

CADERNOS NAVAIS
N.º 29 – Abril - Junho 2009

REFLEXÕES SOBRE O MAR

Uma homenagem ao
Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica
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, então com sete anos de existência.

Ao GERE, situado na directa dependência do Almirante CEMA, incumbe, duma forma geral, a elaboração e divulgação de estudos sobre assuntos estratégicos de interesse geral e em especial para a Marinha. No âmbito das suas competências específicas, o GERE promove a publicação de matérias que tenham analogia com a sua actividade, através das colecções dos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

REFLEXÕES SOBRE O MAR

Uma homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

29 /Abril - Junho 2009

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN 978-989-8159-09-0

Depósito Legal n.º 183 119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: António Coelho Dias, S. A.; Tiragem: 600 exemplares

ÍNDICE

Nota de abertura do Chefe do Estado-Maior da Armada.....	5
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes	
Portugal e o Mar	7
Professor Doutor Adriano Moreira	
O Mar Português e a Fronteira Marítima Europeia	13
Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti	
A Nova Descoberta do Mar.....	25
Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias	
Paz e Segurança nos Oceanos	35
Vice-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille	

NOTA DE ABERTURA DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes

A presente edição dos Cadernos Navais é dedicada à memória do Vice-almirante António Emílio de Almeida Azevedo Barreto Ferraz Sacchetti que, de forma triste e inesperada, deixou o nosso convívio.

Este brilhante oficial da Armada teve uma carreira longa e diversificada, em terra e no mar, tendo realizado comissões de serviço nos Açores, em Angola e na Guiné.

A sua integridade de carácter, superior inteligência e elevação, constituem um exemplo de vida para todos quantos tiveram o privilégio de o conhecer e admirar.

Culminou a sua carreira naval no activo como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e da sua folha de serviços constam numerosos louvores e condecorações, nacionais e estrangeiras. Paralelamente, foi professor catedrático convidado de várias Universidades, tendo leccionado durante mais de vinte anos no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa.

À data do seu falecimento era professor catedrático convidado da Universidade Católica Portuguesa, Presidente da Academia de Marinha, membro correspondente da classe de Ciências da Academia das Ciências de Lisboa, académico de número da Real Academia Española de la Mar, académico honorário da Academia Portuguesa de História, académico de número e membro do Conselho de Académicos da Academia Internacional da Cultura Portuguesa, Presidente da Direcção do Instituto Português da Conjuntura Estratégica, sócio da Sociedade de Geografia de Lisboa, membro efectivo do Conselho Supremo da Liga dos Combatentes, membro do Conselho Consultivo do Instituto Euro-Atlântico, Presidente do Instituto D. João de Castro desde Outubro de 2003 e membro do Conselho Consultivo da revista Nação e Defesa.

Evocar o Vice-almirante Ferraz Sacchetti, como cidadão, militar excepcional e notável académico, é missão que a história se encarregará de realizar, tão presentes e vincados foram os sinais que nos deixou ao longo da sua vida, pela abrangência do seu conhecimento, pelo rigor dos seus conceitos e pela sua seriedade intelectual.

Primeiro presidente do Grupo de Estudos e de Reflexão de Estratégia da Marinha, actualmente designado por Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, a ele devemos a ideia de proporcionar a divulgação de assuntos relacionados com a abordagem estratégica, nomeadamente nas áreas marítima e naval, tendo promovido e incentivado a reflexão, o estudo, o debate e a publicação de trabalhos do maior interesse, não só para sucessivas gerações de oficiais, mas também para um alargado universo exterior.

O seu convívio era uma bênção, pelo seu fino trato, inesgotável capacidade para ouvir os mais novos, avisado conselho e permanente disponibilidade. A grandeza do seu espírito manifestava-se pela sua simplicidade, modéstia, tolerância e constante serenidade.

Militar exemplar e insigne pedagogo, ofereceu à Marinha todo o seu saber e incansável dedicação, aptidões que lhe foram reconhecidos desde os bancos da Escola Naval, onde o prémio de aprumo militar já fazia adivinhar um futuro promissor, até ao último dia de vida.

Serviu sempre com a maior devoção e entusiasmo, embora se encontrasse, desde há muito tempo, na situação de reforma. Quando o destino o chamou, tinha ainda muitos projectos em curso.

O Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti ficará para sempre ligado aos "Temas e Reflexões" e aos "Cadernos Navais", que deu à estampa no âmbito das Edições Culturais da Marinha, os quais se tornaram veículos de saber com lugar firmado, pelo que é de inquestionável razão a singela homenagem que hoje lhe prestamos.

A sua memória e a obra que nos legou perdurarão no nosso pensamento, com a reverência devida aos homens de raro valor.

PORTUGAL E O MAR*

Professor Doutor Adriano Moreira

A relação secular de Portugal com o Mar, cujo ponto histórico de referência na definição de um conceito estratégico nacional está no Plano de expansão formulado pela Dinastia de Aviz, tem essa relação essencial com o interesse nacional, mas também com uma dinâmica que em primeiro lugar levou à mundialização das interdependências e, no século XX, às exigências prementes de uma redefinida governança dessa mundialização. A geração que, nesta entrada do Milénio, se prepara nas Academias Navais para servir a Marinha, inicia as suas responsabilidades num ponto de ruptura que é extremamente desafiante para os interesses nacionais. Os responsáveis políticos pela formação que as escolas actuais assumiram, foram participantes activos durante o esgotamento da governança mundial anterior, que se traduzia no que tenho chamado Império Euromundista, porque todo o poder supremo da governança mundial esteve repartido entre potências ocidentais, soberanias especialmente sediadas nas margens do Atlântico, e nem sempre guardando entre si a paz pelo direito.

Esta última circunstância teve um desenvolvimento catastrófico com a Guerra Mundial de 1939-1945, que obrigou ao desmantelamento desse Império Euromundista, incluindo inevitavelmente a parcela em que consistia o Ultramar Português, de modo que a Revolução de 1974 (dos Cravos) foi, do ponto de vista nacional, o ponto final do Projecto da Dinastia de Aviz.

Desse passado temos, no Património Nacional, a marca indelével na identidade portuguesa, o testemunho de uma forte intervenção na definição da identidade ocidental, e também a marca deixada na globalização anunciada num texto de projecção universal que são Os Lusíadas de Luís Vaz de Camões. A implantação da língua portuguesa na geografia dos 3 AAA (Ásia, África, América Latina), acompanha a responsabilidade de redefinir a nossa intervenção nos futuros incertos do mundo, com salvaguarda da memória histórica, e honrando a continuidade da capacidade de assumir riscos, agora os inerentes à globalização.

Que o actual milénio se define como uma época de incerteza, que a debilidade da perspectiva está assumida, que no passado nunca aconteceu tudo,

que a definição do futuro é responsabilidade de saberes sempre contestáveis, são componentes da nossa circunstância geralmente assumidos.

Mas não seria apropriado imaginar que a incerteza era menos desafiante quando a Casa de Aviz iniciou a expansão, quando o Infante D. Henrique decidiu chamar o apoio dos saberes do tempo que lhe aconteceu viver, quando conseguiu que o carisma pessoal animasse a decisão de enfrentar o desconhecido. Falando a marinheiros, recordarei que foi por isso que dediquei um dos meus modestos trabalhos à memória de Bartolomeu Dias, com esta evocação, que repito – *Um marinheiro que morreu tentando*.

