





# PODER NAVAL

## E O PAPEL DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI

João M. L. Pires Neves  
Vice-almirante, REF



ACADEMIA DE MARINHA  
2019



# PODER NAVAL

## E O PAPEL DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Este ensaio corresponde a uma adaptação atualista e mais trabalhada de um outro publicado na “Revista Estratégia”, do Instituto Português da Conjuntura Estratégica, em Lisboa, em 2016 e constituiu a base estrutural da comunicação que o autor levou a efeito na Academia Internacional da Cultura Portuguesa, em 05/11/2018, em Lisboa, aquando da sua tomada de posse como Académico de número português.

## **FICHA TÉCNICA:**

### *Título*

PODER NAVAL E O PAPEL DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI

### *Autor*

João Manuel Lopes Pires Neves

### *Edição*

Academia de Marinha

### *Publicação e Distribuição*

Academia de Marinha

Edifício da Marinha

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa

### *Impressão e Acabamento*

Página Ímpar Lda.

### *Tiragem*

200 exemplares

### *ISBN*

978-972-781-147-2

### *Depósito Legal*

*aguardar número*

### *Data de edição*

Março 2019







## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. O MAR E OS SEUS ATRIBUTOS IDENTITÁRIOS.....	14
<i>O Mar fonte de recursos</i> .....	14
<i>Mar meio de comunicação</i> .....	15
<i>Mar fator de poder e domínio</i> .....	16
3. AS FUNÇÕES DO PODER NAVAL.....	18
<i>MAHAN e o Domínio do mar (Command of the sea)</i> .....	20
<i>CORBETT o Controlo do Mar e a Projeção de poder</i> .....	20
<i>Alguns dos seguidores portugueses</i> .....	21
4. A MUDANÇA DE ESTRATÉGIA E O PAPEL DAS MARINHAS .....	26
5. AS NOVAS ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS E A SUA EVOLUÇÃO.....	29
<i>A Lei do Mar e uma nova ordem de governação marítima</i> .....	31
6. AS MARINHAS NA RESPOSTA AOS DESAFIOS DO SÉCULO XXI.....	38
7. UMAS BREVES CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	42



*“During the course of the twenty-first century, the danger for developed countries will be that they cede dominance at the sea in the same way that Ming dynasty chose to turn away from the sea, leaving the way clear for the Portuguese, the Dutch and other European powers to exploit the subsequent power vacuum”*

*Chris Parry<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Chris Parry, *“SUPER HIGHWAY. Sea Power in the 21st Century”*, Elliot and Thomson Limited. London, 2014, Pp. 248.



## 1. INTRODUÇÃO

Abordar a temática do “Poder naval e do papel das Marinhas no século XXI”, numa altura em que se discute o nome a dar a um Museu de Lisboa e em que pouco se falou dos 600 anos da tomada de CEUTA, em 1415, início da grande viagem dos portugueses pelo mundo, constitui para mim, enquanto cidadão e marinheiro (de carreira reformado), um enorme desafio, atentas as circunstâncias em si mesmo e a carga histórica que a efeméride, ela própria, comporta.

Foi um tempo, o da *dinastia de Aviz* que fez com que Portugal assumisse, na prática desde 1510, o estatuto de primeira potência marítima, transoceânica, da época moderna e a posse indiscutível de um efetivo “poder naval global”.

Foi também aí que se iniciou o que a historiografia convencionou designar por *Era Gâmica* e, bem assim, a primeira fase de uma globalização, ao tempo de cariz comercial, mas hoje cada vez mais económica e competitiva e que, por isso, tudo e todos influencia e sobremaneira determina.

Determina a economia, a sociedade, a política, bem como delimita de modo diferente nos seus termos e prerrogativas de entre outros os *conceitos de soberania*, de *fronteira* e até de *poder*, entendido este<sup>3</sup> numa perspetiva externa, e no plano inter-nacional, ou seja, de poder nacional.

Esta, pois, a vertente que nos interessa hoje, aqui, convocar.

Perguntar-se-á porquê?

Porque o *Poder Naval* não é mais do que uma expressão deste mesmo Poder Nacional que normalmente se nos apresenta sob duas formas distintas e, de alguma maneira, complementares. Por um lado, como componente do *Poder Marítimo*, a que tem a ver com a utilização do mar enquanto meio, fonte de recursos e via de comunicação e no qual as marinhas de guerra são o seu instrumento militar e, por outro, como uma componente do *Poder Militar* que encara o mar como área de manobra que lhe compete controlar<sup>4</sup>.

A abordagem que adotaremos será a da lógica da *objetividade dirigida*, considerando as suas mais importantes influências históricas, e à luz delas e de uma interação constante do passado com o presente, tentar-se-á projetar no futuro o resultado, com o propósito, naturalmente ambicioso, de prospetivar que poder naval e que aplicação poderemos nós esperar das Marinhas neste dealbar do século XXI.

---

<sup>3</sup> Luís Fontoura, “O Poder na Relação externa do Estado”, Cadernos navais, Marinha, Lisboa 2007, Pp. 17.

<sup>4</sup> Alexandre Reis Rodrigues. “O emprego do poder naval no século XXI, Local no Jornal de Defesa e Relações Internacionais, Lisboa, 2006.

## 2. O MAR E OS SEUS ATRIBUTOS IDENTITÁRIOS

São já famosos e conhecidos os atributos do mar: mar enquanto fonte de recursos; mar enquanto meio de transporte; mar enquanto fator de poder e domínio; e, hoje, também, segundo Geoffrey Till, mar enquanto objeto ambiental; no fundo, e em resumo, mar enquanto contributo para o desenvolvimento em segurança da humanidade, dos países e das sociedades.

Sem dúvida que os países não se viram para o mar se não sentirem disso necessidade, se não reconhecerem nesse propósito utilidade e interesses que importa acautelar e defender; no fundo, razões que estrategicamente foram e serão sempre razões que, de uma maneira ou outra, se interligam com esses mesmos atributos e com o que eles significam e representam em cada momento em termos de condições e circunstâncias concretas.

---

É esta íntima relação que, ao permanecer no tempo, nos transporta e tendencialmente nos conduz para os tais estádios de competição, cooperação e/ou conflitualidade (*compete where you can, cooperate when you must*)<sup>5</sup> e em que assentam as relações internacionais.

---

### ***O Mar fonte de recursos***

Olhemos, então, ao primeiro dos atributos - “o mar como fonte de recursos e elemento dinamizador da economia” - e fácil será constatar que ele é crucial para o desenvolvimento humano, ou não fora os 20% das proteínas que diariamente são ingeridas terem uma origem nos recursos vivos que nele existem e nos seus *usos tradicionais*, por comparação com os *novos usos* do mar e as novas tecnologias que nos permitem olhar os recursos, considerando ainda os recursos bentónicos da plataforma continental e os outros recursos marítimos, os não vivos, como são os casos do petróleo, do gás e de uma panóplia imensa de outros minérios e metais raros e preciosos.

A sobrepesca e a rarefação já hoje verificada de alguns dos stocks de peixe são a prova provada de que o homem sempre tentou explorar mais e mais recursos.

Competir pela sua exploração será, pois, uma tendência cada vez mais na ordem do dia e que se agravará quando a escassez de recursos atingir maior significado e as alternativas não existam ou deixem de ser economicamente rentáveis.

---

<sup>5</sup> Cf. Parry, *Ob.Cit.*, Pp. 248.

Exemplos disso já são alguns e bem conhecidos: no Atlântico Sul, a reivindicação por parte da Argentina sobre as Malvinas/*Falklands*; no Pacífico as disputas pela China do cordão de ilhas que se situam ao longo da sua costa; e, até, no Ártico, onde a Rússia vê nos combustíveis fósseis e nos importantes minérios aí existentes uma nova área de interesse estratégico próprio a explorar e a si consignar.

### ***O Mar meio de comunicação***

Considerando de seguida o segundo dos atributos - “*o mar como meio de comunicação*” e elemento essencial do comércio e do transporte de mercadorias, bens e pessoas” - diria que foi com a chegada dos portugueses à Índia que a atividade marítima, até então circunscrita aos respetivos oceanos e mares interiores, se desenvolveu e se tornou transoceânica, mercê de um mais apurado conhecimento da arte de marear e das próprias técnicas de cálculo e de navegação.

Foi realmente o grande salto!

Pela primeira vez, o globo entra em inter-conetividade tornando-se o mundo num enorme e complexo sistema, baseado no comércio internacional que viu o seu desenvolvimento exponenciado com a revolução industrial, ao passar a ser mais rápido, barato e seguro viajar e trocar mercadorias por mar, como mais económico foi fazê-lo por esta via do que por terra, proporcionando à economia e aos seus agentes vantagens acrescidas e, como sempre, mais e melhores rendimentos.

Tudo e quase tudo ainda hoje depende, e muito, do transporte por mar. O mar tem sido uma verdadeira *auto-estrada do processo de globalização*, uma vez que cerca de 90% do comércio mundial se faz com recurso ao transporte marítimo. Mais: 75% desse tráfego marítimo mundial passa por um número reduzido de pontos focais (Canais do Suez e do Panamá, estreitos de Gibraltar, Ormuz e Malaca) e, no domínio particular das comunicações, 95% do tráfego cibernético internacional é assegurado por cabos submarinos.

No nosso caso particular, aproximadamente 60% das trocas comerciais com o exterior processam-se por via marítima e 70% das importações chegam-nos pelo mar, incluindo a totalidade do petróleo e cerca de 2/3 do gás natural que consumimos.

Concordarão que não é coisa pouca!

Observar a segurança de todo este circuito económico não é fácil e importante será mesmo continuar a assegurá-la como o foi já, no passado longínquo, enquanto preocupação permanente, inclusivamente, nossa, dos reis portugueses.

Com efeito, o comércio marítimo é indispensável à vida da nação e carece de ser protegido. Já em 1555 o afirmava o padre Fernando Oliveira (1507-1585?) no seu célebre tratado sobre a “*Arte da guerra no mar*”<sup>6</sup>.

