

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica

CADERNOS NAVAIS

Nº 47 – Janeiro – Março de 2018

Vis per mare

Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar

Nuno Sardinha Monteiro



Edições Culturais da Marinha
LISBOA

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica

CADERNOS NAVAIS

Nº 47 – janeiro – março de 2018

Vis per mare

**Breve análise das obras de alguns autores
contemporâneos sobre poder no mar**

Nuno Sardinha Monteiro

Lisboa, março 2018

Edições Culturais da Marinha
LISBOA

O Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE) foi criado pelo Despacho número 2/07, de 29 de janeiro, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, já com sete anos de existência. O Despacho número 60/17, de 19 de dezembro, do Almirante CEMA, efetuou uma profunda reestruturação do GERE, nomeadamente no que respeita à sua constituição e modo de funcionamento.

Ao GERE, situado na direta dependência do Almirante CEMA, incumbe, duma forma geral, a reflexão e o estudo nas áreas da estratégia marítima, doutrina naval e projeção externa da Marinha. No âmbito das suas competências, o GERE promove a publicação de textos sobre temas da sua vocação, através das coleções dos Cadernos Navais, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

Vis per mare

Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar

COLEÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO ANO:

47/ janeiro-março 2018

EDIÇÃO:

Comissão Cultural de Marinha

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN: 978-989-8159-78-6

Depósito legal n.º 183119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: ACD PRINT, S.A.

TIRAGEM: 300 exemplares

O AUTOR

O Comandante Nuno Sardinha Monteiro concluiu o curso da Escola Naval em 1991, após o que embarcou na fragata *Sacadura Cabral*. Integrou, depois, a primeira guarnição da fragata *Vasco da Gama*, que acabara de ser aumentada ao efetivo dos navios da Armada. Seguidamente, desempenhou as funções de oficial imediato do navio-patrolha *Limpopo* e comandou a lancha rápida de fiscalização *Dragão*.

No ano letivo 1994/95, frequentou o curso de especialização em Navegação e depois prestou serviço no navio-escola *Sagres*, como navegador. Em novembro de 1997, foi colocado na Divisão de Navegação do Instituto Hidrográfico, tendo, entre outras atribuições, chefiado o projecto de instalação da rede de estações GPS Diferencial portuguesas.

Em 2000, obteve, com distinção, o grau de *Master of Science in Navigation Technology*, na Universidade de Nottingham, tendo recebido o prémio e a medalha do *Royal Institute of Navigation* para o "*most outstanding graduate of the MSc Course in Navigation Technology*". Em 2005, obteve o grau de *Doctor of Philosophy* na mesma universidade, com uma tese intitulada "*Designing, configuring and validating the Portuguese DGPS Network*". Essa tese foi agraciada com o "Prémio Internacional Almirante Teixeira da Mota", da Academia de Marinha, e com o "Prémio Internacional Almirante Gago Coutinho", da Sociedade de Geografia de Lisboa.

A partir de setembro de 2005, passou a desempenhar as funções de Professor de Navegação da Escola Naval e, entre outubro de 2007 e maio de 2011, prestou serviço na Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada. Em 9 de julho de 2008, recebeu, de Sua Alteza Real o Duque de Edimburgo, o título de *Fellow of the Royal Institute of Navigation* – distinção concedida às personalidades que mais se destacaram, a nível mundial, no âmbito da Navegação.

O Comandante Sardinha Monteiro desempenhou o cargo de comandante do NRP *Sagres* entre maio de 2011 e julho de 2013, após o que prestou serviço, durante três anos, no *Allied Command Transformation*, o comando estratégico da NATO sediado nos EUA.

Desde outubro de 2016, desempenha as funções de Chefe da Divisão de Recursos do Estado-Maior da Armada.

Já publicou (como autor ou co-autor) cinco livros, bem como numerosos artigos científicos e técnicos em revistas estrangeiras e nacionais, sobre navegação, assuntos do mar, estratégia, segurança e defesa, tendo recebido diversos prémios pelos seus artigos.

ÍNDICE

O Autor.....	3
1. Introdução.....	7
2. Samuel Huntington.....	9
2.1 Marinha oceânica e Marinha transoceânica.....	9
2.2 Outras considerações	10
3. James Cable	11
3.1 Definição de diplomacia de canhoneira.....	11
3.2 Tipos de força empregues na diplomacia de canhoneira	13
1) Força definitiva	13
2) Força intencional	14
3) Força catalítica	14
4) Força expressiva	14
3.3 Mostrar a bandeira.....	15
3.4 Outras considerações	15
4. Edward Luttwak.....	17
4.1 Persuasão armada e persuasão naval.....	17
4.2 Persuasão naval latente	19
1) Modo de dissuasão	19
2) Modo de apoio.....	19
4.3 Persuasão naval ativa.....	20
1) Modo de coerção	20
2) Modo de apoio.....	20
4.4 Outras considerações	21
5. Ken Booth	23
5.1 Funções das marinhas.....	23
1) Função militar	24
2) Função diplomática	25
3) Função policial.....	25
5.2 Qualidades dos navios de guerra como instrumentos diplomáticos	26

5.3 Táticas da diplomacia naval.....	27
5.4 Outras considerações	28
6. Eric Grove	31
6.1 Fundamentos do poder no mar.....	31
6.2 Funções das marinhas.....	35
6.3 Hierarquia das marinhas.....	37
6.4 Outras considerações	40
7. Geoffrey Till	41
7.1 Marinhas modernas e marinhas pós-modernas.....	41
1) Marinhas modernas.....	42
2) Marinhas pós-modernas	43
7.2 Espectro Marinha – Guarda Costeira.....	46
7.3 Outras considerações	49
8. Considerações finais	51
Bibliografia.....	53
Cadernos Navais - volumes publicados	55

1. Introdução

Clausewitz enalteceu o valor da teoria da guerra, reconhecendo que apenas o gênio militar era mais importante do que a teoria, para o desfecho dos conflitos militares. Segundo ele: “a teoria deve trazer a luz a uma massa de objetos, ajudando a mente a encontrar os seus rumos mais facilmente (...); deve mostrar as relações entre as coisas, separando o importante do insignificante”¹. Clausewitz acrescentou ainda que a existência da teoria permite que não se tenha que começar de novo, sempre que é necessário analisar um problema militar. Dito de outra forma, sempre que se queira refletir sobre a problemática da guerra, não é necessário partir do zero, uma vez que existe todo um conjunto de conceptualizações que ajudam a compreender os assuntos militares e que devem, portanto, servir de ponto de partida. Obviamente, isto também se aplica à vertente naval.

É com tal pressuposto que este Caderno Naval procurará apresentar algumas das mais relevantes e interessantes teorizações do poder no mar e da estratégia marítima, produzidas por autores contemporâneos. Algumas dessas conceptualizações tomam por base teorias precedentes, expandindo-as e atualizando-as – sendo isso uma ilustração prática do que advogava Clausewitz.

Começar-se-á com Samuel Huntington, um eminente cientista político que, num ensaio publicado em 1954, mostrava a importância das marinhas (e da *US Navy* em concreto) alinharem a sua estratégia com os objetivos políticos do país.

Prosseguir-se-á com três autores que, de uma forma ou de outra, refletiram sobre as aplicações do poder naval e marítimo em apoio à política externa dos Estados, nomeadamente: James Cable (autor de *Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force*, de 1971, a principal obra de referência em qualquer estudo sobre diplomacia naval); Edward Luttwak (autor do notável livro *The Political Uses of Sea Power*, de 1974, que aborda, com grande profundidade, a utilidade política do poder naval em tempo de paz) e Ken Booth (autor da obra-prima *Navies and Foreign Policy*, de 1977, cujo principal legado para a estratégia marítima e naval foi a sistematização das três funções das marinhas, segundo uma forma triangular).

Finalmente, apresentar-se-ão dois dos mais conceituados pensadores da atualidade sobre as matérias em apreço, a saber: Eric Grove (que, em 1990, escreveu *The Future of Sea Power*, uma obra de referência para o entendimento das várias “nuances” do poder marítimo e naval no período final da Guerra Fria) e Geoffrey Till (autor daquele que será, muito provavelmente, o mais importante tratado sobre *sea power* da atualidade: *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*).

¹ Carl von Clausewitz, *On War – Volume III, Book VIII – Plan of War, Chapter I – Introduction*, London, Kegan Paul, Trench, Trubner & CO, Ltd., 1918 (3rd impression), p. 78.

2. Samuel Huntington

Samuel Huntington (1927-2008) foi um dos mais proeminentes cientistas políticos da atualidade, mundialmente célebre pela sua teoria do choque de civilizações: teoria segundo a qual os conflitos não oporiam mais os Estados e/ou as nações, mas nasceriam das diferenças culturais e religiosas entre os povos. Essa teoria foi formulada pela primeira vez num ensaio publicado em 1993 na revista *Foreign Affairs*, tendo sido desenvolvida 3 anos depois no livro *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, que viria a ser traduzido em cerca de quatro dezenas de línguas².

Em meados do século passado, concretamente em 1954, Samuel Huntington, na altura um jovem académico de Harvard, publicou um brilhante ensaio na revista *Proceedings*, intitulado “National Policy and the Transoceanic Navy”, em que descrevia como a *US Navy* deveria atualizar a sua estratégia, de maneira a alinhá-la com os objetivos da política norte-americana da altura.

Segundo ele, os recursos que um departamento público consegue obter são função do apoio que recolhe junto da população, pelo que a *US Navy* deveria desenvolver uma nova doutrina naval, em que evidenciasse o seu contributo para a consecução dos objetivos nacionais.

2.1 Marinha oceânica e Marinha transoceânica

Huntington recordava a história do seu país, nomeadamente aquela que designou como a fase oceânica da política americana e, conseqüentemente, da *US Navy*, situando-a no período compreendido entre 1890 (ano da edição da obra capital de Mahan: *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*) e o final da II Guerra Mundial. Nessa fase, os EUA haviam adotado uma política expansionista global, embora com um enfoque no Pacífico, e tinham-se envolvido na manutenção do equilíbrio de forças na Europa e na Ásia. A Marinha tinha passado a ser olhada como o símbolo do novo papel da América nos assuntos mundiais e tinha conseguido manter a sua doutrina estratégica perfeitamente alinhada com os objetivos da nação, muito graças aos trabalhos de Mahan. Huntington reconhece-o, afirmando que “a revolução no pensamento naval e o desenvolvimento de um novo conceito estratégico para a Marinha atingiu o seu “clímax”, obviamente, no trabalho de Alfred Thayer Mahan”³.

² Há uma edição portuguesa, *O Choque das Civilizações e a Mudança na Ordem Mundial*, de 1999, da Gradiva.

³ Samuel P. Huntington, “National Policy and the Transoceanic Navy”, *United States Naval Institute Proceedings*, Vol. 80, May 1954, n.º 5, p. 483-493.

No entanto, Huntington defendia que, após o fim da II Guerra Mundial, os EUA tinham entrado numa nova era, em que os conceitos de Mahan eram inaplicáveis. Ele considerava ultrapassado o princípio *mahanista* de que o propósito de uma Marinha seria obter o “domínio do mar”, através da concentração de forças numa batalha decisiva, na qual a vitória sorriria a quem tivesse os maiores navios, com as maiores armas e a mais espessa couraça. Embora afirmando que a negação da validade permanente das teorias de Mahan, não era uma negação do brilhantismo do seu pensamento, Huntington não deixava de concluir pela inaplicabilidade das suas teorias, uma vez que a localização das ações decisivas tinha mudado do mar para terra e, em concreto, para as áreas costeiras ou litorais. Ele denominava esta nova fase como a da Marinha transoceânica, em que a *US Navy* deveria deixar de se focalizar no “domínio do mar”, como um objetivo de *per se*, procurando antes usá-lo para obter supremacia em terra, projetando poder sobre o litoral. Isto porque um eventual confronto com a União Soviética teria, quase certamente, lugar em terra, pelo que a Marinha tinha que acentuar o papel que poderia desempenhar nesse conflito, o qual passaria sobretudo: (i) pelo emprego da aviação naval para efetuar ataques contra alvos em terra; (ii) pela projeção do poder anfíbio sobre terra; e (iii) pelo apoio de fogos, conduzindo tiro contra costa.

2.2 Outras considerações

Apesar de ser um texto muito focado na Guerra Fria, este ensaio mantém ainda hoje toda a sua relevância e pertinência. Huntington revelou um grande esclarecimento ao realçar a importância da perceção pública quanto ao papel das marinhas. Além disso, demonstrou uma notável presciência ao antecipar a importância crescente do ambiente litoral e a necessidade das marinhas valorizarem cada vez mais a projeção de força sobre terra, como forma de melhor contribuírem para a consecução dos objetivos nacionais.

3. James Cable

James Cable (1920-2001) foi um oficial do Exército e embaixador britânico, que se doutorou pela Universidade de Cambridge e escreveu diversos livros baseados na sua experiência como militar e diplomata. A sua obra capital foi *Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force* (1971), em que analisou, de forma pioneira, a utilização de *força naval limitada*, com objetivos políticos.

No seu livro, Cable procurou desmontar a ideia prevalecente nalguns círculos de que a diplomacia de canhoneira era uma técnica obsoleta, que deixara de fazer sentido com o fim da era Vitoriana, devido à alteração dos comportamentos políticos e à evolução da tecnologia naval. Nesse sentido, Cable mostrou à evidência e com grande profusão de exemplos, como as marinhas foram extensivamente usadas pelos respetivos governos, para garantir vantagens ou evitar perdas nas relações internacionais, durante o período compreendido entre 1919 (*i.e.*, após o fim da I Grande Guerra) e 1969.

