

NÃO CLASSIFICADO

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR – MARINHA

2009/2010



BE/CPOS-M

**A CAPACIDADE EXPEDICIONÁRIA PORTUGUESA – DO
MITO À REALIDADE**

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA.

DINIS MANUEL DUARTE DE OLIVEIRA

CTENg SEH

NÃO CLASSIFICADO



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A CAPACIDADE EXPEDICIONÁRIA PORTUGUESA – DO
MITO À REALIDADE**

DINIS MANUEL DUARTE DE OLIVEIRA

Breve Estudo/Área de Operações/CPOS-M

\LISBOA, 2010



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A CAPACIDADE EXPEDICIONÁRIA PORTUGUESA –
DO MITO À REALIDADE**

DINIS MANUEL DUARTE DE OLIVEIRA

Trabalho de Investigação Individual do Curso de Promoção a Oficial
Superior

Orientador: Capitão-tenente Pinto Moreira

LISBOA, 2010



Agradecimentos

Ao Capitão-tenente Pinto Moreira, meu orientador, pelas sugestões apresentadas ao longo do trabalho.

Aos meus camaradas do Curso de Promoção a Oficial Superior que sempre se dispuseram a ajudar-me no que fosse preciso, particularmente aos Capitães-tenentes Lucas da Silva, Silva Mota e ao 1 Tenente Mendes Afonso.

Finalmente um obrigado muito especial a quem mais sofreu com a minha impaciência e o meu *stress*: a minha família.

**Índice**

Agradecimentos	IV
Índice.....	V
Resumo.....	VI
Abstract	VII
Palavras - chave	VIII
Introdução	1
1. A nova realidade internacional.....	4
2. O papel das principais organizações internacionais face à nova realidade internacional	5
a. Organização das Nações Unidas (ONU)	5
b. Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).....	6
c. União Europeia (UE).....	7
d. Organização para a Segurança e Cooperação da Europa (OSCE).....	8
e. A Posição de Portugal no novo ambiente internacional	9
3. Capacidade expedicionária – novo conceito de emprego do poder militar.....	12
4. Capacidade de transporte estratégico. Perspectiva nacional para o destacamento de forças para teatros operacionais longínquos	16
a. Plataforma de transporte aéreo de longo curso.....	17
b. Plataforma de transporte naval	18
5. Opções de transporte estratégico	20
6. Conclusões.....	23
7. Bibliografia.....	26
Apêndice A: Glossário	1
Apêndice B: Navio Polivalente Logístico.....	1
Apêndice C: Aeronave A310-300.....	1



Resumo

Com a queda do muro de Berlim e o desmoronar do bloco soviético, a expectativa era a de um grande período de paz mundial, ao contrário do expectável surgiu uma época de instabilidade internacional, caracterizada pelo emergir, a nível global, de novos actores e o desenvolvimento de ameaças difusas com alcance e capacidades até à data desconhecidas.

O actual contexto das ameaças e de segurança, obriga a que os Estados e as organizações internacionais, sentindo-se ameaçadas, desenvolvam políticas de segurança e defesa cooperativa no sentido de estabelecerem novas alianças e estratégias geopolíticas.

O novo ambiente conflitual, motiva a preparação e participação de forças armadas (FFAA) na prevenção e gestão de crises. Esta participação revela-se fulcral atendendo ao número de vezes em que tem sido empregues em teatros operacionais longínquos e imprevisíveis. Com estas acções as FFAA assumem cada vez mais um papel preponderante na defesa da credibilização da política externa dos Estados.

Podemos dizer que neste contexto os Estados não podem ficar indiferentes e esta realidade. Portugal, tal como outros Estados tem enviado forças para as mais variadas missões, de forma a demonstrar o seu empenho em cumprir as suas obrigações enquanto membro das principais Organizações Internacionais. Este facto exige que as forças empregues apresentem sempre um elevado grau de prontidão. No âmbito da utilização de forças militares em palcos longínquos e recheados de incerteza é imperativo que essas forças sejam projectáveis e flexíveis. Para que seja cumprido este desiderato é necessário a existência de um vector de transporte estratégico.

Neste enquadramento, este trabalho tem como objectivo identificar analisar tipos de necessidades de transporte estratégico para que a capacidade expedicionária portuguesa deixe de ser um mito e passe a ser uma realidade.



Abstract

With the belief that the fall of the Berlin Wall and the collapse of the Soviet Bloc would lead to a considerable period of world peace, as opposed to the expected, a time of international insecurity came, characterized by the existence of new worldwide players and diffuse threats with dimensions and capacities hitherto unknown.

The current reality is guided by the fact that nations and international organizations feel threatened and are, hereby, compelled to develop joint security policies and defensive measures; establishing new geopolitical alliances and strategies.

In light of this new conflicting environment and due to their increasingly consistent use in distant and unpredictable operational theaters, the preparation and participation of the Armed Forces for the prevention and management of crises has proven to be crucial. These military forces are progressively taking a leading role in the defense of the credibility of the States' foreign policy.

Within the above mentioned context, the States cannot remain indifferent to the new realities. Portugal, as other States, has deployed forces in several missions as to demonstrate its ability to meet the obligations required of a member of major International Organizations. These actions have been widely recognized by the international community.

As for the use of military forces in distant scenarios, where uncertainty reigns, it is imperative that these be deployable and flexible. In order to support this need, a strategic means of transportation is mandatory.

Based on this framework, this paper aims to identify and analyze types of strategic means of transportation so the Portuguese expeditionary capability is no longer considered a myth but a reality.



Palavras - chave

ameaça

defesa

estratégico

expedicionário

perigo

segurança

transporte

**Lista de acrónimos**

ACO	Allied Command Operations
ADAMS	Allied Deployment and Movement System
BLD	Batalhão Ligeiro de Desembarque Reduzido
CNPCE	Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência
CJTF	Combined Joint Task Forces
DPKO	Department of Peace-keeping Operations
EUA	Estados Unidos da América
UE	União Europeia
EEIN	Espaço Estratégico de Interesse Nacional
FAP	Força Aérea Portuguesa
FFAA	Forças Armadas
FRI	Força de Reacção Imediata
FND	Forças Nacionais Destacadas
IESD	Identidade Europeia de Segurança e Defesa
IDN	Instituto de Defesa Nacional
JFC	Joint Force Command
LSD	Logistics Support Division
LOGFAS	Logistic Functional Area
LOGREP	Logistics Reporting
LPM	Lei de Programação Militar
MOU	Memorandum of Understanding
MIA	Multinational Implementation Arrangement
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NPL	Navio Polivalente Logístico
NRF	NATO Response Force
NAC	North Atlantic Council
ONU	Organização das Nações Unidas
OSCE	Organização para a Segurança e Cooperação na Europa
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte



PESD Política Europeia de Segurança e Defesa
PKO PeaceKeeping Operations
PALOP Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PESC Política Externa e Segurança Comum
SALIS Strategic Airlift Interim Solution
TO Teatro de Operações
UMD Unidades de Meios de Desembarque



Introdução

...”Cumprindo de forma exemplar as missões de soberania que constitucionalmente lhes cabem, bem como as actividades inerentes às outras missões de interesse público, as Forças Armadas portuguesas têm constituído um pilar fundamental no apoio à política externa do Estado, através da sua participação em missões de paz e humanitárias e em acções de cooperação técnico-militar. Têm-no feito de forma modelar e altamente dignificante, contribuindo para o prestígio e a credibilidade de Portugal no seio das nações.”...

Presidente da República, Prof. Aníbal Cavaco Silva, Comemorações do dia de Portugal 10-06-2006

O ambiente político-estratégico sofreu uma profunda alteração na última década do Sec. XX, provocada pela queda do muro de Berlim. A Guerra-Fria terminava e nascia a expectativa de um mundo finalmente em Paz.

O emergir de novos actores na cena internacional e a propagação de ameaças difusas sem delimitação de fronteiras rapidamente veio frustrar essa expectativa. A defesa dos Estados agora já não se faz só no interior das suas fronteiras. A defesa do Estado faz-se em qualquer parte do mundo, muitas vezes a milhares de quilómetros das suas fronteiras geográficas.

