

---

O PODER MARÍTIMO

---

*Virgílio de Carvalho*

---

## O PODER MARÍTIMO (\*)

---

### 1. A IMPORTÂNCIA E O SIGNIFICADO ESTRATÉGICO DO MAR

O mar ocupa cerca de 71 % da superfície do Globo, resultando a sua importância e o seu significado estratégico da associação desta realidade às circunstâncias de tornar possível o estabelecimento de comunicações relativamente fáceis, desimpedidas e baratas entre regiões não contíguas e distantes, e de conter no seu seio inestimáveis recursos económicos de natureza biológica, mineral e energética. Foi certamente por tudo isto que o clássico do Poder Marítimo, o norte-americano Mahan (1840-1914), escreveu que o domínio do mar conduz à riqueza em tempo de paz e à vitória em tempo de guerra.

O mar é utilizado, já muito antes das descobertas iniciadas pelo Infante D. Henrique, como via de transporte, tanto para fins militares como para fins comerciais. As principais cargas transportadas actualmente pela via marítima são, numa forma geral, as volumosas, como combustíveis, minerais, cereais a granel, maquinaria pesada, etc. Cerca de 70 % dos transportes comerciais mundiais são feitos pelo mar, incluindo o combustível para os aviões, correspondendo o transporte do petróleo a mais de 90 % do consumido pela Europa Ocidental e a cerca de 35% do consumido pelos EUA. O custo do frete marítimo é de cerca de  $\frac{1}{10}$  do terrestre e de  $\frac{1}{100}$  do aéreo, mas a velocidade do navio é ainda, em média, de cerca de  $\frac{1}{40}$  da do avião, o que acabou por fazer dos transportes marítimo e aéreo complementares, uma vez que a maior velocidade tornou o transporte de cargas ligeiras e de pessoas mais aliciante pelo ar. O transporte marítimo, dada a baixa velocidade a que se processa e as grandes dimen-

---

(\*) Conferência proferida ao Curso de Defesa Nacional, no Instituto da Defesa Nacional, em 20 de Dezembro de 1982, subordinada ao tema «A Estratégia Militar e o Poder Marítimo».

sões dos navios, é muito vulnerável em caso de guerra. Mas o interesse por este meio económico não tem cessado de aumentar, o que se deduz do facto de a frota mundial ter crescido cerca de 50 % na década de 70. A considerável participação do transporte marítimo na vida de relação da Humanidade tem contribuído bastante para o afluxo de populações à orla marítima, daí tendo resultado que, hoje, cerca de 70 % da população do mundo ocidental, e os seus mais importantes centros estratégicos e de actividades, se encontrem instalados a menos de 50 km do mar. Para este fenómeno, como se sabe, muito tem contribuído a necessidade de os países industrializados ocidentais terem de procurar no exterior as matérias-primas e os hidrocarbonetos de que carecem e de os transportar pela via marítima.

A vulnerabilidade ocidental constituída pela pesada dependência do transporte marítimo está ultimamente aumentando, na medida em que se verifica uma grande concorrência de frotas mercantes dos países do Leste e do chamado Terceiro Mundo. Aqueles, utilizando a sua marinha mercante sobrepondo o interesse estratégico ao do lucro, e estes, empregando mão-de-obra mais barata, estão contribuindo para inviabilizar muitas empresas de navegação e a própria indústria de construção naval e suas acessórias dos países ocidentais, do que tem resultado a decadência de todas as marinhas mercantes do Ocidente, à excepção da grega. A crescente dependência dos países ocidentais de transportes marítimos que cada vez controlam menos, parece de molde a constituir séria preocupação de segurança.

O mar está-se tornando num palco de crescente disputa pelo acesso aos seus recursos piscícolas, energéticos e minerais. Efectivamente, constrangimentos de ordem política para obter os recursos existentes em terra, somando-se à sua crescente escassez, estão provocando como que uma corrida aos recursos marítimos. Desta estão decorrendo grandes dificuldades para a aprovação da Lei do Mar, e também para operar em Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), de que têm resultado sérios conflitos como os da chamada «Guerra do Bacalhau» entre a Islândia e a Inglaterra, a disputa entre a Grécia e a Turquia pelos recursos do mar Egeu, e o próprio contencioso entre Portugal e a Espanha à volta do acordo de pescas.

Por outro lado, o mar já contribui hoje com mais de 20 % para a produção mundial de petróleo, podendo subir a 50 % até ao final do século. Acontece ainda que, nas plataformas marítimas — as quais, por ocuparem 20 a 25 % dos Continentes, já grangearam a designação de 7.º Continente — poderão encontrar-se uns 20 % das existências mundiais de minerais estratégicos. Estes também têm sido detectados a grandes profundidades, agrupados em nódulos metálicos constituídos basicamente por manganés, cobalto, níquel e cobre. Tudo isto, a juntar à crescente importância do turismo de veraneio, parece susceptível de conferir ainda maior importância ao mar, e de incrementar o afluxo de populações à orla marítima.

No domínio do emprego da força o mar constitui uma vasta área de manobra que tem propiciado grande mobilidade e facilidade de concentração de Poder Militar nos locais e nos momentos desejados, mesmo em tempo de paz, e sem grandes complicações diplomáticas. Efectivamente, a circulação no mar alto é livre e, mesmo nas águas territoriais, poderão deslocar-se unidades navais desde que obedecendo às disposições da «passagem inofensiva» do Direito Internacional Marítimo. Tais facilidades possibilitam assim a perpetração de operações de presença servindo objectivos de coacção psicológica ou económica por potências que controlem suficientemente o mar, ou mesmo acções de força, de surpresa ou não, como sejam o assalto anfíbio e vertical, e bombardeamento (naval, aéreo, ou por mísseis). Outras acções hostis contra terra perpetráveis a partir do mar são ainda, por exemplo, incursões de terroristas, espionagem (electrónica e outra), contrabando, emissões de estações de rádio e de TV piratas, etc. Entre as acções de guerra possíveis a partir do mar, pelo seu impacte e consequências, destaca-se o bombardeamento com mísseis dispondo de ogiva nuclear, a partir de submarinos, possibilidade esta que constitui, como se sabe, a chamada segunda capacidade de retaliação nuclear. A propósito, salienta-se que o bombardeamento a partir do mar por submarinos pode também ser feito com mísseis de cruzeiro de ogiva convencional, o que a grande precisão destes engenhos torna perfeitamente viável e tremendamente eficaz em termos de efeito destrutivo.

