
ESTRATÉGIA MARÍTIMA — CARACTERIZAÇÃO
E EMPREGO

A. M. Quesada Andrade

ESTRATÉGIA MARÍTIMA — CARACTERIZAÇÃO E EMPREGO (*)

SUMÁRIO

1. O VALOR DO MAR
2. PODER MARÍTIMO. CONCEITO E CARACTERIZAÇÃO
3. CARACTERIZAÇÃO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA
4. EMPREGO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA
5. CONCLUSÕES

1. O VALOR DO MAR

Várias características salientes e ímpares tornam o Mar um elemento vital deste planeta em que vivemos. Assim caracteriza-se, antes do mais pela sua grande extensão, cobrindo cerca de 3/4 da superfície terrestre. O seu volume é 15 vezes maior que o volume da terra emersa (esse volume de água, dividido em vasos cúbicos de 1 milha marítima de aresta, colocados lado a lado, ocuparia uma extensão igual a 4 vezes a distância entre a Terra e o Sol). É, igualmente, profundo. A sua média de profundidade, nas bacias oceânicas, é de 12 600 pés, contra 2300 pés de altitude média da terra emersa, ou seja, uma relação aproximada de 6/1. Mas outras características possui que importa realçar: a água do mar é salgada e inclui substâncias orgânicas e gases dissolvidos, além de uma enorme quantidade de sais, dos quais o sódio, o magnésio, o cálcio e o potássio são os principais. É lar de numerosos seres vivos com «habitat» distintos consoante a salinidade, a profundidade e a pressão.

Os mares são, igualmente, opacos ou «pouco transparentes» às radiações electromagnéticas, característica que tem sido essencialmente investigada

(*) Conferência proferida no Instituto da Defesa Nacional ao Curso de Defesa Nacional 1987.

e aproveitada no campo das armas e sensores militares. São, igualmente, dinâmicos, e os fenómenos inerentes das marés, das correntes e da ondulação estão longe, ainda hoje, de estar completamente investigados e aproveitados nas suas eventuais potencialidades.

Porquê esta breve introdução relativa às características mais salientes do mar? Com ela tenta-se realçar, por um lado, o *valor real do mar*, e, por outro, o seu *valor potencial*, se tomarmos em linha de conta todos os inúmeros e ainda desconhecidos recursos naturais que dele se poderão aparentemente extrair.

A utilização do mar tem 3 componentes principais:

- via de transporte;
- fonte de recursos naturais;
- plataforma para atacar a terra.

Em 500 a.C. Temístocles já concluía que: «Aquele que domina o mar tem o domínio de tudo.»

Mais recentemente, o Almirante Alfred Mahan, que tanto se dedicou ao estudo do mar e da sua utilização para fins estratégicos, declarava que «O Domínio do Mar conduz à vitória em tempo de guerra e à riqueza em tempo de paz».

A utilização do mar como via de transporte é, ainda nos tempos actuais, uma realidade importantíssima, mantendo-se o transporte marítimo como o mais saliente e económico meio de comércio internacional. O mar foi, desde sempre, uma fonte capital de recursos alimentares e desponta, recentemente, como fonte de produtos energéticos e minerais, além de poder conter todo um manancial de riquezas no fundo, por ora não totalmente conhecidas.

As palavras de Temístocles são ainda uma realidade. Porém, deve interpretar-se esse domínio ou controlo do mar como incluindo, não só a sua superfície mas, também, a zona abaixo da superfície do mar.

A História mostra-nos que as nações dominantes ou impérios não deixaram de reconhecer, invariavelmente, a importância que o domínio do mar e a sua utilização adequada tiveram para a realização dos seus objectivos e interesses nacionais. Os gregos contra os persas, os romanos contra os cartagineses, a Europa Ocidental contra os turcos, lutaram, através dos séculos, pelo controlo do Mediterrâneo. Os vikings utilizaram, exaustivamente, o mar para ataques, comércio e exploração de áreas alargadas e desconheci-

das, sendo, depois, seguidos pelos portugueses, espanhóis, franceses, holandeses, britânicos e alemães. Conforme é unanimemente reconhecido, nas duas recentes guerras mundiais o poder marítimo contribuiu decisivamente para os resultados finais alcançados.

