



2016/02/28

O poder naval no século XXI¹

João Pires Neves²

Introdução

Abordar a temática do “Poder naval no século XXI” numa altura em que se fecharam as tímidas e pouco faladas comemorações dos 600 anos da tomada de CEUTA, em 1415, e do início da grande viagem dos portugueses pelo mundo constitui para mim enquanto



cidadão e marinheiro um enorme desafio, atentas as circunstâncias em si mesmo e a carga histórica que e efeméride ela própria comporta.

Foi um tempo, o da *dinastia de Aviz* que fez com que Portugal assumisse praticamente, 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 1ª fase de uma globalização, ao tempo, de cariz comercial, mas hoje, cada vez mais, económica e competitiva e que, por isso, tudo e todos influenciam e determinam.

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 este³ numa perspetiva externa, e no plano internacional, ou seja, de poder nacional. Esta, pois, a vertente que nos interessa hoje, aqui, convocar.

Perguntar-se-á porquê? Diria, 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; por outro, como uma componente do **Poder Militar** que encara o mar como área de manobra que lhe compete controlar⁴.

Dito isto referiria que a lógica da abordagem ao tema que adotarei será a 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 projetar no futuro o resultado, com o objetivo, naturalmente, ambicioso, de conseguir prospetivar que poder naval e que aplicação poderemos dele expectar neste dealbar do século XXI.

1. O mar e os seus atributos identitários. Ontem e hoje

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, 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 nisso necessidade, se não reconhecerem, nesse propósito, utilidade e interesses que estrategicamente importa acautelar e defender.

Na realização deste propósito as razões que lhes estiveram e estão subjacentes 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.

E é essa íntima relação que, ao permanecer, nos transporta para os tais estádios tendencialmente de *competição*, *cooperação* e/ou *conflitualidade* (*compete where you can, cooperate when you must*)⁵ e em que assentam as relações internacionais.

Olhemos, então, ao primeiro dos atributos - o *mar como fonte de recursos* e elemento dinamizador da economia - e fácil será constatar que o mar é crucial para o desenvolvimento humano ou não fossem os 20% das proteínas que diariamente se ingerem terem uma origem nos recursos vivos que nele existem e nos seus *usos tradicionais*, por comparação com os *novos usos* do mar onde se incluem os recursos bentónicos e os outros recursos marítimos, os não vivos como é o caso do petróleo, do gás e ainda 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, mais ainda quando a escassez de recursos atingir maior significado e as alternativas, ou não existem ou economicamente deixem de ser rentáveis.

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 tudo e quase tudo ainda hoje depende e, muito, do transporte por mar. O mar tem sido uma verdadeira ***autoestrada 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 - Canal do Suez, Canal 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 no passado, hoje e sempre.

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 autoestrada estratégica que é o mar sempre foi tida como uma via ideal de projeção de força e de conquista extraterritorial.

Nós próprios somos um bom exemplo disso mesmo de uma *Talassocracia*, quando no século XVI constituímos, como já mencionado, o *1º 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 e isso é bom não esquecer.

Hervé Couteau-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.

De facto, Portugal, naquela época, 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 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-chaves na costa (os tais *Choke points – Socotra, Goa, Diu, Ormuz, Malaca*) e com isso assenhorear-se e, verdadeiramente, dominar o monopólio do comércio das especiarias.

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. A Europa nos finais do século XIX era *liberal, marítima e atlântica*. A Inglaterra era a potência mundial incontestada e, desde 1815, que assumira o papel de maior Império marítimo de base económica da 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.

2. 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 as 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) **POLICIAR E MANTER a boa ordem no mar (assegurando a liberdade de navegação e uma sua adequada governança).***

Se isto é verdade também não é menos verdade que a motivação de toda esta mobilização por parte dos Estados tinha por base *necessidades, interesses e objetivos* normalmente de cariz económico e/ou de segurança, cujos propósitos visavam concomitantemente a afirmação externa dos países, a sua expansão extra territorial 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, pois, uma obrigação num percurso desejado de domínio e influência sobre essas mesmas áreas e territórios.

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, o poder naval é, mesmo, no nosso caso, o mais importante **fator multiplicador de forças** com que 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 o disse, 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 1945.⁶

Feito este pequeno parêntesis e voltando aos seus papéis tradicionais, 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.

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 GG.

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 protecção 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*.

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 Reboredo e Silva, todos excelentes estrategas 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.⁷

Na realidade o que acontecia era que a Armada no período 1956/62 e pela mão destes dois insígnies homens evoluía de uma batalha muito marcada por uma força de superfície para uma outra, onde a força tridimensional passaria inevitavelmente a imperar. O apoio aéreo ganhando maturidade surge no pós-guerra como vetor 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 (LD) uma obrigação por demais evidente, atento igualmente este novo e importante binómio de cariz operacional.