O aumento do interesse económico do mar, e os conflitos que daí inevitavelmente surgem, criaram novas possibilidades ao emprego da chamada «diplomacia naval», nomeadamente para a gestão de crises.

## 2. O PODER MARÍTIMO E O PODER NAVAL. ALGUNS CONCEITOS INDISPENSÁVEIS

O Poder Marítimo de um país corresponde aos elementos do seu Poder Nacional, ou Força Total, que contribuem para a realização dos seus Interesses Marítimos. Poder Marítimo tem também sido definido como a integração das manifestações do Poder Nacional que têm o mar como meio de actuação.

São classicamente reconhecidos como Factores do Poder Marítimo de um país os seguintes: *a Geografia*, principalmente no concernente à sua posição relativamente a outros países e a áreas de interesse comum, à sua maior ou menor facilidade de acesso ao mar, à sua configuração territorial (forma, expressão e continuidade), aos portos, bases e pontos de apoio de que dispõe, e às características da sua fronteira marítima (extensão e facilidade de transposição); *a Demografia*, quanto ao grau de concentração da população na orla marítima e ao relacionamento das suas actividades com o mar; *a Economia*, principalmente no que concerne a capacidade industrial, científica, tecnológica e financeira dedicada ao desenvolvimento e à protecção dos Interesses Marítimos: o «Carácter do Povo» e o «Carácter do Governo», entendidos como predisposição e sensibilidade existentes na população e nas elites dirigentes para entender e utilizar o mar; *as Marinhas civil e militar* e seus graus de desenvolvimento, por comparação com as potencialidades geoestratégicas e económicas próprias; e *os meios militares e militarizados vocacionados para actuar no mar* (Forças Aéreas, Guardas Costeiras, defesas de costa, Guardas Fiscais, etc.).

O Poder Naval de um país diz respeito à sua capacidade em unidades navais de superfície, sub-superfície e aéreas orgânicas. Segundo o inglês Roskill, as componentes do Poder Naval são: o *Elemento de Força* (instrumento de guerra) do qual depende o grau de controlo do mar de que um país é capaz; o *Elemento de Segurança*, constituído pelas bases e pontos de apoio navais; e o *Elemento de Transporte*, das Marinhas de Guerra, complementadas pelas Marinhas civis.

O Poder Naval, que visa a defesa dos Interesses Marítimos de um país, e a interferência com os dos seus antagonistas em caso de conflito, deve em primeiro lugar estar em correspondência com o seu grau de dependência relativamente ao mar (nos aspectos de segurança do território, trans-

portes, recursos económicos, etc.) e, em última análise, com o Poder Naval dos seus mais prováveis antagonistas e suas possíveis intenções.

Julga-se útil referir ainda o significado de expressões que se encontram correntemente em publicações estrangeiras: assim, «Naval Power» abrange as Marinhas Militares e a Aviação Naval; «Maritime Power» compreende o «Naval Power», os Fuzileiros Navais e as Guardas Costeiras; e o «Sea Power» engloba o «Maritime Power», e outros elementos não armados, e meios aéreos militares não orgânicos com vocação marítima.

### 3. A UTILIZAÇÃO DO PODER MARÍTIMO E DO PODER NAVAL

O Poder Marítimo, na acepção da integração das manifestações do Poder Nacional que têm o mar como meio de actuação, compreende por conseguinte as Marinhas Mercantes, de Pesca, Científicas e de Recreio, as Marinhas de Guerra com os respectivos Fuzileiros Navais e Aviação Naval, os meios aéreos militares não orgânicos com vocação marítima, os meios visuais e electrónicos de vigilância e controlo marítimo, e ainda as defesas de costa (artilharia e mísseis) orgânicas, ou não, das Marinhas militares.

O interesse das Marinhas Mercantes e de Pesca no domínio económico e estratégico é de todos conhecido, revestindo-se da maior importância para os países ocidentais como elementos essenciais da sua independência, dada a extrema sensibilidade dos transportes de combustíveis, de minerais estratégicos e de cereais, e a necessidade de conseguir a maior auto-suficiência possível em matéria alimentar. As Marinhas de Investigação Científica apresentam logicamente um grande interesse para a detecção e subsequente exploração dos recursos económicos do mar, constituindo, por isso também, um elemento concorrente para a importância e independência dos países marítimos. As Marinhas de Recreio têm interesse estratégico na medida em que, contribuindo para a habituação e para a sensibilização das populações para os assuntos do mar, actuam positivamente no «Carácter do Povo» e no «Carácter do Governo», os quais são indubitavelmente dos mais decisivos factores do Poder Marítimo.