Os americanos e os japoneses foram os últimos a lançar-se para a tentativa de controlo de um oceano, o Pacífico.

Nos tempos mais recentes é a URSS, Potência Continental tradicional, que tenta, pela primeira vez na História, acrescentar a essa condição natural a de ser também uma Potência Marítima.

Conforme já tive ocasião de afirmar, o engrandecimento e a decadência da grande maioria dos povos estão intimamente relacionados com o domínio ou controlo que foram capazes de exercer sobre o mar, designadamente sobre as comunicações marítimas e os modos da sua utilização. Vivemos numa época em que o Mar se revela, mais e mais, como um factor relevante na vida internacional. Os oceanos são um elo de unidade cultural e económica entre as nações, o acesso ao mar é um requisito essencial, pois nenhuma outra alternativa se revela, até ao momento, para substituir as reais potencialidades dos navios. Mesmo para países interiores, como a Áustria e a Suíça, o transporte marítimo é elemento de suporte essencial das importações e exportações de produtos essenciais às suas economias. Atenta-se em que cerca de 80 por cento dos países actuais têm fronteira marítima ou, pelo menos, acesso ao mar, e que cerca de 70 por cento da população mundial ocidental vive e tem os seus principais centros de actividade a menos de 50 km da costa.

Não surpreenderá, assim, a tendência que se mantém universalmente para o crescimento médio dos transportes marítimos, crescimento esse que se tem situado na última década entre os 4 a 6 por cento ao ano. Os transportes marítimos representam cerca de 70 por cento dos transportes mundiais.

Inúmeros factores contribuem para esta situação, os principais dos quais são o baixo valor do frete marítimo em relação ao aéreo e ao terrestre (cerca de 1/100 e 1/10, respectivamente) e a insubstituibilidade do transporte marítimo no âmbito das cargas pesadas, factor por que se mantém como sustentáculo dos transportes de combustíveis e da grande maioria das matérias-primas essenciais.

De notar que, dos cerca de 30 000 navios mercantes existentes no Mundo, aproximadamente metade se encontra constantemente a navegar e que, embora

se trate de um transporte de baixa velocidade em relação aos outros, continua a manter uma melhor relação quantidade/velocidade.

Em Portugal, por exemplo, segundo fontes do Instituto Nacional de Estatística relativas ao comércio externo, o transporte marítimo é responsável por 70 por cento dos transportes totais.

No âmbito militar recordamos aquilo que este meio representou como elemento vital durante as duas guerras mundiais e, mais recentemente, nos conflitos da Coreia e do Vietname. Uma referência ainda à estratégia marítima NATO onde o reforço e reabastecimento da Europa, por parte dos EUA e do Canadá, terão uma componente de apoio vital e essencial no transporte marítimo através do Atlântico Norte, e uma outra referência ao conflito das Falklands, no qual esses transportes constituíram uma base capital de sustentação logística e de transporte militar para um teatro de operações tão distante do Reino Unido e sem quaisquer alternativas de bases de apoio.

As principais Marinhas Mercantes actuais em número de navios disponíveis e tonelagem total são as da Grécia, do Japão, do Reino Unido e da URSS, além das tradicionais de bandeira de conveniência, como a da Libéria e do Panamá. Desde o final da II Guerra Mundial até 1982, as de maior crescimento em número de navios são a da URSS, do Japão e da Grécia.

Como fonte de recursos naturais o mar apresenta, ultimamente, fruto do crescente desenvolvimento tecnológico, perspectivas de riquezas jamais equacionadas ou sequer imagináveis. Mais concretamente são de realçar, no âmbito dos recursos biológicos, as provenientes das novas técnicas de pesca e da maricultura/aquacultura, e, na área dos recursos minerais as novas capacidades e técnicas de extracção do petróleo, de gás, da água, e de um cada vez maior número de minerais essenciais e, por fim, no campo dos recursos energéticos, o aproveitamento das marés, das ondas, das correntes e do próprio gradiente térmico.

Uma palavra ainda à parte alimentar. Como se sabe, o mar contém, como fonte de proteínas, qualquer coisa como 6 a 8 por cento das disponibilidades mundiais conhecidas e cerca de 1/4 das carências em proteínas animais. Daí o papel importante que tem desempenhado, e continuará certamente a desempenhar, como suporte da alimentação mundial em situação de tensão e de guerra.