Depois da II GG 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. 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 passarem a ser 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.

Foi igualmente com a II GG, com o aparecimento da arma atómica, que uma nova função passou a ser cometida ao Poder Naval a função de **DISSUAÇÃO ESTRATÉGICA** que a par das anteriores e ditas tradicionais do *Controlo do Mar*, da *Projeção de Força* e da *Presença Naval* 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, que o documento "**Maritime**

Strategy, de **1982**, ao apontar para uma marinha americana de 600 navios, isso mesmo, como propósito, evidenciava.

De facto, no decurso da *guerra fria* um dos objetivos da NATO foi mesmo 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 desvanecese e uma nova época de paz e desenvolvimento parecia despoletar. Uma época em que se havia passado de um mundo condicionado por uma ameaça excepcional 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 com o abandono de estratégias de cariz marítimo-naval. Neste particular, Portugal, curiosamente, não foi exceção. 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 Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN/NATO) foi, inclusivamente, redefinido e os orçamentos de defesa reduzidos. Parecia, como então se dizia, estarem reunidas as condições para se disfrutar, finalmente, dos célebres *dividendos da paz*, numa nova época que segundo *Francis Fukuyama* era 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 foi exceção) foram de algum modo compelidos a reduzir os seus *sistemas de força*, mas também a equilibrá-los melhor nos seus meios e capacidades próprias, 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, 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.

3. A mudança de estratégia e o papel das marinhas

Uma coisa é certa por trás de tudo isto estava uma alteração profunda do tipo de estratégia que os Estados passaram, concomitantemente, 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. De facto, 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, que se estendem do político, ao económico, do diplomático ao psicossocial e, tudo isto, porque o fenómeno da coação - o grande objeto da estratégia - ele próprio evoluiu.

É que 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 que permitirá, inclusivamente, - e cada vez mais hoje, isso é evidente - fazer apelo ao Direito Internacional e aos valores morais e humanitários, pelo que se 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 ela 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. É 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.

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 recuperarem a importância estratégica que para alguns sectores havia sido perdida.

4. As novas estratégias marítimas (americanas) e a sua evolução

Em **1992**, em 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 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.

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 se dizer-se.

Talvez por isso tenham sido os Fuzileiros americanos os primeiros a desenvolver o Conceito "***Operational Manoeuvre From the Sea***" (OMFTS) 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 a que se juntavam novos conceitos de manobra e de batalha em profundidade hoje conhecidos por "**Battlespace Dominance**" e que pela sua relevância são tidos, na atualidade, como o coração da guerra naval.

De facto, não se trata 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 e isso obriga, do meu ponto de vista, a considerar os meios, sempre, em função dos resultados, dos efeitos que se pretende atingir e dos fins, ou propósitos que ao 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 estratégico e de forças, onde o método de *planeamento por capacidades*, ao relacionar, e bem, os fins com os meios, a Política com a Estratégia se assume como o método por excelência, aquele que, obrigatoriamente, deverá ser utilizado.

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 ela própria a designar-se por "**Forward ... from the sea**".

No entanto, com os ataques de 11 de setembro de 2001 em Nova Iorque e *Washington* e, mais tarde, com os atentados terroristas de Londres e de Madrid, confirmavam-se os sinais da mudança e o Estados – os primeiros atores internacionais - constataram que haviam perdido o monopólio da força e ficado mais vulneráveis e à mercê de uma qualquer ação terrorista. O impensável começou a acontecer: uma agressão *assimétrica, desterritorializada e desmilitarizada*.

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.

É o tempo da *democratização da violência* a requerer, indubitavelmente uma resposta multifacetada, mais solidária e coletiva. A *Diplomacia preventiva* e *abordagem multidimensional* ganham, igualmente, impacto e relevância e, foi isso, que levou, logo em **2002**, os americanos a proceder de novo a uma reorientação da sua estratégia.

Desta feita o documento intitula-se "**Sea power 21**" e passa a preocupar-se com as ameaças transnacionais e, desse ponto de vista, o objetivo seria melhorar a capacidade de projeção de poder em terra. A preocupação maior tinha mesmo a ver com o "*Domínio da informação*" e com a operacionalização do **conceito de Network Centric Warfare (NCR)**⁸ pese embora esta nova estratégia fosse ainda perscrutadora de mais três novos conceitos:⁹ o conceito de **Sea shield**, o de **Sea strike** e o de **Sea basing**, os quais, segundo Reis Rodrigues, constituem hoje o quadro de pensamento para a organização de uma Marinha de Guerra.