Doutrina esta que, sem dúvida, não caiu em saco roto, como entre nós o demonstra a deliberada organização das esquadras de *guarda-costas*, das *Ilhas e do Brasil* (ou dos Oceanos) e a *Armada do Estreito*. Era evidente a necessidade que havia de neutralizar a ação dos corsários nas próprias áreas de atuação, normalmente o espaço interterritorial português entre as Ilhas e a costa continental e fazê-lo antes da chegada dos navios das carreiras que navegando em *conserva* (que é o mesmo que dizer em *comboio*) havia que escoltar em segurança desde aí até Lisboa.

Fernando de Oliveira foi, na realidade, um precursor, uma mente esclarecida ao saber antecipar em trezentos e tal anos muitas das ideias daqueles que hoje são tidos como os maiores “*profetas*” do mar, pela inovação dos seus conceitos e pela influência de todo o seu legado, infelizmente pouco conhecido e divulgado entre nós e no estrangeiro.

### ***O Mar fator de poder e domínio***

Dito isto, foquemo-nos agora no atributo - “*o mar como fator de poder e domínio*”. São vários os exemplos que nos dão conta de que esta via desimpedida e estratégica que é o mar sempre foi tida, também, como uma via ideal de projeção de força, de expansão extraterritorial e de conquista.

Nós próprios somos um bom exemplo disso mesmo de uma *Talassocracia*, quando no século XVI constituímos, como já mencionado, o *primeiro Império marítimo e comercial* verdadeiramente mundial, assente num *Tratado de Tordesilhas* e num tempo de *Mare Clausum* que habilmente D. João II soube negociar com Castela e com o Papa (1494) e de um *Capitalismo de Estado*, onde o rei pontificava e, à boa maneira *maquiavélica*, tudo orientava e superintendia.

*Hervé Coutreau-Begarie* vai mesmo mais longe e sublinha que os portugueses souberam aliar a vertente económica do uso do mar à vertente militar e foi isso que lhes permitiu a edificação de um autêntico Império do mar.<sup>7</sup>

Com efeito, naquela época, Portugal soube conceber, estruturar e utilizar o seu poder, porque é disso que se trata, de poder (e da sua aplicação), quando, com as suas esquadras e o seu *poder no mar*, em 1509, elimina as esquadras muçulmanas na célebre batalha de Diu, onde, pela primeira vez, na história da náutica e sob o

---

<sup>6</sup> Fernando Oliveira, “*A Arte da Guerra no Mar*”, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1983, Pp. XXXIII.

<sup>7</sup> Ver Hervé Coutreau-Begarie, “*Le problème de la thalassocratie*”, Academia de Marinha. Lisboa, 2009.



comando de D. Francisco de Almeida, os navios dispararam as suas bordadas a navegar, conjugando de forma inovadora a manobra de vela com o tiro de canhão. Por outro lado, com D. Afonso de Albuquerque e a sua ideia de conciliar o valor estratégico dos estreitos com o *senhorio* do mar, um pouco ao estilo daquilo que hoje se entende por *Poder a partir do mar* deram os portugueses aos negócios da Índia um outro cariz, ao prosseguirem com a conquista de pontos chave na costa, (os tais *Choke Points – Socotra, Goa, Diu, Ormuz, Malaca*) e deste modo assenhorearem-se e verdadeiramente dominarem o monopólio do comércio das especiarias.

De uma maneira geral, a política portuguesa no Oriente soube conciliar o poder militar-naval e a força com a diplomacia e as alianças que, por seu intermédio se estabeleciam com os “potentados” locais. Foi, aliás, essa postura de abertura que lhes permitiu, inclusivamente, permanecer naquelas paragens distantes da Índia e na Ásia Oriental durante tanto tempo. O caso de Macau é mesmo paradigmático desta nossa afirmação.

Porém, exauridos nos seus já escassos recursos e depois de terem procedido à retração do dispositivo, no reinado de D. João III, os portugueses concentram os seus esforços no Atlântico (e no Brasil), operacionalizam a designada “*Opção Atlântica*” e, com ela, consumam o propósito da “*ocidentalização do Império*”.

O “*Atlantismo*” começa a impor-se e as circunstâncias a determinarem novas alterações. Desde logo, o tipo de esforço altera-se: ao contrário do que vinha acontecendo no tempo da Índia e do *Mare Clausum*, em que se tratava de um esforço típico de “*projeção de poder*”, do mar para a terra, a partir deste novo tempo a lógica de aplicação do poder passou a ter uma outra incidência, mais de *poder no mar* e onde a proteção e a defesa do nosso tráfego marítimo, como tarefa de sempre do poder naval, ganhou, num regime de liberdade de navegação e de *Mare Liberum*, uma maior preponderância e significado.

De notar, que o Atlântico deixara de ser, já nesse tempo, apenas, e só, o oceano de passagem, do tempo do *Mare Clausum*, partilhado por duas potências ibéricas, para se assumir num tempo novo, de *Mare Liberum* (1609), com uma dimensão verdadeiramente estratégica, na medida em que se constituía ele mesmo, o Atlântico, no centro das atenções das potências europeias que, no mar (e no seu uso) viam e tinham interesses e objetivos próprios e que, por isso, acalentavam o desejo de serem hegemónicas e aí alcançarem uma posição de forte domínio e liderança.

Já nessa época, a evolução socioeconómica da Europa tornara-se cada vez mais dependente das regiões de além – mar. Tanto assim que os portugueses, depois de um longo confronto acabaram por, em 1661, entregar o “testemunho” do comércio (da Índia) aos holandeses, a que se seguiram mais tarde os franceses, os ingleses e, depois da II Guerra Mundial (GM), aos americanos, pese embora estes o sejam, apenas, e só,

hoje, de acordo *Hervé Couteau-Begarie*, uma *Talassocracia militar*; uma vez que não conseguem dominar sozinhos a totalidade dos mares e oceanos do globo.<sup>8</sup>

A procura de aliados e amigos que os ajudem nesse propósito de assegurar a adequada *presença e vigilância* dos mares é elucidativa dessa mesma realidade e da ideia que subjaz ao conceito dos *1000 navios* que, desde 2008, vem sendo pelos americanos difundida e propalada. Voltaremos mais adiante a esta questão.

Uma coisa é certa: foram os europeus que criaram novos impérios e mudaram o mundo e fizeram-no utilizando o mar como seu veículo dinamizador primordial. Em finais do século XIX, a Europa era *liberal, marítima e atlântica*. A Inglaterra era a potência mundial incontestada e, desde 1815, assumira o papel de maior Império marítimo de base económica daquela época; de uma época onde imperava o seu *mercantilismo* e ela própria dominava extensas regiões de além-mar, as matérias-primas, a sua transformação, os produtos, os preços, a sua colocação e os mercados. “[...] *Rule, Britannia! rule the waves: [...]*” era a *máxima* e a 2ª fase da globalização, a *Globalização Industrial* dava, então, os primeiros passos.

### 3. AS FUNÇÕES DO PODER NAVAL

Edificaram-se marinhas, estabeleceram-se estratégias, conceberam-se novas táticas, adaptaram-se conceitos, desenvolveram-se outros, bem como novas armas, sistemas e equipamentos para usar e empregar cada vez com maior eficiência e eficácia e onde, ainda hoje, radicam e se alicerçam as clássicas e bem conhecidas funções do poder naval:

- (i). *Assegurar o Controlo do Mar* (e com ele a liberdade e segurança das comunicações marítimas);
- (ii). *Projetar Poder* (influenciando os acontecimentos em terra e explorando as fraquezas do inimigo);
- (iii). *Proteger, Defender ou Atacar a navegação comercial* (e fazê-lo de forma direta ou indireta, acautelando interesses económicos e direitos soberanos); e
- (iv). *Policar e Manter a boa ordem no mar* (assegurando a liberdade de navegação e uma sua adequada governança).

Se isto é verdade, também o é a afirmação de que a motivação de toda esta mobilização por parte dos Estados tinha por base *necessidades, interesses e objetivos* de

---

<sup>8</sup> Cf. Couteau-Begarie in *Ob.Cit.*

cariz económico e/ou de segurança, cujos propósitos visavam a afirmação externa dos países, a sua expansão extraterritorial e a consignação com vantagem de novas áreas de recursos e mercados.

Era o *mercantilismo* na sua melhor expressão. Dispor de força e de *poder no mar* tornava-se uma obrigação num desejado percurso de domínio e influência sobre essas mesmas áreas e territórios.

António Telo afirma mesmo que “todos os poderes emergentes com ambições globais procuram sempre como elemento essencial da sua ascensão criar um poder naval que ponha em causa o equilíbrio existente e que lhe dê hipóteses de alcançar a hegemonia”<sup>9</sup>, senão global, pelo menos a nível regional. A China e, num outro nível, porventura a Índia e mesmo a Rússia, talvez seja hoje o exemplo mais paradigmático desta asserção.

O poder naval é, de qualquer modo, um fator essencial na evolução dos países e veículo de uma sua adequada compreensão. O Portugal recente é ilustrativo disso mesmo, aspeto que nem sempre é bem conhecido ou pelo menos sublinhado com a ênfase que seria devida.

De facto e no nosso caso, o poder naval é o mais importante *fator multiplicador de forças* com que sempre se contou. Foi ele o instrumento básico para a entrada do País no período contemporâneo ao moldar a sua transição para a sociedade liberal e, bem assim, o relacionamento com o mundo em geral e com a bacia do Atlântico em particular.