Os valores da produção das pescas têm vindo a crescer a nível mundial, e estima-se que possam duplicar até ao final deste século. Portanto, têm sido

dados passos significativos nas áreas da investigação, permitindo um melhor conhecimento das espécies marinhas, a aplicação de novas técnicas de pesca e de conservação do pescado e, ainda, a utilização de zonas e regiões não exploradas anteriormente, nomeadamente o Atlântico Sul e a Antárctida.

Estatísticas de 1982 indicam como principais produtores de pescas o Japão, a URSS e a China.

No respeitante à maricultura/aquacultura resta saber até que ponto poderá constituir uma alternativa do futuro das pescas, uma vez ultrapassados os ainda difíceis problemas técnicos eventualmente existentes e que a façam emergir como a substituta das pescas tradicionais. É uma solução de capacidade tecnológica intimamente ligada ao custo-eficiência, como é natural. De salientar os esforços que, nesta área, têm vindo a ser desencadeados pela China, Japão e EUA, e a importância que a plataforma continental virá a desempenhar no futuro, caso esta solução encontre a sua viabilidade rentável.

Relativamente aos produtos energéticos e aos minerais, uma referência ao crescente aumento da produção mundial de petróleo extraído do mar (cerca de 20 por cento do total nos tempos actuais) e ao desenvolvimento de novos programas de sondagem e pesquisa que pretendem encontrar viabilidade para capacidades de extracção a maiores profundidades do que actualmente, ainda da ordem de 200/600 metros. No campo dos minerais uma alusão aos nódulos polimetálicos como fontes importantes de minerais essenciais e ao crescente aumento da extracção de urânio da plataforma continental, sem esquecer a quase certa necessidade da transformação, no futuro, da água salgada em água doce, em face das actuais perspectivas de carência no âmbito terrestre.

Quanto à potencialidade da utilização do mar como fonte de recursos energéticos são conhecidos os programas de investigação e desenvolvimento, relacionados com a utilização da energia das marés, das ondas e das correntes e aquilo que elas poderão representar, no futuro, como alternativas às tradicionais fontes de energia.

A nova Lei do Mar, finalizada em 1982, determina um novo regime dos oceanos, que requer e implica um repensar dos interesses e das prioridades nacionais em novas iniciativas económicas, científicas, técnicas e até políticas,

A finalizar estas considerações gerais sobre o valor do mar, uma referência à sua utilização como plataforma para atacar a terra. A História mostra-nos imensos exemplos desta sua aplicação, inclusive nos tempos

actuais. A grande área disponível no mar, aliada a uma possibilidade de grande mobilidade e liberdade de movimentos, fazem do mar uma plataforma ideal para essa projecção para terra.

Recordemos, nos conflitos mais recentes, o assalto anfíbio britânico nas Falklands, o bombardeamento naval americano no Líbano, as presenças navais no golfo, para além de tantos casos de terrorismo contra instalações terrestres, acções de espionagem e, ainda, o incontrolável contrabando, nomeadamente ao nível do chamado mundo do subdesenvolvimento.

2. PODER MARÍTIMO. CONCEITO E CARACTERIZAÇÃO

Antes de tentar caracterizar a Estratégia Marítima, considero oportuno adiantar alguns conceitos e definições que estarão na base das minhas considerações ao longo desta exposição. O primeiro diz respeito ao Poder Marítimo.

O conceito de poder na sua forma mais elementar pode ser caracterizado, em síntese, como o instrumento ou capacidade disponível para impor uma vontade.

Na sua expressão de mais alto nível, quando respeitante a um Estado ou Nação, é referenciado como Poder Nacional, ou seja, a integração de todos os *meios ou capacidades disponíveis* como um todo, destinados, especificamente, a promover a consecução e a manutenção dos *objectivos nacionais* definidos pela política e mobilizados pela *Vontade Nacional*.

De salientar que esses objectivos nacionais abrangem, normalmente, realizações tanto no âmbito interno como no externo.

Em sumário, existem dois elementos básicos no poder: a *vontade* para actuar no sentido de alcançar os objectivos e as *capacidades ou meios* para os atingir.