Com o fim da 2ª GG e a enorme onda de inovação e conhecimento a que se assistiu, a 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.

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

A Convenção de *Montego Bay*, de 1982, é disso que trata, tendo sido 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, ausente de um enquadramento legal específico, poderia desencadear sérias crises de soberania e de autoridade, como uma ou outra vez já veio a comprovar-se.

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 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*.¹⁰ E no futuro será assim?

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

Perante esta nova realidade 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 21st 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 curioso.

Segundo o Almirante Reis Rodrigues, "o sinal dado foi muito claro: 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*."¹¹

Mais, com estas duas últimas iniciativas o que se pretende é tentar conciliar, ao nível estratégico e superior, as duas conceções sobre 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**" (MSO) são a resposta operacional a um tal desafio. Trata-se de operações musculadas de âmbito securitário e que visam, nomeadamente: apoiar e proteger o tráfego marítimo, dissuadir e combater a degradação do ambiente marinho e bem assim 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. A *Cooperação interdepartamental* é assim uma obrigação a prosseguir e a aplicação da Lei do mar por parte dos Estados torna-se num imperativo nacional assegurar. Neste particular, algumas marinhas, como a nossa, estão totalmente empenhadas neste conjunto de preocupações de natureza, dir-se-ia, mais "brandas", mais *soft*, em cooperação, ou não, com outras forças ou Agências com responsabilidades no mar.

Partindo desta nova realidade Reis Rodrigues afirma mesmo estarmos perante uma *discussão cíclica*, também entre nós, em torno da questão de se saber qual o mais adequado emprego das marinhas, que sempre oscilou entre uma vertente de "*atuação essencialmente combatente*", a sua principal razão de ser e que foi prevalecente 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.¹²

Percecionam-se, no entanto, algumas dificuldades na operacionalização em concreto, destas missões de segurança marítima e elas têm a ver com aspetos vários, ressaltando o mais importante da 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 obsessão com os cortes, mais ou menos violentos, afetou de uma maneira geral, todas as marinhas ocidentais que acabaram por ver reduzidas a sua dimensão, até a dos Estados- Unidos que dos 480 navios que possuía em 1980, contava com 260, em 2006, e hoje, poucos mais tem.

É, pois, esta realidade que mais do que tudo 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*”)¹³, naturalmente sobre a orientação da primeira delas, a *Talassocracia militar* americana.

Se era este o objetivo que vinha do antecedente isso ficou ainda mais claro quando se publicou, em Março de 2015, uma nova versão, melhorada, da estratégia marítima americana, sob um título mais preciso - “**Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI**” – a qual foi difundida, traduzida em mais do que uma língua, incluindo o português, o que é de todo uma novidade e uma novidade elucidativa.

Nela se confirmam como **funções essenciais do poder marítimo** todas aquelas que temos vindo a considerar - a DISSUAÇÃO, o CONTROLO MARÍTIMO, a PROJEÇÃO de PODER, a SEGURANÇA MARÍTIMA - e, desta feita, vão mesmo mais além e identificam uma nova função, que designam por “**ACESSO A TODOS OS DOMÍNIOS**” operacionais (terra, mar, ar, espaço e ciberespaço).

O seu objetivo específico 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 Electromagnética*” (EMW) é como que uma novidade, sendo as 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 mudou substancialmente, nalguns casos de forma radical, o emprego do Poder Naval.

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 igualmente é verdade afirmar 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.

5. O papel das marinhas nas respostas 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 Couto¹⁴ vai mais longe nesta ideia e refere 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 uma resposta fácil, a única coisa que se me 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, 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, todavia, 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 relutante certamente em criar condições de risco às suas próprias Marinhas.

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

A resposta uma vez mais não será fácil e dentro do mesmo espírito arriscaria que as operações navais no futuro previsível poderão caracterizar-se, de um modo muito sintético, pela ênfase que possa ser atribuída aos seguintes 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 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 espectro; (v) a mais alta probabilidade aponta para operações de resposta a crises, operações de paz (nas 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 adivinhativa, diria que neste século XXI em que o mar continua a desempenhar um enorme papel na globalização e, sendo ele um fator importante da vida internacional, porque o transporte de quase tudo depende do transporte por mar, o mais relevante será defender o sistema, no seu todo, das inúmeras vulnerabilidades que o afetam e isso continuará a ser, como sempre, uma obrigação das Marinhas e, desse ponto de vista, uma das suas principais funções.

Assegurar o *controlo das linhas de comunicação* (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 de responsabilidade nacional, atuando aí contra a pesca ilegal, a pirataria, o terrorismo transnacional, o tráfico de armas, droga, 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.