O extraordinário sucesso do livro levou a que fossem publicadas novas edições, revistas e atualizadas, em 1981 (estendendo o período analisado até 1979, o que motivou o novo título *Gunboat Diplomacy 1919-1979*) e em 1994 (alargando o período até 1991 e reformulando outra vez o título para *Gunboat Diplomacy 1919-1991*).

3.1 Definição de diplomacia de canhoneira

A palavra *canhoneira* foi empregue, durante bastante tempo, para classificar navios de pequeno e médio porte, armados com um ou mais canhões e normalmente usados para tarefas de defesa costeira e de imposição da lei. Por alturas da I Grande Guerra, as canhoneiras passaram a ser designadas, mais comumente, como avisos e, mais tarde, como patrulhas, corvetas e até, nalguns casos, fragatas. Contudo, como explica Cable, o facto do termo canhoneira ter caído em desuso, não implicava que a diplomacia de canhoneira também estivesse ultrapassada. Até porque, para exercer diplomacia de canhoneira, não é necessário que se empreguem obrigatoriamente canhoneiras, podem usar-se outros meios navais⁴ ou mesmo a aviação naval ou os fuzileiros. Ou seja, a *diplomacia de canhoneira* deve ser entendida não no seu sentido literal, mas sim num sentido conceptual, querendo significar uma forma de diplomacia coerciva exercida com recurso a meios navais.

⁴ Por exemplo, o navio mais empregue pela maior potência naval (EUA) em ações de diplomacia de canhoneira são os porta-aviões.

De forma a enquadrar o seu objeto de análise, logo no primeiro capítulo do livro Cable define diplomacia de canhoneira com grande cuidado: “Diplomacia de canhoneira é o uso ou a ameaça do uso limitado da força, por meios navais, sem constituir um ato de guerra, de forma a obter vantagens ou a evitar perdas, no quadro de uma disputa internacional ou, então, contra estrangeiros no seu território ou na jurisdição do seu Estado”⁵.

Justificam-se algumas explicações adicionais sobre esta definição.

Primeiro, Cable coloca a ênfase no “uso ou ameaça do uso limitado da força”. No limiar inferior, tem que haver uma ameaça (por mais delicada e discreta que seja) de empregar a força naval em apoio de objetivos diplomáticos concretos, sendo que Cable considera que, se a mera ameaça atingir o objetivo pretendido, então essa é a situação em que “a força naval limitada é empregue da forma mais económica”⁶. No limiar superior, o uso da força deve – a acontecer – ser limitado na sua brutalidade e violência, ficando aquém do que possa ser considerado um ato de guerra.

Isso leva à segunda explicação, que visa esclarecer o que é que pode (ou não) ser considerado um ato de guerra. Cable alerta para a grande dificuldade em fazer essa distinção, pois nenhuma definição conseguirá aplicar-se a todos os casos. Não obstante, para efeitos do seu estudo, Cable definiu ato de guerra como sendo o uso da força armada contra um Estado estrangeiro, com o objetivo primário de o prejudicar, (i) como parte de uma política pré-existente de agressão relativamente a esse Estado, (ii) como início de hostilidades contra esse Estado, ou (iii) sem atender à possibilidade do Estado-vítima retaliar em escalada, levando à guerra. Por outras palavras, um ato de guerra: (i) pode continuar uma guerra já existente; (ii) pode, deliberadamente, iniciar uma guerra; ou (iii) pode ser responsável por levar o Estado-vítima a iniciar uma guerra.

Por outro lado, um ato de diplomacia coerciva visa obter determinadas vantagens específicas junto de outro Estado, perdendo o seu carácter diplomático se infligir dano desproporcionado ou se o dano causado levar o Estado-vítima a um escalar de hostilidades, que acabe por conduzir à guerra. Concluindo, “a diplomacia coerciva é, assim, uma alternativa à guerra e, se levar à guerra, então não só devemos considerar que falhou, como até devemos duvidar de que alguma vez tenha merecido esse nome”⁷.

Com esta distinção, Cable faz tábua rasa do conceito de guerra limitada, pois considera não haver qualquer distinção entre guerra ilimitada e guerra limitada – para ele há simplesmente guerra. O contraponto à guerra é, naturalmente,

⁵ James Cable, *Gunboat Diplomacy, 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, London, The MacMillan Press Ltd, 1981 (2nd edition), p. 38.

⁶ *Ibidem*, p. 18.

⁷ *Ibidem*, p. 38.

a paz, durante a qual é possível usar a força limitada na prossecução de objetivos diplomáticos. Quando a força limitada envolver meios navais, então entra-se no domínio da diplomacia de canhoneira. Dessa forma e como corolário, a alternativa à guerra é a diplomacia de canhoneira, que permite empregar a força naval limitada para a obtenção de vantagens no concerto das nações.

Importa acrescentar que a distinção proposta por Cable, entre atos de guerra e atos de diplomacia coerciva, não deixa de ser algo ambígua e dúbia, pois baseia-se essencialmente na interpretação das intenções do Estado perpetrador do ato em causa. Se se pretender causar dano a um Estado ou aos seus habitantes (aquilo que Cable considerava ser uma intenção negativa), então trata-se de um ato de guerra. Se “apenas” se pretender ganhar algo (intenção positiva), então está-se no domínio da diplomacia coerciva. Só que, nas relações internacionais, as intenções contam pouco; o que conta verdadeiramente são os atos em si e, sobretudo, a forma como são percebidos pelos vários atores envolvidos. O próprio Cable reconhecia a dificuldade em interpretar as intenções, quando referia que um determinado ato podia ser visto por uns como uma violação da soberania nacional e por outros como a manutenção da ordem internacional. Da mesma forma, aquilo que uns entendessem como uma agressão, podia ser entendido por outros como autodefesa⁸.

3.2 Tipos de força empregues na diplomacia de canhoneira

James Cable considerava que a força naval limitada empregue nos atos de diplomacia de canhoneira se dividia em quatro tipos: (i) força definitiva (para atingir um objetivo limitado); (ii) força intencional (para compelir a uma mudança de política); (iii) força catalítica (para influenciar outros atores); e (iv) força expressiva (para demonstrar capacidades). Vejamos, pois, em maior detalhe, em que consiste cada um desses tipos de força, ilustrando com exemplos citados no livro.

1) Força definitiva

A força definitiva é aquela que é empregue na exata medida para atingir um objetivo, bem definido e delimitado. Essa força deverá permitir atingir um *fait accompli*, sendo que o oponente terá, depois, a opção de aquiescer ou de retaliar, mas sem que a retaliação permita reverter a situação. Cable dá vários exemplos de aplicação da força definitiva, num quadro de diplomacia de canhoneira, entre os quais a captura pelos norte-coreanos do USS *Pueblo* em 1968, quando navegava em águas internacionais, perto da Coreia do Norte. Os norte-coreanos obtiveram

⁸ *Ibidem*, p. 15.

um *fait accompli*, pois muito antes que a poderosa esquadra americana chegasse à área, já não havia possibilidade de reverter a captura do navio e da sua guarnição, a qual foi depois explorada pelas autoridades norte-coreanas para obter concessões do governo dos EUA.

2) Força intencional

A força é intencional quando serve para compelir um governo a mudar a sua política e a sua conduta. Cable ilustra este tipo de força com alguns exemplos, entre os quais o reforço da presença naval no Mediterrâneo Oriental, promovido tanto pelos EUA, como pela União Soviética, durante a guerra israelo-árabe de 1973, que ficou conhecida como a Guerra do Yom-Kippur. Tantos os americanos, como os soviéticos, empregaram a força naval com caráter intencional, procurando influenciar a política e a conduta um do outro e, também, dos vários contendores em terra.

3) Força catalítica

De acordo com o Grande Dicionário da Língua Portuguesa, a força catalítica é a “força que certos corpos têm de, pela sua presença, excitarem as afinidades de outros”⁹. Ou seja, é a força que permite alterar comportamentos. No quadro da diplomacia de canhoneira, Cable considerava que a força catalítica era usada com efeito dissuasor e/ou para influenciar, pela sua presença, o desenrolar de uma situação que poderia resultar em prejuízo ou perda para os interesses próprios. Cable cita, como exemplo de aplicação da força catalítica, o deslocamento de uma força naval francesa para as águas em frente ao Djibuti, em 1977, para o caso de ser necessário efetuar a evacuação de cidadãos franceses.

4) Força expressiva

Cable considera haver força expressiva quando os meios navais são empregues de forma essencialmente demonstrativa, para impressionar o público, a nível interno e externo. Regra geral, a força expressiva tem por finalidade reforçar determinadas atitudes, apoiar tomadas de posição ou materializar emoções. Um dos exemplos apresentados é a utilização do couraçado norte-americano *Missouri* para transportar, até à Turquia, o féretro do embaixador turco falecido em Washington, em 1946. A utilização de um couraçado para esse efeito tinha o objetivo de enviar uma poderosa (e bem visível) mensagem de apoio à Turquia, numa altura em que esse país estava sob forte pressão da União Soviética.

⁹ José Pedro Machado (Coordenador), *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Amigos do Livro Editores, Lisboa, 1981, Tomo III, p. 33.

3.3 Mostrar a bandeira

Em 1987, num artigo escrito para a revista *Naval Forces*, James Cable viria a alargar o seu quadro conceptual da diplomacia naval, introduzindo o conceito de *mostrar a bandeira* (do inglês: *show the flag*), complementando assim o de *diplomacia de canhoneira*, que foi o cerne das suas investigações. Mostrar a bandeira concretiza-se através de visitas a portos estrangeiros com objetivos benignos, tais como: (i) demonstrar pacificamente capacidades militares; (ii) estreitar relações de amizade entre povos; (iii) dar boa impressão do país de origem; e (iv) apoiar o comércio e a indústria nacionais. Tudo isso obriga a ponderar cuidadosamente o momento, o local e a forma da visita (em conjunto com o governo local), de forma a não haver dúvidas quanto às intenções amistosas da visita.

Assim, enquanto a diplomacia de canhoneira implicava, como já vimos, o uso ou a ameaça do uso da força, mostrar a bandeira “é um lembrete mais genérico aos estrangeiros da existência da Marinha em causa”¹⁰, sendo a ameaça do uso da força muito remota.

Segundo Cable, “mostrar a bandeira torna-se diplomacia de canhoneira, quando se corre o risco deliberado de encontrar resistência armada”¹¹. Ou seja, se há o risco de se encontrar resistência e, mesmo assim, se planeia uma determinada missão diplomática, então é porque há fortes motivos para o fazer, entrando-se por isso no domínio da diplomacia de canhoneira e não no domínio do *show the flag*.

3.4 Outras considerações

A obra de James Cable constitui o primeiro estudo da aplicação política da força naval limitada, no século XX, com objetivos políticos. O livro apresenta numerosos casos de diplomacia de canhoneira ocorridos entre 1919 e 1969 (período posteriormente alargado até 1979 e 1991, nas edições subsequentes), de forma a provar a tese de que o uso da força naval limitada, sem ser como ato de guerra, continuava a ser uma técnica largamente empregue pelos governos para obter vantagens ou para evitar perdas nas relações internacionais. Isso levou o almirante John Richard Hill¹² a escrever, logo em 1976, na revista *Survival*¹³ que “desde 1971 é impossível discutir o poder no mar sem mencionar Cable”¹⁴.

¹⁰ Sir James Cable, “Showing the flag: past and present”, *Naval Forces*, N.º III, 1987, Vol. VIII, p.38.

¹¹ *Ibidem*, p.38.

¹² John Richard Hill (1929-2017) chegou a contra-almirante na *Royal Navy*. Em 1976 era capitão-de-mar-e-guerra e adido naval e militar na Holanda. Tem artigos publicados na *Survival*, na *Navy International*, na *Brassey's Annual*, na *NATO's 15 Nations* e na *Naval Review*. É ainda autor de *Maritime Strategy for Medium Powers*, onde traça o papel que poderiam ter no mar potências como o Reino Unido, um degrau abaixo das superpotências de então: EUA e União Soviética.

¹³ Revista bimensal do *International Institute for Strategic Studies* (IISS), um *think tank* nas áreas da Segurança Global e dos Conflitos Militares.

¹⁴ J. Cable, *Gunboat Diplomacy, 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, contracapa.

Embora Cable tenha definido a diplomacia de canhoneira de uma forma bastante lata, que remetia para o uso ou ameaça do uso limitado da força naval em situações aquém da guerra, a realidade é que a utilização da expressão *diplomacia de canhoneira* pode induzir a uma percepção incorreta sobre o fenómeno, devido à sua associação histórica com uma forma de diplomacia naval vigente até à era Vitoriana, caracterizada pela coerção, deliberada e assumida, do forte relativamente ao fraco. Dessa forma, apesar do livro de Cable permanecer como um clássico absoluto da estratégia naval, vários pensadores posteriores conceptualizaram as matérias relacionadas com a utilização do poder naval como instrumento da política externa adotando diferente terminologia. Foi o caso de Edward Luttwak, que baseou a sua sistematização da utilização das marinhas em tempo de paz no conceito de *persuasão*, como veremos a seguir.