António Telo assim o disse, tal como acrescentou, entre outros aspetos, ter sido o poder naval que, no Portugal contemporâneo:

- (i). Marcou todo o envolvimento do País nas guerras napoleónicas, a estratégia a que obedeceu e os resultados que produziu;
- (ii). Decidiu as guerras civis na transição para a sociedade liberal;
- (iii). Delimitou a relação com a Inglaterra na primeira fase da sociedade industrial;
- (iv). Permitiu o sonho do novo Portugal em África e o sustentáculo militar, político e económico do Império até 1895;
- (v). Facilitou a mudança da sociedade portuguesa para a tecnologia da idade industrial;
- (vi). Decidiu igualmente grande parte dos conflitos internos que marcaram a 1ª república; e
- (vii). Assumiu o pilar central dos principais planos e projetos de defesa nacional no sistema internacional multipolar em 1875, 1890 e 1945.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Ver António Telo, Coord. “*Homens, Doutrinas e Organização. 1824-1974*” (Tomo I), Academia de Marinha, Lisboa, 1999, Pp. XIV-XVI.

<sup>10</sup> *Ibidem*, Pp. XIV-XVI.

### ***MAHAN e o Domínio do mar (Command of the sea)***

Feito este pequeno parêntesis e voltando às funções tradicionais do poder naval, diria que, nos finais do século XIX, *Mahan* (1840-1914) advogava que a segurança se conseguia pela obtenção do *Domínio do mar* através da *Batalha Decisiva* e de uma *estratégia ofensiva* de aniquilação do adversário, onde uma marinha de guerra poderosa e oceânica de couraçados, o *Capital Ship* (o dito “navio de linha” de uma “linha de batalha”) seria o instrumento de realização mais importante.

Foi exatamente na concretização desta ideia de *Mahan* que os Estados-Unidos vieram, por assim dizer, à Europa por duas vezes, aquando das I e II Guerras Mundiais (GM), seguramente em seu apoio, mas também num processo da afirmação da sua própria hegemonia, dos seus valores e dos seus interesses no sistema das relações internacionais.

Deste ponto de vista recordemos que um dos objetivos visados e atingidos pelos americanos foi, em reflexo da primeira daquelas guerras, a aniquilação dos impérios coloniais europeus (Prussiano, Austro-Húngaro e Otomano) e, mais tarde, em decorrência da II GM, o desmembramento dos impérios coloniais europeus e o estabelecimento, um pouco por todo o lado de novos estados independentes.

Mas se *Mahan* foi importante na estratégia de implementação desta política não deixou, todavia, de ser criticado por alguns dos erros cometidos, designadamente o facto de ter dado pouca atenção ao avanço da tecnologia e desvalorizado o *submarino* e o *sistema de comboios*, tendo sido graves as repercussões que desses seus lapsos advieram para os americanos nos primeiros anos da I GM.



### ***CORBETT o Controlo do Mar e a Projeção de poder***

*Corbett* (1854-1922), outro dos grandes pensadores navais do período de transição do Séc. XIX para o Séc. XX (“*the pen behind the fleet*”, como era conhecido) e mais pragmático, aprofundou e refinou as ideias de *Mahan* e considerou o uso do poder naval numa lógica mais de *Controlo do mar* e de “*controlo das comunicações*”. Desse modo, mais importantes seriam as bases navais, os portos e a proteção das linhas comerciais, bem como as áreas focais ou *Choke Points* onde convergem essas mesmas linhas de navegação, por



oposição à apologia da ofensiva e de domínio do mar preconizados por *Mahan*. Muito influenciado por *Clausewitz* e pelos seus conceitos de *guerra limitada* o historiador naval inglês põe a ênfase na *proteção do tráfego marítimo* e desvalorizando a *batalha decisiva* (e erradamente, também o conceito do *comboio*), advoga o *bloqueio naval* dos portos do inimigo, a modalidade de ação que em simultâneo servia o propósito de lhe negar a liberdade de navegação enquanto para si lhe permitia no que às suas próprias forças e meios respeitasse.

Abandona igualmente o conceito do *Battleship* e colocando a ênfase nas *Flotilhas* de navios mais pequenos e ligeiros, *Corbett* valoriza a capacidade de *Projeção de força* por parte das Marinhas.

E, nesse sentido, olha a estratégia naval sem esquecer as outras estratégias gerais, a ponto de considerar conveniente que, no âmbito da estratégia marítima, melhor se concertasse a ação do poder terrestre com o poder naval. Operações militares conjuntas eram, pois, o mote, devendo o Exército e a Marinha trabalhar em articulação, ao estilo de uma autêntica “*união de opostos*” (e o termo é de *Geoffrey Till*) como nos recorda Sardinha Monteiro.<sup>11</sup>

### *Alguns dos seguidores portugueses*

Entre nós tivemos igualmente os seus seguidores. De *Mahan* seguramente Pereira da Silva, grande pensador, algo irrealista e o mais conhecido. Mas também Botelho de Sousa, Pereira Crespo e Roboredo e Silva, todos excelentes estratégias e menos falados, e que mais em linha com *Corbett* souberam desenhar e conceber, o primeiro, a Marinha do pós II GG, os segundos, com grande visão e pragmatismo, e uma enorme dose de realismo e antecedência, a Marinha que veio mais tarde a ser empenhada em África no período da guerra colonial.<sup>12</sup>

No entanto, atentos os avanços tecnológicos (radar e sonar), as novas armas (o avião e o submarino) e as decorrentes novas táticas, Pereira Crespo e Roboredo e Silva colocam grande ênfase na “*luta pelas comunicações*” e



*Alm Pereira da Silva*

<sup>11</sup> Nuno Sardinha Monteiro, “*Corbett, o Clauswitz da Estratégia Marítima*”, Memórias da Academia de Marinha, Lisboa, 2011, Pp. 469.

<sup>12</sup> Para uma maior perceção do que foi o empenho naval neste conflito africano, designadamente no Teatro de Operações (TO) da Guiné ver Rebelo Duarte e João Pires Neves in “Portugal e a Guerra de África, A Marinha com as Argos na Guiné”, Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 2018.

pensam a força naval em duas componentes, uma *aero-naval* e outra *anti-submarina*.

O poder naval e o poder aéreo tornam-se deste modo inseparáveis, constituindo mesmo o poder aéreo (segundo Fisher) uma variável demasiado importante na resolução da equação relativa ao controlo do mar para ser negligenciado.

É bom observar que foi ainda o *avião* e a sua utilização pelo poder naval que, uma vez mais, veio a revolucionar a tática naval, tornando o grande canhão obsoleto e reduzindo a importância da *linha de batalha* e do couraçado.

Navios mais pequenos emergiram e foram eles, concretamente os cruzadores, que passaram a responsabilizar-se pela escolta dos valiosos porta-aviões, protegendo-os contra os submarinos e os aviões adversários.



*Alm Roboredo e Silva*

O conceito do *Grupo Operacional* de navios, organizando-os em torno de um novo *Capital Ship*, no caso o porta-aviões, aparece e revoluciona por completo e uma vez mais a tática naval, ao permitir que, através de uma utilização integrada de meios, funcionalmente distintos nas suas valências e capacidades, se atacassem e defendessem ameaças múltiplas e diversamente facetadas.

Na realidade, o que acontecia era que a Armada no período 1956/62 e pela mão destes dois insígnos homens (Pereira Crespo e Roboredo e Silva) evoluía de uma batalha muito marcada por uma força de superfície para uma outra, onde a força tridimensional passaria inevitavelmente a imperar. Tratou-se de um período, sem dúvida, de transição e de grandes mudanças, mas também de alguma controvérsia.

Mudávamos de uma Marinha do Atlântico, da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN/NATO) e da Hidrografia para uma outra marinha, essencialmente africana, preocupada com a iminência



*Alm Botelho de Sousa*



*Alm Pereira Crespo*

de uma guerra em África, mas sem deixar de prestar atenção àquela Aliança e ao que ela representava (e representa, ainda hoje) em termos de fonte de conhecimento, saber e atualização.

Como já referido é deles - Pereira Crespo e Roboredo e Silva - a conceção das forças para empenhar em África, num conflito do tipo subversivo (e não de polícia como inicialmente se pensava) e onde as missões que se aguardavam contrastariam em muito com as que se realizavam na metrópole, essencialmente missões de colaboração com a NATO, de vigilância da fronteira marítima, de fiscalização da pesca e de salvaguarda da vida humana no mar.

O apoio aéreo surge também como determinante do novo tipo de operações e a necessidade cumulativa de se recriarem os fuzileiros e de se dotar a Marinha com os respetivos meios de apoio e desembarque (Lanchas de Desembarque - LD) torna-se numa obrigação por demais evidente, atento o novo binómio de cariz operacional. Roboredo e Silva dizia mesmo que existiam duas funções distintas para a Armada nessa época: o apoio aos compromissos na Europa com a NATO e a preparação para a “*defesa da soberania no ultramar*”.

Depois da II GM as Marinhas, em geral, multiplicaram-se tendo em conta duas das suas principais características, a *mobilidade* e a *flexibilidade*, o que lhes confere grande maleabilidade de resposta e uma especial aptidão para serem o primeiro elemento de intervenção em situações especiais de crise e conflitualidade, porque permitem:

- (i). *Deslocar rapidamente* navios para as imediações da zona de crise e com isso ganhar tempo sem comprometer, irreversivelmente, a decisão de concretizar ou não a sua atuação;
- (ii). *Exercer pressão* de uma forma mais musculada, do que a diplomacia pura consegue;
- (iii). *Conter conflitos* no mar de modo mais discreto e reservado, evitando eventuais escaladas que, em terra, assumem sempre proporções de maior notoriedade e impacto.

A par das marinhas de guerra desenvolveram-se marinhas mercantes de grande significado, o que já, no passado tinha assumido enorme relevância pelo dinheiro e os imensos proventos gerados e obtidos. Com efeito, o impacto do transporte marítimo e das *autoestradas do mar* no progresso económico dos países a nível mundial é cada vez maior, como maior vem sendo hoje o desenvolvimento dos próprios portos. Portos que deixaram de ser simples locais de movimentação de navios, como o eram no passado, para se transformarem em verdadeiros centros de distribuição de mercadorias e entidades prestadoras de serviços de valor acrescentado, autênticos polos de desenvolvimento e de co-localização de outras atividades produtivas.