Tudo isto obrigará a esquadras equilibradas no conjunto das suas capacidades e não contributivamente 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, assistência humanitária, ou até mesmo de resposta a crise.

*Geoffrey Till*¹⁵, também trazido à colação por Reis Rodrigues, 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 os seus modelos de desenvolvimento.

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.

Por outro as ***Marinhas pós-modernas*** que ao olharem o controlo do mar numa lógica de operações de segurança marítima se obrigam a ter capacidade de resposta na área do policiamento para imposição da lei e na participação em conflitos de baixa conflitualidade. 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.

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

Tornando, como já referido, a estrutura de forças equilibrada, combinando unidades de alta tecnologia (*High-Tech*)¹⁶ 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*”.

6. Umhas breves referências finais

Para terminar diria que o mar vê hoje reforçada a sua importância, ao ser progressivamente utilizado na tripla valência de fonte de riqueza, reserva de recursos energéticos e via privilegiada de comunicação e abastecimento. Os Estados e em especial os ribeirinhos, igualmente, tendem a olhar 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 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 utilizar e empregar.

¹ Este ensaio teve por base uma comunicação do autor, com o mesmo título, efetuada, no âmbito de um Seminário sobre "O Poder militar no século XXI", levada a efeito no Instituto Universitário Militar (IUM), em Lisboa, em 26/02/2016.

² Vice-almirante, na Reforma.

³ Cf. Luís Fontoura. 2007. P. 17.

⁴ Cf. Alexandre Reis Rodrigues. Lisboa. 2006.

⁵ *Chris Parry. London. 2014. P. 248.*

⁶ Cf. António Telo. Lisboa. 1999. P XIV-XVI.

⁷ Para uma maior perceção do que foi o empenho naval neste conflito africano designadamente no TO da Guiné ver João Pires Neves (2016).

⁸ Conceito que procura responder às crescentes exigências de sincronização de forças e de optimização de recursos, indispensáveis para a realização de operações rápidas e decisivas.

⁹ 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 **projecção de poder** sobre terra; e ainda o conceito de **Sea shield**, aquele que garante uma componente de **defesa territorial** baseada no mar.

¹⁰ Cf. João Pires Neves. Lisboa. 2010. P. 126.

¹¹ Cf. Alexandre Reis Rodrigues. Lisboa 2013.

¹² *Ibidem*.

¹³ Cf. Nuno Sardinha Monteiro. Lisboa. 2009.

¹⁴ Cf. AA.VV, "Uma nova base conceptual para a Estratégia". Lisboa. 2007. P. 301.

¹⁵ Cf. Geoffrey Till. Lisboa. 2008 e em elaboração mais densificada do mesmo autor in London. 2013. P. 27- 44 e ainda in Ob. Cit. (7).

¹⁶ Sobre esta questão da *HIGH/LOW Tech* ver *Eric Grove*. Lisboa. 2007.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV, "Grandes Estrategistas Portugueses", Coord. António Paulo Duarte e António Horta Fernandes Edições Sílabo. Lisboa. 2007.

AA.VV, "Os Grandes Mestres da Estratégia", Editores Científicos Ana Paula Garcês e Guilherme D'Oliveira Martins. Edições Almedina, SA. Coimbra. 2009 Lisboa.

AA.VV, Memórias. Vol. XLI. Academia de Marinha. Lisboa. 2011.

COSTA. Carlos Néelson 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.

GROVE. Eric, "O vasto papel das marinhas - Uma perspectiva 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. Nº 4. *Autumm*. 2015

"Fernando Oliveira's Art of war at sea". *Naval War College Review*. Vol. 68. Nº 4. *Autumm*. 2015

"Nova Estratégia Marítima Americana". Revista da Armada nº 503. Lisboa. 2016.

"Funções do Poder marítimo". Revista da Armada nº 504. Lisboa. 2016.

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

"Ainda a Alfange e a Guiné. Um misto de recordações e curiosidades". Revista de Marinha (JAN/FEV). Lisboa. 2016.

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 High way. 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.
- SANTOS.** José Alberto Loureiro dos, "Análise dos conflitos atuais, ameaças, riscos e prospectivas". Revista Militar nº 2565. Lisboa. 2015.
- TELO.** António José. Coordenador "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.
- "SEAPOWERS a guide for the twenty-first century". 3ª Edição. Routledge. London. 2013.

Outros Documentos -

- "Conceito Estratégico Naval". PAA 32 – Sup. V (A). Estado-Maior da Armada. 2015
- "Uma Estratégia cooperativa para o Poder Marítimo do século XXI". Marinha dos EUA. 2015.