos, entre Estados que antes eram contidos pela disciplina imposta por duas superpotências no contexto dos seus interesses no confronto global.

A par desta evolução, e sem prejudicar as tradicionais tarefas relacionadas com a guerra e o apoio à política externa, é importante estrategicamente, que as Marinhas se posicionem na liderança do processo contra as “novas ameaças” no mar adaptando ao cumprimento de tarefas denominadas de serviço público. Esta posição de liderança implica desenvolver mecanismos de preparação e actuação contra essas ameaças e como desafio, a coordenação com as diversas agências com atribuições e jurisdição nos mesmos espaços marítimos. Em países de pequenos recursos como o nosso, e o caso do Chile, muitas dessas tarefas de serviço público são desenvolvidas pela própria Marinha que adopta, e em Portugal têm força de Lei, pelo duplo o uso dos meios. Foi também estudado o caso do Brasil, que sendo um país com mais recursos, tende, e esta é uma conclusão pessoal, a adoptar na Marinha o duplo uso dos meios e assim, garantir o cumprimento dos objectivos traçados pela sua política de segurança e defesa.

Mesmo neste paradigma de duplo uso, podemos afirmar que as Marinhas vão continuar a conduzir operações de segurança marítima com o objectivo de reduzir e minorar as actividades contra a boa ordem no mar, da mesma força que vão continuar a actuar, através da sua capacidade expedicionária, em missões fora de área, quer em MOOTW em contexto conjunto ou combinado de forças, quer na prevenção de conflitos, quer na resposta a crises, onde a necessidade de uma componente anfíbia é relevante e a interoperabilidade dos sistemas empregues e a capacidade para comando e controlo são

obrigatórias. A tendência é que outras Marinhas, tal como a Portuguesa e a Chilena, optem pelo duplo uso dos seus meios por forma a não perderem a importância e a relevância no contexto actual e enfrentar os desafios e os compromissos de cada Estado.

Actuando desta forma, as Marinhas em especial a dos pequenos Estados, ou as de menores recursos, estarão a aumentar a segurança marítima nas águas jurisdicionais e a garantir a presença do Estado em áreas onde as fronteiras não são visíveis, assim como estarão a trabalhar ao encontro da estabilidade e segurança global quer na segurança marítima, quer no emprego de forças em cenários de conflito ou crise fora da sua área de operação. Com este tipo de actuação, reduz-se a possibilidade de perda de importância e relevância nacional e materializavam a sua participação nos assuntos relacionados com o Poder Marítimo. Além do mais, ao ampliar a presença do Estado na ZEE e nas águas adjacentes, as Marinhas contribuiriam para estimular o sentimento de segurança desses espaços marítimos.

Consideramos então validada a HIP3 uma vez provamos pelo estudo do caso chileno e do conhecimento de facto do caso português que caso a adopção e operacionalização do conceito de duplo uso, permite, para além de economia de escala para um Estado, cumprir com tarefas do foro interno e externo.

Perante as presentes conclusões e atendendo a que se validaram as hipóteses apresentadas, consideramos que uma resposta possível à QC, é que a incerteza, volatilidade e ambiguidade do contexto estratégico actual, cria oportunidades para que as Marinhas desenvolvam um estratégia naval capaz de edificar capacidades e estruturas e assim actuar de forma pronta num espectro mais alargado de tipologia de missões e tarefas, tais como contribuir para a gestão de crises e conflitos e fazer frente às “novas ameaças”.

## **Bibliografia**

### Monografias

- CARVALHO, Virgílio (1980). Ciclo de lições de Estratégia. Textos de Apoio. Lisboa. Ex-Instituto Superior Naval de Guerra, 1980.
- MORAN, Daniel. (200X). “Geography and Strategy”. [S.I.]. [s.n.].
- PINTO, Maria do Céu. (2007). As Nações Unidas e a Manutenção da Paz: e as actividades do peacekeeping doutras organizações internacionais. Coimbra. Almedina, 2007.
- SHIMABUKURO, Alessandro (2005). A política de segurança dos Estados Unidos no pós-Guerra Fria. Campinas, São Paulo. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2005.
- TANGREDI, Sam J.. (2002). Globalization and Maritime Power. First Print. Washington, D.C.: Institute for National Strategic Studies - National Defense University, 2002.
- TEIXEIRA, Nuno Severiano. (2009). Contributos para uma política de Defesa – Julho de 2006 a Julho de 2009. Lisboa. Ministério da Defesa Nacional, Agosto de 2009
- TILL, Geoffrey. (2009). Seapower - A Guide for the Twenty-First Century. 2nd Edition. London & New York. Routledge, 2009.

### Participações em monografias e artigos de publicações em série:

- BAOFU, Wang. (2008). The U.S. Military’s “maritime strategy” and Future Transformation. Naval War College Review Autumn 2008 Volume 61, Number 4. Naval War College Press - Newport, RI 2008. <  
<http://www.usnwc.edu/getattachment/01a48b15-5215-4f2a-922f-11558f1113f6/U-S--Military-s--Maritime-Strategy--and-Future-Tra>>. Acesso em: 28 de Março de 2010
- CAJARABILE, Vitor Lopo. (2008). A Segurança no Mar. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº24 – Janeiro-Março de 2008. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2008.