De facto, por três vezes embarcou empenhado na tarefa de descobrir o caminho marítimo para a Índia, foi quem dobrou o Cabo da Boa Esperança, por então chamado Cabo das Tormentas, e na terceira viagem perdeu-se no mar salgado pelas lágrimas de Portugal, como séculos depois diria Fernando Pessoa.

Mas nunca desistiu, e certamente não deixou de acreditar que a sua devoção e sacrifício ficariam nos alicerces do projecto que não seria abandonado pelas gerações seguintes. O mesmo sentimento que inspira a divisa da Marinha - *Honrai a Pátria, que a Pátria vos contempla*.

Aconteceu, ao longo dos séculos da história portuguesa, que a determinação, saber, e coragem, nunca deixaram de avaliar, com prudência governativa, o equilíbrio com poderes políticos concorrentes ou mesmo adversários, e por isso a acção diplomática foi sempre essencial, assim como a necessidade de um apoio externo, vista a dimensão relativa do poder político português na comunidade internacional, também nunca foi dispensável, tudo acompanhado pela cautela de evitar intervir nas querelas interiores da cristandade.

A Aliança Inglesa foi a mais permanente das solidariedades, com os custos inerentes à desigualdade dos poderes, até que o fim do Império Euromundista, sem formalmente a pôr em causa, obrigou a outras definições. Tendo conseguido manter a chamada neutralidade colaboraste na guerra de 1939-1945, sem ter podido evitar o sacrifício de Timor invadido novamente por aliados e japoneses, o apoio à reorganização da segurança do Atlântico Norte, logo que a solidariedade da URSS na guerra foi substituída pelo desafio que deu origem a meio século de guerra fria, foi um imperativo do facto de o mar nos chamar ao grupo de fundadores da NATO, garantia desse mar ocidental, base do projecto de libertar a Europa do Atlântico aos Urais, e de implantar a democracia, os direitos do homem, e o desenvolvimento sustentado, não apenas nesse espaço matricial dos ocidentais, mas com expressão mundial.

Neste caso talvez deve admitir-se que não foi o país que se lançou a longe pelo mar agora bem conhecido, foi a função do mar, na definição do espaço ocidental, que incluiu o país, por imperativo ao mesmo tempo da geografia, da funcionalidade do sistema de aliança estabelecida, e da defesa dos valores matriciais do Ocidente, nos quais está também impressa a marca do passado português que nos chama às responsabilidades pelo futuro. Foi todavia durante os cinquenta anos da guerra fria que Portugal teve de responder ao doloroso processo de desmobilização do Império Euromundista, na parte que lhe pertenceu gerir até 1974.

Depois desta data, que se foi importante para alterar o curso histórico do país, também o foi para o equilíbrio mundial da Ordem dos Pactos Militares, a pertença à NATO não era resposta suficiente para o apoio externo de que sempre necessitámos, e por isso a adesão à União Europeia foi uma decisão sem alternativa.

Esta decisão ainda obedeceu principalmente a objectivos de desenvolvimento sustentado com adesão aos modelos democráticos, e rejeição da ameaçadora implantação das estruturas do socialismo real: a evolução europeia foi por nós acompanhada, com adesão à crescente estruturação de um modelo final ainda mal definido de unidade política, e com expressão incerta no chamado Tratado de Lisboa (2008), agora em período de reflexão. Uma reflexão que é sobretudo responsabilidade cívica.

Mas, entretanto, a circunstância mundial, no sentido de Ortega, depois de 1989, queda do Muro de Berlim, alterou-se radicalmente em termos de segurança e defesa.

Para tomar curta uma história longa, que certamente foi abordada nos cursos da Academia, a NATO sofreu vários desafios nascidos do processo de mudança da circunstância, entre eles os seguintes: a europeização da Defesa, uma exigência que teve origem na exigência de distribuir equitativamente os encargos entre os EUA e a União Europeia; a alteração do conceito estratégico, que deixou de referir-se à linha de encontro dos dois Pactos Militares em confronto, para se terem em vista os interesses da NATO em qualquer ponto do mundo; a assunção da legitimidade própria para exercer o direito - dever de intervenção, com lamentável exercício no Kosovo; e sobretudo a deriva para o unilateralismo da administração republicana do Presidente Bush, que levou ao desastre do Iraque, ao agravamento do capital de queixas no Levante, e final-

mente ao receio do regresso à guerra fria com o programado alargamento da NATO às áreas de influência da Rússia, com expressão na grave crise que explodiu no Cáucaso por causa do desmantelamento da Geórgia.

Tudo isto estando a Europa numa situação de carência de matérias-primas, de energia, de mão-de-obra, de reserva estratégica alimentar, e também desenvolvendo uma política de alargamento sem estudos prévios de governabilidade, e de responsabilidade de segurança sem conceito prévio de fronteiras amigas. Uma referência que também faltou à NATO na tentativa de admitir antigos satélites sem prestar devida atenção aos interesses da Rússia.

Se acrescentarmos a terrível demonstração do ataque do fraco ao forte que o terrorismo global exerce, fazendo do Ocidente o alvo indiviso, por tudo temos de admitir que a histórica natureza exógena de Portugal se acentuou, porque não pode considerar-se alheio a nenhuma das mudanças da circunstância que se desenvolveu ao redor do Ocidente, da NATO, do Atlântico Norte e, acrescento, do Atlântico Sul.

Sobretudo nesta área, convirá não esquecer que o espaço da NATO foi limitado ao Atlântico Norte numa data em que o processo descolonizador ainda não provocara atenção à segurança do Atlântico Sul, porque a multiplicação de soberanias na costa africana não somara os seus interesses aos das soberanias do continente americano, estas nascidas de movimentos de europeus emigrados, e não de nativos. Nesta data, a segurança do Atlântico Sul exige uma definição articulada com a do Atlântico Norte, onde se espera e vaticina que a moderação regresse ao impulso unilateralista dos EUA, pacificando as divergências que tal unilateralismo causou na União Europeia, permitindo olhar com determinação para a segurança do Mediterrâneo a que a França apela, e ter uma doutrina prudente de fronteiras amigas e governabilidade a leste.

A carência europeia que referi espelha-se com gravidade desigual pelos países da União, e Portugal não é um dos elos mais fortes do sistema. Mas acontece que, pela geografia, e pela definição dos interesses dos Estados e dos grandes espaços em que estão incluídos, Portugal está na articulação da segurança do Atlântico Norte com a segurança do Atlântico Sul, na articulação destas seguranças com a segurança do Mediterrâneo, titular da soberania, em redefinição geral, no território continental e nos Arquipélagos da Madeira e dos Açores, obrigado com os Estados de Língua Portuguesa na CPLP, que tem no Atlântico Sul uma importante e poderosa presença. Tendo presentes as debili-

dades do Estado Português, é necessário acrescentar o risco de a gestão dos recursos vivos da Zona Económica Exclusiva transitar para a Comissão Europeia.

Tudo ponderado, é certamente possível que uma atitude de desistência ou descanso leve a minimizar a narrativa de heróis do mar que marca a identidade portuguesa: mas o que não pode ser atenuado é o facto de o Mar vir ter com Portugal com exigências às quais ou teremos vontade e capacidade de responder com voz própria, ou a deriva para destinatários das decisões alheias, em que a nossa voz não será escutada, começará a desenhar-se no horizonte. É nestas horas de perplexidade nacional que o exemplo da Dinastia de Aviz e do Infante, o lema da Marinha que manda honrar a Pátria, a coragem em face de uma época de incerteza, o amor ao país e ao seu povo, servem de alicerce à vontade de colocar a inteligência e o saber ao serviço da invenção de novos futuros, informados de que nunca aconteceu tudo no passado, e que é na incerteza que avulta o exemplo de Bartolomeu Dias, um grande marinheiro que morreu tentando, e a cujo esforço o futuro deu razão. É certo que ninguém escolhe o povo e a terra onde lhe aconteceu nascer, e que partir é um direito de ir e andar pelo mundo. Mas a outra decisão, que é um acto de amor, é decidir ficar. A Marinha é um conjunto de homens que decidiram ficar.