– Alguns dos meios que integravam o dispositivo naval na Ex-Guiné Portuguesa –

(Fotografias cedidas pelo Museu de Marinha e pelos então 1º TEN Cervães Rodrigues, 1º TEN Costa Correia, 2º TEN RN Melo e Sousa e 2º TEN RN Oliveira e Pires)



Foi igualmente com a II GM, com o aparecimento da arma atômica, que uma nova função passou a ser cometida ao Poder Naval, a função de *Dissuasão Estratégica*, a par das anteriores e ditas tradicionais do *Controlo do Mar*, da *Projeção de Força* e da *Presença Naval* que imperaram por todo o tempo da *guerra fria*. Tempo em que a *estratégia direta* utilizada tinha por farol iluminador, para além da teoria de Mahan de domínio e afirmação hegemónica, a teoria do *Rimland* de Spykman, de envolvimento da potência terrestre que dominava o *heartland* euroasiático (a URSS) e bem assim a teoria da Contenção de George Kennan que, ao ser adaptada por Truman, transformara um projeto de contenção diplomática e económica numa verdadeira estratégia de cerco militar.

O documento “*Maritime Strategy* de 1982 isso mesmo evidencia como propósito, ao apontar para uma marinha americana de 600 navios. De facto, no decurso da *guerra fria* um dos objetivos da NATO foi mesmo o de assegurar o *Controlo do mar* e aí, através da *Presença Naval*, exercer a vigilância tridimensional das forças navais soviéticas enquanto se assegurava a proteção das *linhas de comunicação marítima* e a liberdade de navegação na sua área de esforço, por excelência, o Atlântico Norte.

Depois de 1989, com o termo da guerra fria e o desaparecimento subsequente da Marinha da União Soviética, tudo se alterou. A ameaça militar externa desvanece-se e uma nova época de paz e desenvolvimento parecia espoletar. Uma época em que se havia passado de um mundo condicionado por uma ameaça excecional perfeitamente identificada e conhecida para outro, supostamente, sem ameaça, mas onde os riscos passaram a ser muitos, de natureza difusa e de dimensão mundial o que obviamente afetou os planeadores navais e as certezas com que costumavam pensar e trabalhar.

Foi dada prioridade ao “*estrangeiro próximo*” e reafirmou-se a ênfase na *continentalidade das estratégias*, na *continentalização da defesa*, como é uso dizer-se, em contraponto com a minimização ou mesmo o abandono de estratégias de cariz marítimo-naval.

Curiosamente, neste particular, Portugal não foi exceção. Por razões diferentes é certo, quase todas relacionadas com o seu passado, com o *Regresso das Caravelas* e o desmembrar do seu império africano, o que levou a que, praticamente desde 1974, os sucessivos Governos não dessem atenção alguma aos assuntos do mar.

---

É isso precisamente que se percebe da leitura de alguma documentação estratégica à época produzida: uma visão claramente continental, onde o posicionamento geográfico do país era feito de uma forma totalmente desfocada, quase e sempre numa perspetiva de quem estava no litoral, de costas para o mar e apenas preocupado com as relações terrestres com a Europa central e pouco mais.

---

De qualquer forma, o papel da NATO foi inclusivamente redefinido e os orçamentos de defesa reduzidos. Parecia, como então se dizia, estarem reunidas as condições para finalmente se desfrutar dos célebres *dividendos da paz*. Numa nova época que, segundo *Francis Fukuyama*, representava o *fim da História* e em que o mote “*menos forças melhores forças*” foi politicamente assumido e profusamente propalado. Em consequência privilegiaram-se outras despesas e diferiram-se, para mais tarde, tudo aquilo que fossem despesas de defesa e militares.

Na inviabilidade de se dispor de Marinhas de envergadura, totalmente balanceadas no conjunto das suas valências e capacidades, os países em geral (e o nosso não fugiu à regra) foram de algum modo compelidos a reduzir os seus *sistemas de força*, mas também a equilibrá-los melhor nos seus meios e capacidades próprias. O propósito seria conseguir edificar autênticos *núcleos permanentes* de força que, porventura, melhor se adaptassem à incerteza, à contingência e à imprevisibilidade das situações e das ameaças, garantindo-se assim e no nosso caso, uma capacidade mínima de defesa autónoma, credível, capaz de assegurar de alguma maneira a defesa militar no tempo necessário para que as alianças e as coligações pudessem funcionar e intervir.

#### 4. A MUDANÇA DE ESTRATÉGIA E O PAPEL DAS MARINHAS

Uma coisa é certa: por detrás de tudo isto estava uma alteração profunda do tipo de estratégia que, concomitantemente, os Estados passaram a privilegiar, muito mais alinhada com uma maior abertura das Relações Internacionais e onde o *consentimento* e a *persuasão* substituíram aquilo que no passado eram, por regra, posturas de *imposição* e de *emprego da força*.

---

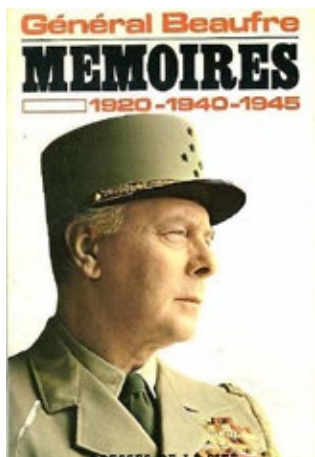
É a lógica da estratégia diplomática, em que todos ganham, a tomar o lugar da lógica da estratégia pura, onde um ator ganha aquilo que o outro perde.

.....

Com efeito, no passado, a estratégia dos Estados tinha muito a ver com a estratégia militar. Hoje, a estratégia e os seus conceitos de ação alargaram-se e atingem domínios e sectores de atividade bastante mais diversos. Do político, ao económico, do diplomático ao psicossocial e tudo porque o fenómeno da coação (o grande objeto da estratégia) ele próprio evoluiu.

---

No presente poderemos ser bem-sucedidos levando o adversário a aceitar a nossa vontade sem recorrer a ações militares decisivas, antes utilizando outras capacidades, a diplomacia seguramente, mas também o bloqueio económico ou até mesmo



ações de cariz mais psicológico que levem o adversário a coibir-se de reagir e de exercer a sua própria vontade de defesa.

É, pois, o tipo de estratégia total ao “*modo indireto*”, tal como *Beaufre* a designou aquele que mais apelo faz da manobra e não da batalha, e muito especialmente da *manobra externa*, aquela que tem por objetivo não só assegurar o máximo de liberdade de ação própria, mas também reduzir a liberdade de ação do adversário.

“Liberdade de ação própria”, *princípio de ouro da estratégia*, que permite controlar os acontecimentos e, acima de tudo, garantir a iniciativa, situação que

nos possibilitará conduzir o adversário, segundo as nossas regras, na direção desejada e sem lhe dar espaço de manobra e tempo para reagir e contrariar as nossas condições, muito menos as nossas ações.

O recurso à *estratégia indireta* permitirá, inclusivamente, (e cada vez mais hoje, isso é evidente) fazer apelo ao Direito Internacional e aos valores morais e humanitários, mas também promover campanhas de propaganda e de contrainformação; explorar nos organismos internacionais e fora dos mesmos a animosidade contra o adversário; obter a solidariedade de outros Governos para a execução de sanções económicas, bem como, aproveitar para tranquilizar potenciais adversários da bondade e valor dos objetivos que se pretendem alcançar. Privilegia mais o psicológico, as manobras, os sinais de força, em detrimento da utilização direta dos meios militares.

Por outro lado e apesar da estratégia indireta, não ser caracterizada pelo emprego exclusivo da força militar, ainda assim esta pode ser empregue, mas de uma forma muito mais pontual e limitada. Dir-se-á é que os Estados terão mesmo que preparar-se para o fazer e, muito especialmente, para o fazer fora das suas fronteiras tradicionais de soberania e dentro das suas áreas e espaços estratégicos de interesse e segurança nacional.

---

São o bloqueio, a pressão diplomática, a capacidade de projeção de força em terra, na área litoral, a fazerem com que as Marinhas e o poder naval se evidenciem neste tipo de operações.

---



*Mahan* dizia mesmo que só as Marinhas conseguem desempenhar com eficiência este tipo de operações, porque o mar lhes proporciona uma muito ampla área de manobra e uma liberdade de ação quase total, porque o mar, pela sua natureza, e os navios, pela suas características de versatilidade, mobilidade, flexibilidade e sustentabilidade, ao agilizarem o tipo de manobra externa permitem com isso a surpresa e, se necessário, uma muito rápida concentração de forças.

Sem dúvida que *Mahan*, porventura até mais *Corbett*, em certa medida estão, na atualidade, de regresso e com eles um modo, substancialmente, diferente de aplicar o poder naval e consequentemente de emprego das próprias marinhas de guerra.

Em abono desta nova realidade poderemos adiantar, que em reflexo da diminuição da ameaça continental e, em resultado de uma aceleração consequente do processo de globalização, que havia ficado em suspenso durante o período das grandes guerras e da guerra fria, a importância económica do mar recrudescer e as Marinhas recuperaram a importância estratégica que para alguns sectores havia sido perdida.

De tal maneira que logo, em 1991, na guerra do Golfo, com a evolução tecnológica entretanto conseguida, (o lançamento de mísseis de cruzeiro por submarinos, a utilização de sistemas de comunicações globais de par com a utilização de satélites de reconhecimento ou de deteção das posições do IN ou mesmo de sistemas de vigilância em rede do campo de batalha), a sua importância estratégica foi já evidente e o seu emprego no apoio às operações em terra foi, inclusivamente, determinante.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Carlos Nélon Lopes da Costa, “*O Poder Naval Missões e Meios*”, Cadernos Navais. Marinha Lisboa. 2003.