Segundo o Almirante Mahan, estrategista já referido, determinados factores geopolíticos, geoeconómicos e humanos, tais como a posição geográfica do território, a sua configuração física, a sua extensão (em particular o seu litoral), a produção nacional, a vocação ou tendência marítima de um povo, e a visão, coragem e competência dos seus dirigentes ou elites, estimulam ou limitam as capacidades das Nações para o exercício das actividades marítimas no seu aspecto geral.

O Estado que disponha de condições viáveis para tentar encontrar no mar a possibilidade de consecução de importantes objectivos nacionais, nomeadamente aqueles que tenham em vista a garantia do Desenvolvimento e da Segurança Nacional — objectivos nacionais permanentes em qualquer Nação Marítima — necessita de construir, em termos de capacidade e vontade nacional, o instrumento adequado a tais propósitos, o chamado Poder Marítimo, ou «Sea Power» na nomenclatura anglo-saxónica.

Dito isto, definirei Poder Marítimo como «a integração de todas as capacidades ou meios relacionados com o mar (capacidades que constituem uma componente importante do Poder Nacional) que permitem aos Estados que as possuem o uso do mar na consecução dos objectivos definidos pela Política».

Tentarei caracterizar este Poder Marítimo um pouco mais.

Para tanto, importa esclarecer quais são essas capacidades ou meios relacionados com o mar.

Colocarei a resposta em dois níveis principais: por um lado as chamadas «fontes» e, por outro lado, os «elementos» do Poder Marítimo.

Como fontes salientes desse Poder são, tradicionalmente, apresentadas as seguintes:

- A atitude e sensibilidade psicológicas da população e do governo em relação às «coisas do mar» ou, mais sucintamente, a mentalidade marítima nacional;
- A geografia do país, com realce por a sua configuração (forma, extensão, continuidade territorial, etc.), a sua posição geográfica, os acessos ao mar, os portos, etc.;
- A capacidade económica nacional, nomeadamente aquela que proporciona a capacidade de construção e reparação navais, a exploração dos recursos marítimos, a investigação científica do mar (a hidrografia, a oceanografia), etc.

Do meu ponto de vista, o facto de ter colocado em primeiro lugar a atitude psicológica tem a sua perfeita justificação.

Penso que não se poderá contestar que vivemos numa época em que a opinião pública desempenha um papel proeminente nos Estados. Sem um perfeito conhecimento e entendimento daquilo que representam, e certamente virão a desempenhar, para o futuro desenvolvimento e segurança mun-

diais as «coisas do mar», não é possível construir e cimentar uma Vontade Nacional consciente e sustentáculo primordial da garantia de conservação e manutenção dos interesses nacionais.

No que diz respeito à geografia, a sua relevância apresenta-se não só pelo facto de ser o factor do Poder Nacional mais estável, mas também por aparecer como denominador comum em praticamente todos os factores desse poder.

Quanto à capacidade económica nacional, que inclui, evidentemente, as capacidades industrial, científica, tecnológica e financeira, quando potencialmente colocadas ao serviço dos objectivos do uso do mar, só poderá ser correctamente orientada e aproveitada quando apoiada por uma visão e vontade políticas fortes e realistas.

Conforme escrevia o Almirante Gorshkov, ex-Chefe do Estado-Maior da Armada da União Soviética, «O Poder Marítimo é um componente do poder económico. Uma marinha é um indicador gráfico de desenvolvimento da economia de um país».

Das fontes do Poder Marítimo enumeradas brotarão os chamados «elementos», essenciais à realização dos objectivos nacionais inerentes. São, tradicionalmente, apresentados os seguintes:

- Os instrumentos da força, nomeadamente o Poder Naval, acrescido de outros com capacidade para projectar a força no mar, como a Força Aérea e o Exército, através da sua componente de defesa costeira terrestre, a guarda costeira (quando exista), a guarda fiscal, etc.;
- As marinhas civis, designadamente as marinhas mercante, de pesca, científica e de recreio;
- As bases em sentido lato, incluindo todos os apoios logísticos em infra-estruturas gerais, tanto em território nacional como em territórios amigos.

O Poder Naval abrange aquilo a que vulgarmente se designa por Marinha de Guerra, ou Armada, isto é, as unidades navais, os meios aéreos orgânicos, os fuzileiros quando não ramo independente, e todo o sistema logístico de apoio.