Desde há muitos anos que as FFAA Portuguesas têm sido envolvidas num número crescente de missões de apoio à política externa do Estado. Estas missões têm ocorrido nas mais variadas regiões espalhadas pelos cinco continentes e sempre sob a égide das três principais organizações mundiais das quais faz parte, como membro de pleno direito. Concretamente a Organização Tratado Atlântico Norte (OTAN), a Organização das Nações Unidas (ONU). e a União Europeia (UE). Para além disso, Portugal no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) tem vindo a demonstrar uma apetência crescente pela cooperação técnico-militar com esses países. Estes factos implicam a observância de capacidade expedicionária destas forças para que possam ser projectadas nos diferentes teatros operacionais.

São conhecidas, e já há muito debatidas, as lacunas de Portugal relativamente ao transporte estratégico, quer seja este aéreo ou naval. Esta lacuna compromete a capacidade da resposta expedicionária das FFAA e obriga a um esforço macro económico mais elevado do país no cumprimento das suas missões.



A solução para a questão do transporte estratégico é bastante dispendiosa e tem sido objecto de estudo em vários países com intuito de encontrar a melhor relação preço /projectação de forças. A complexidade do tipo de material a transportar e a variedade de teatros de operações em que as FFAA têm estado envolvidas, dificultam de sobre maneira o planeamento para a projectação de uma força.

Este trabalho tem como objectivo avaliar qual a capacidade expedicionária de Portugal para o habilitar a projectar forças, tendo título “*A capacidade expedicionária portuguesa - do mito à realidade*”- e está enquadrado na política conceptual da OTAN.com relevância para o transporte estratégico.

O objecto de estudo deste trabalho consiste em analisar as alternativas existentes de transporte estratégico de forma a potenciar a capacidade expedicionária das FFAA Portuguesas.

Actualmente existem estudos e projectos relacionados com este assunto e que já há muito que são discutidos / conversados quer no âmbito nacional quer no âmbito internacional.

Portugal tem lacunas no âmbito do transporte estratégico. Este aspecto influencia substancialmente a capacidade expedicionária portuguesa, neste sentido, serão recomendadas soluções tendo em vista colmatar essas lacunas.

Este trabalho abordará apenas as alternativas que estão em desenvolvimento e que constituem opções de médio e curto prazo.

Neste trabalho foi seguida uma linha de investigação que responderá às seguintes questões:

- Questão central: “Qual a capacidade expedicionária que deve ter Portugal para projectar as suas forças militares em teatros de operações longínquos?”

A partir desta questão surgem outras questões derivadas:

- Qual o alinhamento de Portugal na nova conjuntura político-estratégica resultante das profundas alterações internacionais ocorridas no final do Século XX?
- Quais os desafios que se vão deparar às forças expedicionárias portuguesas?
- Quais as alternativas, em matéria de transporte, mais adequadas para a optimização da capacidade expedicionária das FFAA Portuguesas?

No seguimento da questão central foram assumidas as seguintes hipóteses:

- Portugal deve ter capacidade expedicionária autónoma;
- Portugal deve recorrer exclusivamente à capacidade expedicionária



multinacional para projectar as suas FFAA em teatros de operações longínquos;

- A capacidade expedicionária de Portugal pode assentar numa solução em que seja garantida alguma capacidade autónoma de transporte estratégico recorrendo a outras capacidades para garantir a sustentação das suas forças em teatros operacionais longínquos.

No desenvolvimento deste trabalho será abordada a nova realidade internacional e a sua influência na redefinição dos conceitos de segurança e defesa, bem como serão analisadas ainda algumas das novas ameaças à paz mundial.

No contexto da nova realidade político-estratégica também será analisado o posicionamento de Portugal e o seu papel nas organizações internacionais das quais faz parte, bem como o seu empenhamento nos compromissos assumidos e futuros, dentro da política de projecção de forças dessas organizações.

Pretende-se ainda identificar os novos desafios inerentes à capacidade expedicionária a ser empregue em teatros operacionais distantes e a forma de transporte a utilizar para a projecção de forças. Estas capacidades devem ser enquadradas nas próprias capacidades de outros países pertencentes à OTAN no sentido de clarificar e uniformizar procedimentos e decisões a tomar no âmbito desta matéria e assim garantir a interoperabilidade das forças.

No final é proposta a capacidade expedicionária, julgada adequada, que deve ter Portugal para cumprir os desideratos da sua política externa no sentido de garantir a projecção do seu poder militar quando e onde for necessário.

Este trabalho foi construído com base no método hipotético-dedutivo, recorrendo à pesquisa documental e bibliográfica.



1. A nova realidade internacional

Após o final da segunda Guerra Mundial o mundo viveu durante cerca de cinquenta anos a era da Guerra-fria caracterizada pelo chamado “equilíbrio de terror”.

Na última década do Século XX assistiu-se à queda do muro de Berlim e consequentemente o fim da Guerra-fria surgindo a esperança de que com a nova ordem mundial seria estabelecida uma verdadeira paz e cooperação entre as nações.

A realidade revelou-se no entanto bem mais frustrante, não só não se caminhou para a almejada paz como surgiram um conjunto de novas ameaças difusas e globais que transformaram e extrapolaram para fora das fronteiras geográficas dos Estados os conceitos de segurança e defesa nacional. Actualmente as ameaças à segurança dos Estados são: narcotráfico; terrorismo; migrações maciças; proliferação de armas de destruição em massa; pirataria; uso de novas tecnologias com intenção destrutiva; entre outras. Longe vão os tempos em que os conflitos eram originados por diferendos políticos e ideológicos, as razões agora são étnicas, civilizacionais, religiosas ou económicas. Perante estes desafios à segurança colectiva os Estados individualmente têm encontrado grandes dificuldades em enfrentar estas ameaças.

Face à complexidade destas ameaças os Estados encontram na cooperação internacional a capacidade necessária para assegurar a estabilidade fronteiriça através de uma estratégia de acção em que a projecção do poder militar constitui o pilar fundamental na execução das políticas externas.

Os Estados como resposta ao novo ambiente político-estratégico reorientaram a sua actuação em situações de conflito, considerando como linha de acção principal a implementação de uma política de gestão e prevenção de crises limitada às áreas de conflito, evitando assim a sua escalada. No entanto, esta linha de acção tem de obter concordância da Comunidade Internacional (CI) e legitimada através de um mandato reconhecido internacionalmente, para isso os Estados ao invés de criarem novas organizações internacionais apoiam-se nas existentes. Estas organizações, da qual a ONU é um exemplo, necessitam reorganizar-se e repensar os seus níveis de emprego tendo em consideração a manutenção dos princípios e objectivos da sua existência

Vejamos então como é que as principais organizações internacionais se reorganizaram para responder aos novos desafios e às ameaças à segurança e defesa dos Estados.



2. O papel das principais organizações internacionais face à nova realidade internacional

a. Organização das Nações Unidas (ONU)

A Organização das Nações Unidas (ONU), quando comparada com a Organização Tratado Atlântico Norte (OTAN) ou a União Europeia (UE), é inequivocamente a organização multinacional mais representativa. Na década dos anos noventa do século XX, a consequente alteração do ambiente político-estratégico veio alterar profundamente o âmbito de actuação desta organização na manutenção e imposição da paz.

Não só aumentaram o número missões sobre os seus mandatos, como foi alargada a sua área de intervenção, principalmente a partir de 1992 com a implementação da chamada “Agenda da Paz”. Podemos assim afirmar que o papel da ONU na preservação da paz e segurança mundiais foi reformulado face à nova natureza dos conflitos.

Para a CI as operações humanitárias são a face mais visível de actuação da ONU, onde a preocupação de proteger e ajudar as populações vítimas das guerras civis exige uma notável capacidade de organização, não só pela vasta área de actuação, mas também pela variedade de intervenientes, com foco para o crescimento das organizações não-governamentais.

A Carta da ONU¹ estabelece como principal objectivo, o de estabelecer uma paz duradoura e sustentável nas áreas de deflagração de conflitos e situações de violência. Para atingir este objectivo a ONU teve de alargar a sua área de intervenção, considerando o ante e o pós-conflito, ou seja esta actuação visa a prevenção de conflitos e a construção da paz. Para isso é necessário conjugar a utilização do poder militar com a reconstrução de infra-estruturas sociais potenciando o estabelecimento dessa paz duradoura e sustentável.

A acção da ONU a partir da década de noventa do século XX revelou-se determinante na edificação de capacidades de forma a responder de forma eficaz aos novos desafios quer no campo organizativo, quer no campo da gestão de recursos.