*Comunicação apresentada na Escola Naval, em 14 de Novembro de 2008

O MAR PORTUGUÊS E A FRONTEIRA MARÍTIMA EUROPEIA*

Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

Em 9 de Outubro de 1890, faz hoje 118 anos, Joaquim Pedro Oliveira Martins escreveu uma carta ao seu amigo António Emílio de Almeida Azevedo, dizendo:

É com vivo prazer que me apresso a anunciar-lhe ter-se votado hontem a sua entrada na Academia.

Eu que tive a iniciativa d'esse preito dado aos merecimentos revelados nas Comunidades de Goa, não posso deixar de me felicitar a mim e á Academia pelo acto de justiça praticado¹.

Dias depois, em 23 do mesmo mês, Manuel Pinheiro Chagas, assinando pelo Secretário-Geral da Academia, escreveu também uma carta, esta dirigida ao já então Sócio Correspondente da Academia António Emílio de Almeida Azevedo, informando-o:

Tenho a honra de participar a V. Ex.^a que em sessão da Segunda Classe da Academia Real das Sciencias celebrada no dia 8 do corrente mez, foi V. Ex.^a eleito Sócio Correspondente d'esta Corporação Scientifica.

Mais tarde, de novo Manuel Pinheiro Chagas agora já como Secretário-Geral, enviou o diploma que lhe confere o título de sócio correspondente da Academia Real das Sciencias de Lisboa na Classe de Sciencias Moraes, políticas e bellas lettras².

Com estas transcrições pretendo apenas informar Vossas Excelências, Senhor Presidente e Ilustres Académicos, que não precisei de atingir a idade adulta e de aguardar a minha inserção na sociedade para conhecer a Academia das Ciências de Lisboa e as tão notáveis personalidades a ela ligadas.

Desde criança que sei que ao meu Avô, de quem recebi o nome, tinha sido concedida uma alta distinção e uma grande honra, ao ser admitido na mais antiga e mais respeitada instituição académica de Portugal.

Assim, compreenderão Vossas Excelências que tenho razões acrescidas, muito pessoais e sentimentais, para manifestar a minha surpresa e a grande honra que sinto em pertencer a esta tão nobre e prestigiada Academia das

¹ Carta transcrita em António Emílio d' Almeida Azevedo, *Resposta ao Relatório da Comissão de Inquérito à Administração do extinto Juizo de Instrucção Criminal pelo juiz de direito addido António Emílio d' Almeida Azevedo*, Ed. do autor, Costa de Vallado, 1911, 55 p.

² Arquivo particular, quanto às duas cartas de Manuel Pinheiro Chagas.

Ciências de Lisboa, e para expressar o meu reconhecimento pela benevolente distinção que me foi concedida, que tanto me sensibiliza e responsabiliza.

O saber, fruto da mente humana, sempre em desenvolvimento, deve ser divulgado e posto ao serviço de todos, para que constitua património comum e enriqueça a nossa cultura.

Muito me penhora ter sido admitido, como um dos seus membros, pela Instituição portuguesa que melhor se identifica com estes ideais e que há bem mais de dois séculos (229 anos) se vem dedicando com elevado mérito a esta inestimável missão.

Senhores Generais e Senhores Almirantes, Ilustres Académicos, Senhoras e Senhores Convidados. Consciente de que estou a partilhar a responsabilidade desta sessão com o Senhor Almirante Nuno Vieira Matias, não quero deixar, contudo, de agradecer muito penhorado o apoio que representa para mim a amabilidade da presença de Vossas Excelências.

Propus tratar hoje o tema "O Mar Português e a Fronteira Marítima Europeia".

Mas poderia ter escolhido um outro título, sugerido pela evolução actual da formação da União Europeia e que recorda uma situação já vivida na história do século XIX, quando da extensão das soberanias europeias para a construção dos Impérios Ultramarinos. Poderia ter escolhido, por exemplo: "Do Mapa Cor-de-rosa ao Mar Interterritorial Português".

Qualquer dos títulos serviria para expor as três vertentes da mesma preocupação em relação ao modo como se vai manifestando o renovado interesse pelos oceanos, agravado por algumas disposições do suspenso Tratado de Lisboa.

Embora se trate de situações bem diferentes, em alguns aspectos até influenciadas por ideias com evoluções opostas, há três conceitos importantes que dominaram os debates de ontem e dominam os de hoje: soberania, fronteiras e interesses nacionais.

A expansão da Revolução Industrial na Europa teve o seu auge no final do século XIX, e despertou nas principais potências, na França, na Bélgica e, mais acentuadamente na Inglaterra e na Alemanha, grandes ambições imperiais.

A procura de recursos naturais, então considerados inesgotáveis, por uma Europa industrial carente de matérias-primas, bem como o interesse no alargamento dos mercados para a colocação dos produtos manufacturados,

foram as causas mais importantes do movimento de extensão das soberanias a novas áreas territoriais e da consequente formação dos impérios coloniais europeus.

Na Conferência de Bruxelas de 1876 convocada e presidida por Leopoldo II, as potências europeias preferiram não ter que ouvir as justas razões portuguesas, e por isso, Portugal não foi convidado. Ao definir os princípios orientadores da partilha de África foi recusada qualquer base histórica, e o Rei anfitrião, não por mérito dos belgas mas por proposta e informações do explorador britânico Sir Henry Morton Stanley, criou o vastíssimo Estado Livre do Congo, propriedade pessoal do Rei e posterior colónia da Bélgica.

Mais tarde, na Conferência de Berlim, o artigo 35.º do *Acto Geral* de 26 de Fevereiro de 1885 não admitiu a soberania por direito histórico, que havia sido internacionalmente respeitada poucos anos antes nas questões de Bolama e de Lourenço Marques submetidas a arbitragem, mas definiu a posse efectiva pela ocupação territorial.

E a extensão territorial das soberanias prosseguiu.

O preâmbulo do *Acto Geral* então assinado dizia mesmo que um dos objectivos da Conferência era *evitar os mal-entendidos e as disputas que no futuro poderão surgir de novos actos de ocupação (tomada de posse) na costa de África*.

Em Bruxelas não fomos ouvidos e em Berlim fomos prejudicados no que entendíamos serem os nossos direitos soberanos, reforçados pela tradição e pela história.

A situação alterou-se após a Segunda Guerra Mundial, com a concretização do direito de todos os povos à autodeterminação expressa na *Carta do Atlântico* assinada por Roosevelt e Churchill e, mais evidentemente, com a satisfação das promessas feitas pelo General de Gaulle às colónias, quando lhes pediu o apoio à guerra de libertação da França.

Coincidindo com o período de reconstrução da Europa deu-se o desmembramento dos impérios, e à medida que se iam desmembrando os impérios terrestres as atenções iam-se voltando para os oceanos.

As independências sucessivas dos estados de África e do Sueste Asiático dificultaram o acesso ocidental a alguns dos grandes produtores de matérias-primas essenciais, ao mesmo tempo que se divulgava a ideia de que os recursos naturais são escassos.