4. Edward Luttwak

Edward Luttwak (n. 1942) nasceu na Roménia, estudou na Itália e licenciou-se em economia na Inglaterra. Mudou-se para os EUA em 1972, onde se veio a doutorar, especializando-se em relações internacionais, ciência política, estratégia e história militar. Escreveu diversos livros sobre essas matérias, sendo o mais relevante para a estratégia naval *The Political Uses of Sea Power* (1974), em que dissecou a utilidade política do poder naval em tempo de paz.

Em tempo de guerra, a utilidade política das marinhas é relativamente bem conhecida, centrando-se no controlo do mar e na projeção de força, regra geral as duas funções nucleares do poder naval de qualquer nação. Em tempo de paz, os atributos das marinhas (nomeadamente a mobilidade, a flexibilidade e o alcance geográfico) tornam-nas extremamente úteis como instrumento político, mas Luttwak reconhecia que essa utilidade estava insuficientemente sistematizada.

Como já referido atrás, Cable havia estudado exaustivamente as aplicações da força naval limitada nas relações internacionais, adotando uma perspectiva essencialmente descritiva, o que deixava espaço para uma abordagem mais conceptual e analítica, como a que veio a ser empreendida por Luttwak. Além disso, Luttwak alargou o campo de estudos de Cable (que se cingiu à diplomacia de canhoneira, uma forma de diplomacia coerciva), estendendo-o para incluir na sua análise tanto as atividades diplomáticas coercivas, como as não coercivas. A sistematização de Luttwak baseou-se no conceito de “persuasão”, que ele considerava bastante conveniente, por ser um “termo neutro” e “por sugerir o caráter indireto da aplicação política da força naval”¹⁵. A teoria de Luttwak tomou, por isso mesmo, a designação de Teoria da Persuasão.

4.1 Persuasão armada e persuasão naval

Em termos gerais, a persuasão armada inclui todas as reações, políticas ou táticas¹⁶, produzidas em todos os atores – aliados, adversários ou neutros – à existência, exibição, manipulação ou uso simbólico de qualquer instrumento do poder militar, independentemente dessas reações refletirem (ou não) alguma intenção do ator que as encetou.

A persuasão é inerentemente imprevisível nos seus resultados, pois depende das perceções dos outros atores. Dessa forma, a condição necessária para que haja persuasão armada é que os outros atores a percebam e a compreendam, permitindo que as capacidades militares do persuasor afetem a visão do ambiente polí-

¹⁵ Edward Luttwak, *The Political Uses of Sea Power*, Baltimore (Maryland, USA), The Johns Hopkins University Press, 1974, p. 3.

¹⁶ Quando Luttwak usa a palavra “táticas” (neste e noutros contextos), ele está, na realidade, a pretender referir-se ao domínio militar (por contraposição ao domínio político).

tico e as decisões a tomar pelo alvo da persuasão. Luttwak ilustra esta condição num artigo escrito para a *Naval War College Review*: “Navios de guerra invisíveis, que são mantidos em segredo, não encorajam os amigos, não detêm os inimigos e não estimulam os neutros. (...) Estes navios imaginários podem ser máquinas de guerra perfeitas, mas a sua utilidade política é nula”¹⁷.

Ou seja, a persuasão armada está relacionada com as reações dos outros e não com as ações ou as intenções de quem evidencia o poder militar. Este pode exercer persuasão de forma a tentar provocar determinadas reações, mas não pode obtê-las diretamente, como aconteceria em tempo de guerra, com a aplicação da força militar para provocar determinados efeitos.

Importa ainda referir que o exercício da persuasão armada em tempo de paz não exclui o uso da força, mas desde que ele seja meramente simbólico. O uso de força simbólica para aumentar a persuasão envolve naturalmente uma incerteza adicional, pois a perceção do que é (ou não) força simbólica depende de ator para ator... Aquilo que o agente ativo da persuasão considera ser apenas força simbólica, pode ser para o(s) suposto(s) persuadido(s) uma provocação ou uma ofensa inaceitável. De qualquer maneira, se o uso da força visar objetivos políticos, *i.e.*, persuadir os outros atores e não destruir forças ou valores do contendor, então enquadra-se no âmbito da persuasão e não da guerra.

Importa acentuar que a relação entre as forças empenhadas e os efeitos persuasivos provocados não é direta, nem proporcional, o que faz com que os efeitos da persuasão – e, em particular, os seus benefícios – sejam difíceis de identificar e impossíveis de medir.

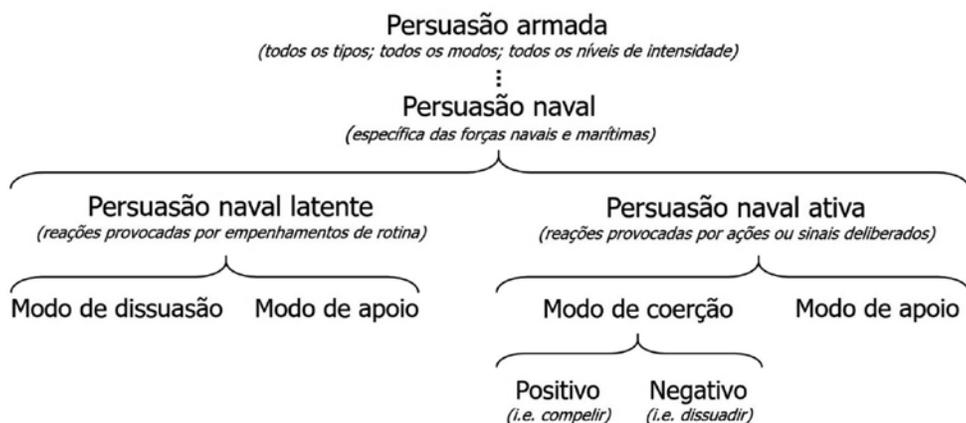


Figura 1 – Tipologia de aplicação política do poder naval

¹⁷ Edward Luttwak, “The Political Applications of Naval Force”, *Naval War College Review*, Vol. XXIV, N.º 3, November - December 1973, p. 38.

O quadro exemplificativo da Teoria da Persuasão segundo Luttwak é apresentado na fig. 1. A persuasão armada inclui a persuasão naval, que diz respeito aos efeitos provocados por todas as componentes do poder naval.

Além disso, a persuasão (tanto a armada, como a naval) divide-se em dois grandes tipos: a persuasão latente e a persuasão ativa. Segue-se abaixo uma abordagem a cada um destes tipos, numa perspetiva naval.

4.2 Persuasão naval latente

A persuasão naval latente pode ser definida como o conjunto de reações não intencionais provocadas em outros atores por empenhamentos navais de rotina ou não planeados. A persuasão naval latente molda continuamente a dimensão militar do ambiente estratégico que os líderes políticos assimilam e que enforma as suas decisões. Para os atores alvo, as capacidades navais empenhadas no exercício da persuasão latente podem ser vistas como uma ameaça potencial (modo de dissuasão) ou como uma fonte de cooperação (modo de apoio).

1) Modo de dissuasão

No modo de dissuasão, as capacidades militares empenhadas funcionam, de alguma forma, como uma sombra que se projeta sobre a liberdade de ação dos potenciais contendores, pois essas capacidades podem ser ativadas a qualquer momento. Naturalmente, para que este modo de persuasão seja eficaz, tem que haver a predisposição para, em último caso, recorrer à força – sem essa predisposição, não haverá persuasão (seja ela latente ou ativa). Nesse sentido, a presença naval não terá qualquer efeito significativo (em termos de persuasão naval) se não pressupuser a possibilidade de usar a força.

Segundo Luttwak, este modo de persuasão latente é a forma de dissuasão mais comum e mais disseminada em termos geográficos, o que o leva a considerá-la, provavelmente, o maior benefício do poder naval.

2) Modo de apoio

O modo de apoio decorre da possibilidade de os meios navais empenhados em missões de rotina poderem ser empregues em tarefas de cooperação e de ajuda. Regra geral, entende-se este modo de persuasão como sendo inteiramente benéfico, mas ele pode também acarretar alguns efeitos negativos, uma vez que o apoio proporcionado a aliados e parceiros poderá aumentar o seu leque de opções políticas, podendo levá-los a encetar ações contrárias aos interesses do persuasor. Isso é mais um exemplo da imprevisibilidade da persuasão. Assim, mesmo em empenhamentos de rotina que visem apoiar outras nações, é fundamental fazer uma avaliação política das implicações e das possíveis consequên-

cias. Como refere Luttwak, “uma moderna frota oceânica necessita de um «radar» político, tanto como de tecnologia eletrónica”¹⁸.

4.3 Persuasão naval ativa

A persuasão naval ativa pode ser definida como qualquer tentativa deliberada para provocar uma reação específica em outros atores (aliados, adversários ou neutros). Nunca é de mais enfatizar que a medida da persuasão são as reações dos outros atores, não se lidando, neste âmbito, com objetivos a atingir pelo uso direto da força. A persuasão naval ativa pode ser exercida de dois modos distintos: (i) coerção; ou (ii) apoio.

1) Modo de coerção

A persuasão naval ativa coerciva pode ser positiva (pretendendo-se compelir outros atores a fazer algo) ou negativa (pretendendo-se dissuadi-los de fazer algo). Luttwak entendia estas duas formas de coerção como “genericamente análogas”, enquadrando-as naquilo que ele também designava como “diplomacia coerciva”¹⁹. Não obstante, Luttwak considerava que compelir um contendor a efetuar algo é mais difícil do que dissuadi-lo de fazer algo, mesmo sabendo que os mecanismos de coerção são normalmente os mesmos. Isto porque o primeiro caso envolve uma maior perda de prestígio, que leva o ator envolvido a resistir mais.

2) Modo de apoio

No modo de apoio, as forças e as unidades navais são empregues como símbolos, apoiando aliados ou parceiros em determinadas situações políticas, cabendo referir que, nesse caso, elas simbolizam não o poder naval do país em causa, mas sim o seu poder nacional. Dessa forma, a reação provocada pelo empenhamento deliberado de capacidades navais em apoio a um aliado ou parceiro dependerá do poder nacional do persuasor e não apenas do seu poder naval. Tal como na persuasão latente de apoio, também nesta situação (persuasão ativa de apoio) podem ocorrer efeitos negativos da ajuda deliberada proporcionada a aliados e parceiros, se estes a usarem de forma perniciosa. Para evitar isso, é fundamental que o persuasor delimite claramente o âmbito do apoio proporcionado.

¹⁸ E. Luttwak, *The Political Uses of Sea Power*, p. 14.

¹⁹ *Ibidem*, p. 25.

4.4 Outras considerações

O trabalho de Luttwak representou o mais importante estudo da utilidade política do poder naval, centrando toda a sua sistematização no conceito de persuasão naval. Essa persuasão pode ser: (i) latente (em operações de rotina ou não planeadas); ou (ii) ativa (em operações navais deliberadas).

Em ambos os tipos de persuasão há um modo mais musculado (de dissuasão ou de coerção) e um modo mais benigno (de apoio). Cabe referir que a flexibilidade e a capacidade de adaptação dos meios navais permitem passar, com grande facilidade, da persuasão naval de apoio (quer latente, quer ativa) para os modos mais musculados de persuasão (dissuasão ou coerção, consoante a persuasão seja, respetivamente, latente ou ativa).

Outro aspeto relevante da Teoria da Persuasão de Luttwak foi a ênfase no carácter indireto de qualquer aplicação política do poder naval. Isso porque a persuasão “se manifesta apenas nas reações dos outros” e “opera através do filtro das perceções dos outros”²⁰, o que leva a que os seus resultados sejam largamente imprevisíveis.

Em resumo, Luttwak conceptualizou o significado político do poder naval, abordando o tópico com grande rigor, alcance e originalidade, mas sem se furtar às complexas subtilezas e “nuances” que o tema evoca. O seu livro é, pois, um clássico não só da estratégia naval, mas também da política internacional e da diplomacia.

²⁰ *Ibidem*, p. 6.

5. Ken Booth

Ken Booth (n. 1943) é um acadêmico britânico, perito em estudos estratégicos, que escreveu diversos livros sobre relações internacionais, geopolítica e segurança global. O seu livro mais relevante para a estratégia naval foi *Navies and Foreign Policy*, publicado em 1977, em que discute a relação entre o poder naval e as relações externas dos Estados. Booth adotou uma aproximação abstrata e teórica ao estudo desta matéria, não se deixando ficar preso às circunstâncias do seu tempo. Graças a isso, conseguiu produzir uma análise intemporal, que sistematiza, de forma notável, o relacionamento entre as marinhas e a política externa, propondo quadros conceptuais e instrumentos de análise que ainda hoje mantêm a sua pertinência.

5.1 Funções das marinhas

Ken Booth começou por perguntar “Porque é que precisamos de uma Marinha?”, procurando depois responder com uma sistematização que ficou célebre e que constitui, ainda hoje, uma referência em qualquer abordagem sobre a matéria. Booth identificou três funções das marinhas (militar, diplomática e policial) e apresentou-as numa estrutura triangular, com o *uso do mar* ao centro (vide fig. 2).



Figura 2 – Funções das marinhas segundo Ken Booth

Booth entendia esta conceptualização como uma trindade, *i.e.*, três-em-um: três funções que se subsumem no elemento central e agregador que é o *uso do mar*, objetivo implícito em tudo o que as marinhas fazem. Segundo Booth os Estados estão interessados no *uso do mar* por três motivos: "(1) para a passagem de bens e pessoas; (2) para a passagem de forças militares para fins diplomáticos ou para uso contra alvos em terra ou no mar; e (3) para a exploração de recursos no mar ou no seu subsolo"²¹. Ou seja, há uma finalidade ligada ao transporte marítimo, outra relacionada com a utilização militar e outra associada à exploração de recursos.