- CAJARABILE, Vitor Lopo. (2009). Paz e segurança nos Oceanos. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº29 – Abril-Junho de 2009. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2009.
- COSTA, Carlos Nélon Lopes da. (2002). O Poder Naval. As três vertentes. Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXII, p. 513-535 – Julho-Setembro de 2002.
- ESCORREGA, Luis Carlos Falcão. (2009). A segurança e os “novos” riscos e ameaças: perspectivas várias. Revista Militar, p. 1001-1034 - Agosto-Setembro de 2009.
- FONSECA, Alexandre da. (1998). A conflitualidade no mar. Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXVIII, p. 807-817 – Outubro-Dezembro de 1998.
- MOURA, Almeida de. (2003). O Papel do militar na Sociedade. Reflexões. Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXIII, p. 251-288 – Abril-Junho de 2003.
- OHLS, Gary J.. (2008). Eastern Exit: Rescue "... From the Sea". Naval War College Review Autumn 2008 Volume 61, Number 4. Naval War College Press - Newport, RI 2008. < <http://www.usnwc.edu/getattachment/a2551044-3a67-4f95-9dc4-24bf810f9511/Eastern-Exit--Rescue-----From-the-Sea----Ohls,-Ga> >. Acesso em: 29 de Março de 2010
- RIBEIRO, António Silva. (2008). Uma Visão estratégica do Mar – Perspectivas de Análise. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº24 – Janeiro-Março de 2008. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2008.
- RIBEIRO, António Silva. (2008). Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e Processo. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº27 – Outubro-Dezembro de 2008 Lisboa, C.C.M. e GERE, 2008,
- RÜHL, Lothar. (2004). Conditions for a European intervention strategy in application of the ESDP and US/Nato crisis management. Center for European Integration Studies Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, 2004.
- SACHETTI, António Emílio (2006). Poder Naval. Sua utilidade hoje [em linha]. Revista da Armada, Publicação oficial da Marinha, nº402, Ano XXXVI – Novembro de 2006. Lisboa, Página Ímpar, 2006, p.8.

- SACCHETTI, António E. (2009) O Mar Português e a Fronteira Marítima Europeia. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº29 – Abril-Junho de 2009. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2009, p.23.
- SMITH-WINDSOR, Brooke (2009). Securing the Commons: Towards NATO's New Maritime Strategy. Research Division – NATO Defense College, Rome – nº 49 – September 2009
- STEEL, Ronald. The New Meaning of Security. In: STUART, Douglas T. (Org). U.S. National Security: Beyond the Cold War. Strategic Studies Institute <<http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdf/files/pub319.pdf>>. Acesso em: 20 de Fevereiro de 2010.
- TILL, Geoffrey (2008). Britain, Portugal and maritime globalization. Past, present and future. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº24 – Janeiro-Março de 2008. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2008.
- ULLMAN, Harlan. (2007). Naval and maritime power in the 21st century – Public and preventive diplomacy and projecting power and influence ashore. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº22 – Julho-Setembro de 2007. Lisboa, C.C.M. e GERE, 2007.

Artigos de publicações em série electrónica:

- ESCORREGA, Luís Falcão (2010). Das “novas crises”: Breves contributos para a sua clarificação conceptual [em linha]. Jornal de Segurança e Defesa – 16 de Fevereiro de 2010 [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.jornaldefesa.com.pt/arquivo.asp> >
- GARCIA, Francisco Proença. (2007). A Nova Conflitualidade. [em linha] Instituto D. João de Castro – 23 de Abril de 2007 [referência de 26 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em:  
< [http://www.idjc.pt/artigos/A\\_NOVA\\_CONFLITUALIDADE.htm](http://www.idjc.pt/artigos/A_NOVA_CONFLITUALIDADE.htm) >
- MURSHED, Mansoob. (2003). Old and New Wars. [em linha] BICC - Bonn International Center for Conversion. Buletin nº26 – 01 de Março de 2003 [referência de 26 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.bicc.de/uploads/pdf/publications/bulletin/bulletin26.pdf> >
- PEPE, Leandro Leone (2010). Concertação política em matéria de defesa na América do Sul no pós - Guerra Fria [em linha] Jornal de Segurança e Defesa

- 18 de Março de 2010 [referência de 1 de Abril de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.jornaldefesa.com.pt/arquivo.asp> >
- RAMALHO, José Luis Pinto. (2007). O Conflito Assimétrico e o Desafio da Resposta – Uma Reflexão. [em linha] Revista Militar – 27 de Outubro de 2007 [referência de 16 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=223> >
- RODRIGUES, Alexandre Reis. (2008). O emprego do Poder Naval no Século XXI. [em linha] Jornal de Segurança e Defesa – 17 de Janeiro de 2006 [referência de 16 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < [http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view\\_txt.asp?id=301](http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=301) >

Relatórios e Documentos oficiais:

- ARMADA DE CHILE (2009). Doctrina marítima: El Poder Marítimo Nacional [em linha]. [referência de 17 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.armada.cl/> >
- CLARK, Vern. (2003). Edited Remarks Of Admiral Vern Clark at the International Seapower Symposium [em linha]. Naval War College. Newport - RI – 27 de Outubro de 2003 [referência de 17 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em:  
< <http://www.navy.mil/navydata/cno/speeches/clark031027.txt> >
- COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (2006). LIVRO VERDE - Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares. Bruxelas – 7 de Junho de 2006.
- COMMAND OF THE DEFENCE COUNCIL (2004). BR 1806: British Maritime Doctrine. London: CDC.
- DEPARTMENT OF THE NAVY (2009). Navy Program Guide 2009 [em linha]. [referência de 2 de Abril de 2010].
- ESCOLA DE GUERRA NAVAL. Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira O Significado Estratégico do Poder Naval Brasileiro [em linha]. [referência de 17 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.egn.mar.mil.br/> >
- MINISTERIO DE DEFESA NACIONAL DA REPÚBLICA DO CHILE (2010). Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010 – Parte 5. [em linha].