¹ “Capítulo I

OBJECTIVOS E PRINCÍPIOS

Art.º I

Os objectivos das Nações Unidas são:

1. Manter a paz e a segurança internacionais e para esse fim: tomar medidas colectivas eficazes para prevenir e afastar ameaças à paz e reprimir os actos de agressão, ou outra qualquer ruptura da paz e chegar, por meios pacíficos, e em conformidade com os princípios da justiça e do direito internacional, a um ajustamento ou solução das controvérsias ou situações internacionais que possam levar a uma perturbação da paz;”



b. Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)

A Organização do Tratado do Atlântico Norte é assumida pela CI como a estrutura que melhor responde às ameaças capazes de afectar essa mesma comunidade. A OTAN tem um dos seus pilares a coesão militar e a cooperação entre as várias FFAA dos Estados membros que a compõe. Desde a sua formação e ao longo dos seus 60 anos de existência, esta coesão e cooperação tem vindo a amadurecer, tendo a sua doutrina militar e arte da condução de operações militares sofrido diversas adaptações e alterações, considerando a mutação da envolvente estratégica e a entrada de novos Estados.

O ciclo de alterações e adaptação da OTAN à nova realidade internacional, iniciou-se com as alterações provocadas pelo fim da Guerra Fria. Em 1999 realizou-se, em Washington, uma cimeira em que foi adoptado um novo conceito estratégico. Este novo conceito estratégico contempla para além da defesa colectiva dos seus membros em caso de agressão, acções no âmbito Artigo 5º, acções considerando a prevenção e gestão de crises, estas não abrangidas pelo Artigo 5º. Com este novo conceito estratégico a OTAN deixa de ser uma organização regional, cuja área de actuação era limitada pelas fronteiras dos Estados que a compõe e passa a ser uma organização global alargando o seu horizonte de actuação, militar a qualquer ponto do mundo.

Foi esta a resposta encontrada para enfrentar as novas ameaças e intervir em qualquer situação de crise onde quer que ela ocorra.

Foi encontrado um novo conceito de segurança alargado que não se restringe apenas à componente militar, mas bem pelo contrário, apresenta uma forte componente política. Para se conseguir atingir este novo conceito de segurança torna-se necessário tomar iniciativas junto de outros Estados. Este tipo de actuação não era levado a cabo pela aliança até então. Assim, surgiram iniciativas para o alargamento e adesão de novos Estados, para o desenvolvimento da Identidade Europeia de Defesa e Segurança (IESD), para a fundação do “Euro Atlantic Partnership Council (EAPC) e para a “Parceria para a Paz”, sendo esta parceria estabelecida com alguns Estados que no passado fizeram parte do denominado Pacto de Varsóvia. Para além disso foram desenvolvidas outras iniciativas como: o Dialogo Mediterrâneo entre a OTAN e sete países da região mediterrânica (Argélia, Egipto, Israel, Jordânia, Mauritânia, Marrocos e Tunísia);

A OTAN deixa de ser uma organização estritamente militar e passa ser uma organização político-militar.

A cimeira de Washington define também quais as linhas de acção tendentes para melhorar as capacidades militares da aliança em especial na componente de sustentação de



forças, mobilidade estratégica e optimização dos sistemas de comando e controlo e informações (C2I). Apesar da vontade política expressa na cimeira de Washington a implementação das medidas aprovadas não foi satisfatória.

Assim, realizou-se em 2002 em Praga uma cimeira com intuito de comprometer definitivamente os aliados a adoptar novas medidas, concretamente: renovação e alteração da estrutura de comando, novo conceito de geração, constituição e emprego de forças (“*Combined Joint Task Forces – CJTF*”) e a constituição da “NATO Response Force – NRF”.

Ao assumir no seio da CI esta nova postura, a OTAN aumentou o numero de Estados membros e estabeleceu uma série de parcerias. O alargamento da aliança impõe novos desafios internos, a necessidade de congregar vontades, entre parceiros tão diversificados num único objectivo político é uma tarefa que impõe uma renovação quase permanente de conceitos, métodos e procedimentos.

O alargamento da aliança a novos Estados membros, a actividade da sua componente política e o acompanhamento permanente da resposta a dar às novas ameaças à paz e segurança exige que a OTAN esteja permanentemente em renovação e actualização. É por isso que ao fim de pouco mais de dez anos a organização vai estabelecer um novo conceito estratégico em 2010 em Lisboa.

c. União Europeia (UE)

A União Europeia (UE) é uma organização regional que se tem empenhado em responder às principais ameaças da actualidade. Em 1 de Novembro de 1993, com a assinatura do tratado de *Maastricht*, foi iniciada a conceptualização da Política Externa e de Segurança Comum (PESC). Posteriormente, em 1 de Maio de 1999, foram revistas em Amesterdão as disposições da PESC que incluíam já as disposições da Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD).

A UE tem desenvolvido um grande esforço para atingir uma capacidade autónoma apoiada em forças militares de forma a conseguir gerir crises sem qualquer prejuízo dos seus compromissos de empenhamento de forças para com a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Muitos dos interesses estratégicos e políticos da UE são comuns aos países membros da OTAN, são vários os Estados que são membros das duas organizações em simultâneo. Torna-se por isso fundamental a desconflitualização de decisões de utilização de forças em Teatros Operacionais (TO) distantes entre as duas organizações. Neste contexto tendo em vista a optimização de recursos e capacidades, a



UE tem desenvolvido uma estreita cooperação com a OTAN evitando duplicações e redundâncias desnecessárias.

A UE tem revelado grandes lacunas na resolução de crises e conflitos dentro do seu espaço. No pós Guerra-fria na Europa, os conflitos só foram apaziguados com a ajuda de terceiros, concretamente os Estados Unidos América (EUA), compreende-se assim o desejo da UE em querer adquirir capacidade militar autónoma. Nesse sentido, foi estabelecido em 2003 o “Objectivo Global de Helsínquia”, o qual implica que os Estados membros UE tenham capacidade de, num prazo de 60 dias, contribuir para uma força de 60000 militares ueropues, assim como, garantir uma contribuição para a sua sustentação logística durante um ano. Esta força, quando pronta, servirá para responder às situações humanitárias e de evacuação de não combatentes, manutenção de paz e missões de combate na gestão de crises, nestas incluem-se as missões de restabelecimento da paz.

Este objectivo, ambicioso, só foi atingido parcialmente pois no processo de geração de forças, foram detectadas lacunas no comando e controlo (C2), no transporte estratégico e nas informações. O processo de geração de uma força de intervenção rápida europeia está ainda a dar os primeiros passos, pois apesar da grande vontade em dotar a UE de uma capacidade militar que permita implementar a nova PESD, trata-se de um processo moroso e de grande envergadura face à quantidade de Estados envolvidos e onde a interoperabilidade é o grande obstáculo a vencer. Para além desse aspecto os constrangimentos financeiros que alguns Estados Europeus atravessam também em nada têm contribuído para ajudar na implementação do objectivo anteriormente referido.

d. Organização para a Segurança e Cooperação da Europa (OSCE)

A acção desta Organização caracteriza-se pela sua actuação centrada na denominada diplomacia discreta. Este tipo de diplomacia não se restringe a reuniões de gabinete ou a comissões de trabalho, em que as questões são apresentadas de uma forma simplista e sem intenção de resolução. A sua forma de actuar é com base no conhecimento do que se passa no terreno, na consolidação da democracia, na defesa dos direitos humanos e na gestão e prevenção de conflitos, tendo nesta última um papel decisivo.

As novas ameaças emergentes obrigaram esta organização a adaptar-se à nova realidade internacional, principalmente no que se refere às medidas de combate ao terrorismo, movimentos de capitais e ao transporte e utilização de armas e explosivos. A realização da conferência de *Bishek*, no Quirguistão em 2001, com a presença de 280 representantes de 60 Estados e Organizações Internacionais, determinou as medidas de



vigilância a adoptar sobre todo o tipo de grupos que se dedica a acções que possam por em questão a segurança do Estado.

e. A Posição de Portugal no novo ambiente internacional

Portugal é dos poucos países da Europa que não apresenta problemas de identidade nacional. O nossa conduta no passado fomentou o nascimento de uma comunidade de mais de 200 milhões de pessoas espalhadas por todo o mundo falando a mesma língua. A posição geográfica de Portugal sempre condicionou a sua forma de estar e de se relacionar com o mundo. Uma vez avançando por esses mares fora à procura de novas civilizações outras vezes avançando pela Europa dentro procurando novas oportunidades. De facto, Portugal abraçou o mar e desbravou novos mundos a partir do século XV e reconheceu no século XX, a importância de ser membro de pleno direito na ONU, ser membro fundador da OTAN e fazer parte do clube da UE a partir de 1986. Mercê do seu posicionamento geográfico Portugal constitui uma plataforma privilegiada para a cooperação, o relacionamento e diálogo com todos os países que com ele se identificam, ou pelas mais variadas razões se sentem próximos. Exemplo disso é a sua acção enquanto membro simultâneo da UE e da CPLP.

