



2003/10/25

NOVOS PORTA-AVIÕES NA EUROPA

Alexandre Reis Rodrigues

Finalmente, parece estar a prestar-se mais atenção, entre os europeus, às questões de defesa. Já tinha mencionado as iniciativas em curso nas forças armadas holandesas [1] e nas gregas [2] para se adaptarem aos novos desafios de segurança e defesa.

É altura de falar também nos dois países que têm na Europa uma posição de liderança, em termos de capacidades militares, mau grado as diferenças de perspectivas sobre a forma como essas capacidades devem ser inseridas em termos de defesa colectiva (NATO e EU). Refiro-me ao Reino Unido e à França que, entre outras aquisições, têm em desenvolvimento importantes projectos de construção de novos porta-aviões, que lhes darão uma bem maior capacidade de projecção de força, em intervenções no exterior.

No caso do Reino Unido, está programada a construção de dois novos porta-aviões, o primeiro a entrar ao serviço em 2012 e o segundo três anos depois, em 2015. Apesar de uma recente decisão de reduzir de 65.000 para 55.000 toneladas o deslocamento desses navios, esses novos meios terão mais do dobro do deslocamento dos que estão presentemente ao serviço (20.700 toneladas). Aliás, tirando os americanos, que deslocam cerca de 100.000 toneladas e o Kuznetsov, da marinha russa (59.000), todos os restantes porta-aviões em operação no mundo são significativamente mais pequenos. Os que o Reino Unido pretende serão meios capazes de operar 48 aéreos (42 de lançamento e aterragem vertical - STOVL – e seis helicópteros).

O anúncio da redução das suas dimensões, que o governo britânico diz tratar-se, por enquanto, de pura especulação, terá a ver essencialmente com reduções de custos, ou melhor, com a necessidade de manter o orçamento dentro do tecto de 2.8 biliões de libras, inicialmente previsto. Diz o governo britânico que a decisão final será tomada na próxima primavera.

Na marinha americana, que não está normalmente sujeita ao mesmo nível de restrições financeiras, curiosamente, privilegia-se, por razões de procura de maior eficiência no investimento, uma dimensão ampla, normalmente com margem para crescimento das capacidades instaladas. A preferência decorre do facto de que num navio de maiores dimensões, logo com possibilidades de incorporar mais sistemas de combate, os custos do casco e sistema de propulsão poderão andar apenas por cerca de 25% do custo total do navio. Num navio pequeno, esse custo pode andar quase por metade do custo total.

Entretanto, o governo francês tem orçamentado a construção de um segundo porta-aviões, mas tem ainda que tomar a difícil decisão de definir o tipo de propulsão (nuclear ou convencional). Fundamentalmente, são também considerações de ordem financeira que estão a ser ponderadas. Uma vez que o porta-aviões “Charles de Gaulle” tem propulsão nuclear prosseguir nesta via tem menores custos do que se tratasse de iniciar a utilização dessa energia. Há estudos feitos apontando para custos bem maiores se os dois porta-aviões tiverem sistemas diferentes (um convencional e o outro nuclear). Porém, a opção convencional permitiria que o novo porta-aviões fosse uma variante do projecto inglês e, nessas condições haveria outro tipo de poupanças possíveis. É apenas a ponderação final de todos estes elementos que se aguarda para proximamente, talvez para logo depois da clarificação final do que fará o governo inglês sobre a dimensão dos novos meios.

[1] Ver “A Reforma das Forças Armadas Holandesas”, artigo de 11Jun2003.

[2] Ver “A Reforma das Forças Armadas Gregas”, artigo de 28 Set2003.

26 TEXTOS RELACIONADOS:

2012/06/18

O DUPLO USO E A COOPERAÇÃO NOS ESPAÇOS MARÍTIMOS[1]

José Afonso Galrito[2]

2012/01/26

THE VIRTUES OF DEBATING DEFENCE POLICY

Tiago Fernandes Mauricio[1]

2011/12/05

A PIRATARIA MARÍTIMA NA SOMÁLIA[1]

José Rodrigues Pedra[2]

2011/12/04

QUO VADIS ESTRATÉGIA MARÍTIMA EUROPEIA?[1]

José Rodrigues Pedra[2]

2011/10/30

O SENHOR MINISTRO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA E A SALINIDADE DAS ÁGUAS

José Castanho Paes[1]

2011/10/13

AS OPERAÇÕES PSICOLÓGICAS E A GUERRA DE SUPERFÍCIE

Alexandre Rabello de Faria[1] e Marcus de Azevedo Braga[2] (Brasil)

2011/02/21

MARINHA DE DUPLO USO: UM CONCEITO PÓS-MODERNO DE UTILIZAÇÃO DO PODER MARÍTIMO[1]

Nuno Sardinha Monteiro e António Anjinho Mourinha[2]

2010/07/14

FORÇAS PARA O BEM[1]

Nuno Sardinha Monteiro[2]

2010/03/14

A SOBERANIA DOS ESTADOS E O MAR - A REALIDADE PORTUGUESA[1]

João Pires Neves[2]

2009/12/05

SÍNTESE GEOPOLÍTICA E GEOSTRATÉGICA DO PODER NAVAL PORTUGUÊS [1]

João Brandão Ferreira

2007/05/06

A GNR E O MAR TERRITORIAL (VERSÃO INTEGRAL DO ARTIGO PUBLICADO NO JORNAL PÚBLICO DE 5 MAIO)

Alexandre Reis Rodrigues

2007/04/20

ESTARÁ A TROPA INGLESA DE BOA SAÚDE?

João Brandão Ferreira

2007/04/14

CONHECIMENTO, USO E CONTROLO DO MAR PORTUGUÊS

José Castanho Paes

2007/01/09

O NAUFRÁGIO [1]

Alexandre Reis Rodrigues

2006/06/01

REEQUIPAMENTO ADIADO

João Ferreira Barbosa

2006/01/17

O EMPREGO DO PODER NAVAL NO SÉCULO XXI

Alexandre Reis Rodrigues

2005/12/28

O QUE SE PODE ESPERAR DA NOVA MARINHA AMERICANA

Alexandre Reis Rodrigues

2005/10/09

O MAIOR PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL DESDE A 2ª GG

Alexandre Reis Rodrigues

2005/07/27

MÍSSEIS TOMAHAWK PARA A MARINHA ESPANHOLA

Alexandre Reis Rodrigues

2004/08/04

DE NOVO OS SUBMARINOS

Alexandre Reis Rodrigues

2004/06/03

O NOVO NAVIO PARA OPERAÇÕES NO LITORAL

Alexandre Reis Rodrigues

2004/05/21

CARACTERÍSTICAS DAS ESTRUTURAS DAS FORÇAS NAVAIS MULTINACIONAIS

António Silva Ribeiro

2004/01/19

A ESTRATÉGIA NAVAL PORTUGUESA

Alexandre Reis Rodrigues

2004/01/08

A MARINHA AMERICANA – PLANOS DE NOVAS CONSTRUÇÕES

Alexandre Reis Rodrigues

2003/11/16

A NOVA MARINHA AMERICANA. FICÇÃO OU REALIDADE?

Alexandre Reis Rodrigues

2003/10/31

NOVAS FRAGATAS PARA AS MARINHAS FRANCESA E ITALIANA

Alexandre Reis Rodrigues