- [referência de 1 de Abril de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.defensa.cl/> >
- MINISTÉRIO DA DEFESA DO BRASIL (2008). Estratégia Nacional de Defesa. [em linha]. [referência de 25 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.defesa.gov.br> >
  - THE ROYAL COLLEGE OF DEFENCE STUDIES (2009). Should Chile Reverse History And Provide Bolivia Sovereign Access To The Sea? Assess The Risks And Benefits To Bolivia, Chile And Peru. [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < [www.da.mod.uk/colleges/rcds/publications/.../Africa%20Democracy.pdf](http://www.da.mod.uk/colleges/rcds/publications/.../Africa%20Democracy.pdf) >
  - ROYAL NAVY (2009). First Sea Lord's Headmark [em linha]. [referência de 17 de Fevereiro de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.royalnavy.mod.uk> >
  - ROYAL UNITED SERVICES INSTITUTE FOR DEFENCE AND SECURITY STUDIES (2009). Report on Wilton Park Conference. Maritime security: Strengthening International and inter-agency co-operation. Janeiro de 2009
  - SECRETARIAT OF THE ANTARCTIC TREATY (1991). Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty [em linha]. [referência de 3 de Abril de 2010]. Disponível na internet em: < [http://www.ats.aq/documents/recatt/Att006\\_e.pdf](http://www.ats.aq/documents/recatt/Att006_e.pdf) >

#### Sítios da Internet

- Batalha de Lepanto [em linha]. [referência de 26 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.lepanto.com.br/dados/EstLep.html> >.
- Batalha de Lepanto [em linha]. [referência de 26 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < <http://romeartlover.tripod.com/Lepanto.html> >.
- Barack Obama [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < [http://www.barackobama.com/issues/defense/index\\_campaign.php](http://www.barackobama.com/issues/defense/index_campaign.php) >.
- CENTER INTELLIGENCE AGENCY. The World factbook [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/region/> >

- FRONTEX [em linha]. [referência de 31 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.frontex.europa.eu/> >.
- Global Security [em linha]. [referência de 31 de Março de 2010]. Disponível na internet em: < <http://www.globalsecurity.org/> >.
- Site oficial da Marinha do Chile [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010] Disponível em:  
< [http://www.armada.cl/prontus\\_armada/site/artic/20091020/](http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20091020/) >.
- Site da Nações Unidas [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível em < <http://www.un.int/chile> >.
- Site oficial da Marinha do Brasil [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível em  
< [http://www.mar.mil.br/menu\\_v/instituicao/missao\\_visao\\_mb.htm](http://www.mar.mil.br/menu_v/instituicao/missao_visao_mb.htm) >.
- Site oficial da Marinha do Reino-Unido [em linha]. [referência de 3 de Março de 2010]. Disponível em < <http://www.royalnavy.mod.uk> >

## Apêndice A – Corpo de Conceitos

### 1. Clarificação da terminologia

Antes de desenvolvermos qualquer conceito, importa clarificar a nomenclatura e a terminologia utilizada neste capítulo, e seguintes, no sentido de não suscitar interpretações menos correctas quanto ao seu alcance no quadro da doutrina nacional.

Há assim que diferenciar o conceito de Poder Naval (*Naval Power*) dos conceitos de Poder Marítimo (*Sea Power*) e de “*Maritime Power*”, este termo sem expressão equivalente na doutrina nacional.

*“O Poder Naval pode ser visto sob dois aspectos, que se interligam e, de alguma forma, se complementam, mas que são realidades distintas: ou como componente do Poder Marítimo, aquele que se relaciona com a utilização do mar como fonte de recursos e via de comunicação e no qual as marinhas de guerra são o seu instrumento militar, ou então como componente do Poder Militar que encara o mar como uma área de manobra cujo controlo lhe cabe assegurar (...)”* (Rodrigues, 2006)

O Poder Naval circunscreve-se essencialmente à Marinha de Guerra, tanto na doutrina anglo-americana como na nacional, enquanto o Poder Marítimo abarca, não só os meios da Marinha de Guerra, mas também outros meios com acção no mar pertencentes às forças de segurança (ou guarda costeira), aos meios da Marinha Mercante e às infra-estruturas de apoio aos meios que utilizam o mar. O termo anglo-americano de “*Maritime Power*” refere-se, exclusivamente, ao conjunto dos instrumentos de força, quer da Marinha, quer de outros ramos ou da guarda costeira e, eventualmente, das forças de segurança com acção no mar.