A política de defesa nacional² tem como objectivos fundamentais a garantia da independência nacional, a integridade do espaço territorial e a liberdade e segurança dos cidadãos e dos interesses nacionais. Perante o novo contexto político-estratégico em que as ameaças põem estes objectivos em perigo, não resta a Portugal mais do que corresponder com todo o empenho às solicitações das organizações internacionais, de forma a integrar a resposta, destas ao actual quadro de ameaças globais. Assim, Portugal tem assumido uma posição cooperante com as principais organizações internacionais de que faz parte: OTAN, UE, ONU e CPLP.

No que se refere à participação de Portugal no âmbito da OTAN, este sempre tem cumprido o seu papel nas missões operacionais para as quais tem sido solicitado.

Já como membro da UE tem cooperado de uma forma activa na construção da política de defesa comum. Exemplo disso é a sua participação sob a égide da UE em missões militares de monitorização no pós conflito dos Balcãs, nomeadamente na ex-

² Da **Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003** – “A política de defesa nacional tem como um dos objectivos a segurança e defesa do território nacional em toda a sua extensão, que abrange o continente, os Açores e a Madeira.”



Jugoslávia.

No que concerne à ONU, Portugal reconhece o importante papel que esta desempenha no âmbito da legalidade e ordem internacionais empenhando-se em várias missões sob a sua égide.

Portugal, actualmente com a presidência da CPLP, tem assumido dentro desta organização um papel assinalável em que tem estabelecido várias parecerias com as ex-colónias, em exercícios e acordos técnico-militares com vista à manutenção da paz e segurança.

No quadro nacional, e com vista à condução de operações de protecção e evacuação de cidadãos nacionais em zonas de crise, foi criada uma Força de Reacção Rápida (FRI), com capacidade expedicionária e cujas missões são estritamente nacionais.

Para responder em termos de quantitativos de forças a aprontar, de modo a satisfazer esta necessidade manifestada, foi produzido o Conceito Estratégico Militar³, confirmado pelo Conselho Superior de Defesa Nacional em 15 de Janeiro de 2005, onde são definidos especificamente o volume de forças que cada componente deve assegurar.

Assim, no que concerne à componente naval: *“duas unidades navais do tipo fragata, uma unidade anfíbia de escalão batalhão, ou a capacidade de projectar uma unidade terrestre equivalente, a disponibilidade de forças de operações especiais para serem empregues isoladamente, ou integradas em forças conjuntas, ou combinadas”*.

No que diz respeito à componente terrestre: *“o empenhamento sustentado e continuado de uma força de escalão batalhão, em três teatros de operações simultâneos; o empenhamento, em alternativa, de uma força de escalão brigada; a disponibilidade de forças especiais até ao escalão companhia, podendo ser necessário atingir o escalão de agrupamento conjunto”*.

Quanto à componente aérea: *“capacidade para cooperar com forças navais e terrestres num teatro de operações; o empenhamento de meios de transporte aéreo estratégico e tático, adequados às necessidades de projecção das forças nacionais; capacidade para projectar um destacamento aéreo para operações conjuntas e combinadas com a dimensão máxima de 12 aeronaves”*.

Portugal atinge assim o seu limite de ambição, na contribuição para a formação das várias forças (NRF, *Battegroups* e FRI), cabendo ao poder político nacional definir a

³ Resolução do Conselho de Ministros n.o 6/2003



disponibilidade considerada adequada.

Considerando a dispersão de teatros e todos os compromissos referidos, é imperativo para Portugal que as suas FFAA tenham capacidade expedicionária.



3. Capacidade expedicionária – novo conceito de emprego do poder militar

Devido às alterações operadas a nível mundial, a OTAN organização de referência em matéria de segurança e defesa viu-se obrigada a alterar o seu conceito tradicional de emprego do poder militar. O poder militar deixou de ser constituído por numerosas forças estáticas e passou a ser constituído por forças dotadas de capacidades projectáveis. Estas forças têm de ter elevada capacidade de resposta, mobilidade e flexibilidade para actuarem em locais distantes e de preferência auto sustentáveis durante o período de tempo da actuação.

Organizações como a ONU, a OTAN ou a UE, mercê da necessidade de actuação em qualquer parte do mundo tiveram de se adaptar a esta nova realidade de projecção de pessoas e material.

A ONU devido ao aumento considerável de participações em operações de manutenção de paz – *PeaceKeeping Operations* (PKO), principalmente a partir da última década do século XX, constatou existirem lacunas na sua capacidade de projectar um grande numero de homens e uma grande quantidade de material. É assim que nasce um órgão dedicado exclusivamente às operações de apoio à paz *Department of Peacekeeping Operations* (DPKO). A partir de 2000 todo o mecanismo de projecção de forças e suporte sob a égide da ONU foi reformulado. Assim sempre que a ONU necessita de avançar com uma rápida intervenção, após a missão ter sido aprovada pelo Conselho de Segurança, esta assume a responsabilidade da projecção e retracção das forças assim como a sua sustentação. Recorre ao mercado internacional para a contratação de meios aéreos e marítimos o que em caso de ser necessário uma resposta muito rápida traz alguns inconvenientes. Exemplo disso foi o caso do Tsunami ocorrido na Ásia no final de 2004.

Todo o planeamento inicial é efectuado dentro do DKPO, concretamente pela *Logistics Support Division* (LSD) em coordenação com os *Troops Contributors Countries* (TCC) e com os *Movements Coordination Centre* (MCC).

É admirável a quantidade de pessoal e a complexidade processual da preparação e execução de uma missão, mas só assim, são conseguidas todas as fases que envolvem uma projecção de forças: prontidão, montagem, projecção, sustentação e retracção.

Dadas as características e a sua necessidade de intervenção a nível global, a OTAN tem de assegurar capacidade expedicionária às suas forças para cumprir as missões a que se propõe, quer sobre a égide da ONU quer por decisão política do seu conselho.

Em termos doutrinais é a publicação *Military Committee* (MC) - *NATO Principles*,



Policies and Concepts for Movement and Transportation (MC 336/2), que define a necessidade da rapidez de destacamento de forças, a sustentabilidade das operações e atribui a responsabilidade colectiva da OTAN e dos Estados envolvidos desde o planeamento inicial passando pela projecção estratégica pela *Reception, Staging, Onward Movement and Integration* (RSOM&I) e pela sustentação e retracção das forças a utilizar.

Para simplificar todo este processo é utilizada uma ferramenta informática, o ADAMS. Esta ferramenta foi desenvolvida para a condução e planeamento da projecção de forças multinacionais. Permite analisar, gerar, coordenar e desconflitar os planos de movimentos de pessoal e equipamentos. Graças à utilização desta ferramenta é conseguida uma optimização de recursos e incrementar a agilidade e flexibilidade da resposta aos desafios podem ser originados longe das fronteiras dos Estados membros da OTAN e que requerem uma intervenção rápida. A OTAN pretende assim reunir um conjunto de mecanismos que lhe permita obter as capacidades expedicionárias necessárias e que em termos doutrinários se encontram inscritas na *Policy on NATO's Combined Joint Task Force* (MC 389/2) e na *Military Concept for the NATO Response Force* (MC 477).

A UE também sentiu problemas e dificuldades na projecção das suas forças. No âmbito da PESD em 12 Junho de 2006 aprovou oficialmente o *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS), trata-se de um programa de transporte aéreo estratégico, que foi aprovado por quinze Estados membros da UE, pela Noruega e pelo Canadá. Apesar da OTAN ter a sua própria capacidade estratégica de voos de longo curso⁴ não afasta a possibilidade de utilização do SALIS como plataforma redundante caso seja necessário. O SALIS constitui uma solução exemplar de cooperação entre Estados para garantir capacidade expedicionária colectiva, onde o transporte estratégico é considerado como vital para assegurar a realização das operações definidas no Tratado da União Europeia.