Para além das Marinhas civis, também as Marinhas militares têm importante papel a desempenhar em tempo de paz. Por um lado, o Poder Naval tem de estar pronto a entrar em acção em qualquer altura para defender, se necessário pelas armas, os Interesses Marítimos dos países, o que pode ocorrer perfeitamente em tempo de paz. Por outro lado, as Marinhas de Guerra não se improvisam nem se adestram do pé para a mão. Já o Padre Fernando de Oliveira, nascido em 1504, e justamente por muitos considerado como um precursor mundial dos Princípios da Guerra, na sua obra «A Arte da Guerra no Mar», sustentava que «A Armada precisa de estar sempre pronta para combater, sem necessidade de mobilizar, como o Exército, pois que por terra não podem vir inimigos de improviso... o ofício de marinheiro é de mais arte e requer muito uso [pelo que] se for possível [devem] ser criados de meninos entre as cordas e os aparelhos». Efectivamente, existe um grande número de missões de tempo de paz para as Marinhas militares, portanto de carácter não bélico, como sejam vigiar e fiscalizar as pescas, supervisionar a prospecção e a exploração dos recursos económicos do mar, velar pelo cumprimento de leis antipoluição, fazer cumprir os acordos e a Lei do Mar, vigiar e orientar a circulação marítima em zonas de grande confluência de tráfego, prestar assistência técnica e humanitária às actividades económica, meteorológica e científica exercidas no mar, e contribuir para a segurança das instalações económicas e dos seus trabalhadores no mar. Mas, no âmbito das estratégias indirectas, que hoje tendem a preponderar face ao natural temor da escalada de violência para o patamar nuclear, as Marinhas militares têm um papel importante a desempenhar. Assim, como elemento que são da Força Material que, multiplicada pela Força Anímica dum país, promove a sua Força Total, a qual pode ser considerada como a capacidade de um Estado para influenciar outros, uma vez que constitui uma das bases da sua expressão nas relações internacionais, as Marinhas militares têm utilidade para aplicação na estratégia diplomática. Assim, é possível atribuir-lhes missões que visem melhorar a capacidade negociadora dos países, apoiar aliados e amigos que se encontrem sob pressão ou sob ameaça externa, disputar influência nas alianças, prestar assistência naval a países amigos que a solicitem, projectar imagem favorável no exterior, mostrar pela presença naval interesse e obrigar a ser ouvido em assuntos importantes de certas regiões, actuar como instrumento da política na gestão de crises, etc. Salienta-se, a propósito, que a diplomacia por

meios navais é mais eficiente em acções de apoio do que em circunstâncias de oposição ou de confronto. Ainda a este propósito, todo o mundo conhece as actividades das Marinhas de Guerra norte-americana, soviética e francesa no domínio da presença naval em áreas sensíveis, e o que elas visam com isso. Efectivamente, a Presença Naval é a missão primordial do Poder Naval em tempo de paz, a qual pode assumir as modalidades preventiva ou reactiva. A presença naval preventiva tem propósitos de apoio e de dissuasão, pois obriga um antagonista que pretenda entretanto intervir na área a correr o risco de provocar uma escalada de violência indesejável, bastando por isso para a sua implementação meios diminutos, muitas vezes meramente simbólicos. A presença naval reactiva obriga a empenhar meios mais importantes, e pode ter custos materiais e políticos inconvenientes, empregando-se no entanto também noutras circunstâncias menos perigosas, por exemplo para anular a influência de presença naval do antagonista, como sucede no instável Mediterrâneo, onde permanecem desde há vários anos, lado a lado, importantes forças navais norte-americanas e soviéticas. Em tempo de paz assume ainda grande interesse a vigilância e o seguimento de forças navais, não apenas porque as suas actividades diplomáticas e militares fornecem importantes indicações de carácter político, estratégico e operacional mas, sobretudo, para evitar ser surpreendido por ataques demolidores. O caso de vigilância mútua aturada que é exercida pelas duas superpotências sobre os respectivos submarinos nucleares lança-mísseis balísticos constitui um exemplo frisante da importância da actividade de vigilância marítima e de seguimento em tempo de paz. Parece assim poder afirmar-se que a existência de Marinhas militares, mesmo em tempo de paz, se justifica suficientemente sob vários pontos de vista, designadamente psicológico, político e da segurança, e até económico, como se pode depreender do que se expôs e das actividades de vigilância e fiscalização nas ZEE. Pensa-se que poderá ser esclarecedora quanto à utilidade das Marinhas militares em tempo de paz a grande importância que os EUA atribuem à missão de Presença Naval, que definem como consistindo na utilização do Poder Naval aquém da guerra para dissuasão de acções lesivas dos interesses do país ou dos seus aliados, e para encorajar acções favoráveis àqueles interesses. Também oferece o maior interesse, para o mesmo fim, o pensamento do almirante Gorshkov, Comandante-Chefe da Armada soviética, o qual declarou que a Marinha do seu país tem uma missão em tempo de paz a cumprir relacionada com a sua capacidade de



operar em águas internacionais e assim movimentar Poder Militar significativo para actuar em pontos distantes sem violar a integridade territorial de outras nações, por exemplo para fins de demonstração de força com objectivos políticos. Tem ainda interesse referir que o mesmo almirante russo declarou que a Marinha Soviética tem por missão garantir os laços de amizade com todos os povos do Mundo, contrariar a chantagem político-militar dos imperialistas, e defender os movimentos democráticos de libertação.

Em tempo de crise, ou de guerra, procura-se que os meios navais, aéreos e civis que compõem o Poder Marítimo dos países sejam utilizados de forma integrada em conformidade com os objectivos da estratégia naval. A actuação britânica na recente crise do Atlântico Sul, a que mais adiante se fará referência, ilustra bem este ponto.

As escolas de pensamento estratégico de pendor continental tendem a considerar o Poder Naval como um mero componente defensivo do território contra ataques vindos do mar, ou seja, como um complemento do Poder Terrestre. Foi o caso da URSS até há poucos anos, em que os submarinos, os navios ligeiros lança-mísseis superfície-superfície, a Aviação Naval, e as baterias de defesa costeira da sua Marinha de Guerra visavam fundamentalmente criar uma resposta adequada aos meios norte-americanos de ataque contra-terra, na circunstância os porta-aviões e as unidades de assalto anfíbio e vertical. Significativamente, as principais unidades navais oceânicas que posteriormente vieram a fazer parte da Marinha militar soviética receberam a designação de anti-submarinos, pois a sua construção teve de ser justificada como elemento de defesa do território contra a ameaça de submarinos nucleares lança-mísseis balísticos dos EUA. Só mais tarde, com a efectiva evolução da URSS para potência marítima, apareceram na Armada soviética unidades navais concebidas para efectuar acções de Presença no exterior.