### 2. Evolução do Poder Naval

O Almirante americano Alfred Thayer Mahan desenvolveu na sua obra, *The Influence of Sea Power upon History*, a base da construção de uma estratégia, a prosseguir mesmo em tempo de Paz e visando o domínio do mar, factor que considerava decisivo nas relações entre os Estados. Para Mahan, o Poder Marítimo, proporcionado pelo uso do mar, conduzia à riqueza em tempo de paz e à vitória em tempo de guerra, ou seja, os objectivos fundamentais e teleológicos do Estado. Mahan advogava também que a edificação de um

poder marítimo para onde e quando necessário, no que designou por Batalha Decisiva<sup>50</sup>, no qual a concentração das esquadras, visava a destruição ou incapacitação das forças e navegação mercante do adversário.

No início do século XX, um outro estratega, o britânico Julian S. Corbett sustentava que o objecto da guerra naval é directa ou indirectamente, assegurar o domínio do mar ou negá-lo ao inimigo, excluindo os direitos de pesca, que considerava irrelevantes para o caso, o único direito que se pretende assegurar no mar, e evidentemente negar ao inimigo, é o da livre navegação.

*“Commando of the sea, therefore, means nothing but the control of maritime communications, whether for commercial or military purposes. The object of naval warfare is the control of communications and not, as in land warfare, the conquest of territory. The difference is fundamental (...)”* (Sir Julian Corbett)

Assim, segundo Corbett, o domínio do mar não era mais que o controlo das comunicações marítimas, com propósitos comerciais ou militares. Para o controlo das comunicações marítimas são relevantes, além das bases navais, os terminais das rotas comerciais e as áreas focais, onde convergem as rotas. Uma estratégia para obter o domínio do mar, em relação ao inimigo, é concentrar o esforço no bloqueio dos portos, vigiando a costa da nação inimiga, o que o impede de tomar a iniciativa numa acção decisiva.

*“When we speak of command of the seas, it does not mean command of every part of the sea at the same moment, or at every moment. It only means that we can make our will prevail ultimately in any part of the seas which may be selected for operations, and thus indirectly make our will prevail in every part of the sea.”* (Sir Winston S. Churchill, 11 de Outubro de 1940)

Mahan considerou o domínio do mar um objectivo político (Fonseca, 1998), hoje, e como afirmado por Churchill, importa compreender o domínio do mar, não como objectivo político, mas sim como objectivo estratégico-militar<sup>51</sup> (ou objectivo de guerra) ou se quisermos, em sentido mais lato como objectivo estratégico. Nos nossos dias o domínio do

---

<sup>50</sup> Defendida por *CLAUSEWITZ*, *MAHAN* e *JOMINI* – *“Maneira correcta e única de empregar o Poder Naval”*. Navios capitais ou de linha com os navios em linha ou coluna. Colocada em prática por *LORD NÉLSON* (*Aboukir*) e *YAMAMOTO* (Almirante que chefiou a esquadra japonesa que atacou *Pearl Harbour* e *Midway*). Acção estratégica que perdurou até à 1ª fase da 2ª guerra mundial devido a não ter havido nenhuma grande batalha naval decisiva durante a 1ª guerra mundial.

<sup>51</sup> O First Sea Lord Admiral Sir Mark Stanhope, no seu discurso em 19 de Janeiro de 2010, refere o papel das FFAA, e da Marinha de forma implícita, como instrumento político *“(...) The Armed Forces, as a so-called “soft power” influence, have long-recognised the wider utility of the Military instrument at the strategic level.(...)”*.

mar é relativo<sup>52</sup>, incompleto e imperfeito e só é conseguido face à total ausência de poder do adversário. Existe domínio do mar em determinada área, quando forem possíveis operações militares e os abastecimentos considerados como indispensáveis sem perdas inaceitáveis.

Até aqui temos falado no domínio do mar associando-o ao termo “comando do mar” (*Command of the sea*), importa agora referir a evolução do termo para controlo do mar (*Sea Control*) introduzida pelo Almirante Stansfield Turner. Esta mudança de terminologia pode parecer pouco abrangente, mas é uma tentativa deliberada de reconhecer as limitações sobre o controlo do oceano, motivada pelo desenvolvimento tecnológico de unidades como o submarino e o avião. O termo controlo do mar destina-se a dar uma visão mais realista de uma determinada acção militar concretizada em áreas limitadas e por períodos de tempo limitados. Para Turner não é concebível controlar totalmente os mares em proveito próprio ou conseguir negá-lo totalmente ao uso pelo adversário, excepto no sentido mais limitado. Stansfield Turner argumenta e sustenta o seu ponto de vista, enunciando que o controlo do mar é composto por duas dimensões complementares: “Uso do mar”<sup>53</sup> e a “Negação do mar”<sup>54</sup>.

Dando dimensão actual à afirmação de Churchill, podemos acrescentar que, mais importante que deter um Poder Naval *per se*, é ter a capacidade de o projectar (Smith-Windsor, 2009: p. 3), de forma a influenciar decisivamente os acontecimentos na terra. Ou seja, exercer o controlo do mar num determinado tempo, numa determinada área (local, regional ou mesmo global) para atingir um determinado objectivo<sup>55</sup> (Till, 2009: 147), sendo que o objectivo de controlo do mar passa essencialmente por conseguir acesso a áreas do litoral e auxiliar o desembarque e embarque, de forças anfíbias, aeronaves orgânicas, equipamento pesado e as forças de operações especiais.