Todas estas preocupações, quase exclusivamente europeias, ficaram expressas no relatório Harmel, muito virado para o futuro e preparado para apoio às decisões a tomar no vigésimo aniversário da NATO. Publicado em Dezembro de 1967 (ano da inauguração do COMIBERLANT em Portugal³), nele ficou expresso o que se vinha evidenciando desde o princípio da década: a consciência de que existia uma "out-of-area", uma área afastada e situada para além dos limites geográficos da NATO, já não controlada pela Europa e onde estavam a ser postos em causa os interesses ocidentais, nomeadamente os económicos.

A defesa dos interesses das grandes potências não mais se poderia fazer recorrendo à ocupação soberana das fontes de recursos naturais, mas a questão económica continuou a ter grande importância na expansão, a nível mundial, da bipolarização política e militar nascida na região euro-atlântica.

Nessa época, as potências marítimas ocidentais com maior capacidade militar pensaram na constituição de uma aliança muito vasta, para a qual sugeriram nomes com "All Ocean Alliance" ou "Three Ocean Alliance", uma espécie de talassocracia que reuniria os exportadores e importadores de matérias-primas estratégicas, os países possuidores de importantes marinhas militares ou de comércio, e ainda os países que pela sua situação geográfica dominavam os principais "choke points" da navegação mundial.

Esta ideia nunca se concretizou, mas houve um desenvolvimento muito acentuado da construção naval, com a criação de importantes estaleiros no Oriente, desde Singapura até à Coreia.

Por outro lado, iam aumentando as reivindicações de soberania sobre grandes espaços oceânicos adjacentes ao litoral dos estados. Alguns países, nomeadamente da América Latina na costa do Pacífico, chegaram a declarar águas 'territoriais' de 300 milhas.

Na verdade, as Nações Unidas já se vinham preocupando com as questões marítimas e já tinha convocado para Genebra a Primeira Conferência sobre a Lei do Mar (UNCLOS I) que, com a presença de 86 estados, teve a sua sessão inaugural em 24 de Fevereiro de 1958.

Não houve consenso quanto à definição de zonas de pesca sob jurisdição dos estados ribeirinhos nem quanto ao alargamento das plataformas continentais ou das águas territoriais, que continuaram a ser de três milhas, independente das muitas declarações unilaterais de áreas bastante superiores.

³ Em 22 de Fevereiro de 1967.

Foram escritas quatro Convenções, mas das 130 nações da ONU de então, só 34 ratificaram a Convenção das Pescas, 45 a Convenção do Mar Territorial, 51 a Convenção do Mar Alto e 53 a Convenção da Plataforma Continental⁴.

Por curiosidade, recorde-se que os Estados Unidos começaram a extrair petróleo na plataforma continental da Califórnia em 1894, dentro das águas territoriais de três milhas, montaram em 1918 a primeira plataforma para extracção de petróleo no Golfo do México a 40 milhas da costa, e que em 1973 tinham 6.000 plataformas naquele Golfo⁵.

As Companhias Majestáticas dos tempos imperiais, ocupando áreas territoriais enormes, deram lugar, no que aos oceanos se refere, à intensa actividade das grandes multinacionais, principalmente as ligadas à exploração do petróleo e as dedicadas às indústrias da pesca ou com a pesca relacionadas.

Era necessário pôr ordem nesta nova e desordenada vaga de reivindicações da extensão de direitos soberanos, desta vez sobre vastas áreas oceânicas.

A Segunda Conferência sobre a Lei do Mar (UNCLOS II) reuniu em 1960, mas sem qualquer sucesso.

Em 1967, precisamente no ano em que foi apresentado o relatório Harmel já referido, o Embaixador de Malta na ONU, Avid Pardo, apresentou uma declaração notável que definia como *Património Comum da Humanidade*, logo não apropriável, o leito do mar e o subsolo dos oceanos situado para além das zonas de jurisdição nacional dos estados ribeirinhos. Foi nesta altura, no meu entender, que se começou a aplicar o conceito que designei de "interesses humanos", depois muito desenvolvido pelas Organizações Não Governamentais (ONG) orientadas para a defesa do ambiente.

A proposta de Pardo foi aprovada pela Assembleia das Nações Unidas em 1970, e dois anos depois começou a ser aceite o conceito de Zona Económica Exclusiva (ZEE), com 200 milhas de largura. Na verdade, a ZEE surgiu como uma proposta alternativa entre as reservas postas pela Declaração de Pardo e as exageradas reivindicações unilaterais de grandes áreas oceânicas de jurisdição nacional por parte de alguns Estados.

⁴ Sacchetti, A. E., **The Evolution of the Law of the Sea, New Interests and Responsibilities**, tese apresentada no Royal College of Defence Studies, 1978, p. 7.

⁵ Sacchetti, A. E., op. Cit., p.13.

A ONU prosseguiu nos seus esforços e a UNCLOS III iniciou os trabalhos em 20 de Junho de 1974, em Caracas. Depois de muito difíceis negociações, acabou por concluir em 10 de Dezembro de 1982 um documento integrado, a *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, vulgarmente conhecida como *Lei do Mar*⁶, que entrou em vigor em 16 de Novembro de 1994 e que Portugal ratificou em 3 de Novembro de 1997.

Não cabe no âmbito desta breve exposição a análise de tão vasta e importante *Convenção*, que demorou perto de 24 anos a redigir⁷ e é considerada por muitos como o mais importante documento das Nações Unidas, depois da Carta.

Salienta-se contudo que a sua grande extensão e abrangência, nomeadamente naquilo que poderá contrariar os interesses dos Estados soberanos, foi a causa da extraordinária demora da sua ratificação pelos países industrializados⁸ que estavam a desenvolver tecnologias para extrair do leito do alto mar os recursos minerais que já escasseiam em terra. Hoje, destes países, só os Estados Unidos não ratificaram a *Convenção*⁹.

A *Lei do Mar* segue ainda o espírito que vinha da época imperial, passando da apropriação dos territórios à apropriação dos oceanos e, mais uma vez, ficaram bem evidentes as pretensões das grandes potências ou dos grandes grupos económicos.

Entretanto, foi-se desenvolvendo a construção da União Europeia, na qual temos participado desde 1986.

Muito sabemos já sobre o mar.

⁶ Ou *Convenção de Montego Bay*, ou ainda *Convenção de Jamaica*.

⁷ Desde o início da UNCLOS I (24.04.58) até terminar a UNCLOS III (10.12.82).

⁸ Para um documento aberto para assinatura em 10 de Dezembro de 1982 e nesse dia ratificado por Fiji, vejam-se as datas de ratificação de alguns dos países mais industrializados: Alemanha e Austrália, 1994; Itália e Índia, 1995; França, China, Japão, Noruega e Suécia, 1996; Espanha, Rússia e Reino Unido, 1997. Portugal ratificou em 3 de Novembro de 1997 e a Comunidade Europeia em 1 de Abril de 1998.

⁹ Em meados de 2008, dos 41 países que não assinaram ou não ratificaram a *Convenção*, só os Estados Unidos são uma potência industrializada. O Peru, o Equador e a Venezuela, três dos países que unilateralmente haviam declarado extensas águas territoriais, nem sequer assinaram a *Convenção*. A maioria dos restantes são países sem litoral. A Turquia é um importante Estado que nem sequer assinou a *Convenção* porque a definição de águas territoriais de 12 milhas torna o Egeu num "Lago Grego", 70% grego.