O conceito de bases em sentido lato aplica-se a todo o sistema logístico de apoio às marinhas em geral e indispensável à sua operação e manutenção.

Deste modo nele estão incluídos os estaleiros navais, os arsenais, os terminais de combustíveis e cargas, as facilidades portuárias, etc, tanto no âmbito interno como no externo do Território Nacional (TN).

3. CARACTERIZAÇÃO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Caracterizado, ainda que de forma necessariamente sucinta, o Poder Marítimo, parece agora possível avançar para a caracterização da Estratégia Marítima.

Uma definição para orientação geral: «a ciência e a arte que se ocupa da escolha, preparação e emprego do Poder Marítimo (componente do Poder Nacional) em tempo de paz perante antagonismos e em situação de crise ou de guerra para a realização dos objectivos definidos pela política».

Estamos, como é evidente, no âmbito de uma Estratégia não só de grande amplitude de meios e de objectivos, mas também inter-relacionada e interdependente com os outros factores do Poder Nacional, em especial os factores político, económico e militar. No momento em que se têm de equacionar capacidades como o Poder Naval, as marinhas civis e todas as suas bases logísticas indispensáveis, escusado será sublinhar toda a panóplia de complexos e profundos problemas na esfera das decisões políticas, económicas e militares inerentes a esses elementos do Poder Nacional.

Pela definição adiantada, parece evidente que a Estratégia Marítima é inerente ao espaço marítimo, ou seja, trata-se da Estratégia do Poder Marítimo. De notar que vai muito mais além da Estratégia Naval, sendo que esta se refere exclusivamente ao Poder Naval, elemento saliente do Poder Marítimo.

Os objectivos que se pretendem realizar através da Estratégia Marítima são normalmente sintetizados em duas áreas fundamentais:

- A garantia do exercício da exploração económica do mar nas suas duas vertentes principais, da segurança das comunicações marítimas (transporte) e da protecção da exploração dos recursos económicos do mar;
- A possibilidade de utilização do mar como plataforma para atacar a terra;

o que pressupõe, em síntese geral, a possibilidade de controlo ou utilização do mar em proveito próprio e a sua «negação» aos eventuais antagonistas.

Para tanto são indispensáveis não só os meios mas também todo o sistema logístico de apoio, essencial à sua sustentabilidade.

A segurança das comunicações marítimas envolve, por um lado, a defesa e protecção das marinhas civis e, por outro lado, a defesa dos portos, bases, pontos de apoio e o controlo de zonas foais de navegação («choke points») e áreas de acesso respectivas.

A protecção da exploração dos recursos económicos do mar abrange uma vasta área de actividades e meios. É presentemente referenciada como a vigilância e fiscalização das zonas económicas exclusivas (ZEE's), resultantes da nova Lei do Mar.

Salientarei as seguintes operações principais:

- Protecção e apoio das pescas;
- Inspecção e protecção das actividades «off-shore», incluindo a exploração de minerais e de produtos energéticos;
- Protecção do ambiente, designadamente a limitação da poluição marítima;
- Segurança do tráfego marítimo e aéreo naquilo que é designado como o serviço de busca e salvamento (SAR);
- Reforço da autoridade através do controlo das comunicações marítimas e do controlo fiscal (repressão do contrabando);
- Protecção e apoio de outras actividades marítimas como a meteorologia, hidrografia e oceanografia.

Uma palavra sobre o Poder Naval, elemento do Poder Marítimo. O Poder Naval é caracterizado por três elementos essenciais:

- O elemento força, instrumento de guerra à superfície, acima da superfície e em imersão, ou seja, as unidades navais e os seus meios aéreos orgânicos e ainda os fuzileiros, nas marinhas em que não se constituem como ramo autónomo das Forças Armadas, como sucede nos EUA;
- O elemento segurança, integrada essencialmente pelas bases de apoio ou logísticas essenciais para o abastecimento e manutenção do elemento de força e como garantia para a sua sustentabilidade;
- O elemento transporte, constituído, basicamente, pela Marinha Mercante e pelos estaleiros navais ou arsenais.