Este conceito de projecção de Poder é um conceito que tem ampla aplicação, tanto durante a gestão de crises como em hostilidades. A utilização de Forças Navais continua a ser uma forma politicamente aceitável e versátil de exercer a diplomacia através da

---

<sup>52</sup> O domínio do mar, ou o seu controlo, pode ser positivo, isto é para utilização do mar nas suas três funções (transporte, recursos e plataforma de ataque a terra) ou negativo, isto é para negação do seu uso ao adversário.

<sup>53</sup> Condição que permite liberdade de acção para usar o mar para fins próprios em áreas e por períodos de tempo específicos.

<sup>54</sup> Da definição britânica, é a condição em que se pretende negar ao adversário a capacidade de controlo de uma determinada área do mar sem que simultaneamente exista capacidade para controlar essa mesma área. O objectivo não é usar o mar mas impedir que o adversário o possa fazer. Turner definiu esta metodologia como *guerrilla warfare at sea*.

<sup>55</sup> Cf. TILL, Geoffrey. (2009). *Seapower - A Guide for the Twenty-First Century*. 2<sup>nd</sup> Edition. London & New York. Routledge, 2009.

presença militar, capaz de demonstrar a determinação de um Estado, Coligação ou Aliança, sem violar as águas territoriais ou espaço aéreo de um adversário (ou potencial).

Tal como temos vindo a observar, em caso de hostilidade e conflito, as Forças Navais, a partir do mar, são capazes de projectar poder e fornecer acesso ao território que é menos acessível por outra via pelas forças terrestres e capaz de criar condições para operações aéreas.

De forma abrangente, esta reflexão leva pelo menos a duas constatações: a primeira, de que um Estado só se torna suficientemente forte e soberano quando o seu Poder Naval não for visto, internamente, como uma ostentação fútil, mas sim como um meio dissuasor de ameaças e o garante da soberania, da independência, da identidade nacional e do desenvolvimento sustentado; a segunda é que a credibilidade internacional do País é consequência, principalmente, da sua capacidade de dissuasão representada pelo seu Poder Militar e, particularmente, pelo Poder Naval.

### **3. A Estratégia Naval**

A Estratégia Naval<sup>56</sup> nasce quando os chefes militares começaram a alterar as situações estratégicas por via da utilização de plataformas flutuantes para transporte de forças terrestres por mar.

Somente no século XVI, e após a batalha de Lepanto<sup>57</sup>, com maior mobilidade dos navios, o aumento do alcance das armas de fogo instaladas a bordo e o alargamento da área de acção deixando as costas, permitiu às forças navais uma influência significativa na definição e controlo de situações estratégicas. Mas foi a posterior derrota da potência terrestre espanhola às mãos do Poder Naval dos britânicos e holandeses e o domínio dos mares pela Grã-Bretanha veio autonomizar a Estratégia Naval em relação à Estratégia Terrestre.

O desembarque da Normandia é o exemplo que existem acções estratégicas navais, aéreas e terrestres específicas mas com o mesmo objectivo estratégico-militar. Ou seja, o

---

<sup>56</sup> Da definição adoptada pelo ex-Instituto Superior Naval de Guerra, estratégia naval é “a arte e a ciência que se ocupa da escolha, preparação e emprego da componente naval do poder militar e nacional, para contribuir, pela coacção, para a realização dos objectivos marítimos e militares”. (Ciclo de lições de Estratégia. Textos de Apoio, 1980,5-16).

<sup>57</sup> Na Batalha Naval de Lepanto, uma esquadra da Liga Santa (República de Veneza, Reino de Espanha, Cavaleiros de Malta e Estados Pontifícios), sob o comando de João da Áustria, venceu o Império Otomano, no dia 7 de Outubro de 1571, ao largo de Lepanto, na Grécia. Esta batalha representou o fim da expansão islâmica no Mediterrâneo. Disponível na internet em: <http://www.lepanto.com.br/dados/EstLep.html>. Acesso em 26 de Março de 2010.

desenvolvimento tecnológico fez cruzar os campos de acção projectando os poderes terrestres e aéreos no mar e o poder naval em terra, provando que não existem hoje poderes Naval, Terrestre e Aéreo independentes, mas sim estratégias particulares interdependentes e coordenadas para os mesmos objectivos estratégicos militares comuns.

Podemos dizer então para concretizar que os objectivos da Estratégia Naval decorrem dos objectivos da Estratégia Militar e da Estratégia Marítima e segundo Tangredi, a Estratégia Naval é um elemento do Poder Naval, que por sua vez é um instrumento de Poder de um Estado.

De forma breve podemos definir as principais finalidades da Estratégia Naval:

- Controlo do uso do mar para impedir o seu uso pelo inimigo para transporte; pressionar o adversário a nível económico, militar e psicológico; proteger as nossas forças; apoiar o exército nas campanhas terrestres.
- Dissuasão: pela sua existência, flexibilidade, mobilidade e capacidade de retaliação.
- Projecção de força: facilitada pelo meio marítimo e pelas características dos instrumentos de força.
- Manutenção da paz: pela sua presença, dissuasora e influenciadora das decisões e acções.

## **Apêndice B – O Contexto Marítimo**

### **1. Os espaços marítimos e o desenvolvimento de uma Estratégia**

Para entender completamente a importância do Poder Naval, devemos considerar que a superfície terrestre é setenta por cento coberta de água, o que significa, e a história recente é a prova, que o Poder Naval é frequentemente o meio mais eficiente de aplicar a força e projectar poder em caso de conflito.