As escolas de pensamento estratégico de pendor marítimo vão desde os mais radicais, como é o caso do inglês Lord Fisher (da I Guerra Mundial) que afirmava ser o Exército um projectil a ser disparado pela Marinha Real, até aos teóricos mais equilibrados, como o inglês J. Corbet (1854-1922), que, em 1911, sustentava poder a potência que dominar o mar fazer a guerra que quisesse e evitar grandes batalhas em terra até que chegue o momento oportuno para a batalha decisiva; ou aos que,

embora reconhecendo não ser o Poder Naval realmente decisivo numa guerra, sustentam no entanto que as potências continentais nada têm conseguido contra as potências marítimas sem alcançarem previamente o domínio do mar, ou o «senhorio do mar», como diziam os antigos estrategistas portugueses. Encontra-se neste caso o almirante britânico Sir Peter Gretton, que afirmava serem as principais armas da estratégia naval o ataque à vida económica do adversário, a preservação da própria, e o uso do mar para conduzir movimentos de flanqueamento e de diversão de forças militares com o objectivo de obter resultados decisivos em terra.

Quer tudo isto dizer que, em princípio, os países com grandes interesses marítimos, ou cuja independência, ou mesmo sobrevivência, dependem consideravelmente do mar, terão conveniência em adoptar uma Estratégia de Utilização do Mar («Sea Use»); quanto às potências continentais, pelo menos em teoria, convir-lhes-á uma estratégia para procurar contrariar a Utilização do Mar («Sea Denial») pelas potências marítimas suas antagonistas. Do exposto se compreende que o Objectivo Primário da estratégia naval, numa perspectiva de «Sea Use», seja o Domínio ou o Senhorio do Mar. Foi a oposição entre estes objectivos que ditou, por exemplo, nas guerras napoleónicas, as batalhas navais decisivas de Aboukir e Trafalgar entre ingleses e franceses, que esteve na origem da célebre batalha da Jutlândia entre alemães e ingleses, na Primeira Guerra Mundial, que na Segunda Guerra Mundial obrigou à batalha de Midway no Pacífico entre norte-americanos e japoneses e que, na Guerra das Falklands/Malvinas, explica a disputa entre a Força Naval de Intervenção britânica e as Forças navais e aéreas argentinas na fase que antecedeu o desembarque nas ilhas. Alcançado o Objectivo primário — o Domínio, ou o Controlo do Mar, como hoje se diz de preferência, por não ser mais viável o domínio absoluto do mar — vêm então os chamados Objectivos Ulteriores da estratégia naval: atacar a terra a partir do mar; transportar e abastecer forças militares pelo mar; e assegurar o exercício da exploração económica do mar (transportes marítimos e exploração de recursos económicos). Daí que os estrategistas navais das potências marítimas tenham tendência a descurar um tanto a defesa do seu território contra ataques vindos do mar, concebendo o Poder Naval essencialmente à base de grandes navios de batalha para a disputa decisiva do controlo do mar, os chamados «navios capitais» (que foram sucessivamente os couraçados e os porta-aviões), de forças para atacar a terra a partir do mar (navios porta-

-aviões, cruzadores, de forças para assalto anfíbio e vertical e submarinos lança-mísseis), de numerosos navios de transporte militares e auxiliares, e de considerável número de escoltadores oceânicos e costeiros para protecção das forças navais de superfície, dos navios mercantes e das ZEE. Numa perspectiva continental, ou de «Sea Denial», pretende-se de preferência disputar ou contrariar o domínio ou o controlo do mar pelas potências marítimas, o que explica a concepção de um Poder Naval para travar a batalha decisiva ou, como alternativa, para passar no mínimo à guerra de corso (caso da França napoleónica e da Alemanha na Primeira Guerra Mundial), ou impedir o exercício desse controlo, recorrendo por exemplo ao ataque de surpresa para anular as unidades capitais do adversário (casos de Pearl Harbour pelo Japão e de Alexandria pelos homens-rãs italianos, ambos na Segunda Guerra Mundial). Numa perspectiva de «Sea Denial», os Objectivos Ulteriores da estratégia naval serão naturalmente: evitar que o antagonista ataque o território nacional a partir do mar, impedir que ele use o mar para transportar e abastecer forças militares, e impedir que exerça à vontade a exploração económica do mar. Daí que não seja de estranhar que algumas potências de pendor continental tenham constituído o seu Poder Naval com navios capitais (para eventual disputa do controlo do mar ou para guerra de corso), submarinos oceânicos e aviação naval de longo raio de acção armados com poderoso armamento antinavio (para guerra de corso), mas que tenham dedicado a sua maior atenção aos meios de defesa da fronteira marítima (como sejam submarinos costeiros e unidades navais ligeiras lança-mísseis superfície-superfície, minas e artilharia e mísseis de costa, e aviação naval com mísseis antinavio).

Do fim da Segunda Guerra Mundial até ao momento presente verificou-se um certo número de crises com emprego de forças militares, em que o mar foi palco de experiências muito curiosas.

Por exemplo, na Guerra de Secessão do Bangladesh, disputada em 1971 entre o Paquistão e a União Indiana, este país pôde exercer o domínio no seu mar e também no do então chamado Paquistão Oriental, graças à sua superioridade em meios de superfície, mormente ao seu porta-aviões e respectiva escolta, o que tornou viável a execução de desembarques anfíbios no litoral do Bangladesh, que muito contribuíram para apressar o fim da resistência paquistanesa em terra. O Paquistão ainda tentou contrariar o referido domínio do mar por meio de submarinos,

sem êxito, principalmente devido ao reduzido número empenhado (2) e, à considerável distância a que tiveram de actuar das suas bases. Mas, por outro lado, a mesma arma submarina do Paquistão terá contribuído para manter as forças navais indianas de superfície em respeito no seu mar ocidental, à excepção de umas tantas pequenas vedetas rápidas lança-mísseis que conseguiram atacar de surpresa e com êxito o porto de Karachi e alguns navios de guerra, explorando a sua imunidade aos submarinos e a falta de defesas costeiras e de aviação com vocação e experiência marítima por parte dos paquistaneses. De salientar que acorreram durante essa guerra ao Oceano Índico importantes forças navais dos EUA e da URSS, do que resultou a anulação mútua dos efeitos de apoio moral pretendidos com as respectivas presenças.