Como objectivos mais relevantes do Poder Naval, no âmbito da chamada Estratégia Naval, enumeraremos os seguintes:

<i>Em tempo de paz</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Dissuasão a todos os níveis de conflito. — Promoção da ordem/lei no mar. — Defesa no mar dos interesses e objectivos definidos pela política.
<i>Em tempo de tensão ou de guerra</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Actuar como elemento essencial do poder ofensivo militar. — Defesa da soberania no TN. — Protecção das parcelas territoriais no mar. — Apoio a aliados.

Em síntese, este Poder Naval desempenha três funções essenciais na consecução dos objectivos definidos pela política (Estratégia Naval):

- Funções de carácter diplomático;
- Funções de interesse público;
- Funções de carácter militar.

Mais adiante desenvolvê-las-ei mais em pormenor.

4. EMPREGO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA

Caracterizada a Estratégia Marítima nos seus aspectos mais salientes, entrarei agora no âmbito do seu emprego, ou seja, nos modos de realização dos objectivos nacionais relacionados com a utilização do Poder Marítimo.

Iniciarei este capítulo com o Poder Naval. Conforme afirmei, as suas funções básicas abrangem, fundamentalmente, três grandes objectivos da Estratégia Naval:

- Funções de carácter diplomático;
- Funções de interesse público;
- Funções de carácter militar.

A função de carácter diplomático está intimamente relacionada com a direcção da política externa nacional. Ao ser utilizado o Poder Naval nestas funções são tomadas em consideração as suas características ímpares de versatilidade, mobilidade, capacidade de projecção, autonomia e simbolismo. Através da conhecida «presença naval», esse poder desempenha um papel singular no apoio à política externa, designadamente na criação das condições psicológicas para negociação diplomática, partindo de uma posição de força, e naquilo que esta postura representa de capacidade de influência e de prestígio nacional. Por outras palavras, essa presença naval permite, sem dúvida, um significativo aumento da capacidade de negociação, apoiada numa componente de dissuasão de extrema importância, onde a credibilidade da eventual actuação, em caso de necessidade, tem certamente um papel preponderante na condução dessas negociações. Em suma, trata-se de um instrumento potencial importante para o aumento da capacidade da Nação em influenciar, através de intimidação, as orientações de negociações diplomáticas específicas consoante os cenários e, em particular, na condução de crises. Pode, igualmente, ser utilizado a nível diplomático de um modo indirecto, designadamente no apoio a terceiros, na demonstração de uma condição de dependência naval e, ainda, em demonstrações em áreas distantes associadas a objectivos nacionais externos.

Poderíamos encontrar imensos exemplos demonstrativos de que os efeitos que se conseguem com a presença naval são consideravelmente mais significativos do que a decisão de se enveredar pela utilização desse poder de forma ofensiva.

É curioso notar o que se lê num extracto de um documento da política de Defesa Nacional francês:

«A existência do poder naval é uma concreta e permanente evidência da Vontade Nacional, é um dos factores de influência nas relações internacionais, e o seu grau de prontidão, os seus movimentos, podem dar um significado capital à acção diplomática.»

Nos EUA, a utilização do PN, em termos de presença naval, define-se como «o emprego desse poder, aquém da guerra, para a consecução de objectivos políticos, tais como a dissuasão de actos hostis ao interesse nacional, ou encorajando acções favoráveis a este».

Por outro lado, e conforme é constatado claramente durante os últimos anos, na URSS essa presença naval tem como objectivo, dentro da sua política externa de tentativa de hegemonia mundial e numa fraseologia muito peculiar: «a garantia dos laços de amizade com todos os povos do Mundo, contrariar a chantagem político-militar dos imperialismos e defender os movimentos de libertação».

Ainda que a condução de crises seja da competência do poder político, tendo em vista o evitar da guerra e o regresso às condições normais e de paz, não restam dúvidas que, no apoio à diplomacia, o Poder Naval tem vindo a mostrar-se como aquele que mais vantagens traz quando seja indispensável o uso da força no mar, dadas as suas características singulares de prontidão operacional e de flexibilidade.

Uma palavra ainda sobre o chamado «show the flag». É significativo o seu auxílio a manifestações de amizade e de apoio, intimamente ligadas com a melhoria do prestígio nacional.