## 5. AS NOVAS ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS E A SUA EVOLUÇÃO

Em 1992, como resultado de todo este novo espírito, os americanos aparecem com uma *estratégia marítima* nova, consubstanciada num poder marítimo efetivo e num seu instrumento de força naval a relançar como que vindo do mar, o tal - “*Power from the sea*” – cujo propósito seria, projetando força, explorar a capacidade expedicionária das marinhas em influenciar, diretamente, os acontecimentos em terra, a partir do mar, e, não menos importante, preparar as suas forças com vista ao impacto do século XXI.

---

Substitui-se um dispositivo delineado para o combate contra o inimigo soviético por um dispositivo centrado na capacidade de projeção rápida de forças e concebido para dar resposta a desafios de índole regional.

---

Os americanos olham realmente o *Controlo do mar*, não tanto como um fim em si mesmo, mas antes como um meio para assegurarem, eles próprios, o controlo em terra. Trata-se de uma variante do “Conceito de Controlo do mar” mais ao jeito das operações anfíbias tão nossas conhecidas. Passa-se de operações navais, tipicamente oceânicas, para operações conjuntas em áreas de litoral, nas também designadas *Brown Waters*.

---

Será esta mudança de ênfase na *Projeção de Força*, privilegiando a capacidade expedicionária das marinhas, que faz do poder naval um elemento multifacetado de aplicação da força, um autêntico “*enabling agent*” das vitórias, como soe dizer-se.

---

Tanto assim que *Geoffrey Till* refere que essa ênfase na projeção de força (e é bom lembrar) tinha por base o entendimento do Major-general *Charles Callwel* que já nos seus escritos (1896-1924) (esquecidos durante quase um século) colocava a tónica nas “*operações expedicionárias*” sempre que a guerra fosse em zona distante e tivesse uma natureza limitada, tornando a colaboração Terra/Mar numa necessidade efetiva.

Talvez por isso se afirme que tenham sido os Fuzileiros americanos os primeiros a desenvolver o Conceito “*Operational Manoeuvre From the Sea*” (OMFTS). Fizeram-no em consonância com o tradicional pensamento das operações anfíbias americanas, levadas a efeito na Indochina, no âmbito da guerra da Coreia e do desembarque em SEUL, e a que se juntavam novos conceitos de manobra e de batalha em profundidade.

O embrião daquilo a que, hoje, conceptualmente se designa por “*Battlespace Dominance*” e que pela sua relevância é visto, também, como o coração da guerra naval.

De facto, não se cuida apenas de assegurar a projeção de poder em terra. Será fazê-lo numa lógica de força expedicionária conjunta que é muito mais do que uma mera e simples soma de partes. Obriga a considerar os meios, sempre, em função dos resultados, dos efeitos que se pretende atingir e dos fins, ou propósitos que, a nível político, hajam sido estabelecidos ou considerados [*Effect Based Operations*].

Trata-se de ver as coisas de modo muito diferente do passado, em que a autonomia operacional dos ramos e a sua liberdade de manobra era enorme. E isso não poderá deixar de se refletir ao nível dos próprios processos de planeamento de Defesa e de planeamento estratégico e de forças, onde o método de *planeamento por capacidades*, ao relacionar os fins com os meios, a Política com a Estratégia, se assume como o método de planeamento, por excelência, e aquele que, no nosso entendimento, deverá ser adotado, como foi e bem, pela RCM nº 19/2013 que aprovou o CEDN em vigor.

Em 1994 a estratégia americana do “*Power from the sea*” foi, uma vez mais, ajustada com o propósito de repor a ênfase na “*Presença Avançada*” de forças e na projeção rápida de poder passando a estratégia a designar-se por “*Forward ... from the sea*”.

No entanto, em 1999 já havia sinais evidentes de que a paz democrática não estava aí para durar. Os ataques de 11 de setembro de 2001 em Nova Iorque e *Washington* e, mais tarde, os atentados terroristas de Londres e Madrid, confirmam, com espanto, os sinais da mudança; e o Estados – os primeiros atores internacionais - constatam que haviam perdido o monopólio da força e ficado mais vulneráveis e à mercê de uma qualquer ação terrorista.

O entendimento quanto à ausência de ameaças e as perspetivas havidas de uma *nova Era*, de um novo século de paz, que se acreditava haver começado em 1989 revelaram-se assim lamentavelmente ilusórias.

---

O impensável aconteceu: uma agressão *assimétrica, desterritorializada e desmilitarizada*.

---

O que se tem passado desde então no Iraque, na Líbia, na Síria, na Somália, no Iémen e até na Ucrânia, os interesses em jogo, as contradições, os erros estratégicos, as alianças, as destruições e as tragédias humanitárias que provocam, são suficientemente esclarecedoras da mudança de situação e quicá de paradigma que vem afetando o mundo.

Na realidade, foi esta nova ameaça, estruturalmente complexa, com grande mobilidade e um carácter transnacional e difuso, que, potenciando a pirataria marítima, os tráficos de drogas, armas e pessoas, a escravatura e o crime organizado, fomentou o *terrorismo transnacional* e o clima de instabilidade existente em alguns países desestruturados ou com regimes não democráticos, para neles estabelecer as bases operacionais de onde exportariam o terror e ou outras perturbações da ordem internacional. É o tempo da *democratização da violência* a requerer, indubitavelmente, uma resposta multifacetada, mais solidária e coletiva.

A *Diplomacia preventiva* e a *abordagem multidimensional* ganham igualmente impacto e relevância e foi isso que, logo em 2002, levou os americanos a proceder, de novo, a uma reorientação da sua estratégia.

O documento produzido intitula-se “*Sea power 21*” e passa a preocupar-se com as ameaças transnacionais e, desse ponto de vista, com os danos colaterais que poderiam redundar para as forças navais, em reflexo de capacidades-anti acesso utilizadas por eventuais oponentes, como bem nos lembra Reis Rodrigues.<sup>14</sup>

A preocupação maior tinha neste particular a ver com o “*Domínio da Informação*” e com a operacionalização do conceito de *Network Centric Warfare (NCR)*<sup>15</sup>. E é por isso que esta nova estratégia não se ficou por aqui e foi ainda precursora de mais três novos conceitos:<sup>16</sup> o conceito de *Sea shield*, o de *Sea strike* e o de *Sea basing*, os quais, segundo aquele oficial-general, devem constituir hoje o quadro de pensamento para a organização de uma Marinha de Guerra.

### ***A Lei do Mar e uma nova ordem de governação marítima***

Por outro lado, será bom recordar a enorme onda de inovação e conhecimento a que se assistiu com o fim da II GM. A Organização das Nações Unidas (ONU) começou a preocupar-se, também, com a problemática dos “*espaços oceânicos*”, com a sua “*delimitação territorial*” e, sobretudo, com o “uso e a apropriação dos seus recursos”. Em causa estava a possibilidade, que se adivinhava cada vez mais real, de se replicar em relação ao mar, a “*corrida*” que acontecera relativamente a África a partir de meados do século XIX.

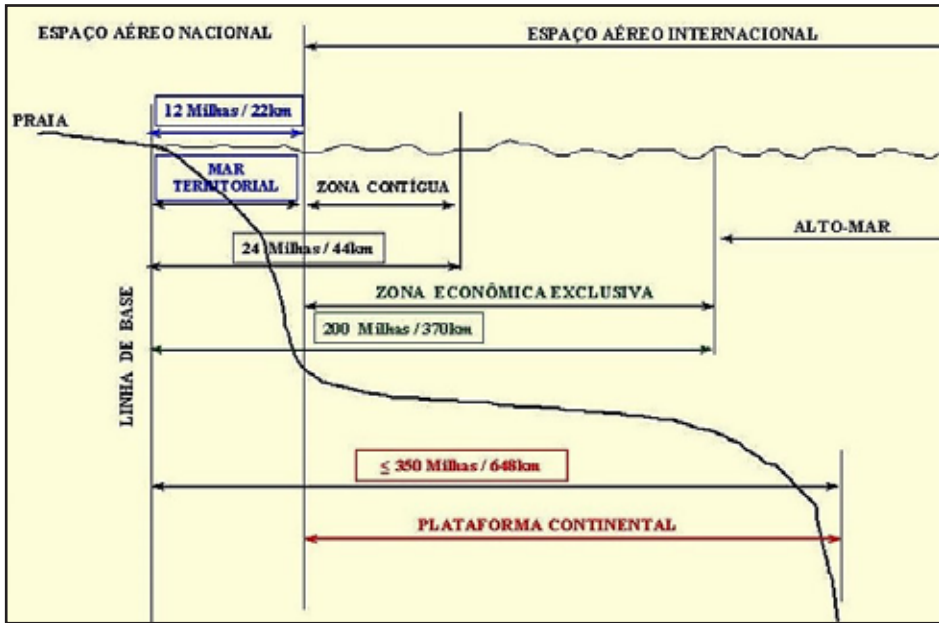
---

<sup>14</sup> Ver Alexandre Reis Rodrigues, in “*O emprego do poder naval no século XXI*”, JDRI, Lisboa, 2006.