Com o desenvolvimento tecnológico actual, o mundo pode ser hoje atravessado por mísseis balísticos com ogivas nucleares em apenas 15 minutos, no entanto, quer em tempo de guerra, quer em tempo de paz os oceanos Atlântico e Pacífico, constituem-se como barreiras físicas entre Estados e particularmente ao comércio internacional e doméstico. Ou seja, qualquer quantidade significativa de recursos, matérias-primas ou bens manufacturados deve atravessar o oceano a uma velocidade de cruzeiro de cerca de 20 nós.

No caso do oceano Atlântico com aproximadamente 32 milhões de milhas quadradas (o segundo maior no mundo), o seu tamanho não é, apesar de tudo, a sua característica mais importante, podemos afirmar que mais importante é a quantidade de Estados que fazem fronteira com o Atlântico. Os Estados ribeirinhos no Norte são os centros industriais e os Estados ribeirinhos a sul são os mais ricos em recursos (África e América Latina). Podemos então constatar que o Atlântico é a principal rota de comércio e que unindo os antigos e os novos destinos do comércio, suporta cerca de dois terços da frota mercante mundial.

Se comparado, em termos de área, o Oceano Atlântico com Oceano Pacífico, o Pacífico é maior, sendo mesmo inigualável na vastidão por qualquer outra massa de terra ou mar. O Pacífico com aproximadamente 67 milhões de milhas quadradas, abrange um terço da superfície terrestre, ou seja, o somatório das áreas do Atlântico, do Índico e do Ártico. O Oceano Pacífico também é superior, em área, ao total de todos os continentes do mundo. O Pacífico separa a Ásia e a América do Norte em apenas 67 milhas no seu extremo Norte. Pela sua própria dimensão, o Pacífico influencia o pensamento estratégico de todas as nações que com ele fazem fronteira.

Um outro espaço marítimo de crescente importância desde o desenvolvimento da energia nuclear é o Oceano Ártico, espaço onde um submarino nuclear pode ficar submerso sob o gelo polar por longos períodos de tempo. Portanto, o Oceano Ártico

constitui-se como um campo de batalha tornando todo o continente euro-asiático, incluindo a Rússia, vulnerável ao Poder Naval.

Durante séculos, o Oceano Índico, tem sido uma arena de disputa de poder, por causa das riquezas do sul da Ásia e da costa do Médio Oriente. O Oceano Índico, com cerca de vinte e oito milhões de quilómetros quadrados, faz fronteira com os países que ocupam cerca de um terço da população mundial.

Em suma, contando com o actual desenvolvimento da tecnologia, em caso de conflito armado, praticamente nenhum lugar na terra está fora do alcance de um ataque a partir do mar.

Um outro factor que devemos considerar, apesar das convenções e regulamentos em vigor, é que o mar não tem dono, mas é propriedade comum de todas as nações soberanas. E porque o mar é importante em caso de conflito armado, as Marinhas devem permanecer prontas e preparadas para dar apoio dos objectivos nacionais, pelas seguintes razões gerais:

- Muitas das áreas que integram território estão fora do seu espaço físico continental (exemplo, no caso português os Açores e a Madeira)
- Os países ocidentais são altamente dependentes das relações comerciais com as grandes potências (principalmente dos Estados Unidos), onde as transacções (importações e exportações) ocorrem, na sua maior parte por via marítima.
- A maior parte dos Estados depende da contínua transferência de matérias-primas e energia proveniente do mercado externo.

Podemos afirmar que a capacidade de um Estado em controlar o mar é factor essencial na dissuasão de uma guerra ou de agressão contra qualquer outra nação ou área vital para os interesses ocidentais, tal como os conhecemos. Pelo que o Poder Naval constitui-se como um instrumento de força, para alcançar e proteger os objectivos de um determinado Estado.

No desafio actual para as Marinhas, uma das principais preocupações é a definição ou a redefinição da missão da Marinha, as funções e o papel que desempenha no poder marítimo, no apoio aos objectivos nacionais.

Perante o contexto actual, podemos questionar-nos sobre: Devem as Marinhas estar preparadas para operar e projectar forças, fora das suas áreas de interesse? Devem as Marinhas, mesmo sem ameaça directa de outra Marinha, manter uma capacidade de combate e prontidão elevadas? Para obter as respostas a estas perguntas, é necessário

compreender a missão da Marinha, e interiorizar e perceber as funções e o papel que a Marinha desempenha na persecução dos objectivos do Estado.

**a. Impacto Social**

Cerca de 70 por cento da população da Terra vive num raio de cento e cinquenta quilómetros de costa, o que demonstra a elevada importância que o mar tem nas actividades dos Estados em geral, e das pessoas que aí se radiquem. Os Estados ribeirinhos têm como parte das suas políticas sociais a utilização do mar, o mar faz parte do modo de vida das suas comunidades, os quais têm como adquirida a sua utilização em segurança e como um "bem comum" e partilhado. No entanto, nos dias de hoje existem fenómenos sociais, como migrações, terrorismo e subdesenvolvimento, que colocam aos Estados um paradigma de segurança. Podemos inferir que as nações ocidentais enfrentam actualmente uma ameaça sem precedentes ao seu "modo de vida".