Sabemos que a vida começou no mar há cerca de 3,8 mil milhões de anos, que o mar é essencial à vida e que tem um papel fundamental no clima e no ciclo da água.

Sabemos que a Europa é marítima por necessidade e não por opção, tal como Portugal. O bem-estar dos europeus e o desenvolvimento económico europeu dependem do livre uso do mar.

A Geografia da Europa faz com que *ninguém* viva a mais de 700 quilómetros do mar e que 50% da população viva numa faixa litoral de 50 quilómetros de largura.

Banhada por dois oceanos¹⁰ e 16 mares, dez dos quais mais ou menos fechados¹¹, a Europa tem 89.000 quilómetros de linha de costa. Com um terço da área terrestre de África, a recortada Europa tem três vezes a extensão de costa daquele compacto continente¹².

Portugal tem uma linha de costa continental e insular muito razoável, de 2.800 quilómetros, que permite um dos mais livres acessos ao vasto oceano, e a maior ZEE da União Europeia, a 11.^a do mundo. Estas características são valores reconhecidos universalmente. A ONU classifica de "estados geograficamente desfavorecidos" todos aqueles que não têm acesso ao mar ou que têm restrições nesse acesso. São 39 (20.3%)¹³.

Interessa ainda recordar que esta nossa fronteira marítima é também fronteira da União Europeia e que a nossa vasta ZEE está integrada na que é designada como "ZEE Comum".

Mais uma vez se está a tratar em Bruxelas da defesa dos nossos interesses, agora relativos ao mar português. E, desta vez, é com a nossa presença e espera-se que seja também com a nossa participação, se o novo Tratado o permitir.

Mas, simultaneamente, os nossos interesses no mar estão também a ser tratados na ONU.

¹⁰ Ártico e Atlântico.

¹¹ Báltico, Mar do Norte, Mar da Irlanda, Mediterrâneo, Tirreno, Adriático, Egeu, Mar da Marmara, Mar Negro e Azov. Mais dois ainda, que são fronteira: Mar Branco e Cáspio. Por último, há quatro absolutamente abertos: Mar de Barents, Mar da Noruega, Mar Cantábrico e Mar Jónio.

¹² Alguns dos valores referidos nestes quatro últimos parágrafos foram retirados de *Maritime Policy, The State of the Ocean, Research*eu*, European Commission, Special Issue, Dez 2007

¹³ Não se inclui a Bósnia e a Jordânia, apesar do muitíssimo limitado acesso ao mar. Não se inclui o Kosovo. Nos países com acesso ao mar inclui-se Taiwan, único país que não é membro da ONU. Total, 194 países.

Na União Europeia são os recursos vivos que estão em causa, num processo em que se sente cada vez mais a erosão das soberanias, o que poderá ainda agravar-se pelas disposições expressas no Tratado Reformador ou Tratado de Lisboa. Na ONU, trata-se de expandir os nossos direitos soberanos em exclusividade sobre a plataforma continental, ainda segundo os princípios do século XIX/XX e ao abrigo da relativamente moderna *Lei do Mar*, ratificada por Portugal, repito, apenas há onze anos.

Foram criadas pelo Governo duas *Estruturas de Missão*:

Uma, a *Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental*, apresentará em 2009 na ONU os estudos que justificam as reivindicações de extensão da nossa soberania em exclusividade sobre determinadas áreas do leito do mar e subsolo marinho. Chefiada pelo Professor Manuel Pinto de Abreu e com o apoio fundamental dos bem equipados navios hidro-oceanográficos N.R.P. "D. Carlos I" e N.R.P. "Almirante Gago Coutinho", tem realizado um trabalho científico verdadeiramente notável. Repare-se que estamos a falar de matéria que não consta dos tratados da União Europeia.

A outra, a *Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar*, chefiada pelo Engenheiro Miguel Sequeira, apoia o Governo no desenvolvimento de uma política integrada para os assuntos do mar, podendo já incluir-se nesta actividade a publicação da "Estratégia Nacional para o Mar", em 2007. Terá que colaborar na defesa dos nossos interesses económicos no mar perante uma União Europeia que nos procura retirar a administração de todos os recursos vivos do mar, que são para nós importante riqueza, o que, a concretizar-se, poderá condicionar as actividades mais directamente responsáveis pela formação da nossa mentalidade marítima e pela firmeza de importantes tradições do nosso povo.

Por outro lado, se Portugal é o segundo maior consumidor de peixe *per capita* da Europa e o quarto do mundo¹⁴, devemos ter também em consideração que o peixe já faz parte dos recursos alimentares escassos, num mundo em que os problemas da fome atingem proporções verdadeiramente dramáticas.

Os recursos vivos renováveis estão frequentemente mais em risco do que os recursos não renováveis. É muito provável que ninguém venha a tirar a última pá de carvão ou o último barril de petróleo¹⁵, mas não estamos a conseguir evitar o desaparecimento de algumas espécies animais ou vegetais,

¹⁴ 1.º Seychelles, 2.º Islândia, 3.º Japão, 4.º Portugal (66 kg *per capita*).

¹⁵ Cf. Jessica T. Mathews.

mesmo quando sabemos que estão em risco de extinção. Ninguém está mais interessado do que nós próprios em gerir bem os nossos recursos vivos do mar. Queremos continuar a usufruir desta riqueza, de forma sustentada.

Reconhecemos, no entanto, a necessidade de regulamentar estas actividades, agora revalorizadas pelo generalizado despertar dos povos para os oceanos. E a União Europeia está a fazê-lo.

Em Bruxelas, a Europa procurou definir o ordenamento dos impérios coloniais europeus quando se buscavam novas fontes de matérias-primas; em Bruxelas, a Europa pretende definir o ordenamento das áreas marítimas quando se intensifica a exploração dos recursos vivos dos oceanos.

Há, no entanto, um aspecto directamente relacionado com o Tratado de Lisboa que não parece que tenha sido debatido e que deverá ser salientado.

A Noruega recusou repetidamente a adesão à UE, principalmente porque entendia que os seus interesses no mar não poderiam ser salvaguardados face ao desenvolvimento da política comum das pescas.

Ora o Tratado de Lisboa vai mais longe nesta matéria e contém disposições que poderão prejudicar muito os nossos interesses marítimos, se não os acautelarmos e se não pudermos defender as nossas posições no desenvolvimento do processo legislativo, o que estará extraordinariamente prejudicado pela alteração do sistema de votação que também é proposta.

Refiro-me, no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia¹⁶, ao artigo 4.º, 2, c) que define como domínio da 'competência partilhada da UE com os Estados Membros' a "*Agricultura e pescas, com excepção dos recursos biológicos do mar*". Esta excepção agrava o problema porque o artigo 3.º, 1, d) diz que a União dispõe de competência exclusiva no que se refere à "*conservação dos recursos biológicos do mar, no âmbito da política comum das pescas*". Mais ainda, o artigo 38.º,1 estabelece que "*A União define e executa uma política comum da agricultura e pescas*".

Podemos perguntar, que competência fica para partilhar, hoje ou amanhã¹⁷? Com que poder vamos defender o nosso "regresso ao mar", tão anunciado como interesse vital, pelo menos nos últimos dez anos, desde a

¹⁶ Antes, *Tratado que Institui a Comunidade Europeia*. Foi seguida o texto consolidado Esteves, Assunção e Pizarro, Noémia, **Tratado de Lisboa**, Lisboa, Edições Cosmos, Fevereiro de 2008.