Antes de detalhar um pouco melhor cada uma das funções identificadas, importa realçar que Booth admitia algum grau de artificialidade numa conceptualização deste tipo, pois quase tudo o que as marinhas fazem serve mais do que uma função. Com efeito, a delimitação das funções não é estanque, havendo alguma sobreposição entre elas.

Além disso, segundo Booth, a adoção de uma representação triangular não significava que as funções tivessem todas a mesma importância. De facto, cada país valorizará mais (ou menos) cada uma das funções, dependendo dos seus interesses e, até, de cada momento.

1) Função militar

A função militar é a base da trindade (e do triângulo), pois representa a essência das marinhas. Segundo Booth, é a capacidade de usar a força (ou a ameaça de o fazer) – de forma concreta ou latente – que caracteriza esta função e dá significado às outras duas funções. A função Militar divide-se num objetivo macro de tempo de paz, que é o equilíbrio de poder, e num objetivo macro de tempo de guerra, que é a projeção de força.

O equilíbrio de poder subdivide-se nos seguintes objetivos políticos:

- (1) Dissuasão nuclear estratégica, que assenta na posse de submarinos nucleares balísticos;
- (2) Dissuasão convencional e defesa, que corresponde à dissuasão nos mares contíguos;
- (3) Dissuasão ampliada e defesa, que é uma extensão da vertente dissuasora a áreas distantes, para a proteção de interesses nacionais, de cidadãos nacionais ou de países aliados ou parceiros; e
- (4) Ordem internacional, que normalmente visa assegurar a manutenção da estabilidade nos espaços marítimos, ou seja a liberdade de navegação e de utilização dos mares e oceanos.

²¹ Ken Booth, *Navies and Foreign Policy*, New York, Holmes & Meier Publishers, Inc, 1979, p. 15.

A projeção de força subdivide-se nos seguintes objetivos políticos:

- (1) Dar a resposta que for militar e politicamente desejável;
- (2) Evitar que o inimigo use o mar para os seus propósitos;
- (3) Exercer o controlo do mar nas áreas em que a nação e os aliados necessitem de usar o mar;
- (4) Usar o mar para o transporte de pessoal e abastecimentos;
- (5) Usar o mar para a projeção de força contra alvos em terra; e
- (6) Apoiar operações de manutenção de paz internacionais.

2) Função diplomática

A função diplomática respeita aos empenhamentos no quadro da política externa, “aquém da utilização da força”²². Na utilização diplomática, a intenção é evitar a violência, mas essa possibilidade estará invariavelmente presente nas correspondentes atividades. Ou seja, a distinção entre as funções militar e diplomática radica no emprego da força. Se houver emprego da força, nem que seja na forma que Booth designa como latente, então entra-se no âmbito da função militar; se não houver emprego da força, então está-se no âmbito da função diplomática. A função diplomática foi dividida por Booth em três objetivos políticos: negociação em posição de força, manipulação e prestígio.

A negociação em posição de força implica um certo grau de coerção (implícito ou explícito), visando persuadir outros Estados a comportarem-se de determinada maneira, sem necessidade de usar a força.

A manipulação tem a ver com a utilização da influência para produzir alterações (que podem ser incrementais) na postura política de outros atores.

O prestígio é um resultado indireto do comportamento global de qualquer Marinha, mas pode também obter-se diretamente através de ações de cooperação naval, visitas portuárias ou atividades cerimoniais.

3) Função policial

A função policial tem a ver com o exercício da soberania nos espaços marítimos nacionais, sendo, por isso, uma função orientada para o âmbito interno (e não para o âmbito externo, como as funções militar e diplomática). A função policial visa, em sentido lato, a manutenção da ordem pública, dividindo-se em dois objetivos políticos: responsabilidades de Guarda Costeira e coesão nacional.

²² *Ibidem.*, p. 16.

As responsabilidades de Guarda Costeira são as mais importantes dentro da função policial, sendo familiares a todos os Estados ribeirinhos. Podem ser desempenhadas por um serviço marítimo autónomo, pela Marinha ou por ambos, tendo por finalidade exercer a soberania, proteger a exploração de recursos e manter a ordem nos espaços marítimos.

A coesão nacional decorre da contribuição das marinhas para o desenvolvimento nacional e para a estabilidade interna (especialmente durante períodos de agitação política ou subsequentes a catástrofes, quer naturais quer causadas pelo homem).

Segundo Booth, cerca de 1/3 das marinhas de todo o Mundo apenas exercem esta função, pois não têm interesse e/ou capacidade para desempenharem as outras funções.

Embora Booth tenha designado esta função como policial (*policing role*), na realidade e de uma forma genérica, o que as marinhas executam são tarefas com conteúdo policial e não tarefas policiais propriamente ditas. Por isso mesmo, alguns pensadores posteriores refinaram o triângulo de Ken Booth alterando a designação deste vértice, como veremos mais à frente, nomeadamente na secção dedicada a Eric Grove.

5.2 Qualidades dos navios de guerra como instrumentos diplomáticos

Após fazer esta conceptualização, Booth focalizou a sua atenção no complexo relacionamento entre as marinhas e a política externa dos Estados. Nesse quadro, um dos aspetos mais interessantes do seu pensamento foi o elencar das características dos navios de guerra, que os valorizam como instrumentos diplomáticos:

- (1) Versatilidade: Capacidade dos navios de guerra executarem um largo espetro de tarefas sociais, humanitárias ou políticas, além das puramente militares. Booth enfatiza que “de todos os sistemas de armas no inventário de um país, os navios de guerra são claramente os mais mutáveis”²³.
- (2) Controlabilidade: Esta qualidade é baseada em duas características dos navios de guerra, nomeadamente: o seu potencial de escalada e a sua facilidade de retirada. Isso permite uma gradação do uso da força, em função dos contornos de cada situação.

²³ *Ibidem.*, p. 33.

- (3) Mobilidade: Corresponde à facilidade com que os navios de guerra se podem mover em resposta a situações imprevisíveis, em áreas próximas ou distantes.
- (4) Capacidade de projeção: Os navios de guerra podem transportar armas, tropas, tanques, meios aéreos, embarcações de desembarque, entre outro material de guerra, permitindo projetar poder até regiões distantes.
- (5) Capacidade de acesso: Os oceanos permitem uma boa via de acesso a outros países, sendo o movimento de forças militares através dos oceanos mais fácil do que por via terrestre ou aérea. Isso levou mesmo Booth a afirmar que “um país com uma Marinha é potencialmente vizinho de todos os países ribeirinhos”²⁴.
- (6) Simbolismo: Os navios de guerra são símbolos visíveis e representantes úteis das intenções e do empenhamento de um país.
- (7) *Endurance*: A autonomia dos navios de guerra e a sua capacidade de sustentação própria permitem-lhes permanecer numa área durante largos períodos de tempo.

Além de todas estas qualidades, que fazem dos navios de guerra valiosos instrumentos de diplomacia, Booth também reconhece algumas limitações. A relativa lentidão dos navios de guerra pode impedir que eles tenham um papel importante nalgumas situações de instabilidade que se desenvolvam com grande rapidez. A mera presença de navios de guerra pode incitar reações negativas e de hostilidade. Em ações diplomáticas (aquém do uso da força), os efeitos provocados pelos navios de guerra são, genericamente, indiretos e, portanto, imprevisíveis. Finalmente, em situações normais, os navios de guerra, atuando sozinhos, terão muita dificuldade em produzir os efeitos desejados, tendo que orquestrar a sua atuação com outros instrumentos da diplomacia.

5.3 Táticas da diplomacia naval

Reconhecendo a valia dos navios de guerra como instrumentos diplomáticos, bem como as suas limitações, Ken Booth identificou cinco maneiras de concretizar a diplomacia naval, que designou como táticas da diplomacia naval.

²⁴ *Ibidem.*, p. 34.

A primeira são as demonstrações permanentes de poder naval, que ele também designa como presença naval²⁵. A ameaça latente de utilização da força ou de projeção de força em terra torna-as num poderoso instrumento diplomático, ao serviço dos interesses próprios e dos aliados. Os alvos finais destas demonstrações são os decisores e líderes políticos adversários, uma vez que “os navios de guerra podem exercer influência só pelo simples facto de se saber que estão num dado local”²⁶.

A segunda são os empenhamentos operacionais específicos, que divergem da tática anterior por não terem carácter permanente²⁷. Com efeito, estes empenhamentos consistem na utilização deliberada, determinada e ativa de um ou mais navios de guerra, em resposta a uma crise ou situação de instabilidade. Estes empenhamentos podem visar dissuadir, prevenir, apoiar, obstruir ou contestar as ações de outros Estados, em situações específicas.

A terceira tática neste âmbito é a cooperação naval, que pode passar pela venda ou oferta de navios, pelo envio de conselheiros militares-navais, pelo apoio na desminagem de determinados espaços marítimos e pelo apoio no resgate de navios.

A quarta tática de diplomacia naval são as escalas portuárias, para satisfação dos requisitos operacionais dos navios, nomeadamente o descanso das guarnições e o reabastecimento do navio. Apesar de obedecerem a critérios operacionais, estas escalas podem ser usadas (e normalmente são-no) para causar boa impressão no país visitado.

A quinta tática são visitas específicas de boa-vontade. Enquanto na tática anterior se procuram maximizar os efeitos políticos de uma escala que o navio necessita de efetuar, as visitas específicas de boa-vontade são programadas de propósito para atingirem objetivos políticos e diplomáticos.

5.4 Outras considerações

O principal legado de Ken Booth para a estratégia naval foi a identificação das três funções das marinhas, sendo curioso verificar que a sistematização em três elementos tem antecedentes distintos entre os maiores estrategistas da história.

²⁵ As esquadras da *US Navy* espalhadas pelo Mundo e sedeadas em áreas de interesse estratégico – como a 5ª Esquadra, no Bahrein, a 6ª Esquadra, em Nápoles (Itália), ou a 7ª Esquadra, em Yokosuka (Japão) – são, provavelmente, o melhor exemplo de demonstrações permanentes de poder naval.

²⁶ *Ibidem.*, p. 34.

²⁷ Os exercícios *Rim of the Pacific* (RIMPAC), efetuados no Pacífico, ou as *African Partnership Stations* (APS), conduzidas na costa de África, são exemplos de empenhamentos operacionais específicos, sendo que os primeiros se enquadram numa perspetiva de *hard-power* e as segundas numa perspetiva de *soft-power*.

Por exemplo, Clausewitz via a guerra (qualquer guerra) como uma “maravilhosa trindade” constituída por “três tendências”: (1) a paixão primária e a hostilidade (da população) – que, se não controladas, levam a uma espiral de violência; (2) as probabilidades e o acaso – que tornam a guerra imprevisível; e (3) a razão (da liderança política) – que procura que a guerra tenha um objetivo ou um propósito²⁸. Também Mahan entendia o *sea power* (poder no mar) como uma tríade, integrando: (1) a produção – que leva à necessidade de trocas comerciais; (2) os navios – que concretizam as trocas comerciais; e (3) as colónias, aqui entendidas como as bases – que apoiam os navios²⁹.

Booth também recorreu a uma sistematização ternária, que expôs graficamente através de uma estrutura triangular, aproveitada posteriormente por muitos outros estrategistas marítimos para os seus próprios trabalhos. As funções identificadas por Booth (militar, diplomática e policial) constituem a base de todas as sistematizações posteriores, embora alguns autores tenham introduzido alterações semânticas. Finalmente, a colocação do *uso do mar* como elemento central e agregador é um dos pontos fortes desta conceptualização, pois trata-se da verdadeira “*raison d’être* das marinhas”³⁰.

²⁸ C. von Clausewitz, *On War – Volume I, Book I – On the Nature of War, Chapter I – What is War?*, p. 25-26.

²⁹ Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Dodo Press, 1890, p. 3 e p. 38.

³⁰ Ken Booth, “Roles, Objectives and Tasks: An Inventory of the Functions of Navies”, *Naval War College Review*, Vol. XXX, N.º 1, Summer 1977, p. 84.

6. Eric Grove

Eric Grove (n. 1948) é um historiador e estrategista marítimo britânico. Escreveu vários livros, maioritariamente dedicados à história marítima, entre os quais se destaca uma edição comentada por si próprio de *Some Principles of Maritime Strategy*³¹ de Julian Stafford Corbet³². Não obstante, o seu maior contributo para a estratégia naval é o livro *The Future of Sea Power* (1990). O livro foi escrito durante a Guerra Fria e tem, portanto, um grande enfoque no enfrentamento (naval) entre os dois grandes blocos da altura, liderados pelos EUA e pela União Soviética. A dissolução da União Soviética e o fim do Pacto de Varsóvia (em 1991) vieram alterar muitas das premissas que serviram de base ao livro, mas isso não lhe retira o enorme interesse e valor, sobretudo nas partes mais conceptuais, nomeadamente as relativas aos fundamentos do poder no mar, às funções das marinhas e à tipologia das marinhas, que serão abordadas de seguida.

6.1 Fundamentos do poder no mar

A identificação dos fatores do poder no mar é um aspeto que tem ocupado muitos dos mais prestigiados estrategistas marítimos da história, sobretudo desde que Mahan apresentou o seu postulado de seis elementos que determinam porque é que as nações apostam num forte poder naval e marítimo³³.