Ciente de que o novo panorama político-estratégico mundial cada vez mais irá exigir intervenções a longa distância o conceito de operações expedicionárias assume uma importância e relevância determinante quer para a ONU, quer para a OTAN quer para a UE no cumprimento dos seus objectivos.

Assim cada uma destas organizações adaptou a sua estrutura no sentido de melhor responder a este tipo de missões.

⁴ *Ten NATO countries plus two Partner countries (Finland and Sweden) have signed a Memorandum of Understanding confirming their participation in Strategic Airlift Capability (SAC) initiative for the acquisition and sustainment of three Boeing C-17 strategic transport aircraft. The aircraft will be based at Papa Airbase in Hungary.*



No que se refere à ONU esta ampliou a sua estrutura funcional e legal, de forma a estar dotada da capacidade para gerar e gerir as missões *PeaceKeeping*. O transporte é da sua responsabilidade, sendo atribuído excepcionalmente às nações contribuintes.

A OTAN que neste tipo de assuntos é o farol, definiu na sua doutrina, que “missão” é diferente de “cenário” por esta ser específica e decorrente da estratégia militar adoptada. Neste contexto os tipos de missão estão tipificados nos seguintes documentos: MC 472, MC477, AJP 3.4, AAP-6, *Ministerial Guidance*, *Comprehensive Political Guidance*. Destas publicações, documentos pode-se retirar uma definição de operação expedicionária que consiste no seguinte: entende-se por operação expedicionária⁵ como a capacidade de projectar missões militares, num determinado local, durante um determinado espaço de tempo com sustentação logística, de forma cumprir um determinado objectivo num cenário específico.

A OTAN implementou os mecanismos que lhe permitem planear e coordenar o movimento e transporte de forças e material, a adoptou as medidas e recentes alterações concretas, no sentido de conferir a esta organização uma alta capacidade de projecção para actuar em vários cenários e locais longínquos e da relevância do transporte estratégico que permita a consecução destas operações.

No planeamento de projecção de forças o *Strategic Lift* é o factor critico para o desenrolar da operação e é resultado de um minucioso planeamento de como e quando o movimento de pessoal e material deve efectuado.

No que diz respeito à UE, esta reconheceu a importância e a necessidade de ter que ser capaz de actuar rapidamente, de uma forma preventiva nos momentos de crise e tensão e no caso da eclosão de um conflito evitar o deteriorar da situação. Para isso formou forças, denominadas *Battlegroups*⁶ com alta prontidão para actuar onde e quando for decidido. O transporte de forças é uma responsabilidade de cada Estado.

⁵ Ver Glossário

⁶ **Concept of the UE Batlegroups**

The UEBGs can be traced to three main arrangements within European security and defense policy (ESDP): The Helsinki Headline Goal process (1999), the Ueropian Security Strategy (2003), and Operation Artemis in the Democratic Republic of the Congo ([DRC] 2003). In the Helsinki Headline Goal process, the UE member countries agreed to create by 2003 an UE rapid reaction force (ERRF) consisting of 60,000 troops available at 60 days' notice to be sustainable for at least one year. The forces were to carryout all the so-called Petersberg tasks, including humanitarian assistance and rescue tasks, peacekeeping, and crisis management, including peacemaking.² The Helsinki summit also discussed the possible need for creating smaller, more agile rapid response units within the ERRF for more urgent operations.

In “Presidency Conclusions, Helsinki Ueropian Council 10 and 11 December 1999,” Annex 1 to Annex IV, Ueropian Parliament, 1999.



Pode-se concluir que numa época caracterizada por ameaças difusas e globais os Estados e as organizações internacionais sentem a necessidade de possuírem forças expedicionárias e conseqüentemente capacidade de transporte estratégico.



4. Capacidade de transporte estratégico. Perspectiva nacional para o destacamento de forças para teatros operacionais longínquos

Desde os primórdios que os chefes militares perceberam a importância da rápida movimentação de tropas para o campo de batalha antes que o adversário o fizesse. Já no século VI a.c. Sun Tzu referia nos seus escritos que a velocidade era a essência da guerra.

Actualmente o transporte estratégico é considerado como um vector fundamental a considerar na realização de qualquer operação de apoio humanitário ou operação expedicionária.

Embora a projecção de forças não se limite apenas à capacidade de transporte, esta constitui um elemento fundamental para o seu sucesso, daí que seja evidenciada neste trabalho.

As FFAA nas últimas duas décadas têm vindo a destacar várias composições de forças para os mais diversos e distantes TO. Podem-se realçar os destacamentos, da Marinha nos mares de interesse dos aliados quando se regista conflitos (1ª e 2ª Guerra do Golfo) e mais recentemente no combate à pirataria em mares da Somália, do Exército, Fuzileiros e Força Aérea no Afeganistão e Republica Democrática do Congo e dos três ramos em Timor-Leste. Este tipo de missões realizam-se maioritariamente com recurso a coligações internacionais reduzindo os custos logísticos de projecção e sustentação dos meios envolvidos. No entanto existem situações em que a projecção de forças é por conta e risco de cada Estado participante. Nesta situação, quando Portugal participa, o planeamento, movimento e transporte, sustentação e retracção das forças é da responsabilidade de cada um dos ramos intervenientes.

A Marinha faz maioritariamente uso dos seus próprios meios para projectar as suas forças, no caso dos fuzileiros para o Afeganistão foram utilizados meios da FAP e no caso do Congo meios comerciais. Este método de projecção de forças tem-se revelado no caso da utilização de meios navais limitado em quantidade de pessoal e de material a projectar em virtude de não termos um LPD. No caso da utilização da aviação comercial tem-se sofrível devido às demoras ocasionadas pelos pedidos de licença de sobrevoo.

O Exército recorre à consulta de mercado e à contratação do transporte estratégico para a suas forças apesar de estar consignado no despacho do Ministro da Defesa Nacional, de 07 de Setembro de 2006, que é ao Concelho Nacional de Planeamento Civil de Emergência (CNPCE) que tem a responsabilidade da consulta ao mercado e a contratualização dos meios de transporte estratégico civis, meios estes necessários ao



emprego operacional das FFAA.

No que respeita à FAP a aeronave C130H tem se revelado suficiente já que a projecção de forças se tem resumido a destacamentos aéreos.

A projecção de forças revela-se problemática na componente terrestre, dada a grande quantidade de material envolvida e o elevado número de militares envolvidos, até agora têm sido assegurada pelos mais variados meios de transporte civis e militares.

A projecção de forças é iniciada com o envio de um destacamento avançado para a preparação das condições à instalação do restante efectivo. Pode-se recorrer aos C130H ou caso seja necessário meios marítimos e aéreos civis para o transporte de material pesado. Depois desta fase concluída realiza-se a projecção da força para o aeroporto desembarque seguro mais próximo, de onde será enviada para o teatro das operações ou para o quartelamento. A utilização destes meios tem ocasionado problemas ao nível da contratualização de meios aéreos, obtenção atempada de autorizações de voo, já que se trata de material militar e até mesmo de disponibilidade de aeronave. A título de exemplo, em 2006 o destacamento da ISAF atrasou a sua rendição duas semanas devido ao não cumprimento de formalidades por parte da Air Luxor. A principal consequência é o facto de a força não poder ser utilizada atempadamente no teatro de operações (TO) comprometendo o desenrolar das operações.

Em resumo, por razões de eficácia, o recurso ao mercado civil deve ser apenas considerado como situação pontual.

Atendendo aos novos conceitos de defesa e segurança, verifica-se que a partir dos anos noventa os Estados tiveram de reorganizar e adaptar as suas forças conferindo-lhes capacidade de mobilidade e de as tornar projectáveis. Portugal não foi excepção. É por isso que tem estado em curso estudos sobre a aquisição de meios aéreos e navais que dotem as nossas forças de capacidade expedicionária.

a. Plataforma de transporte aéreo de longo curso.

Com a independência de Timor, o governo português em 2000 solicitou junto da FAP uma proposta de solução, para a aquisição de plataforma de transporte de longo curso que pudesse contribuir para a satisfação de compromissos de Portugal para com Timor.

Nesta sequência foi identificada como necessidade a aquisição de duas aeronaves, configuráveis para transporte de passageiros e carga, evacuação sanitária, transporte especial e transporte de tropas.

O A310-300 (Apêndice C) foi o modelo que melhor respondeu aos requisitos e



capacidades definidas então. A manutenção seria assegurada pela TAP, uma vez que também opera este tipo de aeronave e era garantida a interoperabilidade com os outros países da OTAN, já que estes também utilizam este modelo de aeronave.