Na Guerra do Yom Kipur, disputada em 1973 entre Israel e os seus vizinhos Egipto e Síria, o Poder Naval israelita, baseado em submarinos costeiros e, principalmente, em vedetas rápidas lança-mísseis, pôde não só eliminar a perigosíssima hipótese de desembarque anfíbio do adversário no seu estreito território nuclear (que poderia constituir, no mínimo, um decisivo flanqueamento às suas importantes forças terrestres empenhadas no Sinai), como conseguiu ainda disputar e obter o domínio total do mar do Teatro de Operações. Isto permitiu-lhes inclusivamente passar ao objectivo ulterior de criar insegurança na retaguarda dos seus dois adversários, por meio de ataques contra bases navais e outras instalações militares e económicas em terra. No cenário particular do Mediterrâneo Oriental as pequenas vedetas lança-mísseis de Israel impuseram-se assim como autênticos navios capitais, em missão que foi inicialmente de «Sea Denial» e, a seguir, de «Sea Use», obrigando as unidades oceânicas egípcias a manter-se nas suas bases.

No conflito militar do Atlântico Sul, disputado no ano corrente entre a Inglaterra e a Argentina pela soberania sobre as Ilhas Falklands ou Malvinas (ou «Magelânicas», como também lhe chamaram em homenagem a Fernão de Magalhães), assistiu-se à confirmação da flexibilidade, mobilidade e utilidade do Poder Marítimo autêntico para a execução de missões diplomáticas e para a gestão de crises. Poder Marítimo autêntico porque, do lado britânico, verificou-se o emprego integrado e harmonioso de meios navais, de meios auxiliares da Marinha de Guerra, de meios aéreos com vocação marítima da «Royal Air Force» e de meios civis das Marinhas Mercantes e de Pesca. Assim, inicialmente, a Força Naval de

intervenção britânica, ao dirigir-se às Ilhas a velocidade diplomática, tornou possível a conhecida frenética tentativa de resolução da grave crise pela via da negociação; falhada que foi esta, seguiu-se-lhe o bloqueio naval, para pressionar o antagonista a negociar, de que foi elemento essencial a utilização de submarinos torpedeiros de propulsão nuclear britânicos, tendo o afundamento deliberado do cruzador «General Belgrano» actuado como prova e aviso da sua presença e da sua eficácia, de que resultou a esquadra argentina ter ficado nas suas bases; finalmente, falhadas as tentativas de negociação, disputou-se então duramente o controlo do mar à superfície, sub-superfície e no ar, o que, após ter sido conseguido de forma considerada suficiente pelos ingleses, deu lugar ao seu desembarque decisivo nas ilhas. Apesar das vulnerabilidades patenteadas pela cobertura aérea e, principalmente, pela defesa antimíssil da Força Naval britânica, o que levou o seu Comandante a ter de arriscar deliberadamente unidades navais em circunstâncias muito desfavoráveis para obter a decisão, verificou-se uma vez mais que uma potência de pendor continental, no caso a Argentina, mau grado a bravura e o engenho das suas Força Aérea e Aviação Naval, não foi capaz de evitar a decisão preliminar no mar que conduziu, como de costume, à decisão final em terra. Neste conflito militar apareceram nitidamente recortados do lado britânico os Elementos do Poder Naval identificados por Roskill, conforme atrás se referiu: o Elemento de Força (instrumento de guerra para emprego à superfície, sub-superfície e ar), o Elemento de Segurança (bases, pontos de apoio e seus complementos de reabastecimento no mar e no ar que permitiram ampliar a mobilidade, o poder de concentração e a economia de meios) e o Elemento de Transporte (extensivo à Marinha Mercante, que actuou como agente multiplicador do Poder Naval, através de surpreendente facilidade e rapidez de adaptação de navios de comércio a porta-aeronaues, a navios-hospitais e a navios de transporte, todos apetrechados de imediato com meios para permitir o seu reabastecimento no mar). De notar que também a Marinha de Pesca deu o seu contributo, através de arrastões preparados para rápida adaptação a draga-minas oceânicos. Neste entendimento prático do Poder Marítimo, que teve a colaboração de armadores, de aviadores, de marinheiros civis e da indústria naval, ficou provado que o «Carácter do Povo» e o «Carácter do Governo» britânicos não são meras figuras dos textos dos estrategistas. O contrário

disso ditou efectivamente o insucesso dos argentinos que, apesar de disputarem a guerra mesmo à sua porta, não mostraram ter interpretado correctamente, tanto no planeamento estratégico, como no operacional, a natureza do cenário arquipelágico das Malvinas para adequarem o seu Poder Militar ao objectivo político em causa e ao antagonista provável, em termos de apetrechamento e de adestramento específicos.

Além de tudo salienta-se como exemplo que, dos mais de 200 incidentes em que os EUA utilizaram o seu Poder Militar para fins políticos, de 1946 a 1975, o Poder Naval interveio em mais de 80%, percentagem que tem vindo a aumentar de então para cá. Tal decorre da vocação natural das Marinhas de Guerra para instrumento de gestão de crises, crises essas que tendem, ainda por cima, a ter crescente incidência no mar, para disputa de acesso a benefícios de ordem estratégica e económica. De salientar, por isso, a conveniência de se dispor de forças navais devidamente constituídas, doutrinadas e treinadas para pronta utilização na gestão de crises, cuja complexidade e delicadeza não admitem improvisações de última hora.