No respeitante às funções de interesse público já aludi anteriormente à importância actual, fruto da nova Lei do Mar, da vigilância e fiscalização das ZEE's. Trata-se de uma função de policiamento, de auxílio militar à autoridade civil na garantia da ordem e na manutenção da soberania nacional. De realçar que estas funções têm reflexos importantes e participam activamente em outros sectores vitais da Estratégia Nacional, em particular nas estratégias Económica, Diplomática e Psicológica.

A completar estas considerações sobre o emprego do PN dentro de uma Estratégia Naval, uma referência às funções de carácter militar. Para além da importante e indispensável colaboração com os outros ramos das Forças Armadas nas missões inerentes à defesa nacional, garantia da integridade do TN e da Soberania Nacional, o Poder Naval tem o papel relevante no âmbito da dissuasão nuclear estratégica e convencional e, através dos diferentes tipos de operações navais, no controlo do mar, requisito indispensável à protecção e manutenção da ordem internacional no mar.

Os objectivos principais actuais do emprego do Poder Naval no âmbito da Estratégia Naval são os seguintes:

- Controlo do mar para fins militares, económicos e diplomáticos;
- Transporte e abastecimento de forças militares por mar, e a sua protecção;

- Movimento e transporte de forças navais para atendimento de tarefas diplomáticas ou para o seu emprego contra alvos em terra ou no mar;
- Defesa da garantia de exploração dos recursos económicos do mar e do seu leito.

Do conceito tradicional e histórico do chamado «domínio ou senhorio do mar» por parte da Potência Marítima, conceito básico da doutrina de Mahan, apoiado num PN ofensivo, capaz de levar, em qualquer momento e em qualquer lugar, à vitória decisiva no mar sobre o inimigo, tendo em vista a garantia da utilização do mar para objectivos próprios e a negação do seu uso aos antagonistas, tem-se vindo a evoluir, naturalmente, para o novo conceito do «controlo do mar». Não representa outra coisa senão o domínio do mar numa área limitada e durante o tempo necessário para a consecução de uma determinada operação ou objectivo específico. As leis internacionais, limitando cada vez mais as áreas marítimas gerais, bem como a ameaça nuclear, têm vindo a ser os principais responsáveis pela impossibilidade da utilização do PN com o intuito de um domínio completo do mar.

Passemos, agora, ao emprego da componente transporte do Poder Marítimo na Estratégia Marítima.

Segundo estatísticas Lhoyd's para o período de 1945-1980, a Marinha Mercante mundial tem vindo a conhecer um grande crescimento total (2,5 vezes mais em toneladas), é significativo o aparecimento de navios de maiores dimensões (cerca do dobro), um aumento na velocidade de deslocamento da ordem dos 30 por cento e conhece-se uma diferente repartição da tonelagem mundial (petroleiros representam cerca de 40 por cento da tonelagem total, seguida dos transportadores de produtos energéticos e de minerais). Além disso constata-se, como vimos, uma mudança de países com supremacia mercante.

Não é, portanto, de surpreender que a Marinha Mercante seja considerada, actualmente, no emprego da Estratégia Marítima, como a 4.ª Arma ou Ramo das Forças Armadas, importante contributo para a Segurança Nacional em países marítimos, e vital para a segurança do Ocidente, designadamente no campo dos transportes marítimos para fins económicos, e, no campo militar, como apoio ao Poder Naval e como transporte para fins militares (Sealift).

Na URSS a «Morflot» constitui importante reserva para a Marinha de Guerra em tempo de tensão ou de guerra e, em tempo de paz, o seu controlo por parte do Estado tem permitido mantê-la com uma flexibilidade notável de utilização para diferentes eventualidades. No âmbito económico, os baixos custos de frete marítimo que pratica tem-lhe permitido ganhar importantes mercados ocidentais ao ponto de, na actualidade, concretizar cerca de 50 por cento do transporte de mercadorias entre países estrangeiros.