¹⁷ Neste e no anterior parágrafo, sublinhados acrescentados.

EXPO-98 e da declaração pela ONU de 1998 como Ano Internacional dos Oceanos, segundo uma proposta portuguesa?

É preciso ver o que o Tratado diz, mas também o que consente e a quem o consente.

Julgo que mais uma vez será fundamental o princípio da ocupação efectiva.

Não soubemos ou não tivemos capacidade para ocupar o 'interland' africano, no fim do século XIX.

A defesa dos nossos interesses, hoje, reside na nossa capacidade de ocupar o mar interterritorial português.

Podemos fazê-lo de duas maneiras:

A primeira, pela defesa e segurança da nossa fronteira marítima, que é um interesse nacional vital, indiscutível. Seremos também úteis à União Europeia porque, simultaneamente, garantiremos a segurança e a defesa da fronteira comum, toda ela marítima nesta região.

A segunda, pelo exercício do 'poder do conhecimento', que constitui hoje um dos factores que mais contribui para a valorização do poder nacional de qualquer país. Pelo exercício deste poder já fomos e estamos a ser úteis à União Europeia.

Ocupemos com meios marítimos e navais o nosso mar, para podermos tirar partido da sua exploração económica, podermos assumir as responsabilidades da segurança da navegação, podermos zelar pela protecção do ambiente e garantir a defesa e a segurança da fronteira marítima cuja importância e porosidade não param de aumentar. Temos também que ter capacidade para nos defendermos dos que cobiçam os recursos da área marítima de jurisdição nacional, isto é, temos que ter capacidade para impor nela a autoridade do Estado.

A segurança na área geográfica do mar português, ainda que constitua uma parcela do todo comum, é uma responsabilidade que Portugal tem que assumir plenamente. O já referido Tratado reconhece-o dizendo que *em especial, a segurança nacional continua a ser da exclusiva responsabilidade de cada Estado-membro*¹⁸. Porém, é importante que Portugal possa, nesta área oceânica, assumir também a segurança comum ou segurança europeia, sem responsabilidades partilhadas ou presenças externas complementares.

¹⁸ Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, artigo 4.º, n.º 2. Sublinhado acrescentado.

Exceptuar-se-ão, certamente, a solidariedade sempre necessária e louvável em situação de catástrofe e a responsabilidade colectiva em tempo de guerra.

Desenvolvamos a investigação científica do mar de modo que ninguém conheça melhor do que nós o mar que é e continuará a ser o mar interterritorial português. A nossa competência científica em relação aos assuntos do mar, que muito nos honra, tem imposto a liderança portuguesa em diversos projectos ligados ao mar, tanto na União Europeia como na ONU.

Nesta matéria já passámos o Bojador. Dominamos os três pilares que sustentam o 'poder do conhecimento'. São eles: A competência científica, a capacidade técnica e a experiência profissional¹⁹.

Estes dois objectivos, ocupação da área marítima e conhecimento, estão perfeitamente ao nosso alcance; repito que estão ao nosso alcance porque já o provámos. E eles constituem a base indispensável à consecução de todos os outros objectivos relacionados com o uso do mar ou com a exploração das suas riquezas.

O Tratado de Lisboa é novo mas o processo não está encerrado. A solução que vier a ser encontrada para o problema criado pela sua não ratificação poderá, eventualmente, integrar algumas pequenas correcções. Se tal acontecer, é uma oportunidade que não deveremos perder.

De qualquer modo, se dominarmos o mar que é nosso e se for reconhecida a nossa competência para bem gerir e defender a área oceânica da nossa responsabilidade, teremos força política e moral para influenciar as decisões a tomar no âmbito das políticas comuns relacionadas com o mar.

Se não o fizermos e se deixarmos que outros ocupem o vazio, como já o estão a tentar fazer, restar-nos-á lamentarmo-nos pela persistência da nossa incapacidade, recordando a frase que Leotte do Rego proferiu no distante ano de 1923, dois dias antes da sua morte:

*Por mares nunca d'antes navegados andámos no passado, naturalmente em navios; mas, agora que esses mares são navegados por toda a gente, seria inadmissível que, por falta de navios, deles desaparecêssemos quando, mais do que nunca, o nosso futuro, a nossa prosperidade e a nossa riqueza estão precisamente presas ao mar*²⁰.

¹⁹ Referidos como aspectos salientes da cultura de então por João XXIII, **Pacem in Terris**, Lisboa, União Gráfica, 1963, p. 53.

²⁰ Leotte do Rego, em entrevista ao Século, em 23 de Junho de 1923, dois dias antes da sua morte.

Não será assim tão útil projectar a nossa acção com base no passado, mas temos que saber responder aos desafios de hoje, para podermos ter futuro.

Não são necessárias mais análises de situação, nem mais estudos globais, mas temos que apresentar propostas de acção equilibradas e exequíveis. Sabemos o que fazer, sabemos como fazer, resta mesmo fazer. E, nesta matéria, não será a situação internacional que nos tolhe os passos. A inovação é hoje mais útil do que nunca na descoberta do caminho a seguir e na elaboração das alternativas a submeter a quem decide.

*Comunicação apresentada na Academia das Ciências de Lisboa, em 9 de Outubro de 2008

A NOVA DESCOBERTA DO MAR*

Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias

O enorme prestígio que as sucessivas gerações de ilustres académicos adicionaram a esta antiga, mas sempre actual, Academia das Ciências, faz sentir-me honrado, agradecido e, simultaneamente, preocupado por ter sido eleito para tão nobre casa. É uma distinção que preocupa pelo que exige de quem a aceita, mas que se tem de agradecer exactamente pela sua longa história de rigor. No meu caso, permitam-me que partilhe a honra que sinto, assim como, a benevolência que tiveram com o "botão de âncora" da farda que vesti pela primeira vez há exactamente 50 anos e que continuo a usar no coração.

Assumo hoje, aqui, o meu passado de marinheiro para que me comecei a preparar aos 12 anos de idade, mas gostava, sobretudo, de me comprometer num esforço prospectivo em favor da maritimidade de Portugal. Por isso, escolhi falar-vos de algo que penso terá interesse para o futuro do nosso relacionamento com o mar.

1. Introdução ao tema

Há onze anos, quando convidei a Marinha dos Estados Unidos da América para organizar um simpósio em Lisboa, durante a Expo 98, acerca dos vários desafios do mar para o novo milénio, o Almirante Gehman, (Supreme Allied Command Atlantic), respondeu-me apontando um desafio, como muito apropriado:

"Como sabe, 70% do nosso planeta é oceano. Mas, sabe que só cerca de 5 a 7% do fundo do oceano estão levantados em termos de imagens (ópticas e acústicas). Isto deve incomodá-lo. Por outro lado, há imagens de 100% da Lua! Considere também que cerca de 2/3 da população mundial já vive a menos de 100 km do oceano". E, mais adiante, "O oceano será cada vez mais envolvido nas acções de transporte, recursos energéticos, lazer, alimentação e conflito".

De facto, há ainda uma nova descoberta do mar por fazer – a do seu fundo. E como será ele?

Numa primeira tentativa, poderia aproximar duas respostas, uma poética e outra mais realista, que explicitarei, mas sabendo já que nenhuma delas corresponde, em rigor, a toda a verdade.

A romântica terá o seu paradigma em Sophia de Mello Breyner Andersen, quando a sua "Menina do Mar" nos diz: "Tu nunca foste ao fundo do mar e não sabes como lá tudo é bonito. Há florestas de algas, jardins de anémonas, prados de conchas. Há cavalos-marinhos suspensos na água com um ar espantado, como pontos de interrogação. Há flores que parecem animais e animais que parecem flores..." Trata-se, sem dúvida, de uma descrição muito bonita de um jardim da borda de água, mas não mais do que isso.