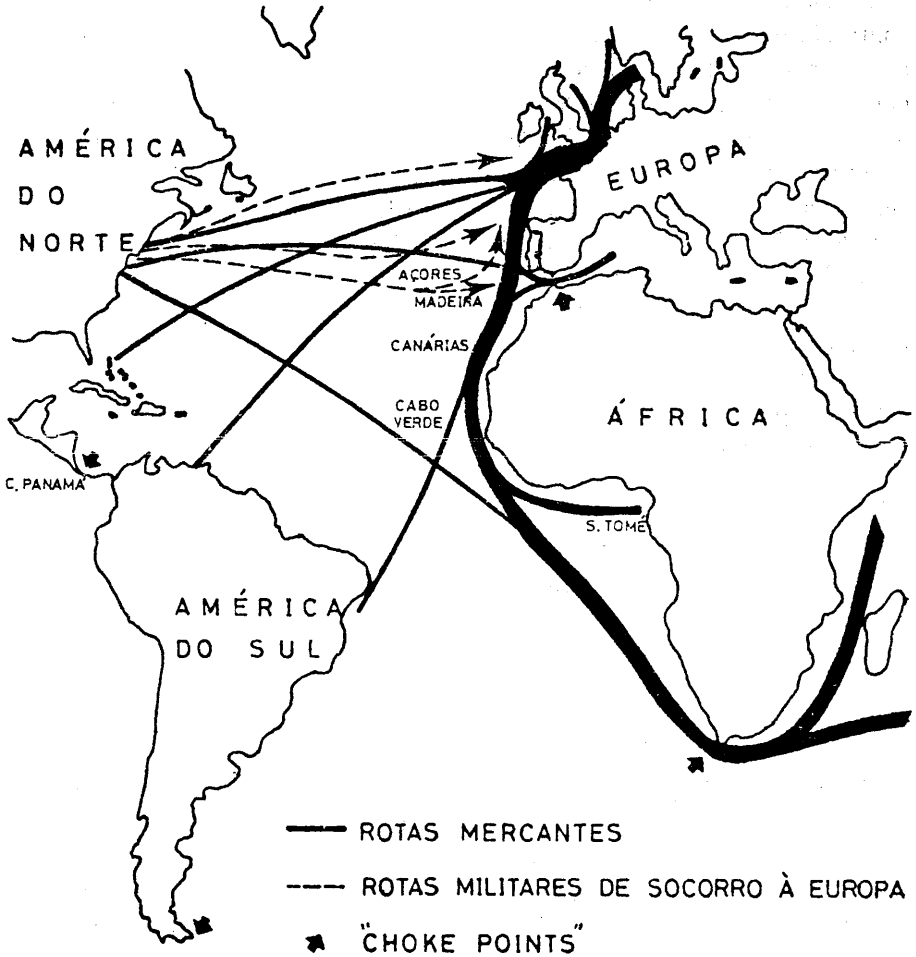
#### 4. PORTUGAL E O PODER MARÍTIMO

Tudo parece efectivamente sugerir que o valor económico e estratégico do mar, e com ele o dos países ribeirinhos, tendem a aumentar. Portugal, pela importância da sua situação geográfica relativamente a outros países e a áreas de interesse comum, e também pelas consideráveis dimensões da sua Zona Económica Exclusiva (ZEE), terá certamente as suas vantagens a esperar desta evolução. No entanto, como bem avisa o almirante Célérier, da chamada escola francesa de pensamento geoestratégico, numa passagem do seu livro «Géopolitique et Géostrategie» dedicado a países ribeirinhos, e que parece feita por medida para um país como Portugal, «tal vantagem não será real senão na medida em que tenham meios para a explorar e a vontade de o fazer. Se esta vantagem reside numa passagem obrigatória de comunicações estrangeiras, torna-se indispensável capacidade para fazer respeitar os seus direitos, a começar pela soberania».

Quanto aos interesses marítimos, Portugal não só não foge à regra geral dos países ocidentais no que concerne à dependência relativa às comunicações marítimas, como apresenta ainda as seguintes agravantes,

que tornam a existência de meios autónomos de transporte marítimo um factor incontroverso de independência nacional: a interposição geográfica de um único país, a Espanha, entre si e o resto da Europa, o que aconselha a dispor de alternativas estratégicas para contrapor a eventuais tentações de coacção política; e a descontinuidade do Território Nacional, que torna indispensável fazer dos mares interterritorial e interilhas elos de ligação e factores de coesão nacional. O grau de dependência do País relativamente à via marítima é hoje muito acentuado, o que, aliás, se torna conveniente não apenas por razões de menor preço, como de maior facilidade (caso das ligações com o Norte da Europa), como ainda pelas supracitadas razões de ordem estratégica. Assim, movimentam-se pela via marítima mais de 94 % das importações (entre elas 100 % dos hidrocarbonetos e grande parte dos produtos alimentares de que o País carece) e cerca de 80 % das exportações. Por outro lado, a nova Lei do Mar, provavelmente em vigor até ao fim do presente ano, atribui a Portugal uma ZEE muito vasta, maior do que a de qualquer dos actuais membros da CEE, cuja exploração de recursos económicos seremos obrigados a repartir com outros países no caso de não a «ocuparmos» racionalmente. Quanto a segurança, acontece também em Portugal, ainda numa forma mais acentuada que noutros países ocidentais, que os principais centros populacionais e de interesse estratégico e militar estão concentrados perto do litoral. Sucede ainda que, ao longo da costa do Continente se encontram em cada momento uns 400 navios de todos os tipos e de todas as nacionalidades, nomeadamente os petroleiros que servem os importantes países industrializados da Europa Ocidental, o que cria preocupações de segurança, de poluição e de disciplina de tráfego. Acontece ainda que o território e o espaço interterritorial nacionais dispõem de alto valor geoestratégico no contexto da segurança ibérica, regional, europeia, norte-atlântica e até mundial, o que decorre de o mar português ser ponto de cruzamento de muito importantes rotas marítimas intercontinentais, de poder ser usado como plataforma para ataque a países vizinhos, e de estar nas proximidades do estreito de Gibraltar. Isto, de acordo com a supracitada escola francesa de pensamento geoestratégico, é susceptível de determinar para Portugal um importante papel internacional e uma forte audiência no mundo, mas, e ainda de acordo com ela, apenas no caso de o País dispor de vontade e de meios para defender a sua soberania. Doutra forma, constitui uma preocupação de segurança.

# NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO





Ao quadro dos interesses marítimos portugueses apresentado corresponde hoje em dia: uma Marinha Mercante incapaz de responder a mais de 15% das necessidades nacionais, o que tem obrigado, inclusivamente, a recorrer a navios mercantes estrangeiros para as ligações interterritoriais, e até para as interilhas, com conseqüente consumo de divisas e risco de continuidade; uma das mais baixas taxas de capturas piscícolas da Europa e, designadamente, importação de pescado para suprir necessidades nacionais; uma ainda escassa investigação prospectiva e científica relativa aos recursos económicos da ZEE; uma Marinha de Recreio, de longe a menos expressiva dos países ribeirinhos europeus; uma insuficiente capacidade de vigilância e fiscalização da costa e da ZEE; meios navais e meios aéreos com vocação marítima, e dispositivo de defesa militar, algo distantes da importância e do significado geoestratégicos do território e do espaço interterritorial nacionais, e aquém do que eles representam para a segurança das maiores potências regionais europeias e norte-atlânticas; e uma indústria naval de certo tomo, mas com falta de trabalho. Em suma, o Poder Marítimo português, que poderia ser para o País um inestimável instrumento de estratégia económica, diplomática e de defesa, e um indiscutível factor de independência e de influência externa, apresenta-se extremamente deficiente, deixando inclusivamente em aberto perigosos vazios, ou vulnerabilidades, susceptíveis de exploração por outros. Não parece no entanto possível tirar-se o Poder Marítimo português do estado em que se encontra sem que, para além de outras coisas, o «Carácter do Povo» e o «Carácter do Governo» possam entretanto evoluir, por forma a poder ser efectivamente reconhecido que a geografia deve constituir a ossatura inevitável e insubstituível das estratégias nacionais, isto é: que Portugal é o que é, está na extrema periferia atlântica da Europa, e não no centro desta, projecta-se para o centro do Atlântico Norte por meio de dois cobiçados arquipélagos, tem a Espanha geograficamente de permeio entre o Continente e os restantes países europeus, apresenta estrutura e vocação geoestratégicas de um importante país marítimo norte-atlântico em potência, e o seu estado de segurança repercute-se na segurança de áreas próximas e distantes muito mais vastas que a sua própria, criando por isso preocupações a outros países, entre eles algumas importantes potências.

Para atender aos seus valiosos interesses marítimos, para tirar partido das vantagens da sua posição ribeirinha e também, simultaneamente, para se defender de cobiças alheias de utilização do seu território e do seu

espaço interterritorial em nome do interesse colectivo de segurança, seria certamente conveniente que Portugal pudesse enveredar por uma política mista de «Sea Use» e «Sea Denial». Para se conseguir tal efeito múltiplo, em primeiro lugar, o que houvesse a fazer em termos de segurança no território e no espaço interterritorial português no quadro da defesa colectiva da NATO, em tempo de paz, deveria ser feito exclusivamente com meios nacionais. Tal apontaria inevitavelmente para a conveniência de se dispor de Poder Marítimo adequado, sob pena, no mínimo, se deixar efectivamente para outros muito do que legitimamente se poderia aproveitar para bem do País e, no máximo, se pôr em perigo a soberania e a coesão nacional.

O Poder Marítimo a desenvolver para o efeito deveria ser entendido e desenvolvido na globalidade dos seus factores: por exemplo, determinadas funções dos próprios Poder Terrestre e Poder Aéreo, como sejam as concernentes à segurança de áreas envolventes de pontos vitais para o apoio a actividades marítimas e a operações aeronavais, e a própria defesa militar deles, contribuem decididamente para o reforço do Poder Marítimo. Por este motivo, e por outros que adiante serão referidos e, ainda porque, mesmo no quadro da segurança colectiva da NATO, a defesa do território próprio constitui a primeira responsabilidade nacional, importaria que as naturalmente escassas capacidades do Poder Militar de Portugal se esgotassem prioritariamente no seu teatro de operações.

No âmbito da política de «Sea Use», conviria certamente desenvolver as Marinhas Mercante, de Pesca, de Investigação Científica e de Recreio, e regressar simultaneamente ao conceito estratégico de Poder Marítimo integrado, em conformidade com as lições atrás referidas de recente crise do Atlântico Sul. O regresso a tal conceito tornaria possível, através de planeamento adequado nos domínios da construção naval e de reservas naval e aérea autenticamente constituídas e treinadas, multiplicar rapidamente a capacidade naval e aeronaval portuguesa em caso de extrema necessidade, o que contribuiria para diminuir a preocupante vulnerabilidade decorrente do desnível existente entre os potenciais militar e geoestratégico do País. Para exemplificar refere-se que, já durante as grandes manobras navais «Ocean Safari» de 1981, 2 navios auxiliares britânicos, o «Fort Grange» e o «Fort Austin», actuaram como porta-helicópteros extra, transportando e operando, cada um, 4 helicópteros anti-submarinos. Claro que urgiria igualmente passar a dispor de meios navais e de meios