Eric Grove começou, precisamente, o seu estudo sobre os fundamentos do poder no mar com uma análise crítica à validade e atualidade do elenco proposto por Mahan. Segue-se uma súmula da análise crítica de Grove aos seis elementos identificados por Mahan:

- *Posição geográfica*: Mahan valorizava particularmente os países que não tinham fronteiras terrestres, considerando que a sua natureza insular os compelia a apostar no poder naval e marítimo. Contudo, Grove considerava que a invenção do avião (que só muito dificilmente Mahan poderia ter previsto em 1890) retirara importância a esse argumento, expondo os países sem fronteiras terrestres a ameaças a que não estavam habituados. Dessa forma, mesmo os países marcadamente insulares teriam

³¹ Editado pela 1.ª vez em 1911.

³² Historiador e estrategista britânico (1854-1922). Começou por ser advogado, passando depois a escritor de novelas históricas. Já com 42 anos virou-se para a história naval, tornando-se em pouco tempo uma referência intelectual da *Royal Navy*, dando aulas no *Royal Naval College* e no *Naval War College*. Foi, também, Conselheiro do Almirantado para assuntos de estratégia (ajudando o *First Sea Lord* "Jacky" Fisher a reformar a Marinha antes da I Grande Guerra). Deve-se-lhe a formalização da doutrina naval britânica à época. No livro *Some Principles of Maritime Strategy*, tentou tornar esses assuntos acessíveis ao grande público.

³³ A. T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Chapter I.

que prestar significativa atenção ao poder terrestre e ao poder aéreo, dada a insuficiência do poder naval e marítimo perante ameaças aéreas e aerotransportadas. Por isso mesmo, Grove considerava que a argumentação de Mahan sobre a relevância da posição geográfica para a determinação do *sea power* de uma nação havia perdido boa parte do seu sentido com a invenção do avião.

- *Configuração física, incluindo, no que com ela se relaciona, a produção natural e o clima*: Mahan considerava que os países com maior linha de costa e com melhores portos teriam maior tendência para se virarem para o mar e para edificarem um forte poder marítimo e naval. Grove concorda com Mahan, enfatizando que o clima pode constituir um óbice à plena exploração de alguns portos, pois fatores como o gelo podem limitar a utilidade de alguns portos. Grove exemplifica com o caso da União Soviética, que detinha uma das maiores linhas de costa do Mundo, mas não podia beneficiar plenamente dela, por ser maioritariamente gelada.
- *Extensão do território*: Para Mahan, “o total de milhas quadradas de um país” era praticamente irrelevante, pois o importante era “o comprimento da sua linha de costa e as características dos seus portos”³⁴. Grove discorda deste entendimento, pois considera que a área de um país, nomeadamente em termos de massas territoriais dotadas de recursos, é um fator chave na edificação do poder de um Estado. Segundo ele, “no mundo atual e futuro, (...) grandes territórios traduzem-se normalmente em mais poder económico” e “mais poder económico significa por seu lado mais poder no mar”³⁵.
- *Tamanho da população*: À semelhança do entendimento para o elemento anterior, também aqui Mahan considerava que o aspeto fundamental, não devia ser o tamanho da população de um país, mas antes o número de pessoas “com conhecimento do mar, ou, pelo menos, rapidamente disponíveis para emprego a bordo e para a criação de material naval”³⁶. Mahan assumia que essas pessoas poderiam ser fácil e rapidamente empregues na Marinha de Guerra, argumento que merece a discordância de Grove, o qual considera que “uma larga população de pessoas «com conhecimento do mar» não é necessariamente um pré-requisito para a capacidade de projetar poder militar nos oceanos”³⁷, pois a sobreposição entre perícias navais e outras perícias marítimas é, hoje em dia, surpreendentemente limitada.

³⁴ A. T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, p. 15.

³⁵ Eric Grove, *The future of Sea Power*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1990, p. 225.

³⁶ A. T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, p. 17.

³⁷ E. Grove, *The future of Sea Power*, p. 226.

- *Carácter do povo*: Mahan entendia que a tendência mercantil era o traço de carácter nacional mais importante para o desenvolvimento do poder no mar. Grove considerava este aspeto do pensamento de Mahan como um dos mais caracteristicamente típicos do séc. XIX, pois atribuía o desenvolvimento marítimo de cada país ao instinto que o respetivo povo tinha (ou não) para as trocas comerciais. Segundo Grove, havia que considerar outros fatores como o poder económico, a capacidade tecnológica e a cultura sócio-política, como se detalhará mais abaixo.
- *Carácter do governo, incluindo aqui as instituições nacionais*: Mahan duvidava que um governo democrático pudesse ter a visão estratégica e a capacidade para devotar os recursos necessários à defesa nacional e, especialmente, à componente naval. Com efeito, no que respeita ao desenvolvimento do poder no mar, Mahan entendia que os governos não democráticos poderiam ser mais benéficos. Grove não concordava com esta relação e entendia que a promoção do *sea power* era relativamente independente do tipo de ideologia, exemplificando com os EUA na presidência de Ronald Reagan e com a União Soviética sob a liderança de Leonid Brejnev – um governo democrático e outro autocrático, que haviam reforçado os investimentos militares, nomeadamente na componente naval.

Feita esta análise crítica ao postulado de seis elementos do poder no mar enunciados por Mahan, Grove detalhou melhor o seu pensamento sobre esta matéria.

Para ele, em primeiro lugar deveria vir sempre o *poder económico*, pois é o alicerce que suporta tudo o resto. Países economicamente poderosos podem devotar recursos significativos ao poder naval, mesmo quando tenham um interesse reduzido na utilização do mar. Por outro lado, o poder económico dos Estados mais pequenos vai condicionar o nível de *sea power* que eles podem edificar.

Em segundo lugar estaria a *capacidade tecnológica*, pois um país economicamente poderoso poderá não conseguir edificar uma armada tecnologicamente avançada, se não dominar as tecnologias mais inovadoras. Grove ilustrou a importância deste elemento com os exemplos dos EUA e da União Soviética, em que o desenvolvimento tecnológico americano, sendo comparativamente superior ao soviético, influenciava a sua maior capacidade naval.

Em terceiro lugar, Grove colocou a *cultura sócio-política*, que incluía: (i) a maior / menor tendência que as sociedades têm para investir no mar (permitindo tirar partido do *poder económico*); (ii) a capacidade de adaptação às inovações tecnológicas (potenciando a *capacidade tecnológica* do país); e ainda (iii) outras

características particularmente necessárias a quem queira utilizar o mar, como a capacidade de iniciativa, a desenvoltura e o engenho.

Estas três primeiras condições foram consideradas como condições de 1.^a ordem. Grove enunciou depois um conjunto de condições de 2.^a ordem – relacionadas com a situação nacional – que considerou também muito relevantes.

A primeira condição de 2.^a ordem é a *posição geográfica*, pois os países sem ligação ao mar (*land-locked*) tendem a não possuir marinhas significativas ou a não possuir Marinha de todo. De qualquer maneira, a *posição geográfica*, de *per se*, tem cada vez menos importância relativa, sendo necessário atender a outros fatores geográficos. Com esse propósito, Grove adota o conceito de *dependência do mar*, proposto pelo almirante Hill no seu livro *Maritime Strategy for Medium Powers*, bem como o conjunto de critérios que lhe dão corpo: *comércio marítimo*, *Marinha Mercante*, *construção naval*, *capturas de peixe* e *espaços marítimos*. Países com elevados indicadores nestes critérios terão uma grande *dependência do mar* e, conseqüentemente, maiores razões para edificar um robusto poder naval, embora o facto de o fazerem (ou não) dependa das condições de 1.^a ordem. Isso leva ao último fator de 2.^a ordem, que segundo Grove, deve ser a *política e percepção governamental*, em vez do caráter do governo, como proposto por Mahan. Com efeito, o governo de cada país é que vai – em função do alinhamento político de cada momento – priorizar umas políticas públicas em detrimento de outras. A *política e percepção governamental* têm assim um impacto importante no poder naval e marítimo de um país, inter-relacionando-se com os outros fatores.

Sumarizando, eis o elenco de “condições principais afetando o *sea power* das nações” proposto por Grove:

- 1.^a ordem
 - 1. *Poder económico*
 - 2. *Capacidade tecnológica*
 - 3. *Cultura sócio-política*

- 2.^a ordem
 - 1. *Posição geográfica*
 - 2. *Dependência do mar, em termos de:*
 - (a) *Comércio marítimo*
 - (b) *Marinha Mercante*
 - (c) *Construção naval*
 - (d) *Capturas de peixe*
 - (e) *Espaços marítimos*
 - 3. *Política e percepção governamental*

6.2 Funções das marinhas

À semelhança do que fez com os elementos do *sea power* mahanianos, Eric Grove também refletiu sobre as funções das marinhas enunciadas por Ken Booth dez anos antes, tendo proposto a sua própria conceptualização, que toma por base a trindade do seu predecessor.

Grove recorda que Booth distingue a função militar da diplomática pelo facto da primeira envolver o uso da força (não só a força concreta, mas também a força latente, *i.e.*, a ameaça de utilização da força), enquanto a função diplomática nunca envolverá o uso da força. Mesmo admitindo que o estabelecimento de uma fronteira entre essas funções será sempre difícil e complexo, Grove prefere a distinção proposta por James Cable e já abordada neste Caderno Naval. Recorde-se que Cable considera que a diplomacia de canhoneira (*i.e.*, a função diplomática) pode envolver o uso ou ameaça de uso de força, desde que seja de forma limitada. Se se passar ao ponto em que a provocação de dano (efetiva ou apenas ameaçada) se torna um fim em si próprio, com o emprego ou a ameaça de emprego de força ilimitada, então Cable considera que se entra no domínio da guerra (*i.e.*, na função militar).

Ou seja, para Eric Grove a separação entre a função militar e a diplomática deverá residir no facto da primeira envolver a força ilimitada e a segunda envolver apenas a força limitada, enquanto Booth entendia que na função diplomática se estaria sempre aquém da utilização da força, entrando-se na função militar quando se empregasse a força (concreta ou latente).



Figura 3 – Triângulo primário do “uso do mar”, segundo Eric Grove

Relativamente aos lados do triângulo, Eric Grove propôs que o *policing role* fosse antes designado como *constabulary role* (vide fig 3). O termo “*constabulary*” não tem equivalência na língua portuguesa mas pode ser traduzido por “imposição da lei”, que parece uma designação mais adequada para esta função do que a proposta por Ken Booth, a qual pode levar a alguns mal-entendidos, pois (como já referido) as marinhas executam tarefas com conteúdo policial e não tarefas policiais propriamente ditas.

Onde Grove mais divergiu de Booth foi na identificação das subdivisões de cada função. Relativamente à função militar, Grove dividiu-a em três áreas tradicionais: (i) projeção de poder; (ii) controlo do mar; e (iii) negação do mar. Todas as missões navais poderiam ser subsumidas a uma dessas áreas, incluindo “dissuasão estratégica (projeção de poder), defesa costeira (negação do mar), guerra de corso (negação do mar) e proteção da navegação mercante (controlo do mar)”³⁸.

Depois, no tocante à função diplomática, Grove seguiu a categorização de James Cable, distinguindo entre mostrar a bandeira e diplomacia de canhoneira, com esta última a ser subdividida em definitiva, intencional, catalítica e expressiva, à *la Cable*.

Finalmente, a função de imposição da lei foi subdividida em: (i) manutenção da soberania e da boa ordem; (ii) salvaguarda e usufruto dos recursos nacionais; e (iii) manutenção da paz internacional futura. Grove reconhecia que esta função era essencialmente nacional, mas antecipava a tendência para o desempenho crescente de missões internacionais de imposição da lei, daí ter incluído uma tarefa de manutenção da paz internacional futura. Efetivamente, essa tendência tem-se vindo a acentuar, bastando para tal recordar as missões que a Marinha Portuguesa tem desempenhado, desde o início do séc. XXI, na fiscalização da atividade piscatória em águas internacionais, nomeadamente nas áreas abrangidas pelas convenções NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organization*) e NEAFC (*North East Atlantic Fisheries Commission*), bem como no controlo de fronteiras / combate à imigração ilegal / salvamento marítimo no Mar Mediterrâneo, sob a égide da *Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas* (FRONTEX), da UE.

Além de apresentar o seu próprio triângulo com as funções das marinhas Grove expandiu graficamente o conceito, sobrepondo-lhe um conjunto de círculos³⁹, que representam o contexto genérico de cada uma das funções (vide fig. 4). Assim, para as marinhas da NATO e do Pacto de Varsóvia, a função militar decorreria essencialmente no âmbito de um eventual confronto Leste-Oeste; a função diplomática visaria a defesa e promoção do interesse nacional; e a função de imposição da lei teria por objetivo a manutenção da lei e da ordem.

³⁸ E. Grove, *The future of Sea Power*, p. 233.

³⁹ Inspirado em Stanley Windass, com quem trabalhou na *Foundation for International Security*.



Figura 4 – Triângulo secundário do “uso do mar”, segundo Eric Grove

Grove considerava que o tamanho de cada um dos círculos variaria muito de Marinha para Marinha. Não obstante, esta representação (com círculos que se intersectam) tem a grande virtude de mostrar graficamente que uma determinada missão particular pode localizar-se num círculo, na interseção de dois círculos, ou mesmo na interseção dos três círculos, evidenciando como cada missão naval ou marítima pode contribuir para mais do que uma função.

6.3 Hierarquia das marinhas

A hierarquia das marinhas de todo o Mundo – apesar da complexidade e da subjetividade inerentes a qualquer ordenação deste género, que implica considerar fatores tão diversos como o tipo de forças, o número de navios e a sua tonelagem, a sofisticação do seu equipamento e o nível de apoio logístico – é um trabalho que tem seduzido muitos analistas militares ao longo do tempo.