Foram contactados outros Estados que adquiriram aviões com dez anos de operação e cujo custo se resumiu a um terço do preço da aeronave nova. Foram contabilizados todos os custos de aquisição e modificação, bem como o custo de uma operação regular para Timor de 3000 horas voo por ano. Os valores reportados em 2000 foram 38 milhões de contos para aquisição e modificação de duas aeronaves e de 1,7 milhões de contos para a sustentação anual da operação.

O governo português nunca deu qualquer resposta a este estudo da FAP. Estas aeronaves apresentam uma grande utilidade, pela sua capacidade e flexibilidade de utilização. Apesar do seu elevado custo de aquisição e manutenção a sua aquisição seria determinante para o incremento da capacidade expedicionária de Portugal no cumprimento dos seus compromissos internacionais e na consolidação da sua capacidade de defesa dos seus interesses.

b. Plataforma de transporte naval

Conhecida a postura geopolítica euro-atlântica de Portugal, imposta pela sua situação geográfica e pela sua Zona Económica Exclusiva (ZEE), a opção de utilização de um meio naval como contribuição para o incremento da capacidade expedicionária do país, torna-se por demais evidente.

O Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN) é cruzado por imensas linhas de comunicação marítimas que ligam entre si praticamente todos os continentes. Este facto aliado ao papel de Portugal desempenhado no passado nas questões relacionadas com o mar e à sua ambição de afirmação no seio da comunidade internacional bem como a sua participação activa em operações de apoio à paz e gestão de crises, fazem da capacidade de projecção de forças a partir do mar um imperativo nacional.

Foi neste contexto que a 08 de Janeiro de 1998 o Conselho Superior de Defesa Nacional (CSDN) aprovou a inclusão de um Navio Polivalente Logístico (NPL) no Sistema de Forças Nacional (SFN). A existência deste meio naval garante a capacidade de transporte e reabastecimento de forças num quadro de actuação nacional, capacidade de apoio no âmbito da cooperação e fundamentalmente capacidade de movimento, desembarque e apoio logístico.

Dos estudos já efectuados, o navio a construir (Apêndice B) deverá ter capacidade



de projecção autónoma e sustentação por um período de 30 dias no TO, até à chegada de reforços no caso de operações continuadas, da força-tarefa de assalto anfíbio denominada Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD). Ficaria assim assegurada a capacidade de intervenção rápida e de permanência, quando integrado numa força anfíbia.

Esta unidade naval deverá estar dotada com meios orgânicos de desembarque, lanchas de desembarque e helicópteros de transporte, possibilidade de embarque de quatro EH-101, bem como ter a possibilidade de embarque de botes de assalto e veículos anfíbios pertencentes à Unidade de Meios de Desembarque (UMD) do BLD. Este navio será também uma mais valia na projecção de forças de fuzileiros embarcados numa só vaga de assalto, assegurando a sua sustentação logística.

De forma a otimizar a sua utilização polivalente, este meio naval poderá ser utilizado em missões de âmbito nacional e internacional, concretamente: missões de interesse público, evacuação de cidadãos nacionais de zonas de conflito, acidentes graves ou catástrofes, no apoio às populações dos Açores e Madeira.

O financiamento da sua construção está consignado na Lei de Programação Militar (LPM) aprovada a 29 de Agosto de 2006 com verbas distribuídas no período de 2006 a 2011.

É um meio importante para a projecção de forças e para os compromissos assumidos pelo Estado com os outros membros da CPLP. A construção deste navio revela-se como um projecto de interesse nacional, ficando Portugal com capacidade autónoma de transporte marítimo estratégico.



5. Opções de transporte estratégico

Os Estados precisam de forças militares com capacidade expedicionária para responder às novas ameaças à paz e segurança. O transporte estratégico é um factor incontornável para esta capacidade mas bastante oneroso, principalmente se suportado apenas por um Estado. É natural pois, a procura de parcerias entre Estados para assegurar esta capacidade sempre que precisem de projectar forças para teatros operacionais.

A OTAN neste contexto, adoptou medidas destinadas a melhorar a sua capacidade de transporte estratégico essencial para o cumprimento das suas novas missões. Foi criado o *High Level Group* (HLG)⁷ constituído por um grupo de trabalho dedicado ao transporte marítimo, liderado pela Noruega e outro dedicado ao transporte aéreo, liderado pela Alemanha.

No que se refere ao *Airlift* era necessário encontrar soluções a nível multinacional de forma a resolver duas situações identificadas:

1. Não apontamento atempado das aeronaves alugadas, inflacionamento de preços dos serviços a prestar conforme número de solicitações, limitações das aeronaves para este tipo de serviço, problemas no transporte material militar em aeronaves comerciais e o seu sobrevoo sobre vários países até ao TO;
2. Apesar da procura de parcerias dos Estados envolvidos em operações com países aliados no que se refere ao transporte aéreo estratégico, verificou que as garantias obtidas não eram as melhores no que se refere às lacunas existentes em termos de transporte.

Foi neste ambiente que foi desenvolvida uma ferramenta informática: o SALIS. Esta ferramenta teve a adesão inicial de onze países entre os quais Portugal. O SALIS foi assinado em Outubro de 2005 e ficou operacional em Março de 2006. Este sistema faz a gestão das aeronaves com grande capacidade de carga e longo raio de acção disponíveis para operações multinacionais da OTAN e da UE, podendo ser utilizadas no teatro operacional nacional. A grande vantagem de utilização deste programa está relacionada com a repartição dos custos de utilização. O custo global anual é de 55 milhões de euros e os vários Estados aderentes contribuem em função do número de horas que prevêem utilizar os meios de transporte aéreo estratégico. Os vários Estados envolvidos no programa requisitam um número de horas de voo no sistema e pagam em conformidade.

⁷ www.nato.int/issues/hlg/



Este custo não é inflacionado mesmo em caso de crises.

Existem ainda outros dois estudos no âmbito do Airlift, como é o caso do *Strategic Airlift Capability (SAC)*⁸ e o desenvolvimento de um *Memorandum of Understanding (MOU)* entre a OTAN, a Federação Russa e a Ucrânia tendo em vista a utilização de aeronaves IL-76⁹.

O primeiro envolve treze países da OTAN que desde 2006 iniciaram um processo de negociações tendo em vista criar um comando em *Rammstein*, na Alemanha dotado de aeronaves *Boeing C17* com grande capacidade de carga e longo raio de acção, cediadas na base aérea de *Papa* na Hungria.

O segundo está orientado para o cumprimento de missões previamente definido no âmbito da ajuda humanitária e de operações de paz com a possibilidade de transporte de passageiros.

Resumindo, sete países aderiram ao programa A400M, na tentativa de resolverem os seus problemas de transporte estratégico, tendo o Reino Unido complementado a sua necessidade com a adesão a um programa de utilização aeronaves C17, no sentido de obter uma capacidade de transporte aéreo estratégico autónoma.

Os novos membros da aliança OTAN resolveram os seus problemas de transporte aéreo estratégico aderindo a um dos programas anteriormente mencionados.

Portugal pode e deve aguardar o amadurecimento do SALIS, e acompanhar outros programas em estudo ou desenvolvimento, observando os custos de implementação e operação, bem como a sua adequação aos seus interesses como Estado uero-atlantico.

Atendendo às limitações do *Airlift* a OTAN procurou com o *Sealift* complementar e redundar a capacidade expedicionária das suas forças através do vector marítimo. Portugal e mais oito países pertencentes à OTAN assinaram um acordo conhecido como *Multinational Implemetation Arragement (MIA)*¹⁰ em Dezembro de 2003 no sentido de otimizar a capacidade estratégica em sincronia com o novo conceito de NRF. Este acordo prevê a disponibilidade dos seguintes meios: três navios *Roll on Roll off (Ro/Ro)* com contrato de acesso assegurado; um ou dois navios dinamarqueses *Ro/Ro* fretados em permanência; quatro navios *Ro / Ro* ingleses correspondendo à capacidade residual de seis navios *Ro / Ro* do Ministério da Defesa Britânico e um navio norueguês redundante

⁸ www.nato.int/issues/strategic-lift-air-sac

⁹ www.nato.int/issues/strategic-lift-air

¹⁰ [/www.defense.ro/gmr/Engleza/Ultimul_nr/omer-p.121-127.pdf](http://www.defense.ro/gmr/Engleza/Ultimul_nr/omer-p.121-127.pdf)



destinado a ser fretado *ad hoc*.