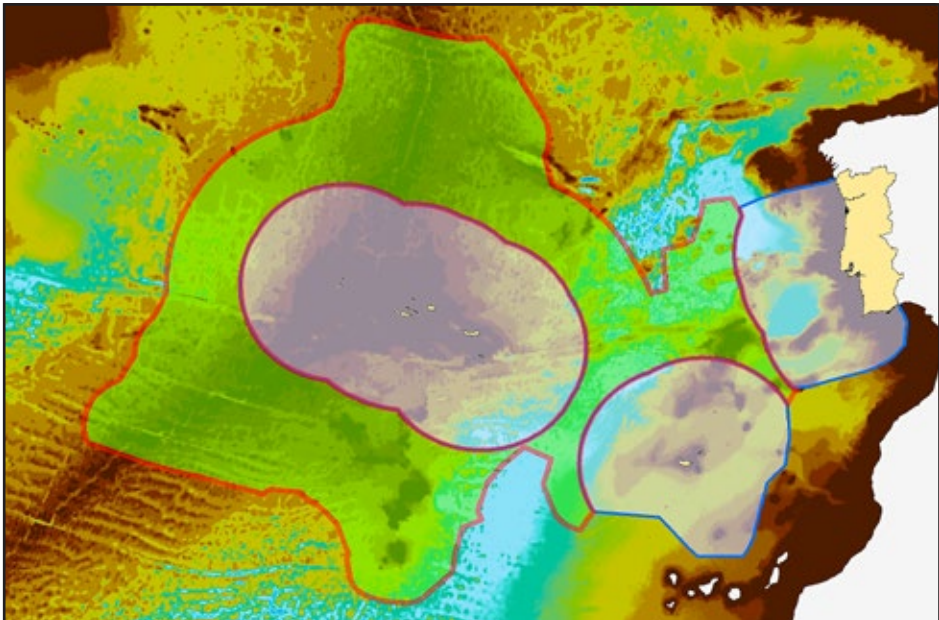
<sup>15</sup> Conceito que procura responder às crescentes exigências de sincronização de forças e de otimização de recursos, indispensáveis para a realização de operações rápidas e decisivas.

<sup>16</sup> O conceito de *Sea basing* tem a ver com a sustentação das forças expedicionárias e o apoio que as marinhas permitem à condução de operações em terra; o conceito de *Sea strike* centra-se nas capacidades de projeção de poder sobre terra; e ainda o conceito de *Sea shield*, aquele que garante uma componente de defesa territorial baseada no mar.



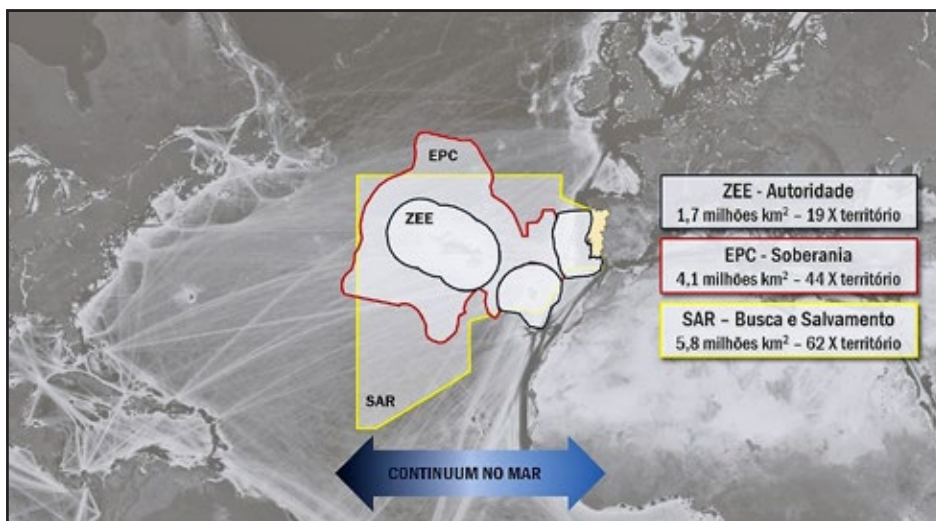


E foi na sequência de toda esta agitação que a ONU veio a acolher legislação própria sobre a matéria e um complexo de Direitos e Deveres dos Estados que têm o mar como a *última fronteira*.





É disso que trata a Convenção de *Montego Bay*, de 1982, adotada num contexto em que, a cada dia que passava, aumentavam as informações sobre o potencial das riquezas existentes nesse imenso meio marinho, o que, à falta de um enquadramento legal específico poderia desencadear sérias crises de soberania e de autoridade, como uma ou outra vez já veio a comprovar-se.



E é por isso que, um pouco por todo o lado, os países, mesmo os de menores recursos e grandes zonas marítimas de soberania e jurisdição, passaram também a olhar para o poder naval de um outro modo ao pretenderem em último propósito, dissuadir outros de lhes disputarem soberania, ou até mesmo, recursos.

A entrada em vigor desta Convenção, também conhecida como *Lei do Mar*, marca, na realidade, o início de uma fase radicalmente diferente do Direito do Mar, não só pelos conceitos aprovados, mas sobretudo pelo estabelecimento de uma “*nova ordem*” na utilização e na apropriação dos espaços marítimos, sob uma perspetiva, dir-se-ia, também diferente, de *diálogo* e *cooperação internacional*.<sup>17</sup>

E no futuro será assim?!

Se o mar, na atualidade, num contexto de economia globalizada e competitiva, ganha relevância, enquanto objeto ambiental, fonte de recursos, meio de transporte e elo importante do sistema global de comércio marítimo não deixa de ser vulnerável à influência e ação externa, o que exigirá navios e a *Presença no Mar* das Marinhas.

<sup>17</sup> Cf. João Pires Neves, “*A Soberania dos Estados e o Mar*”, Memórias, Academia de Marinha, Lisboa, 2010, Pp. 126.

Perante esta nova realidade e a concomitante exigência de assegurar a presença de navios e a *Presença no Mar* das Marinhas, os americanos que curiosamente ainda não ratificaram a Lei do Mar, lançam em 2005, a “*National Strategy for Maritime Security*” como resposta à necessidade de dar segurança, em geral, ao “*domínio marítimo*” e, por via disso, assegurar a sua livre utilização para fins legítimos.

A ideia visionava a criação da tal *marinha dos 1000 navios*, mais tarde rebatizada sob a designação “*Global Maritime Partnerships*” que, tendo por base a “*cooperação internacional*” em volta de interesses comuns, apontava para construção de uma autêntica “*comunidade de interesses*” ligados ao mar, de uma *rede marítima* global, através da qual se promoveria a segurança no mar e, com ela, assegurar-se-ia a liberdade de navegação, o fluxo do comércio e a proteção dos recursos dos oceanos.

Os americanos, todavia, não se ficaram por aqui neste seu já longo processo de adaptação de estratégia.

Em 2008 aprovaram e, difundiram, a “*Cooperative Strategy for the 21 st Century*”, o novo conceito estratégico da Marinha dos Estados Unidos e do Corpo de Fuzileiros, a que se associou pela primeira vez a *Coast Guard*, o que é bem interessante. O propósito foi paradigmático e preciso: prioridade para a integração do Poder Naval com os outros elementos do Poder Nacional e com os de países aliados e amigos tendo em vista a *proteção do sistema global de que depende a prosperidade e a segurança*.<sup>18</sup>

Mais: com estas duas últimas iniciativas o que se pretendeu foi tentar conciliar, ao nível estratégico e superior, as duas conceções sob as quais o mar pode ser visto, por um lado, enquanto, “*espaço militar de defesa e projeção de poder*”, por outro, enquanto “*espaço de desenvolvimento económico*” que é preciso proteger de ameaças que procurem atingir as suas vulnerabilidades.

O próprio Conceito Estratégico da NATO de 2010, já identifica como nova função do poder naval, a “*Segurança marítima*” e a União Europeia na sua “*Estratégia de Segurança Marítima*”, evidencia um interesse crescente pela segurança dos oceanos, enfatizando a *necessidade de melhorar a cooperação entre todos os departamentos civis e militares com responsabilidades no mar*.

Em linha com esta nova função, as designadas “*Operações de Segurança Marítima*” (*Maritime Security Operations - MSO*) são a resposta operacional a um tal desafio.

---

<sup>18</sup> Cf. Alexandre Reis Rodrigues, in “*As Marinhas de Guerra e a Globalização*”, JDRI, Lisboa, 2013.

Trata-se de operações musculadas de âmbito securitário. Visam, nomeadamente, apoiar e proteger o tráfego marítimo, dissuadir e combater a degradação do ambiente marinho e, bem assim, conter e anular ameaças como o *terrorismo*, o *narcotráfico*, a *proliferação de armamentos*, a *pirataria*, o *tráfico de pessoas*, a *imigração ilegal*, a *sobrepesca* e quaisquer outras atividades ilícitas.

---

As Marinhas, as Guardas-costeira e outras Agências Marítimas têm um papel de grande relevo a desempenhar no sentido de tornar o mar um espaço seguro, onde impere a ordem e a liberdade de navegação.

---

Durante grande parte do Séc. XX esta era uma matéria que não preocupava muitos dos pensadores navais e de que as marinhas apenas se ocupavam quando nada de mais importante havia a fazer. Outras agências suportavam a maior parte das tarefas. No século XIX esta importante função estava inclusivamente cometida às Marinhas de Guerra e, ultimamente, já no final do século XX e, por maioria de razão, neste século XXI, a questão tem vindo a colocar-se como sendo uma tarefa relevante e a desempenhar e, cada vez mais, pelas Marinhas.

---

A *cooperação interdepartamental* é, neste particular e, assim, uma obrigação a prosseguir e a aplicação da Lei do Mar por parte dos Estados torna-se num imperativo nacional a assegurar, em especial, pelos estados ribeirinhos, sob pena de se o não fizerem, outros o farão e, sem dúvida, no seu próprio interesse. O poder tem horror ao vazio, como em imagem, se costuma afirmar e é bom ter isso presente.

---

Ora, este conceito das operações de segurança marítima, no entendimento de *Geoffrey Till* mais não é do que uma certa adaptação teórica e até já prática das usuais “*operações de baixa intensidade*” que algumas marinhas, por exemplo a inglesa, levavam a efeito sob a designação de “*Constabulary*” ou “*Benign Operations*” ou “*missões outras que não de guerra*” (*Operations Other Than War - OOTW*).

No nosso caso, apelidavam-nas e apelidamos ainda de “*operações de interesse público*” determinadas pela crescente preocupação com a proteção dos recursos próprios, a preservação do ambiente, a pirataria, o terrorismo transnacional ou até mesmo com a segurança das forças navais (e não só) nos portos e, em especial, depois do 11 setembro.