A primeira sistematização neste âmbito pertenceu a John Moore, em 1973, tendo-se-lhe seguido Mark Janis, em 1976. Ambos propuseram uma hierarquia naval baseada em cinco níveis. Em 1987, Michael Morris apresentou, no seu livro *Expansion of Third World Navies*, uma escala para as marinhas do Terceiro Mundo, baseada em seis níveis. Pouco depois, em 1988, num artigo publicado na revista *Naval Forces*, Steve Haynes alargou a sistematização de Morris a todas as marinhas do Mundo, com a inclusão de dois níveis adicionais, o que resultou numa escala de oito níveis.

Eric Grove tomou por base os trabalhos de Michael Morris e de Steve Haynes, e propôs, no seu livro *The Future of Sea Power*, uma hierarquia em que dividia as marinhas de todo o Mundo em nove categorias, consoante o seu nível de desenvolvimento. Apesar da mobilidade das marinhas numa escala destas ser sempre relativamente lenta (pois a edificação de capacidades navais, nomeadamente navios, implica elevados recursos financeiros e alargados períodos de tempo), a realidade é que o posicionamento de muitas marinhas se alterou significativamente desde 1990, devido às alterações políticas e estratégicas ocorridas por todo o mundo, com destaque natural para a desagregação da União Soviética e o fim do Pacto de Varsóvia, logo em 1991. Assim, em 2012, Grove revisitou esta matéria, propondo uma nova sistematização, agora com oito níveis⁴⁰, e atualizando o posicionamento das marinhas. É essa nova sistematização que se apresenta seguidamente.

Cabe aqui referir que, embora o maior valor desta sistematização resida na vertente doutrinária, *i.e.*, na definição conceptual de cada um dos níveis, ilustrar-se-á cada um desses níveis com alguns dos exemplos referidos por Grove.

- *1º Nível: Marinha com Grande Capacidade de Projeção de Força*⁴¹ *Global (Rank 1: Major Global Force Projection Navy)*: Trata-se de uma Marinha capaz de desempenhar todas as funções e tarefas das forças navais, numa escala global. Grove identifica apenas uma Marinha com este nível de capacidades: a *US Navy*. Ele considera ser muito pouco provável que qualquer outra Marinha se aproxime da americana e se lhe junte neste nível. O maior perigo para a hegemonia norte-americana será a possibilidade de declínio progressivo para o segundo nível, onde teria a companhia de outros membros.
- *2º Nível: Marinhas com Média Capacidade de Projeção de Força Global (Rank 2: Medium Global Force Projection Navies)*: Segundo Grove, estas marinhas têm capacidade para conduzir uma operação de grande dimensão fora de área, *i.e.*, para além do oceano contíguo. Grove identificou três marinhas neste nível: a russa, a britânica e a francesa (com as marinhas chinesa e indiana à porta), visto possuírem porta-aviões⁴², capacidades anfíbias, forças de superfície vocacionadas para o controlo do mar, submarinos nucleares balísticos, submarinos nucleares de ataque e apoio logístico condicente.

⁴⁰ Grove eliminou o antigo 2º nível (*rank 2*), onde apenas figurava a Marinha Soviética. Com efeito, com o desmembramento da União Soviética e a redução de dimensão da maior Marinha resultante, a Marinha Russa, esta foi colocada a par da *Royal Navy* e da *Marine Nationale* no antigo 3º nível (*rank 3*), que passou, na sistematização de 2012, a 2º nível (*rank 2*).

⁴¹ *Projeção de força* é entendida, neste âmbito, como “a capacidade para exercer controlo do mar e negação do mar, bem como *projeção de poder*” (E. Grove, *The future of Sea Power*, p. 237).

⁴² Apesar da perda temporária desta capacidade por parte do Reino Unido.

- 3º Nível: *Marinhas com Média Capacidade de Projeção de Força Regional (Rank 3: Medium Regional Force Projection Navies)*: Grove define estas marinhas como sendo as que têm capacidade para projetar força no oceano contíguo, tendo incluído nesta categoria marinhas como as do Japão, do Brasil ou da Espanha, entre outras.
- 4º Nível: *Marinhas com Capacidade de Projeção de Força em Áreas Adjacentes (Rank 4: Adjacent Force Projection Navies)*: Para Grove estas marinhas são as que têm alguma capacidade para projetar força à distância, como por exemplo as marinhas de Portugal, Grécia, Turquia, Chile e Peru.
- 5º Nível: *Marinhas de Defesa Territorial Longe da Costa (Rank 5: Offshore Territorial Defence Navies)*: Trata-se de marinhas com boas capacidades para operações defensivas (e, naturalmente, também de imposição da lei) nos espaços marítimos que se estendem até ao limite exterior da Zona Económica Exclusiva (200 milhas da costa). Grove incluiu neste nível, *inter alia*, as marinhas de Marrocos e da Argélia, com esta última a visar já o nível acima.
- 6º Nível: *Marinhas de Defesa Territorial Junto à Costa (Rank 6: Inshore Territorial Defence Navies)*: Estas marinhas possuem essencialmente capacidades para defesa territorial junto à costa, além de capacidades para imposição da lei nos espaços marítimos sob sua soberania. Uma Marinha típica desta categoria é a finlandesa.
- 7º Nível: *Marinhas de Imposição da Lei (Rank 7: Constabulary Navies)*: Este nível inclui marinhas que não se destinam a combater, mas apenas a atuar no quadro da imposição da lei nos respetivos espaços marítimos. Nalguns países, essas forças adotam a designação de Guarda Costeira, em vez de Marinha. Dois exemplos clássicos de marinhas desta categoria são a irlandesa e a islandesa.
- 8º Nível: *Marinhas Simbólicas (Rank 8: Token Navies)*: Este nível engloba as marinhas dos restantes países do mundo, as quais apenas podem aspirar, na melhor das hipóteses, ao desempenho das mais básicas tarefas de imposição da lei.

Naturalmente, a hierarquia das marinhas (que não a conceptualização das diferentes categorias) envolve sempre alguma subjetividade e tem um carácter temporal, caracterizando a situação de cada Marinha num dado momento, situação essa que pode evoluir, tanto num sentido positivo, como num sentido negativo. Nessa ótica, Grove antecipava uma tendência geral para muitas marinhas

subirem de nível devido à importância crescente dos assuntos do mar na política internacional.

6.4 Outras considerações

Como já atrás referido, o livro *The Future of Sea Power* foi escrito durante a Guerra Fria e teve a confrontação Leste-Oeste como pano de fundo. A desagregação da União Soviética e o fim do Pacto de Varsóvia alteraram algumas das premissas em que Grove baseou a sua reflexão. Contudo, os aspetos mais conceptuais da sua obra (designadamente os fundamentos do poder no mar, as funções das marinhas e a tipologia das marinhas), embora não fossem completamente originais, continuam muito relevantes, constituindo ferramentas de análise e de reflexão bastante úteis.

Para concluir, Grove notou com grande propriedade que, no futuro, “o *sea power* continuará a ser mais do que um mero slogan. Será um fator vital na ordem política mundial. Os países terão boas razões para se interessarem pelo que se passar no mar e quererão, dentro das suas possibilidades, dispor de formas de nele aplicar algum nível de força. (...) Alguns países poderão escolher desmantelar as suas capacidades marítimas, mas outros, em compensação, irão reforçá-las. Tanto o transporte marítimo, como a projeção de poder militar no mar continuarão a ter uma importância crítica. Haverá muito espaço para a ameaça ou o uso da força no e a partir do mar. Em resumo, o *sea power* tem um futuro sólido e seguro”⁴³.

⁴³ E. Grove, *The future of Sea Power*, p. 241.

7. Geoffrey Till

Geoffrey Till (n. 1945) é um historiador e estrategista marítimo britânico, que leciona no King's College em Londres e é diretor do *Corbett Centre for Maritime Policy Studies*. Escreveu vários livros sobre estratégia marítima, como por exemplo: *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (1982), *Sea Power: Theory and Practice* (1994), *Seapower at the Millenium* (2001) e *Globalisation and Defence in the Asia-Pacific* (2007). Não obstante, a sua obra-prima é *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, que foi originalmente publicado em 2004, mas mereceu edições revistas e atualizadas em 2009 e em 2013. Concretamente, a terceira edição teve dois novos capítulos no início e três novos capítulos no final. Esta obra é, muito possivelmente, a melhor e mais abrangente publicação sobre o *seapower* do séc. XXI, constituindo um guia de referência obrigatória para quem, na atualidade, pretenda estudar o poder marítimo e naval. Nas seções seguintes explanar-se-ão dois dos aspetos mais originais do pensamento de Geoffrey Till, retirados da sua obra-prima.

7.1 Marinhas modernas e marinhas pós-modernas

Till vê a globalização como o fator central do ambiente estratégico do século XXI, entendendo que ela criou um novo paradigma naval colaborativo, que difere do paradigma naval mais competitivo do passado. Ambos os paradigmas entroncam diretamente nas categorias de Estados que caracterizam a atual sociedade mundial: pré-modernos, modernos e pós-modernos.

Os Estados pré-modernos têm uma economia assente na agricultura, com pouca interdependência económica e sem excedentes para investimento. Normalmente, estes Estados caracterizam-se por fraca governação, dificuldade de assegurar o primado da lei e elevada corrupção, sendo vistos como frágeis ou falhados.

Os Estados modernos, por contraste, possuem um modelo económico baseado na produção industrial em massa. A sua postura nas relações internacionais assenta numa forte competitividade com os outros Estados, quer pela supremacia ideológica, quer por mais recursos, mais território, mais influência e mais poder, nomeadamente militar.

Finalmente, os Estados pós-modernos são aqueles cuja economia se baseia na informação – Till designa-a como a economia da informação, havendo outros autores que preferem as designações de economia do conhecimento ou economia pós-industrial. É um modelo económico que resulta da crescente globalização e se caracteriza por uma postura colaborativa, num sistema mundial aberto e interdependente.

A partir destas categorias de Estados, Till extrapolou diferentes tipos de marinhas, com a *nuance* de que os Estados pré-modernos, pela sua pobreza e fragilidade, revelam enormes dificuldades em edificar, estruturar e operar uma Marinha, por mais pequena que seja. Pode-se dizer que, na melhor das hipóteses, estes Estados possuirão uma Marinha simbólica, tal como definida por Eric Grove. Dessa forma, Till fez incidir a sua análise nas marinhas dos Estados modernos e pós-modernos, propondo as designações de marinhas modernas e pós-modernas, que ligam o modelo de desenvolvimento naval à natureza do respetivo Estado, ajudando a caracterizar diferentes atitudes perante a segurança nacional e a globalização. Estas categorizações, embora extremamente úteis no plano conceptual, possuem algumas fragilidades no plano semântico, como reconhece o próprio Till⁴⁴. Ele avança mesmo outras designações alternativas para os dois modelos de marinhas prevaletentes no século XXI. Assim, as marinhas modernas poderão também ser designadas como marinhas tradicionais, marinhas convencionais, marinhas competitivas ou marinhas centradas no Estado. Já as marinhas pós-modernas poderão, alternativamente, ser designadas como marinhas não-tradicionais, marinhas não-convencionais, marinhas colaborativas ou marinhas centradas no sistema. Till refere estas alternativas, mas conclui que, apesar das eventuais fragilidades semânticas, as denominações moderna e pós-moderna acabam por ser as mais adequadas para caracterizar as marinhas nesta época dominada pela globalização. Vejamos então em que consiste cada um destes modelos de Marinha.

1) Marinhas modernas

Segundo Till, os Estados modernos mostram habitualmente menor adesão à globalização, tendendo a adotar políticas protecionistas e demonstrando uma atitude pouca colaborativa na proteção do sistema económico global. As reticências que estes Estados têm relativamente à globalização, levam-nos a planear para a possibilidade de colapso ou de declínio do sistema económico mundial, situação em que teriam que enfrentar acrescidos níveis de competição. Neste quadro, as marinhas modernas privilegiam, de forma clara, os interesses nacionais relativamente aos interesses inerentes à preservação e aprofundamento da globalização. Estas marinhas estão, portanto, mais vocacionadas para a competição entre Estados por poder, território, recursos ou supremacia ideológica. As funções típicas das marinhas modernas são:

- *Controlo do mar*: As marinhas modernas privilegiam as conceções tradicionais de controlo do mar, assentes na preparação para operações no

⁴⁴ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, Revised and Updated Third Edition, London and New York, Routledge, 2013, p. 28.

limiar superior do espectro de empenhamentos (aquilo que, em língua inglesa, se denomina de *high-end* ou *high-intensity* e que podemos designar como de alta intensidade) em espaços oceânicos (*blue waters*) contra outras marinhas.

- *Dissuasão nuclear e defesa contra mísseis balísticos*: Esta função baseia-se na manutenção, no mar, de forças de dissuasão nuclear e de defesa contra mísseis balísticos.
- *Projeção de poder marítimo*: Para as marinhas modernas, esta função assenta em capacidades anfíbias capazes de serem empregues contra contendores convencionais.
- *Boa ordem no mar, de forma exclusiva*: Esta função é direcionada para a defesa dos interesses nacionais nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, protegendo assim os recursos naturais (como o petróleo, o gás e os *stocks* piscícolas), devido à sua importância para a economia nacional. As marinhas modernas tendem, assim, a privilegiar a perspectiva nacional em detrimento da defesa do sistema económico mundial, evidenciando alguma relutância em colaborar em missões internacionais, como por exemplo as de combate à pirataria ou às trafi-câncias.
- *Diplomacia de canhoneira competitiva*: As marinhas modernas encaram a diplomacia naval numa perspectiva de grande competitividade com os outros Estados, evidenciando pouco entusiasmo por atividades diplomáticas cooperativas.