A Noruega coordena a capacidade *Sealift* a partir do *Sealift Coordination Center*¹¹ (SCC) situada na base de *Royal Netherlands Air Force*, em *Eindhoven*.

No sentido de otimizar o conceito de *Sealift* a Dinamarca lançou o projecto ARK¹², destinado a implementar uma capacidade de *Sealift* estratégico, sempre disponível e garantindo liberdade de acção, flexibilidade, credibilidade e eficiência.

Face ao crescente envolvimento de Portugal em missões internacionais, em que o material pesado e parte do material não pesado é transportado via marítima, é de considerar a participação do país num programa multinacional que permita a satisfação dos compromissos nacionais quer no âmbito internacional quer no âmbito autónomo com os outros membros da CPLP quer com as comunidades portuguesas espalhadas em todo o mundo.

Perante as alternativas disponíveis, no que concerne ao transporte estratégico, verifica-se não ser aconselhável Portugal recorrer apenas a uma capacidade multinacional de transporte estratégico para a projecção das suas forças militares.

Atendendo ao nível de ambição de Portugal considera-se que deve existir alguma capacidade autónoma de transporte estratégico com recurso a outras capacidades de transporte sustentadas por consórcios internacionais em conformidade com as necessidades.

¹¹ www.nosu.no/sealift

¹² <http://forsvaret.dk/SOK/eng/International/The%20ARK%20Project/Pages/default.aspx>



6. Conclusões

Actualmente, a multiplicidade e complexidade de ameaças à segurança que os Estados enfrentam é de tal ordem que em termos individuais é impossível dar uma resposta cabal.

Em resposta a estas novas ameaças difusas, os Estados adoptaram a cooperação internacional e o empenhamento no incremento da capacidade expedicionária das suas forças. Com esta atitude, os Estados apostam na projecção da estabilidade transfronteiriça assente numa estratégia de acção em que o poder militar é um pilar fundamental da política externa de cada Estado. Com a implementação desta nova estratégia os Estados e as principais organizações internacionais (ONU, OTAN e UE) desenvolveram novas potencialidades de utilização de forças de uma forma rápida, flexível e eficaz em qualquer lugar do mundo, independentemente do tipo de missão.

Portugal tem participado, activamente, com reconhecida visibilidade, nos mais diversos teatros operacionais, em diversas missões, conduzidas pela OTAN e UE. Tem também contribuído com forças para as NRF e para os Battlegroups, respectivamente e em missões realizadas sob a égide da ONU.

No desenvolvimento deste trabalho não foi validada a primeira hipótese no que se refere à capacidade expedicionária autónoma de Portugal. Não é possível assegurar transporte estratégico marítimo nem aéreo para garantir capacidade expedicionária para uma força de escalão batalhão em três teatros de operações simultâneos ou em alternativa uma força de escalão brigada.¹³

Face ainda ao que foi exposto verificou-se que Portugal pretende manter o seu empenhamento em missões internacionais no sentido de se notabilizar na CI. Este empenhamento exige transporte de material pesado pela via marítima. As opções multinacionais de transporte marítimo aéreo aliados estão sempre dependentes de terceiros e de conjunturas alheias ao país. A necessidade de satisfação de acordos internacionais, de compromissos autónomos para com as comunidades de portugueses espalhados por todo o mundo e no âmbito da CPLP fazem com que se invalide a segunda hipótese apresentada neste trabalho. Portugal não deve recorrer exclusivamente a uma capacidade expedicionária multinacional para projectar as suas FFAA em teatros de operações longínquos.

¹³ Conceito Estratégico Militar, confirmado em CSDN, de 15 de Janeiro de 2005.



Conjugando à análise efectuada o cenário de transporte estratégico marítimo e aéreo autónomo a análise de relativa às opções multinacionais, verifica-se que para garantir o nível de ambição máximo de Portugal, em termos de forças expedicionárias, deverá ser assegurada uma capacidade autónoma de transporte marítimo complementada ainda com recurso a outras capacidades. Neste contexto é validada a terceira hipótese apresentada neste trabalho: A capacidade expedicionária de Portugal deve assentar numa solução em que seja garantida alguma capacidade autónoma de transporte estratégico recorrendo a outras capacidades para garantir a sustentação das suas forças em teatros operacionais longínquos.

Actualmente prioridade máxima das FFAA é dispor de mobilidade e flexibilidade para a projecção, sustentação e retracção das forças, quando envolvidas em operações em áreas longínquas das nossas fronteiras. O transporte aéreo estratégico e a plataforma naval do tipo NPL, constituem dois vectores fundamentais para que se atinja esta prioridade.

Ambos apresentam vantagens e desvantagens. A plataforma naval, tipo NPL, tem grande capacidade carga e grande mobilidade mas baixa velocidade quando comparada com o meio aéreo. A plataforma aérea possui grande velocidade, capacidade de carga limitada e carece de autorizações de sobrevoo, o que influencia a sua rapidez de transporte de material e pessoal para os teatros de operações longínquos.

Os documentos estruturantes da Defesa Nacional expressam inequivocamente a importância da aquisição de uma frota de transporte aéreo estratégico e de um NPL, tanto para responder aos compromissos assumidos com as organizações internacionais a que Portugal pertence, como também, para poder actuar, de uma forma autónoma, em apoio aos cidadãos nacionais espalhados pelo mundo e na cooperação com os outros Estados que fazem parte da CPLP.

Os Estados Europeus pertencentes à OTAN têm revelado lacunas no transporte estratégico das suas forças para os diversos teatros operacionais a que são solicitados, quer se trate de teatros do exclusivo interesse nacional quer seja da satisfação de compromissos internacionais.

Quanto ao transporte estratégico naval, Portugal definiu muito concretamente qual o rumo a traçar de forma a satisfazer os seus níveis de ambição com a inclusão na sua LPM a construção de um NPL. Até à conclusão deste projecto o país terá de se socorrer da sua esquadra e do aluguer de navios de países aliados para projecção e transporte de forças respectivamente.

Face ao nível de ambição assumido por Portugal relativamente à projecção de



forças o caso mais problemático diz respeito à projecção de uma brigada. No entanto, se forem analisadas todas as solicitações de disponibilidade de forças a Portugal, verifica-se que não tem sido solicitado mais do que o escalão de batalhão.

Assim sendo, conclui-se que a aquisição de três aeronaves A400M e a construção de um NPL dará capacidade autónoma expedicionária às forças de Portugal até ao escalão de batalhão. Contudo, não garante a satisfação da ambição máxima inscrita nos documentos estruturantes da Defesa Nacional de Portugal, *Battlegroup*¹⁴, pelo que, nessa situação terá de se recorrer a soluções alternativas para se efectuar a projecção dessas forças.

Portugal, teria assim uma adequada capacidade expedicionária, revelada até momento como insuficiente, para projectar o seu poder militar, onde e quando necessário, garantindo, a participação plena nas solicitações das principais organizações internacionais do qual faz parte (ONU, OTAN e UE), como também, permitir assegurar a defesa dos seus interesses nacionais, de forma autónoma, no âmbito da cooperação e envolvimento na CPLP, para além, do apoio à diáspora portuguesa espalhada por todo o mundo contabilizada em mais de cinco milhões de portugueses.

“A capacidade expedicionária tem fundamentalmente a ver com a defesa e protecção dos nossos interesses no exterior, conforme requerido pela política externa. Será através desta capacidade que o País satisfará os seus compromissos assumidos internacionalmente com uma vertente de actuação militar, qualquer que seja o contexto da intervenção requerida – NATO, UE, NU, etc. – e levará a cabo eventuais necessidades de intervenção autónoma para protecção de interesses exclusivamente nacionais.”

RODRIGUES, Alexandre Reis. *“Considerações sobre o sistema de forças nacional”*. Cadernos navais – Edições Culturais de Marinha. Lisboa, Abril – Junho 2003

¹⁴ Ver Glossário



7. Bibliografia

Livros

CAJARABILLE, CALM Victor Manuel Lopo. “ *O papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados*, Cadernos Navais, Setembro de 2002.

LOPES, Prof. Doutor Hernâni, et al. “*Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial*”, Cadernos Navais, Julho - Setembro de 2005

NOGUEIRA, Joaquim Fernando. “*A Política de Defesa Nacional*”. Ministério da Defesa Nacional, 1995.