Na zona das pescas, o aumento significativo das frotas por parte de grande número de países, e as alterações jurídicas provenientes da nova Lei do Mar, demonstram claramente a relevância deste elemento do Poder Marítimo para o futuro, e o seu vital contributo para o desenvolvimento económico das nações como objectivo de uma Estratégia Marítima. O peixe é um dos poucos alimentos que tem uma velocidade de produção superior à velocidade de crescimento da população mundial. Daí a importância da exploração dos recursos marinhos para os previsíveis problemas de alimentação de amanhã e como fonte primária de proteínas animais. Por outro lado, o declínio dos recursos naturais na área terrestre conduzirá, inevitavelmente, a um incremento importante da utilização do mar e, paralelamente, à aprovação e promulgação de restrições ao seu acesso, consoante os objectivos pretendidos com a utilização dos oceanos. De tudo resultará uma mais significativa dependência entre o homem e o mar ou, em âmbito geral, um relacionamento cada vez mais estreito entre os Estados e o mar.

Uma referência também ao contributo das indústrias de construção e reparação naval, e das bases para o apoio à reconstrução, manutenção e reparação das frotas nacionais. Qualquer política de expansão e operação das frotas não pode minimizar estes elementos essenciais do Poder Marítimo. O seu contributo é extremamente significativo para o apoio e desenvolvimento de vários sectores industriais nacionais, como no campo económico, naquilo que permite limitar a sangria de divisas e como ajuda ou abaixamento de custos da produção nacional, criando condições de competição internacional, realista e com grandes probabilidades de sucesso.

A terminar estas considerações no âmbito do emprego da Estratégia Marítima, uma palavra final ao «homem do mar» e à mentalidade marítima.

O homem é exactamente aquele que permite qualquer estruturação e dinamismo de acção em todos os sectores do Poder de maneira a integrá-los como um todo.

O seu ensino profissional, numa era de exigências tão grandes nos campos científico e tecnológico, não pode deixar de constituir preocupação primordial dos governantes. Com isso se contribuirá para o cimentar de uma consciência nacional, de uma real mentalidade marítima nacional, em suma, uma opinião pública que acredite firmemente no valor do mar e que esteja consciente do seu inegável contributo para o Desenvolvimento e Segurança Nacional. No caso português, nação marcadamente marítima, ao Atlântico intimamente ligada desde sempre e neste oceano geograficamente dispersa, o mar é o seu principal aglutinante logístico e uma base essencial de coesão nacional.

A terminar, algumas palavras do marechal Montgomery, em 1959:

«As lições da História ensinam-nos que, desde os tempos remotos de Roma, a nação que possui o controlo dos oceanos e mares mais importantes e das suas zonas de trânsito é a que, no final, prevalece.»

5. CONCLUSÕES

- a) O valor estratégico e económico do mar, que sempre constituiu historicamente um facto, tem vindo a aumentar nos tempos mais recentes;
- b) Determinadas regiões, até agora representando um papel selectivamente secundário do ponto de vista mundial, poderão emergir, em futuro breve, para uma posição conspícua mundial (casos da Antártida, da Islândia, da Groenlândia, das Ilhas Atlânticas, etc.);
- c) O crescente aumento demográfico mundial e a estimada futura carência de recursos biológicos e minerais, fazem do mar uma esperança natural, mas também, e em paralelo, uma nova potencial fonte de futuros conflitos de interesses económicos e estratégicos de vária ordem;
- d) Participando o Poder Marítimo em todas as componentes do Poder Nacional, é inegável o papel relevante deste Poder para o Desenvolvimento e para a Segurança das Nações marítimas, em especial do Ocidente;
- e) Dentro dos objectivos principais da Estratégia Marítima sobressai a importância cada vez mais relevante do controlo do mar, designadamente para a manutenção da segurança das comunicações marítimas para fins económicos e militares, e para a garantia da exploração dos recursos económicos do mar;

f) O Poder Naval, elemento da força e componente vital do Poder Marítimo, tem vindo a conhecer um crescente aumento de importância, baseado nas suas relevantes funções no âmbito da Estratégia Naval. Salientam-se, não só em termos de tendências mais recentes mas igualmente considerando expectativas realistas, as seguintes:

- A importância dissuasora das forças navais, nomeadamente ao nível do poder nuclear estratégico (SLBM's) e do poder convencional;
- O contributo essencial para a condução de crises e resolução de conflitos de baixa intensidade através das operações de vigilância marítima e de presença naval.

A. M. Quesada Andrade

Contra-almirante
Subdirector do ISNG