2) Marinhas pós-modernas

Till defende que o poder no mar está no coração da globalização, de uma maneira que o poder terrestre e o poder aéreo não estão, pois o sistema económico mundial baseia-se essencialmente no transporte por mar. Por isso, as marinhas têm um papel fundamental a desempenhar na preservação da globalização, combatendo e mitigando as ameaças que a afetam ou podem afetar. Sendo assim, as marinhas pós-modernas têm que adotar uma abordagem internacionalista, colaborativa e quase coletiva⁴⁵, visando assegurar a liberdade dos mares através de atuações cooperativas. Isso basear-se-á no desempenho de um conjunto de funções que, embora na aparência semelhantes às das marinhas modernas, possuem invariavelmente um acento tónico diferente. Analisemos, então, as funções típicas das marinhas pós-modernas:

⁴⁵ Geoffrey Till, "Maritime Strategy in a Globalizing World", *Orbis*, Fall 2007, p. 571.

- *Controlo do mar*: As marinhas pós-modernas vêm o controlo do mar numa perspetiva menos tradicional, dando grande ênfase a empenhamentos no limiar inferior do espectro de empenhamentos (*low-end* ou *low-intensity*, que podemos designar como baixa intensidade) junto ao litoral (*green waters*) contra oponentes que privilegiam táticas assimétricas.
- *Operações expedicionárias*: As operações expedicionárias que estão no cardápio das marinhas pós-modernas têm uma natureza bem diferente da projeção de poder marítimo através de operações anfíbias, que constitui uma das funções das marinhas modernas. As operações expedicionárias das marinhas modernas visam influenciar os acontecimentos em terra, em áreas de instabilidade, procurando dissuadir ações contrárias ao sistema económico mundial e promover ações favoráveis à sua manutenção. Com isso, as marinhas pós-modernas “defendem o sistema indiretamente através do que fazem *a partir do mar* e não *no mar*”⁴⁶. Ou seja, as operações expedicionárias não são vistas como precursoras de um conflito, como acontece com as operações anfíbias tradicionais, antes visando objetivos ligados à segurança internacional, à estabilidade global e ao livre desenrolar do comércio mundial.
- *Operações de estabilização / Assistência humanitária*: Till reconhece que não é fácil distinguir entre operações de estabilização / assistência humanitária e operações expedicionárias – até porque ambas fazem uso das mesmas capacidades navais. A grande diferença é que, enquanto as operações expedicionárias visam proteger o comércio mundial (em que assenta a globalização), as operações de estabilização e a assistência humanitária têm objetivos mais filantrópicos, centrados na resposta a desastres naturais ou provocados pelo homem, de maneira a assegurar o bem-estar das populações afetadas. Estas são missões desencadeadas, normalmente, em âmbitos multinacionais (requerendo a coordenação entre as várias marinhas presentes na área) e em quadros de estreita cooperação com agências governamentais e não-governamentais.
- *Boa ordem no mar, de forma inclusiva*: As marinhas pós-modernas colocam grande ênfase na defesa do sistema económico mundial, contra ameaças como a pirataria, as traficâncias (de pessoas, drogas, armas, etc.), o terrorismo ou mesmo ameaças ambientais como a poluição e a depredação de recursos marinhos. Nenhum país conseguirá, de forma isolada, combater eficazmente essas ameaças, pelo que as marinhas

⁴⁶ G. Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century* (Third Edition), p. 37.

pós-modernas tendem a adotar uma postura bastante colaborativa, envolvendo-se frequentemente em missões de imposição da lei fora dos seus espaços marítimos.

- *Diplomacia naval cooperativa*: As marinhas pós-modernas entendem a diplomacia naval numa perspetiva multinacional, privilegiando empenhamentos cooperativos, como as *Global Fleet Stations*, da *US Navy*, cujo objetivo é a interação com os militares e com as populações civis das nações parceiras, bem como com a comunidade marítima global. Essas missões aproveitam o potencial das plataformas navais envolvidas (com ênfase para os navios-hospital *Mercy* e *Confort*) para a construção de relações de confiança com as populações locais. Cabe aqui referir que a Iniciativa Mar Aberto, desenvolvida pela Marinha Portuguesa desde 2008, com o objetivo da capacitação marítima dos países africanos lusófonos, é também um excelente exemplo de diplomacia naval cooperativa.

A compreensão total deste conceito não ficaria completa sem alguns comentários ampliativos.

Primeiro, Till tem o cuidado de referir que estas designações não representam nenhum julgamento de valor relativo às marinhas, *i.e.*, a designação Marinha moderna não é sinónimo de Marinha má, da mesma forma que a denominação Marinha pós-moderna não equivale a Marinha boa. Elas representam diferentes atitudes dos países perante a sua segurança nacional e, também, distintas posturas perante a globalização.

Segundo, Till reconhece que, na realidade, nenhuma Marinha é inteiramente moderna ou totalmente pós-moderna. Com efeito, todas marinhas combinam essas duas tendências, em graus variáveis. Até porque não há nenhum Estado moderno que seja tão isolacionista que consiga permanecer completamente impermeável ao mundo exterior, da mesma maneira que nenhum Estado pós-moderno, por mais internacionalista que seja, deixa de zelar pelos seus interesses nacionais. Ou seja, quando se empregam as categorias moderno e pós-moderno para tentar caracterizar Estados, deve-se considerar um espectro contínuo, pois todos os Estados evidenciam características de ambas as categorias, o mesmo se aplicando às respetivas marinhas.

Finalmente, Till considera que “genericamente (...) tem havido uma evolução significativa do [modelo] moderno para o pós-moderno. A questão que permanece é até que ponto o futuro da globalização permitirá a continuação dessa evolução. Perceber esse assunto e as suas implicações marítimas será central para a tarefa de conceber uma Marinha (...) para o século XXI”⁴⁷.

⁴⁷ G. Till, “Maritime Strategy in a Globalizing World”, p. 575.

7.2 Espectro Marinha – Guarda Costeira

Segundo Till, nos últimos anos, as tarefas de manutenção da ordem no mar têm crescido, tanto em importância relativa, como em complexidade. Como todos são poucos para o cumprimento dessas tarefas, é comum que elas sejam partilhadas entre as marinhas e um conjunto de departamentos estatais, como guardas costeiras e agências civis. Genericamente, as guardas costeiras e as agências civis tendem a focalizar-se na imposição da lei e na segurança (numa vertente de *safety*), enquanto as marinhas se encarregam de preservar a segurança (na vertente de *security*) – havendo sempre algum grau de sobreposição (*vide* fig. 5).

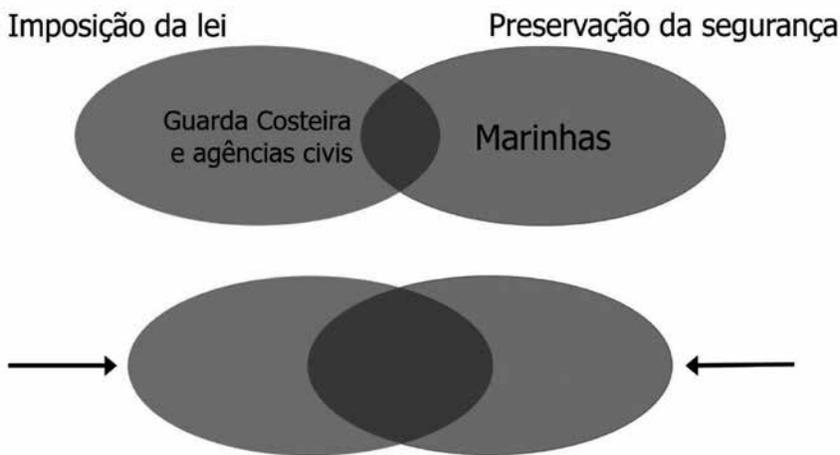


Figura 5 – Círculos de jurisdição em aproximação?

A este propósito, Till considera mesmo que os eventos de 11 de Setembro de 2001 vieram aumentar a sobreposição entre, por um lado, a área de atuação das guardas costeiras e das agências civis e, por outro lado, a área de atuação das marinhas – obrigando a uma coordenação eficiente das várias forças envolvidas.

Nesse âmbito, para dar resposta aos crescentes desafios de segurança no mar, os países foram-se estruturando de maneiras diferentes, em função da geografia, das ameaças percebidas, da cultura social e política, da história, dos recursos do país e da arquitetura constitucional⁴⁸. Till sistematizou as diferentes respostas dadas pelos Estados aos desafios colocados no mar segundo quatro modelos distintos, que procuram representar padrões de resposta típicos. Vejamos então como se caracterizam genericamente esses quatro modelos-padrão (*vide* fig. 6):

⁴⁸ G. Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century* (Third Edition), p.315; G. Till, "Maritime Strategy in a Globalizing World", p. 571.

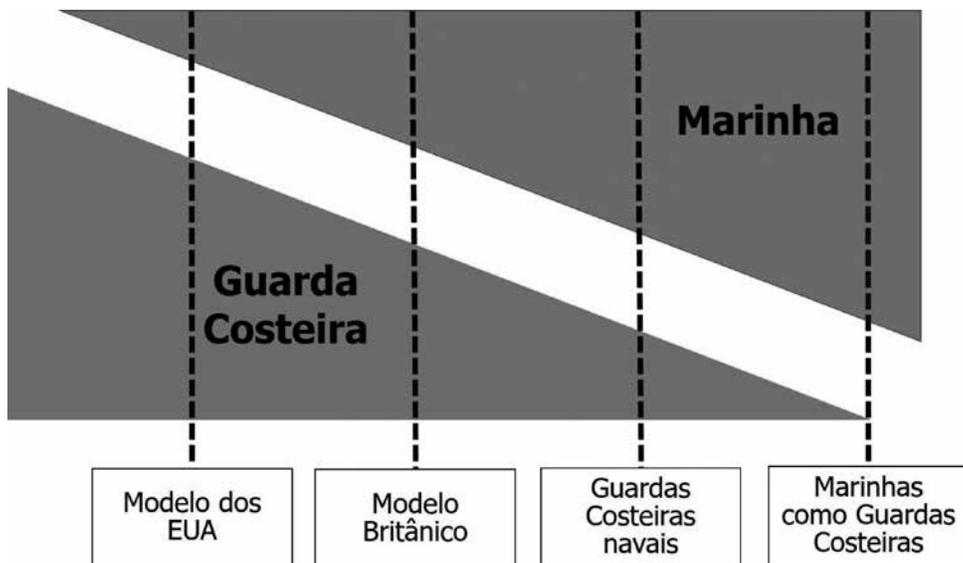


Figura 6 – Modelos estruturais para a segurança marítima

- *Modelo dos EUA*: Este é o modelo mais radical na separação de funções, assentando numa Guarda Costeira de grandes dimensões – maior que muitas marinhas – focalizada em tarefas policiais, no limiar inferior do espectro de empenhamentos. Neste modelo, a segurança marítima, a busca e salvamento, a proteção ambiental, o combate aos tráficos de drogas e armas, e por aí fora, competem à *US Coast Guard*, com a *US Navy* a desempenhar um pequeno papel. No outro limiar do espectro, os empenhamentos de alta intensidade competem à *US Navy*, com a *US Coast Guard* a dar um contributo reduzido⁴⁹. Mesmo assim, apesar da clara diferenciação de funções entre a *US Navy* e a *US Coast Guard*, Till reconhece que há alguma sobreposição de tarefas.
- *Modelo britânico*: Este modelo assenta numa aproximação federada, com a participação de várias agências, operando em rede. Com efeito, no modelo britânico, a maioria das tarefas de imposição da lei são desempenhadas por agências civis, com a *Royal Navy* a providenciar apoio militar, se necessário. Embora a maioria dos navios-patrolha sejam operados pela *Royal Navy* e a maioria dos helicópteros de *Search And Rescue* (SAR) sejam operados pela *Royal Air Force*, há também meios operados por outros departamentos governamentais e até por organizações de voluntários. Naturalmente, este modelo requer uma

⁴⁹ Geoffrey Till, "Seapower in the 21st century", 2003 King-Hall Naval History Conference, 2003, p. 7.

boa coordenação inter-departamental para poder funcionar adequadamente. Além do Reino Unido, também a Austrália e a China adotam este modelo⁵⁰.

- *Guardas Costeiras navais*: Neste modelo, a Guarda Costeira é um elemento semiautônomo das respectivas marinhas. Till ilustra este modelo com os exemplos da Noruega e do Chile, em que “a Marinha opera a Guarda Costeira, mas diferencia-a do resto do serviço naval. Nalgumas variantes deste modelo, o pessoal permanece atribuído à Guarda Costeira durante a maior parte das suas carreiras, noutras o pessoal vai rodando [entre a Guarda Costeira e o serviço naval propriamente dito]”⁵¹ ao longo da carreira.
- *Marinhas como Guardas Costeiras*: Finalmente, há muitos países em que, por escassez de recursos para operar duas forças distintas, as marinhas atuam efetivamente como Guardas Costeiras. Com efeito, estas marinhas são essencialmente “edificadas” para proteger e defender os direitos conferidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. Till refere que todas as marinhas da América Latina (com exceção das da Argentina, do Brasil e do Chile) se integram neste modelo.