RODRIGUES, Alexandre Reis, SANTOS, Américo Silva. “*Bissau em chamas*”, Casa das Letras, 2007.

RODRIGUES, Alexandre Reis. “Considerações sobre o sistema de forças nacional”. Cadernos navais – Edições Culturais de Marinha. Lisboa, Abril – Junho 2003

SACCHETTI, VALM António Emílio, CAJARABILLE, CALM Victor Manuel Lopo. “*Conceito Estratégico de Defesa Nacional*”, Cadernos Navais, Setembro – Dezembro de 2002.

VITORINO, António. “*Opções de Política de Defesa Nacional*”. Ministério da Defesa Nacional, 1998.

Legislação e Documentos Oficiais

Constituição da República Portuguesa de 1976, 7º Revª Const. Lei Const nº1/2005.

Programa do XVII Governo Constitucional, 2005-2009.

Grandes Opções do Plano para 2005-2009, DR, I Série nº 169, de 1 de Setembro de 2006.

Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas-Lei nº 29/82, de 11 de Dezembro.

Conceito Estratégico de Defesa Nacional, DR, I Série nº 16, de 20 de Janeiro de 2003.

MC 336/2 - *NATO Principles and Policies for Movement and Transportation (M&T)*.

MC 319/2 - *NATO Principles and Policies for Logistics*.



MC 477 - Military Concept for the NATO Response Force MC 389/2 – Policy on NATO’ combined Joint task Force.

Conceito Estratégico Militar, confirmado em CSDN, de 15 de Janeiro de 2005.

Lei de Programação Militar, DR, I Série nº 166, de 29 de Agosto de 2006.

Sites na Internet

www.ONUdocumentos3.htm

www.ONUdocumentos2.htm

www.portugal.gov.pt

www.transportesemrevista.com

[www.scirus.com-strategic Nato.Nato. int/imes/strategic-lift-sea/index.html](http://www.scirus.com-strategic+Nato.Nato.int/imes/strategic-lift-sea/index.html)

[www.mdn.gov/defesa. pt](http://www.mdn.gov/defesa.pt)

www.nato.int/NATO

www.sealift.org

www.nato.int/issues/nrf/index.html

www.cduem.uminho.pt/pt/pesc



Apêndice A: Glossário

Airlift - *Transport of passengers and/or cargo by air for a specific task. (AAP-6)*

Battlegroup - Trata-se da constituição de uma força, de escalão batalhão reforçado, com cerca de 1500 militares com capacidades adicionais de apoio de serviços e de apoio de combate em elevado grau de prontidão, preferencialmente vocacionados para missões da ONU. (Documento, CCD 01-07/07 PLP 114/06, de Julho de 2006, do *Military Staff* da UE). Inicialmente foi uma iniciativa franco-britânica que depois foi alargada à Alemanha com o objectivo de tornar operacional uma força de resposta rápida.

Expeditionary Operations - *The projection of military power over extended lines of communications into a distant operational area to accomplish a specific objective. (AAP-6)*

Interoperability - *The ability of systems, units or forces to provide services to and to accept services from other systems, units or forces and to use the services so exchanged to enable them to operate effectively together. (AAP-6)*

Mobility - *A quality or capability forces that permit them to move from place to place while retaining the ability to fulfil their primary mission. (APP-6)*

Multinational Forces - Forces of more than one nation under a NATO commander or non- NATO commander within a NATO-led operation. (MC 319/2)

NATO Response Force - *High readiness, joint and combined force, capable of performing certain missions on its own, as well as participating in an operation as part of a larger force, or serving as an initial entry force that prepares the theatre for follow-on forces. (MC 477)*

NPL - Navio Polivalente Logístico)

Operações de Apoio à Paz – São operações que incluem a manutenção de paz e a imposição da paz, bem como a prevenção de conflitos, a criação e a construção da paz e as operações humanitárias. São imparciais, em apoio a um mandato da OSCE/ONU e destinam-se alcançar uma resolução política duradoura ou outras condições especificadas no mandato. (MC 327/2)

Operações Humanitárias - Operações destinadas a aliviar ou a acabar com o sofrimento humano. Podem ser efectuadas em antecipação ou em simultâneo com actividades humanitárias desenvolvidas por organizações civis especializadas. (MC 327/2)

Strategic Flexibility – *The capability to project the required amount of force, including appropriate command and control, transportation, movement control, logistic*



support and infrastructure. Forces requiring strategic flexibility will comprise Reaction and Augmentation Forces and some Main Defence Forces (to support inter-regional operations). They will include the movement of combat forces, combat support and force multipliers to increase the effectiveness of forces in the area threatened. (MC 336/2)

Strategic Mobility - *The capability to move forces and their associated logistic support quickly and effectively over long distances. This can be between theatres (inter-theatre), between regions (inter-region), or beyond NATO's AOR. (MC 319/2)*

Sealift – *Transport of passengers and/or cargo by sea for a specific task.*

Sustainability - *The ability of a force to maintain the necessary level of combat power for the duration required to achieve its objectives. (AAP-6)*



Apêndice B: Navio Polivalente Logístico



Características técnicas da plataforma:

- Deslocamento: até 12.500 toneladas;
- Dimensões: até 170 x 27 x 6 metros;
- Velocidade máxima: 19 nós (35 km);
- Propulsão: diesel-eléctrica, 2 hélices e 1 propulsor de proa;
- Autonomia para 6,000 milhas a 14 nós / víveres para 30 dias;
- Aguada: 30 dias;

- Guarnição:

Oficiais: 18

Sargentos: 29

Praças: 103

Total: 150

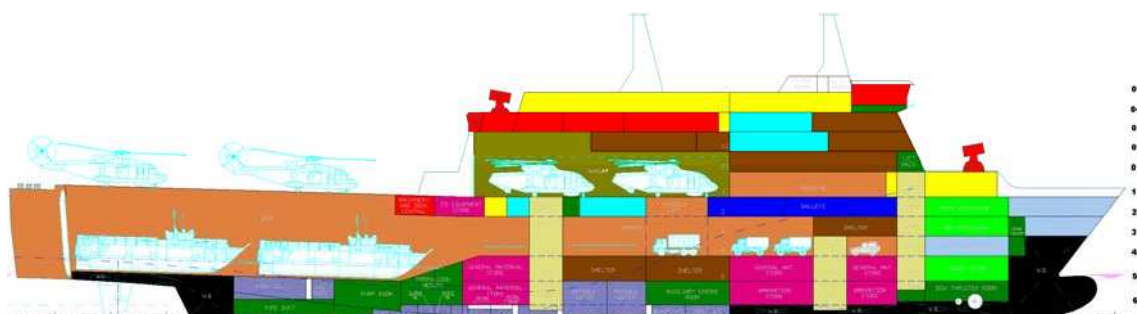
- Capacidade total para 800 pessoas com bons padrões de habitabilidade;
- Força de desembarque de 600 Fuzileiros totalmente equipados;
- Área de parqueamento de veículos com 900 m²;
- Porta lateral de acesso à garagem por estibordo;
- Paióis de carga com 3.000 m³;



- Doca com 880 m² / 55 X 16 metros;
- 4 lanchas de desembarque do tipo LCVP;
- 1 lancha de desembarque do tipo LCU;
- 53 botes pneumáticos Zebro III;
- Capacidade para 6 helicópteros médios (Lynx) ou 4 pesados (EH101 CSAR da FAP);
- Hangar com 510 m², convés de voo com 1.300 m²;
- Hospital com 400 m²;
- Combustível: 900 toneladas, óleo de lubrificação: 30 toneladas, gasolina: 15 toneladas, água potável: 300 toneladas.

Equipamento:

- Capacidade e contramedidas de defesa anti-míssil, anti-aérea, anti-torpedo e protecção NBQ;
- Artilharia de médio e pequeno calibre;
- Radares de navegação e de busca ar/superfície;
- Sensores de guerra electrónica;
- Sistemas de comando e controlo (EDISOFT);
- Sistema integrador de informação (EDISOFT);
- Sistema integrado de comunicações [voz, audio e vídeo, HF, VHF, UHF, SATCOM e INMARSAT] (EID);
- Sistema integrado com capacidade de link de dados;
- Reabastecimento: Sistema "PROBE", sistema "Light Jack Stay" e "VERTREP".





Apêndice C: Aeronave A310-300