**b. Impacto Económico**

O mar continua a ter a principal, e de longe, a melhor relação custo-benefício para os intervenientes do comércio internacional, tanto em termos de valor, como de peso transportado. A maior parte dos países efectua as suas exportações e importações através das SLOC. Mesmo os países mais auto-suficientes na maioria dos recursos, não conseguem ser auto-suficientes em todos eles, em especial os energéticos, o petróleo em bruto, o que faz com que sejam cada vez mais os países dependentes das importações de petróleo para atender às necessidades internas.

Uma nação, para manter o seu bem-estar económico, depende da manutenção e expansão do comércio através das exportações, e em muitos deles, a navegação costeira, ou no litoral, desempenha um papel fundamental, servindo o transporte doméstico, onde a livre circulação é essencial para a sobrevivência de muitas das cidades e vilas que dependem do comércio marítimo. Para caracterizar estes fenómenos temos os exemplos do Japão, que está muito dependente das importações por via marítima de energia e matéria-prima, mesmo sendo considerada a segunda maior economia do mundo, e a China que como potência emergente está a aumentar a sua importação de petróleo.

O fundo do mar é uma fonte cada vez mais importante de recursos. Muitos estados dependem dos seus campos de petróleo *offshore* para grande parte da sua produção. Em

países com uma grande Zona Económica Exclusiva (ZEE) a vigilância e protecção desses recursos constitui-se como um desafio crescente. Como refere Tangredi, é óbvia a ligação entre o poder marítimo e o poder económico, onde o poder de um Estado no mar torna-se facilitador do poder económico, e a busca do poder económico, por sua vez, um motivador para o desenvolvimento do poder marítimo (Tangredi, 2002).

### **c. Impacto Ecológico**

A crescente exploração dos recursos hídricos e marinhos, faz da preservação da ecologia marinha uma questão vital para todas as nações que os possuem, e que são essenciais para o seu desenvolvimento económico e estabilidade social.

Um outro aspecto prende-se com a prevenção da poluição do meio marinho, que torna num requisito fundamental para a preservação dos recursos, bem como para a manutenção de grande parte das indústrias. Além disso, a gestão e a conservação dos recursos vivos são importantes não só para a indústria piscatória, mas também para a preservação a longo prazo de uma ecologia saudável em qualquer parte do globo.

### **d. Complexidade legal e jurídica**

A maior parte das Marinhas actuam de acordo com as leis internacionais e nacionais que estabelecem os direitos e obrigações e regulam o uso da força. Além disso, as forças navais operam num ambiente cada vez mais complexo juridicamente, como o caso do crime de pirataria que limita a actuação das forças navais em operação.

A CNUDM, modificou o conceito de “liberdade dos mares”. Historicamente, as forças navais estariam limitadas à realização de operações navais em mar territorial de um Estado neutro, esta restrição tornou-se mais significativa com a extensão do limite do mar territorial para as doze milhas. Os navios de guerra podem passar por essas águas territoriais, mas não deve atrasar o seu trânsito ou utilizar armas ou alguns sensores activos. As forças navais e os seus meios orgânicos podem ser afectados pela existência de regimes de controlo do espaço aéreo, o que pode significar restrições adicionais para as operações. No entanto, no mar, as fronteiras são linhas traçadas sobre uma carta náutica, e só serão respeitadas pela presença efectiva de navios representativos do Poder de um Estado.

## 2. Os desafios nos espaços marítimos

Na verdade, as Marinhas têm de defender uma maior participação no esforço de protecção da área marítima sob jurisdição nacional, no entanto, manter, de forma eficaz, o controlo dessa área marítima é um desafio de grandes dimensões, que aumenta à medida que crescem as actividades económicas no mar, normalmente ligadas à exploração de recursos vivos e não-vivos, como é o caso do petróleo.

Apesar das dificuldades, é fundamental manter um controlo do tráfego marítimo e uma presença naval nas águas de jurisdição no sentido de fazer cumprir a lei e os regulamentos no mar, primeiro, para contribuir para a segurança nas águas sobre jurisdição de um Estado, segundo, para garantir a presença desse Estado numa área onde as fronteiras não são visíveis, contribuindo para afirmar a soberania e a jurisdição nacional.

### a. A competição no Oceano

Como já foi possível inferir, o “transporte marítimo e os portos são essenciais para o comércio internacional” (LIVRO VERDE - *Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, 2006)<sup>58</sup>. Com o aumento do volume do comércio mundial e o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e das auto-estradas marítimas, as perspectivas para estes sectores são de crescimento contínuo. A UE assinala o transporte marítimo como um “catalisador” para outros sectores, tais como: construção naval, equipamentos marítimos e turismo<sup>59</sup>.

Outro aspecto capaz de gerar riqueza, sobretudo nos países ribeirinhos é ser fonte de energias renováveis: o vento, as correntes oceânicas e as ondas e marés. Estes tipos de energia, se convenientemente explorados, podem para além de assegurar uma importante

---

<sup>58</sup> “Para 90% do comércio externo da União Europeia e mais de 40% do seu comércio interno, o transporte é efectuado por via marítima. A União Europeia, com 40% da frota mundial, é incontestavelmente o líder deste sector global. Anualmente, 3,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e 350 milhões de passageiros transitam pelos portos marítimos europeus. Cerca de 350 000 pessoas trabalham nos portos e nos serviços associados, que, no seu conjunto, geram um valor acrescentado de aproximadamente 20 mil milhões de euros.” (LIVRO VERDE - *Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, 2006, 7).