Neste particular, algumas marinhas houve, como a nossa, que estão totalmente empenhadas neste conjunto de preocupações de natureza, dir-se-ia mais “*branda*” mais *soft*, em cooperação, ou não, com outras forças ou agências com responsabili-

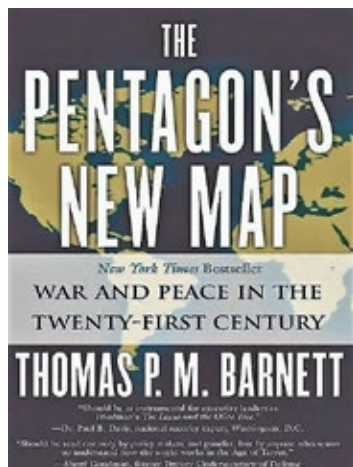
dades no mar. Outras entregaram, no entanto, estas tarefas às Guardas-Costeiras ou a outras agências marítimas que autonomamente as desempenham. Outras ainda, curiosamente, vêm recuperando essa preocupação, no entendimento atualista de que as tarefas a desempenhar devê-lo-ão ser em *modo cooperativo*.

Partindo desta nova realidade, dir-se-á estarmos perante uma *discussão cíclica*, também entre nós, em torno da questão de se saber qual o mais adequado modelo de emprego das marinhas. Emprego este que sempre oscilou entre uma vertente de “*atuação essencialmente combatente*”, a sua principal razão de ser e que foi preva- lecente durante a guerra fria e uma vertente de “*natureza policial*”, que pugna pela imposição da lei e a proteção de recursos próprios, que ressurgiu com uma maior acutilância durante a primeira década deste século XXI cada vez mais globalizante.<sup>19</sup>

No entanto, percecionam-se algumas dificuldades na operacionalização, em concreto, destas missões de segurança marítima.

Elas têm a ver com aspetos vários, ressaltando como o mais importante a retração geral dos dispositivos navais levada a cabo por força das políticas gizadas em decorrência do desaparecimento do mar da ameaça soviética, e em linha com os já referidos *dividendos da paz*, retração essa que desde então não mais parou.

Esta preocupação - diria mesmo, obsessão, com os cortes, mais ou menos violentos - afetou de uma maneira geral todas as mari- nhas ocidentais, que acabaram por ver reduzidas as suas dimensões; até a marinha dos Estados- Unidos que, dos 480 navios que possuía em 1980, contava com 260 em 2006 e hoje poucos mais tem. E é isso que explica o discurso americano da Marinha global dos 1000 navios, ao tentar federar, nesse objetivo e em parceria, as marinhas do chamado “*núcleo empreendedor*” (*Function- core*) na expressão de *Thomas Barnett* (o autor do “*Pentagon’s new map*”)<sup>20</sup>, naturalmente sob a orientação da primeira delas, a *talassocracia militar americana*.



<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> Cf. Nuno Sardinha Monteiro. “*Mahan, Corbett e o Poder Naval no século XXI*”, Academia de Marinha, Lisboa, 2009.

Se era este o objetivo que vinha do antecedente isso ficou ainda mais claro quando em março de 2015 se publicou uma nova versão, melhorada, da estratégia marítima americana. O título era esclarecedor: “*Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI*” – e o documento foi difundido, traduzido em mais do que uma língua, incluindo o português, o que é de toda uma elucidativa novidade.

Nele se confirmam como *funções essenciais do poder marítimo* todas aquelas que temos vindo a considerar - a Dissuasão, o Controlo Marítimo, a Projeção de Poder e a Segurança Marítima. Mas, desta feita, os americanos vão mais além e identificam uma outra e nova função, que designam por “*Acesso a Todos os Domínios*” operacionais (terra, mar, ar, espaço e ciberespaço).

O seu propósito tem a ver com uma desejada melhoria do planeamento e da coordenação das ações a prosseguir nesses mesmos domínios e onde a “*Guerra da Manobra Eletromagnética*” (*Electromagnetic Manoeuvre Warfare* - EMW) é como que uma novidade, sendo a palavra-chave de maior destaque uma vez mais a “*integração e a interoperabilidade de plataformas*”, sensores, armas e sistemas. Porquê? Porque é no campo das novas tecnologias e, em razão delas, que o emprego do Poder Naval mudou substancialmente, nalguns casos de forma radical.

Costumamos dizer que os ramos (e a Marinha em particular), a sua organização estruturada e os sistemas de forças são muito influenciados pelo “meio” onde atuam, pelo tipo de “meios” que operam e pelas “tecnologias” que utilizam.

O que é bem verdade, como o será igualmente a afirmação que, no caso concreto das marinhas, aquelas que melhor se adaptaram e prevaleceram como as mais aptas foram sempre as que melhor souberam conciliar o navio e a sua utilização, com o estado da arte da tática e da tecnologia.

A conjugação da manobra com a inovação artilheira levada a efeito por D. Francisco de Almeida na Batalha de DIU, em 1509, é, pois, um bom exemplo disto mesmo.

## 6. AS MARINHAS NA RESPOSTA AOS DESAFIOS DO SÉCULO XXI

Chegados aqui poderemos questionar-nos sobre que papéis terão no futuro as marinhas, num *tempo de vésperas*, vésperas de uma nova *Era informacional* que se aproxima e que não deixará de influenciar, como sempre aconteceu no passado, um outro paradigma civilizacional, consequência de uma enorme mudança tecnológica em curso, mas também resultante da circulação das pessoas, das ideias, da informação, do conhecimento e do saber.

Cabral Couto<sup>21</sup> vai mesmo mais longe nesta ideia, ao referir que essa transformação civilizacional não deixará de marcar e, muito, a própria *Geopolítica*, seja a *da geografia*, a *das pessoas* ou a *dos fluxos*, e com ela o mundo, os Estados e as sociedades, tornando o conjunto e o sistema, no seu todo ou em parte, *mais hostil, instável e agónico*.

Perante uma tal complexidade a resposta à questão formulada não será fácil, a única coisa que se nos afigura lícito poder arriscar será afirmar, com alguma parcimónia e simplicidade, que:

- (i). As marinhas tenderão, de alguma maneira, a manter as suas vantagens comparativas;
- (ii). Para alguns Estados, inclusivamente, a utilidade relativa das forças navais crescerá de importância;
- (iii). As “esquadras”, algumas, tenderão a decrescer em número de unidades e a aumentar em poder efetivo, mas todas preocupar-se-ão com os avanços da tecnologia, com os *ciber*-ataques e com a complementaridade na ação proporcionada pelos “*unmanned systems*”;
- (iv). Outras, mais poderosas, serão as que melhor souberem modernizar e atualizar os sistemas, armas e equipamentos, assim como a doutrina, as estratégias e os conceitos de emprego operacional; e
- (v). A maioria dos Estados será certamente relutante em criar condições de risco às suas próprias Marinhas.

E nestas circunstâncias poderemos questionar-nos, também, sobre as perspetivas de evolução das próprias operações navais?

A resposta, uma vez mais, não será fácil.

---

<sup>21</sup> Cf. AAVV, “*Uma nova base conceptual para a Estratégia*” in “*Grandes Estrategistas Portugueses*”, Organização e Coordenação António Paulo Duarte e António Horta Fernandes, Edições Silabo, Lisboa, 2007, Pp. 295-313.

E assim arriscaríamos que as operações navais no futuro previsível poderão caracterizar-se pela ênfase que possa ser atribuída aos parâmetros que passo a elencar:

- (i). Os confrontos oceânicos de grande envergadura serão pouco prováveis;
- (ii). As ações mais prováveis terão *carácter expedicionário* e exigirão boas capacidades de *projeção de força*, de C4RI (Comando, Controlo, Comunicações, Computadores, Reconhecimento e *Intelligence*) e de vigilância do campo de batalha;
- (iii). A aproximação das marinhas ao litoral em apoio das operações terrestres será evidenciada e, em consequência, revalorizada será a componente anfíbia e o *binómio navio-fuzileiros navais* e o seu emprego;
- (iv). A escala do conflito deverá situar-se na baixa intensidade ou aquém da guerra, mantendo-se a pressão para atuar no lado menos exigente do respetivo espetro.
- (v). A mais alta probabilidade aponta para operações de resposta a crises, operações de paz (nas suas diversas modalidades) e de cariz humanitário;
- (vi). A proteção da marinha mercante em determinadas áreas críticas tenderá a ser uma necessidade cada vez mais premente;
- (vii). As operações de manutenção da ordem internacional no mar aumentarão e com elas as MSO recrudescerão de relevância; e
- (viii). *A guerra do futuro* será cada vez mais uma guerra de equipa, onde as três expressões do poder militar (terrestre, naval e aeroespacial), sob o chapéu de um pensamento de utilização e emprego integrado ao estilo “*think purple*”, tornar-se-á igualmente mais frequente.

Prosseguindo, nesta lógica divinatória, diria que neste século XXI em que o mar continua a desempenhar um enorme papel na globalização e, sendo o mar um fator importante da vida internacional, porque tudo depende do transporte marítimo, o mais relevante será defender o sistema, no seu todo, das inúmeras vulnerabilidades que o afetam.

E, como sempre, tal continuará a ser uma obrigação das marinhas e, desse ponto de vista, uma das suas principais funções. Assegurar o *controlo das linhas de comunicação* (*Sea Lines of Communications* - SLOCS) de uma forma mais extensiva e global do que acontecia no passado será, seguramente, uma das exigências operacionais de uma marinha do século XXI.

A capacidade de “*manter a boa ordem no mar*” e, em especial, nos espaços, zonas e áreas de responsabilidade nacional, atuando aí contra a pesca ilegal, a pirataria, o



terrorismo transnacional, o tráfico de armas, de droga, de pessoas e quaisquer outros fins ilícitos é, sem dúvida, uma outra das exigências operacionais que impendem sobre as marinhas, como o será ainda a capacidade de *projeção de poder* e de colocação em terra de *forças expedicionárias* de cariz coercivo ou até mesmo humanitário.