aéreos com vocação marítima para se poder exercer presença efectiva na ZEE (para fins de vigilância, fiscalização e assistência humanitária) e também para proteger as comunicações marítimas nacionais, inclusivamente no quadro da defesa colectiva da Aliança Atlântica, em que a participação de meios aeronavais portugueses se afigura de muito interesse para se garantir uma voz autorizada para «regatear» um abastecimento minimamente aceitável ao País em caso de guerra generalizada Leste-Oeste. No domínio dos meios navais também pareceria possível, e conveniente, enveredar por uma política «multiplicadora», a que poderia chamar-se política de plataformas, em que a escoltadores oceânicos e a navios de limitada sofisticação e guarnição, apropriados para a vigilância e fiscalização da ZEE, seria dada a mesma estrutura básica em termos de casco e equipamento. Isto permitiria que estes últimos pudessem receber, em caso de necessidade, material e guarnição adicionais em pouco tempo, aumentando-se assim com alguma rapidez o reduzido número de escoltadores oceânicos. Para além do mais, tal política possibilitaria uma gestão mais fácil e mais económica de homens e de material, permitindo ainda «imunizar» os navios contra a escalada tecnológica que os torna por vezes obsoletos ainda na carreira de construção. A Política de «Sea Denial» torna-se conveniente para ter em conta a segurança do território e dos seus pontos mais sensíveis em termos estratégicos contra acções hostis perpetráveis a partir do mar ou, tão-somente, contra coacções decorrentes da simples exibição de poder naval como ameaça de intervenção. Seria no âmbito desta política de «Sea Denial» que se inscreveria o necessário desenvolvimento das capacidades apropriadas da Força Aérea e do Exército no domínio da defesa aérea e da fronteira marítima. No próprio quadro da NATO, impor-se-ia igualmente a conveniência da política de «Sea Denial», visando obstar, como atrás se referiu, a que aliados se vejam tentados a procurar prover à segurança do território e do espaço interterritorial portugueses com meios seus, uma vez que, de tal eventualidade, resultaria inevitavelmente um sério risco de diminuição da coesão nacional e de enfraquecimento do papel do País num contexto que, como se acentuou, é muito mais vasto que o da própria Aliança Atlântica. Mas o principal risco da circunstância de Portugal não dispor de suficientes meios navais e aéreos com efectiva vocação marítima consistiria talvez na tentação de a NATO poder um dia pretender preencher o vazio existente com recurso à Espanha. Esta eventualidade daria ao país vizinho a oportunidade de

substituir Portugal na sua condição histórica de aliado natural da chamada Potência Marítima, indo ao encontro de pretensões de estrategistas navais seus que, não se conformando com um papel atlântico meramente idêntico ao de outros países europeus, como a Holanda, vêm reivindicando para o seu país e para o seu Poder Naval, que têm vindo a valorizar também para disputar influência, o papel preponderante na área Ibero-Atlântica. Ora este papel, por força da superioridade da legitimidade do potencial geoestratégico sobre a do potencial militar conjuntural, deve naturalmente pertencer a Portugal, mas convindo, no entanto, para melhor fazer valer os seus direitos, que a filosofia de defesa militar do País se «atlantize» efectivamente, enquanto não se tornar demasiado tarde. Deverá dizer-se que esta «guerra» é a principal a travar por Portugal, sendo inclusivamente mais séria para si do que uma hipotética guerra convencional Leste-Oeste na Europa Central, a qual nenhum dos Blocos parece querer nem sequer precisar, para além do mero exercício psicológico-militar da dissuasão, que é indispensável para se evitar uma escalada nuclear que dela poderia resultar. É, aliás, no campo da dissuasão que se inscreve o principal papel de Portugal na NATO, contribuindo para garantir, exactamente com a segurança dos pontos de apoio existentes no seu território, e com a do seu espaço interterritorial, a possibilidade do vital socorro militar do Continente Norte-Americano à Europa. O caso é que a verdadeira guerra Leste-Oeste, essa, é a da solidariedade atlântica, perdida a qual a Europa pode cair sem um tiro. E essa guerra trava-se essencialmente nas frentes internas e nas chamadas frentes dos recursos — petróleo e minerais estratégicos — no Médio Oriente e na África Austral. A própria evolução mais recente da Marinha de Guerra soviética, no sentido de conseguir uma capacidade de presença para disputar influência e apoiar conflitos militares limitados no exterior, aponta também para que a ameaça principal à Europa se localize efectivamente no exterior da área geográfica da NATO. Para além disto, é claro que existe o perigo de conflitos regionais, mesmo no interior da área da Aliança, que poderão tender a proliferar por força de eventuais disputas para acesso a recursos económicos e a benefícios estratégicos do mar. Neste domínio, a História, que fornece lições, embora nem sempre soluções, mostra que Portugal apresenta particular vulnerabilidade na fronteira marítima quanto a incursões e a bloqueios, cujo remédio poderá ser — para além da indispensável e clássica dissuasão no domínio do teatro terrestre — a defesa da fronteira

marítima, por meio de aviação adequada, defesa costeira e submarinos, conforme o que se passou e o que deveria ter-se passado no recente conflito militar das Falkland.

Por tudo o que foi referido corresponde à realidade dos factos, e porque se encontram efectivamente em jogo interesses ponderosos de soberania, de prestígio e de reforço da identidade nacional, parece de facto conveniente que o País assuma inequivocamente a sua personalidade atlântica, tendo nomeadamente em consideração que os portugueses só foram verdadeiramente donos dos seus próprios destinos quando o seu Poder Marítimo foi de respeito.

Para concluir, refere-se parecer possível que um projecto de desenvolvimento do Poder Marítimo pudesse ser parte integrante de um projecto nacional mais vasto suficientemente mobilizador para contribuir para o desejado arranque do País para um futuro melhor e mais seguro. Efectivamente, pensa-se que um projecto de desenvolvimento do Poder Marítimo poderia ter reflexos positivos em vastos domínios como os da investigação científica e tecnológica relativa a recursos económicos do mar, da arquitectura naval, da navegação e marinharia, da indústria naval e da extensa gama de actividades suas associadas. Poderia ainda contribuir para a tão necessária diminuição da pesada dependência alimentar do estrangeiro, por efeito do desenvolvimento das Pescas e das indústrias alimentares delas dependentes, e para conferir uma maior autenticidade e uma melhor aceitabilidade ao esforço de defesa nacional.

Confia-se realmente que, de um projecto marítimo do tipo preconizado, pudesse de veras resultar um aumento e uma dinamização considerável de actividades e de postos de trabalho que se revelasse mobilizador do entusiasmo, da criatividade e do vigor de uma juventude que, como a portuguesa, anseia naturalmente por perspectivas concretas de um futuro por que valha a pena lutar.

*Virgílio de Carvalho*  
Capitão-de-mar-e-guerra