Então, e a outra resposta mais realista, mas também exígua no seu espaço de rigor? Essa poderia resultar da avaliação igualmente restrita, embora mais ampla na área e na profundidade, de factos como os que o Doutor Robert Ballard, director do Woods Hole Oceanographic Institute, Ma. ("Mr. Titanic") me deu a conhecer, há dez anos. Mostrou-me, nessa altura, um conjunto de fotografias tiradas pouco tempo antes, pelo submersível "Alvin", no fundo do Pacífico a cerca de quatro mil metros, focando navios americanos e japoneses afundados em combates navais da II Guerra Mundial. Retenho na memória, em particular, a peça de artilharia de 5 polegadas de um *destroyer* americano, apontada para o través, onde era nítida a chapa de latão do mantelete ainda reluzindo, como se a maruja limpeza de amarelos tivesse ocorrido nessa manhã. Obviamente que, se o latão brilhava 44 anos depois de ter sido limpo, é porque nada o havia perturbado. Nem oxidações, nem incrustações de animais ou plantas, ou seja, nesse local não há oxigénio, nem qualquer forma de vida, animal ou vegetal. É, de facto, uma conclusão verdadeira e que, aparentemente, daria crédito à ideia existente até aos anos 50 do século XX de que os fundos abissais eram uniformemente frios, escuros, imutáveis e onde a vida se existisse seria escassa e sem interesse. Contudo, sabe-se hoje que essa ideia não pode generalizar-se a todos os fundos grandes. É que, a tecnologia disponível nas últimas 4 a 5 décadas permitiu ao Homem fazer surpreendentes descobertas.

2. As descobertas do mar

Na verdade, pode dizer-se que está em curso a quarta descoberta do mar. Desta vez, trata-se, mais propriamente, da descoberta do fundo do mar.

Muito longe da primeira aventura do homem sobre as águas do mar, há muitos milhares de anos, usando estranhas plataformas que gingavam desconcertantemente, nós, os Portugueses, fomos responsáveis, enquanto povo, pela segunda descoberta do mar. Foi uma descoberta organizada, aquela que nós

inventámos (na ideia do Prof. Daniel Boorstin). Organizada e científica, acrescento, que pôs definitivamente fim à Idade Média e abriu as portas da Idade Moderna. Também participámos, à nossa escala, parcialmente na terceira, ou seja, na do grande desenvolvimento do transporte marítimo mundial que viabilizou, de facto, a globalização do comércio e da generalidade das actividades da economia marítima, embora já não tenhamos pesado no jogo das grandes potências marítimas, também característico desta fase, a não ser através do nosso pequeno contributo para a Aliança Atlântica.

As actividades que o Homem foi desenvolvendo no mar, ao longo destas três descobertas, satisfaziam-se com o conhecimento do que se passava à superfície do mar e em profundidades até às centenas de metros, eventualmente o milhar de metros, e só para a pesca de espécies muito específicas, mas obviamente sem precisar de ver o que se passava nesses fundos. Mesmo para questões de natureza militar, até certo ponto bastaram pouco mais do que os trezentos metros de fundo para o uso de submarinos. A curiosidade científica certamente que estimulava os esforços da comunidade do saber no sentido de investigar, de conhecer os grandes fundos oceânicos. Mas a estes não chega a luz do sol, a água é como se fosse opaca e a pressão hidrostática não permite que se vá lá facilmente, sem se correr o risco de esmagamento. Contudo, e como em tantos outros casos da história, a curiosidade científica foi ajudada pelas necessidades militares, traduzidas aqui pelo interesse em conhecer armas submarinas experimentais lançadas por plataformas da União Soviética, em mares com fundos que se julgava inacessíveis. Os Estados Unidos construíram, para isso, um pequeno número de veículos tripulados capazes de atingirem grandes profundidades e, como habitual nesse país, a tecnologia desenvolvida foi posta à disposição da sociedade civil. Isso permitiu, há cerca de 45 anos, a construção do mini submarino "ALVIN", capaz de levar três tripulantes a observar fundos e a fazer investigação científica até à profundidade de 4.500 metros. Há pouco tempo, o "ALVIN", sucessivamente modernizado, ainda mergulhava, mas estava em vias de ser substituído por outro com a capacidade de mergulho aumentada para os 6.500 metros. Outros países também operam veículos tripulados para a mesma finalidade e com capacidades semelhantes. São os casos da França, do Japão e da Rússia. A China terá já terminado a construção do seu mini submarino.

Entretanto, a tecnologia robótica tem-se desenvolvido de uma forma sem precedentes, permitindo o acesso ao fundo do mar de veículos não tripulados, autónomos ou comandados à distância, com algumas vantagens sobre os tripu-

lados, nomeadamente a operação contínua ao longo de 24 horas e a possibilidade de, sem riscos, grandes equipas de cientistas analisarem, em simultâneo e na segurança da superfície, as imagens em directo, bem como os fluxos de dados (Van Dover 2006).

Com a entrada do século XXI está a ser feita uma nova aproximação ao tipo de investigação oceanográfica, baseada no observatório, que visa compreender os processos e as dinâmicas dos ecossistemas oceânicos através da aquisição contínua de dados numa rede cobrindo grandes áreas, em vez de um ponto. Americanos e europeus, incluindo portugueses, estão a desenvolver um grande observatório no Oceano Atlântico.

A capacidade de observação dos oceanos a partir de pontos externos foi enormemente aumentada com a instrumentação dos satélites que nos fornecem imagens de grande escala e dados rigorosos do posicionamento, da altura da superfície da água, da sua temperatura, da sua cor, das características das ondas, dos ventos, etc.

Com todos estes meios técnicos alguns segredos do fundo do mar foram desvendados, mas é lícito supor que estamos ainda no princípio da nova descoberta do mar. Referirei, por isso, com a brevidade que o tempo impõe, duas áreas com as espantosas novidades das últimas décadas – a da ciência dos minerais marinhos, ligada à teoria das placas tectónicas e a da biodiversidade oceânica, nomeadamente nas fontes termais submarinas. Não considerarei verdadeiramente inovadora a extracção, já com alguma antiguidade, de combustíveis líquidos e gasosos dos fundos marinhos, nem o aproveitamento da energia do vento e das águas. Do vento, já nos servíamos há quase seiscentos anos para chegar a novas terras e das águas em movimento, tirávamos, por essa mesma altura, partido para moer o cereal ou para ajudar a serrar as madeiras das “naus a haver”.

3. Novas fontes de minerais no mar

Antes do advento da teoria das placas tectónicas, nos anos 1960, os fundos dos oceanos eram vistos como contentores passivos, ou grandes banheiras que simplesmente continham as massas de água e serviam como repositório de material rochoso arrastado dos continentes. As bacias oceânicas e os continentes eram então considerados como imutáveis e que tinham permanecido nas suas posições e mantido as formas actuais ao longo da maior parte dos 4,6 biliões de anos da história da Terra” (United Nations International Sea Bed Authority - UNISBA).