<sup>59</sup> “Estima-se que o volume de negócios directo do sector do turismo marítimo na Europa tenha sido de 72 mil milhões de euros em 2004. Os turistas que passam férias no litoral usufruem do mar, da praia e da zona costeira de formas muito diversas. (...) O turismo gera trabalho para a indústria da construção naval. O sector europeu dos cruzeiros desenvolveu-se fortemente nos últimos anos, registando uma taxa de crescimento anual superior a 10%. Os navios de cruzeiro são praticamente todos construídos na Europa. O turismo de cruzeiro contribui para o desenvolvimento das zonas costeiras e insulares” (LIVRO VERDE, *op. cit.*, 2006, 7).

parte do abastecimento de electricidade em muitas zonas costeiras, contribuir, para o desenvolvimento económico e a criação de emprego com carácter duradouro nessas regiões e podem potenciar o desenvolvimento tecnológico: na exploração de hidrocarbonetos no mar; na prospecção dos recursos marinhos renováveis; no desenvolvimento das actividades em águas profundas; na investigação oceanográfica; entre outras.

Outro aspecto que importa referir é a indústria da pesca<sup>60</sup>. Embora o número de pescadores na UE tenha vindo a baixar ao longo dos anos, o sector das pescas emprega actualmente cerca de 526000 pessoas (LIVRO VERDE, 2006: 9).

Ou seja, depois deste resumo de potencialidades, um meio marinho seguro e saudável é condição *sine qua non* para se tirar pleno partido do potencial dos oceanos. Por este motivo, a preservação desta reserva de recursos é essencial para melhorar a competitividade e o desenvolvimento dos Estados que dela dependem.

É neste garante de protecção e segurança que as Marinhas devem encontrar o seu espaço e a sua missão. A protecção deste recurso exige uma acção imediata<sup>61</sup> que, caso não ocorra, os Estados possam a curto ou médio prazo ser incapazes de gerir a utilização dos oceanos, potencia conflitos e encerra cada vez mais ameaças.

## **b. A complexidade e os riscos no litoral<sup>62</sup>**

No contexto da envolvente litoral a obtenção de uma boa *situational awareness*, para os navios, submarinos e mesmo para as aeronaves que operam neste em ambiente, torna-se particularmente difícil diferenciar os amigos dos adversários. O tráfego marítimo é normalmente intenso, o tempo de trânsito para os navios e submarinos é curto e, devido à curta distância, os navios podem mudar as suas áreas de operação em poucas horas.

---

<sup>60</sup> Os Estados costeiros vão depender, cada vez mais, dos recursos existentes nas próprias águas, obrigando-se a uma apertada gestão de oportunidades de pesca e a maior cooperação internacional (Costa, 2003: 320)

<sup>61</sup> A definição de uma política de segurança marítima é condição inicial e essencial para a protecção do meio marinho. Na UE “(...) a legislação, as medidas e os controlos comunitários foram reforçados após as catástrofes ambientais causadas pelos naufrágios do *Erika* e do *Prestige* em 1999 e 2002 respectivamente. A proibição e a retirada progressiva de serviço dos navios petroleiros de casco simples, o estreito controlo e a aplicação rigorosa da regulamentação existente, o aumento dos controlos nas águas territoriais da União Europeia e das inspecções nos portos, a harmonização parcial das sanções penais em caso de poluição marinha e a criação da Agência Europeia da Segurança Marítima são exemplos do esforço colossal desenvolvido para melhorar a segurança marítima (...)”. (LIVRO VERDE, *op. cit.*, 2006, 7).

<sup>62</sup> Podemos aceitar para este estudo, que a área litoral compreende a área de terra que está sujeita à influência das operações militares a partir do mar, e a área molhada, sujeita à influência das forças que operam a partir de terra. Estão incluídos os rios e as áreas *offshore*.

Em ambiente litoral, a mudança da situação tática e operacional ocorre de forma mais rápida, factor de extrema importância à noite ou em condições de visibilidade reduzida. Muitas Marinhas especializam-se neste tipo de ambiente, tentando tirar partido, para além dos factores meteorológicos e oceanográficos, também dos factores orográficos (muito perto da costa e da protecção de ilhas). Do que foi possível aferir, as operações no litoral, representam um desafio para as Marinhas, devido ao desenvolvimento das áreas urbanizadas, ao aumento das actividades *offshore*, à maior vigilância de sistemas a partir de terra e ao desenvolvimento tecnológico dos meios utilizados pelos possíveis adversários para a negação do mar.

No futuro, continuaremos a ter o Poder Naval empenhado fundamentalmente em operações conjuntas e combinadas, com carácter expedicionário, focadas no litoral, contra oponentes (que muitas vezes não é possível identificar) e situadas, no espectro do conflito, aquém da guerra. Neste contexto, a necessidade de uma componente anfíbia é relevante e a interoperabilidade dos sistemas empregues e a capacidade para comando e controlo são obrigatórias<sup>63</sup>.

---

<sup>63</sup> “Neste tipo de operações reside o mais alto nível de exigência das operações conjuntas e combinadas, obrigando a descer ao nível da integração tática de forças, o que pressupõe profundo conhecimento mútuo das potencialidades e limitações de cada tipo de plataforma” (Rodrigues, 2006).