Independentemente do modelo estrutural adotado por cada país, Till reconhece que as marinhas têm um vasto conjunto de características que as tornam extremamente úteis no exercício da autoridade do Estado no mar, nomeadamente:

- (1) As marinhas têm uma longa tradição de colaboração multinacional, importante para o desempenho de operações de segurança marítima nos espaços marítimos nacionais e internacionais;
- (2) A capacidade para aplicar a força de forma graduada é útil para lidar com piratas, terroristas, traficantes e navios que não respeitem a soberania nacional;
- (3) As forças navais terão maior facilidade em proporcionar aproximações centradas na rede, essenciais à coordenação das respostas de diferentes agências;
- (4) A capacidade para operar em mares distantes e com forte agitação marítima é uma característica única das marinhas, que pode ser extremamente útil no quadro da imposição da lei;

⁵⁰ G. Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century* (Third Edition), p. 315.

⁵¹ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, London, Frank Cass Publishers, 2004, p. 345.

- (5) Normalmente, apenas as unidades navais das marinhas possuem mais-valias orgânicas, como helicópteros e *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV), além dos mais sofisticados sensores;
- (6) A elevada experiência das marinhas na prospecção e no planeamento pode ser bastante útil para a análise de ameaças e para o planeamento de operações no quadro do exercício da autoridade no mar, além da preparação de respostas de contingência a situações inopinadas;
- (7) As marinhas dispõem de uma visibilidade que as Guardas Costeiras não possuem e isso pode ser extremamente benéfico para promover os assuntos do mar junto dos governos e da opinião pública.

Till também identifica alguns condicionalismos à utilização das marinhas neste tipo de tarefas. Primeiro, muitos países têm reservas quanto ao uso das suas Forças Armadas (incluindo as marinhas) na imposição da lei. Segundo, muitas destas tarefas são bastante especializadas e os militares das marinhas nem sempre estarão devidamente treinados para tarefas que podem ir do combate à poluição do mar até à repressão da imigração ilegal no mar. Finalmente, o emprego de navios de guerra pode ser visto como uma escalada desnecessária.

7.3 Outras considerações

Na sua obra capital *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, Geoffrey Till não só faz uma revisão das ideias dos principais estrategistas marítimos, como reflete de forma bastante esclarecida sobre os principais desafios que se colocam ao poder naval e marítimo no futuro. Entre outras ideias, destacou-se aqui o seu conceito de marinhas modernas e pós-modernas, segundo o qual estas últimas têm tendência para concederem crescente importância a operações de baixa intensidade e a tarefas de imposição da lei. Tomando por base esse pressuposto, Till procurou também sistematizar os vários modelos adotados pelos países para aplicar a lei no mar, reconhecendo que “a maioria das aproximações envolverão normalmente as capacidades navais nalgum grau”⁵².

Fê-lo com uma grande honestidade intelectual, que o levou a procurar entender e compreender as várias perspetivas para as temáticas estudadas. Isso é particularmente evidente nas duas sistematizações aqui apresentadas.

Relativamente às marinhas modernas e pós-modernas, Till preocupou-se em enfatizar que isso não é sinónimo de marinhas boas ou más, antes evidenciando diferentes posturas das marinhas perante a segurança nacional e a globalização.

⁵² G. Till, “Maritime Strategy in a Globalizing World”, p. 572.

Relativamente aos modelos estruturais para a segurança marítima, Till teve o cuidado de referir que não há nenhum modelo melhor do que os outros, tudo dependendo de vários fatores, como a geografia, as ameaças, a cultura social e política, a história, os recursos nacionais e a arquitetura constitucional.

Por tudo isso, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century* constitui um contributo fundamental para a perceção de alguns dos principais desafios que se deparam ao poder marítimo e naval no século XXI.

8. Considerações finais

Na Introdução já foi recordada a importância concedida por Clausewitz à teoria militar. Clausewitz realçava que “a teoria é instituída para que cada pessoa não tenha que começar de novo na labuta de pesquisa e sistematização dos assuntos, mas possa encontrar as matérias estruturadas de forma clara”⁵³. O corolário desta afirmação de Clausewitz é que qualquer conceptualização se deve basear no conhecimento teórico precedente, uma realidade bem evidenciada ao longo deste Caderno Naval.

Com efeito, Edward Luttwak e Ken Booth refletiram sobre a utilidade política das marinhas, tendo por base o trabalho seminal de James Cable. Similarmente, Eric Grove refinou e aprofundou as conceptualizações de Mahan, de Ken Booth, de James Cable, de Michael Morris e de Steve Haynes. E outros exemplos se poderiam dar, para evidenciar a lógica de continuidade do pensamento teórico-estratégico.

De facto, estudar o pensamento de autores precedentes e refletir sobre as suas conclusões são etapas essenciais para iluminar qualquer reflexão séria sobre esta, como sobre outras matérias. Esse foi o objetivo deste Caderno Naval, que se espera contribua para arrumar algumas ideias referentes ao poder marítimo e naval.

⁵³ C. von Clausewitz, *On War – Volume I, Book II – On the Theory of War, Chapter II – On the Theory of War*, p. 107.

Bibliografia

- BOOTH, Ken. "Roles, Objectives and Tasks: An Inventory of the Functions of Navies", *Naval War College Review*, Vol. XXX, N.º 1, Summer 1977, pp. 83-97.
- BOOTH, Ken. "Foreign Policies at Risk: Some Problems of Managing Naval Power", in *To Use the Sea, Readings in Seapower and Maritime Affairs*, Edited by F. C. Rouse, 2nd Edition, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1977, pp.60-67.
- BOOTH, Ken. *Navies and Foreign Policy*, New York: Holmes & Meier Publishers, Inc, 1979.
- CABLE, James. *Gunboat Diplomacy, 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, London, The MacMillan Press Ltd, 1981 (2nd edition).
- CABLE, Sir James. "Showing the flag: past and present", *Naval Forces*, N.º III, 1987, Vol. VIII, pp 38-49.
- CLAUSEWITZ, Carl von. *On War – In Three Volumes*, London, Kegan Paul, Trench, Trubner & CO, Ltd., 1918 (3rd impression).
- GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1990.
- GROVE, Eric. "The Ranking of Smaller Navies Revisited", in *Small Navies: Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace*, Edited by Michael Mulqueen, Deborah Sanders and Ian Speller, Routledge, 2014.
- HAYNES, Steve. "Third-World Navies: Myths and Realities", *Naval Forces*, N.º IV, 1988, Vol. IX, pp 14-25.
- HILL, J. R. *Maritime Strategy for Medium Powers*, London, Croom Helm, 1986.
- HOLMES, James R. "Why Hold an International Fleet Review?: Insights from Ken Booth", in *Naval Diplomacy and Maritime Power Projection – Proceedings of the Royal Australian Navy Sea Power Conference 2013*, Edited by Andrew Forbes, Canberra, Sea Power Centre – Australia, 2014.
- HUNTINGTON, Samuel P. "National Policy and the Transoceanic Navy", *United States Naval Institute Proceedings*, Vol. 80, May 1954, n.º 5, p. 483-493.
- HUNTINGTON, Samuel P. "The Clash of Civilizations?", *Foreign Affairs*, Vol. 72, N.º 3, Summer 1993, p. 22-49.
- HUNTINGTON, Samuel P. *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, New York, Simon & Schuster, 1996.
- LUTTWAK, Edward. "The Political Applications of Naval Force", *Naval War College Review*, Vol. XXIV, N.º 3, November - December 1973, pp. 38-40.

- LUTTWAK, Edward. *The Political Uses of Sea Power*, Baltimore (Maryland, USA), The Johns Hopkins University Press, 1974.
- MACHADO, José Pedro (Coordenador). *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Amigos do Livro Editores, Lisboa, 1981.
- MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Dodo Press, 1890.
- MORRIS, Michael A. *Expansion of Third World Navies*, London, Palgrave Macmillan, 1987.
- TILL, Geoffrey. "Seapower in the 21st century", *2003 King-Hall Naval History Conference*, 2003.
- TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, London, Frank Cass Publishers, 2004.
- TILL, Geoffrey. "Maritime Strategy in a Globalizing World", *Orbis*, Fall 2007, pp. 569 a 575.
- TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, Revised and Updated Third Edition, London and New York, Routledge, 2013.

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

- 1. A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti
- 2. Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados**
Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille
- 3. Conceito Estratégico de Defesa Nacional**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Vice-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille
- 4. O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima**
Dr. Luís da Costa Diogo
- 5. Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional**
Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues
- 6. Portugal e a sua Circunstância**
Professor Doutor Adriano Moreira,
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Dr. João Soares Salgueiro,
Professora Doutora Maria do Céu Pinto,
Professora Doutora Maria Regina Flor e Almeida
- 7. O Poder Naval. Missões e Meios**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Néilson Lopes da Costa
- 8. Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação. Breve Abordagem Filosófico-Estatutária**
Segundo-tenente Carla Cristina Martins Pica
- 9. Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bi-Lateral**
Professor Doutor José Medeiros Ferreira

10. A Estratégia Naval Portuguesa

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Professor Doutor António José Telo,
Vice-Almirante Magalhães Queiroz,
Almirante Vieira Matias,
Contra-Almirante Lopo Cajarabille,
Capitão-Tenente Marques Antunes,
Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-Almirante Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-Almirante Reis Rodrigues,
Contra-Almirante Melo Gomes,
Vice-Almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-Almirante Pires Neves,
Vice-Almirante Rebelo Duarte

11. O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares

Capitão-de-Mar-e-Guerra José Manuel Silva Carreira

12. As Forças Armadas e o Terrorismo

Contra-Almirante José Augusto de Brito

13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal

Almirante Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

Professor Doutor Ernani Lopes,
Professor Doutor Manuel Lopes Porto,
Dr. João Salgueiro,
Professor Doutor José Carlos Venâncio,
Dr. Salgado Matos,
Dr. Félix Ribeiro,
Professor Doutor Fernando Santos Neves,
Dr. Joaquim Aguiar,
Professor Doutor Adriano Moreira

15. A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS

Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo,
Capitão-tenente José António Velho Gouveia

- 16. O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia**
Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
- 17. As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz**
Capitão-tenente José António Zeferino Henriques
- 18. A NATO e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?**
Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues
- 19. Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas**
Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes
- 20. Continentalidade e Maritimidade**
A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China
Professor Doutor António Marques Bessa
- 21. O Poder na Relação Externa do Estado**
Professor Doutor Luís Fontoura,
Embaixador Leonardo Mathias
- 22. Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”**
Intervenções dos Conferencistas
- 23. A Definição de Agressão da Assembleia-Geral das Nações Unidas: História de uma Negociação**
Dr.ª Maria Francisca Saraiva
- 24. Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico**
Coordenadores:
Professor Doutor António Marques Bessa,
Professor Doutor Pedro Borges Graça
- 25. A Europa da Segurança e Defesa**
Vice-Almirante António Rebelo Duarte
- 26. 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**
- 27. Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e processo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro

28. O Sistema de Planeamento de Forças Nacional. Implicações da Adopção do Modelo de Planeamento por Capacidades.

Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos César Martinho Gusmão Reis Madeira

29. Reflexões sobre o Mar

Uma Homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

30. A “Guerra às Drogas”

Capitão-de-Mar-e-Guerra J. Margalho Carrilho

31. Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal

Primeiro-tenente Humberto Santos Rocha

32. 60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais

Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,

Vice-Almirante José Carlos Lima Bacelar

33. A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar

Vice-Almirante Victor Lopo Cajarabille,

Vice-Almirante António Rebelo Duarte,

Dr.ª Patrícia Viana Afonso

34. Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo

Contra-Almirante António Silva Ribeiro,

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Braz da Silva,

Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma,

Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro

35. O Papel da União Europeia e da União Africana na Prevenção e Gestão de Conflitos em África

Capitão-de-Mar-e-Guerra Edgar Marcos Bastos Ribeiro

36. Oxigénio e medicina subaquática e hiperbárica. Perspectiva histórica e realidade militar em Portugal

Capitão-de-Mar-e-Guerra José de Gouveia de Albuquerque e Sousa

37. Liderança e exercício de comando contributos

Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco José Costa Pereira,

Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Eduardo de Gouveia e Melo,

Capitão-tenente Pedro Eduardo Fernandes Fonseca

- 38. O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agências de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma
- 39. Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar**
Capitão-de-Mar-e-Guerra António Manuel de Carvalho Coelho Cândido
- 40. Os Media como Vectores na Prossecução dos Objectivos Estratégicos das Forças Armadas**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimiro José das Neves Coelho
- 41. O combate à pirataria marítima**
Vice-almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues
- 42. Conceitos e Tecnologia das Operações Navais: da II Guerra Mundial aos nossos dias**
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Capitão-de-fragata Armando José Dias Correia
- 43. A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional**
Capitão-tenente Jaime Carlos de Vale Ferreira da Silva
- 44. A Maritimidade Portuguesa: Do Reavaliar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento**
Vice-almirante Ref João Manuel Lopes Pires Neves,
Vice-Almirante Ref António Carlos Rebelo Duarte
- 45. Mahan. 7 Virtudes e 7 Pecados**
Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro
- 46. O Processo Estratégico na Marinha**
Almirante António Silva Ribeiro

Nota: Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no portal da Marinha, sob o título História e Estratégia e sub-título Estudos e Reflexões: www.marinha.pt/pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/paginas/cadernos-navais.aspx