Esta capacidade expedicionária das marinhas, num contexto de uma sua crescente relevância, obrigá-las-á a “dispor de um desenvolvido elemento de transporte, sem, no entanto, poder prescindir do correspondente elemento de força que lhes assegurará, incontornavelmente, proteção no trânsito e local de ação e a garantia de ultrapassar possíveis oposições ao acesso ao litoral.”<sup>22</sup>

Tudo isto implica a mandatória exigência de esquadras equilibradas no conjunto das suas capacidades e, por conseguinte, não especializadas nesta ou naquela valência específica. As exigências operacionais também se repartirão de forma balanceada entre *funções militares*, de presença naval, dissuasão estratégica, controlo do mar, ou projeção de força e *funções não militares* como as missões de segurança marítima, de assistência humanitária, ou até mesmo de resposta a crise.

*Geoffrey Till*<sup>23</sup> considera mesmo a dicotomia entre funções militares e funções não militares como o aspeto principal a ter em conta quando hoje se olham as marinhas e para os seus modelos de desenvolvimento.

- (i). Por um lado, as *marinhas modernas* especialmente pensadas a partir da conceção *Westphaliana* dos Estados numa eterna competição pelo poder e influência entre pares rivais, no âmbito do tipo de *conflito simétrico*, e onde o *conceito de comando do mar e da batalha decisiva* ao estilo de *Mahan* ainda hoje impera. A “*National Defense Strategy*” (NDS), de dezembro de 2017, ao considerar a “China e a Rússia como grandes atores do mundo em competição”, assume, neste particular contexto e de modo formal, que a “competição estratégica entre Estados passou a representar para os americanos uma ameaça aos seus interesses”.
- (ii). Por outro as *marinhas pós-modernas*, que perspetivam o controlo do mar numa lógica de operações de segurança marítima e, por isso, se obrigam a ter capacidade de resposta na área do policiamento para imposição da lei e na participação em conflitos de baixa conflitualidade.

---

<sup>22</sup> Cf. *Ob. Cit.* (2).

<sup>23</sup> Cf. Geoffrey Till, “*Britain, Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future*”. Cadernos Navais, Lisboa, 2008 e, em elaboração mais densificada, do mesmo autor in “*SEAPOWER a guide for the twenty-first century*”, 3ª Edição, Routledge, London, 2013, Pp. 27- 44.



Estas estarão mais vocacionadas para as *ameaças assimétricas*, para a participação em operações aquém-da-guerra e mais focadas no litoral do que em grandes espaços oceânicos.

É a posição dos que aceitam uma abordagem internacionalista dos assuntos do mar e onde a colaboração e as parcerias são vistas como instrumentos essenciais de controlo do mar e da liberdade de navegação.

---

E se assim é poder-se-á afirmar com alguma propriedade que as marinhas Modernas estarão mais viradas para a exclusividade da ação militar, enquanto as marinhas Pós-Modernas são aquelas que, apesar de se preocuparem com esta vertente do seu empenhamento, igualmente pensam a sua aplicação em *modo colaborativo* no âmbito de ações não-militares e onde a imposição da lei nos espaços marítimos é uma das maiores preocupações.

---

*Geoffrey Till* não vê estes dois modelos como mutuamente exclusivos.

Considera mesmo que uma sua sobreposição representa uma mais-valia do critério do *duplo-uso* (tão caro à nossa Marinha) que é o mesmo que dizer da dualidade de propósito de alguns tipos de plataformas que, mesmo concebidos para o conflito aberto, são essenciais no campo das operações não combatentes, incluindo as humanitárias.

### ***Como compatibilizar os dois modelos, perguntar-se-á?***

Tornando, como já referido, a estrutura de forças equilibrada, combinando unidades de alta tecnologia (*High-Tech*)<sup>24</sup> e apropriadas a uma atuação no lado mais exigente do espectro do conflito, com outras tipicamente de baixa tecnologia (*Low-Tech*) e destinadas, apenas, a tarefas de natureza não combatente e, portanto, sob o ponto de vista militar, menos exigentes.

Há países que já adotam este tipo de combinação há algum tempo, (Portugal por exemplo, fá-lo praticamente desde sempre); outros estão num processo de transição, por troca de alguma qualidade por quantidade. Uma das mais recentes junções ao grupo veio mesmo da parte da *Royal Navy* com a decisão de se aproximar do modelo das “*Post-Modern Navies*”.

---

<sup>24</sup> Sobre esta questão da *HIGH/LOW Tech* ver *Eric Grov* in “*O vasto papel das marinhas - Uma perspetiva doutrinária*”, Cadernos Navais, Marinha, Lisboa. 2007.



## 7. UMAS BREVES CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para terminar diria que o mar vê hoje reforçada a sua importância, ao ser progressivamente utilizado como fonte de riqueza, reserva de recursos e via privilegiada de comunicação e abastecimento.

Os Estados e em especial os ribeirinhos tendem a olhar, assim, o mar de maneira diferente e sempre em função das suas *necessidades, interesses e objetivos*. Sempre foi assim e continuará a ser.

Se houver interesses marítimos é simples constatar que só uma marinha os poderá prosseguir e realizar.

E é neste preciso contexto e termos que o Poder Naval poderá ser chamado a desempenhar, como vimos, uma diversidade enorme de papéis e tarefas de que as Marinhas de Guerra, o seu instrumento de ação por excelência, sempre se encarregaram e seguramente continuarão a encarregar-se, atentas algumas das suas principais características de *prontidão e mobilidade, de versatilidade e flexibilidade, de presença e autonomia*. Para tanto, bastará aos países concluírem que precisam de uma Marinha de Guerra e, acima de tudo, terem e mostrarem vontade de a edificar e empregar.

\*\*\*\*





## BIBLIOGRAFIA

AAVV, “Grandes Estrategistas Portugueses”, Coord. António Paulo Duarte e António Horta Fernandes Edições Sílabo. Lisboa. 2007.

AAVV, “Os Grandes Mestres da Estratégia”, Editores Científicos Ana Paula Garcês e Guilherme D’Oliveira Martins. Edições Almedina, SA. Coimbra. Lisboa. 2009.

AAVV, Memórias. Vol. XLI. Academia de Marinha. Lisboa. 2011.

COSTA. Carlos Nélson Lopes da, “O Poder Naval Missões e Meios”, Cadernos Navais. Marinha. Lisboa. 2003.

COUTAU-BEGARIE. Hervé, “Le problème de la thalassocratie”. Academia de Marinha. Lisboa. 2009.

DUARTE. António Rebelo e NEVES, João Pires, “Portugal e a Guerra de África. A Marinha com as “Argos” nas águas da Guiné”, Comissão Cultural da Marinha. Lisboa. 2018.

GROVE. Eric, “O vasto papel das marinhas - Uma perspetiva doutrinária”, Cadernos Navais. Marinha. Lisboa. 2007.

FONTOURA. Luís, “O Poder na Relação externa do Estado”, Cadernos Navais. Marinha. Lisboa. 2007.

MONTEIRO. Nuno Sardinha, “Mahan, Corbett e o Poder Naval no século XXI”, Academia de Marinha. Lisboa. 2009.

- “Corbett, o Clausewitz da Estratégia Marítima”, Memórias da Academia de Marinha”. Lisboa. 2011.
- “MAHAN, 7 virtudes e 7 pecados”. Cadernos Navais. Marinha. Lisboa. 2013.
- “Fernando Oliveira’s Art of war at sea”. Naval War College Review. Vol. 68. N° 4. Autumn. 2015
- “Nova Estratégia Marítima Americana”. Revista da Armada n° 503. Lisboa. 2016. - “Funções do Poder marítimo”. Revista da Armada n° 504. Lisboa. 2016.

NEVES. João Pires, “A Soberania dos Estados e o Mar”. Memórias. Academia de Marinha. Lisboa. 2010.

NEVES. João Pires e DUARTE, António Rebelo, “A Maritimidade portuguesa. Do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento”. Cadernos Navais. Marinha. Lisboa. 2013.

OLIVEIRA. Fernando, (1555) “A arte da guerra no mar”. Marinha. Lisboa. 1983.

PARRY. Chris. “SUPER HIGHWAY. Sea Power in the 21 st Century”. Elliot and Thomson. Limited. London. 2014.

RIBEIRO. António Silva., “O poder do Estado no mar e a História. MAHAN e as marinhas como instrumento político”. Academia de Marinha. Lisboa. 2009.

RODRIGUES. Alexandre Reis, “O emprego do poder naval no século XXI”. JDRI. Lisboa. 2006.

- “As Marinhas de Guerra e a Globalização”. JDRI. Lisboa. 2013.
- “Uma leitura do Poder Naval Chinês”. JDRI. Lisboa. 2015.46

SANTOS. José Alberto Loureiro dos, “Análise dos conflitos atuais, ameaças, riscos e prospetivas”. Revista Militar n° 2565. Lisboa. 2015.

TELO, António José. Coord. “*Homens, Doutrinas e Organização. 1824-1974*” (Tomo I). *Academia de Marinha. Lisboa. 1999.*

TILL, Geoffrey, “*O poder marítimo: questões relevantes e desafios*”. *Escola de Guerra Naval do Brasil. Rio de Janeiro. 2005.*

“*Britain, Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future*”. *Cadernos Navais. Lisboa. 2008.*

“*SEAPOWER a guide for the twenty-first century*”. 3ª Edição. *Routledge. London. 2013.*

## **OUTROS DOCUMENTOS**

“*Conceito Estratégico Naval*”. *PAA 32 – Supl. V (A). Estado-Maior da Armada. 2015.*

“*Uma Estratégia cooperativa para o Poder Marítimo do século XXI*”. *Marinha dos EUA. 2015.*

“*National Defense Strategy*” (NDS), *EUA. de dezembro de 2017.*