A nova visão considera as bacias oceânicas mais dinâmicas, uma vez descoberto que as ligações das placas tectónicas abrem e fecham com o tempo, numa escala de dezenas ou de centenas de milhões de anos, com o concomitante movimento das áreas terrestres, ou deriva dos continentes. Nessas ligações, sobretudo nas das doze maiores placas tectónicas, e em consequência dos tremores de terra provocados pelos movimentos do magma sob a crosta do oceano, formam-se chaminés hidrotermais que expelem fluido quente, acima de 350° C, com carácter ácido (pH 2 ou 3, como o vinagre) e rico em metais dissolvidos, para além do conteúdo de sulfureto de hidrogénio ou H₂S. Esse fluido, ao misturar-se com a água do mar, forma um precipitado semelhante a nuvens de fumo preto o qual, ao fim de algum tempo, horas ou dias, origina massas de depósitos metálico-sulfídricos, que, ao amontoarem-se à volta dos orifícios, formam as "chaminés de fumo preto" (Van Dover 2006). Com o tempo, em torno das chaminés, vão crescendo as massas de sulfuretos poli metálicos com cobre, zinco, prata, ouro e outros metais, para além de fosfatos com valor comercial (UNISBA).

A zona de encontro de duas grandes placas tectónicas do Atlântico atravessa de norte para sul a plataforma continental dos Açores e, por isso, não surpreende que do lado sul tenham sido encontrados nódulos de ferro magnesianos ricos em manganês, em zona de chaminés hidrotermais. Mais para nordeste, na área de aproximação entre as plataformas do Continente e da Madeira, há crostas ricas em cobalto (Unidade de Missão para a Extensão da Plataforma Continental - UMEPC).

Fora da actual plataforma continental legal portuguesa, mas próximo dela, há duas zonas de hidrotermalismo oceânico, conhecidas internacionalmente como *Lucky Stike* e *Rainbow* passíveis de exploração no futuro e ricas em metais valiosos: Segundo a UMEPC, o *Lucky Stike* situa-se a 1.650 metros de profundidade e conterá 1,13% de cobre, 6,73% de zinco, 0,08% de chumbo e 102 gramas/tonelada de prata. Por sua vez, no *Rainbow*, a 2400 metros, haverá 10,92% de cobre, 17,74 % de zinco, 0,04 % de chumbo, 40 gramas/tonelada de ouro e 221 gramas/tonelada de prata.

Do conjunto de novidades relacionadas com os minerais do fundo do mar não devemos excluir a capacidade de prospectar e extrair combustíveis líquidos e gasosos em profundidades cada vez maiores, que ultrapassam já os três mil metros e vale a pena referenciar também um outro recurso energético do fundo do mar, os hidratos de metano. A sua existência tem sido objecto de pesquisa nas últimas duas décadas, avaliando-se que constituem elevadas reservas de

metano. Este, em fundos grandes, de mais de 1.000 metros e a baixa temperatura, forma com a água associações de moléculas complexas dando lugar a um produto que se assemelha ao gelo. A enorme quantidade de metano existente nos hidratos de metano e a grande dispersão geográfica da sua ocorrência, fazem deles produtos que estão a merecer um elevado esforço de investigação em todo o mundo. De facto, segundo o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (RCEO), "as estimativas do volume de gás metano, que ocorre sob a forma de hidratos em todo o mundo, vão até aos 700.000 triliões de pés cúbicos, isto é, muitas vezes superior ao volume total de reservas mundiais de petróleo (líquido e gasoso)". Os processos de extracção não são ainda economicamente atractivos, mas os investimentos em investigação podem ser prometedores de soluções eficazes, talvez no médio prazo.

Em Portugal, foi referenciada, pelo menos pela Universidade de Aveiro, a existência de hidratos de metano nos mares do sotavento algarvio.

4. A biodiversidade marinha. Novas formas de vida

Estima-se que existam no mar mais de 10 milhões de seres vivos, mesmo excluindo os da micro fauna, cuja quantidade é impossível de estimar, uma vez que em cada metro quadrado de fundo investigado se encontram novos micro organismos. Com a profundidade, as macro e micro faunas vão diminuindo porque têm de se alimentar do material orgânico que se vai afundando, qual chuva, a partir da superfície das águas. De facto, é só aí e até pequenas profundidades, que o Sol sustenta a fotossíntese dos alimentos, essencial a todos os seres vivos do planeta que conhecíamos até há algumas décadas.

Nos anos 1970, os cientistas previram a existência no fundo do Pacífico de fontes termais, mas ninguém esperava que nessas nascentes tão quentes, com fluidos sulfídricos venenosos e onde a luz do Sol não chega, pululassem comunidades de estranhos invertebrados, incluindo vermes com um metro e oitenta de comprimento, de vistosas plumas vermelhas, camarões sem olhos, amêijoas do tamanho de um prato e longos bancos de mexilhões dourados. De facto, como o sulfureto de hidrogénio é tóxico para todos os animais multicelulares, seria de prever que as fontes termais fossem rodeadas apenas de detritos minerais. Em breve, os biólogos descobriram que nessas águas abundam bactérias auto tróficas, isto é, que produzem elas próprias o carbono orgânico, mas com a particularidade de o conseguirem fazer sem a luz do Sol, o que até então se julgava impossível. Isto é, foi descoberta uma nova forma de vida que em vez de empregar a energia da luz para fixar o carbono orgânico, usa ener-

gia química proveniente de um processo de síntese em que, por controlo micro-biológico, é oxidado o sulfureto de hidrogénio. O processo pelo qual essas bactérias alimentam os vermes, como a *Riftia Pachyptila*, é complexo, dado que estes não têm boca nem tubo digestivo. Em vez desses órgãos dispõem de uma espécie de saco, ou longo depósito, onde milhões de bactérias endossimbióticas oxidam os sulfuretos e fixam o carbono orgânico (Van Dover 2006). Afinal, é a mesma energia das fontes hidrotermais que originou o afloramento das massas poli metálicas que é usada pelos microrganismos para produzirem os carbo-hidratos, amido e açucars, de que se alimentam (Jannasch, 1995; Rona, 2003).

Foi, no mesmo processo de investigação, descoberta a existência de luz geotérmica, próxima dos infra vermelhos, proveniente das fontes de calor das chaminés, o que não surpreende, face às temperaturas da ordem dos 350° C atingidas pelo emissor. Admite-se que essa luz é vital para as enormes colónias de camarões sem olhos que vivem próximas das fontes e que disporão no dorso de sensores para essa luz, em vez dos órgãos visuais que conhecemos. Por esse meio, podem detectar as fontes termais em cuja proximidade encontram temperaturas e outras condições essenciais ao seu tipo de vida, sem contudo se acercarem excessivamente, evitando transformarem-se em caldeirada de camarão.

A novidade das fontes termais não esgota, de maneira nenhuma, o esforço de investigação da vida marinha e, muito menos, detém o exclusivo das descobertas recentes. De facto, a tremenda diversidade biológica do mar, com os seus 80% dos seres vivos do nosso planeta, não pára de surpreender pela estrutura e características específicas que são propícias a aplicações no campo da medicina, da agricultura e da indústria (RCEO), assim como ao encarceramento do anidrido carbónico.

São exemplos de fármacos desenvolvidos a partir de produtos de biotecnologia marinha, segundo o UK Foresight Marine Panel Report, o Ara-C, um medicamento anti-cancro (usado contra a leucemia melocítica aguda e uma variedade de linfoma) e o Ara-A, uma droga anti-viral para o tratamento do herpes. Ambos derivaram de compostos naturais encontrados em esponjas dos mares da Florida. As esponjas já deram origem a 30% dos mais de 5.000 compostos químicos derivados de organismos marinhos em uso. Recentemente, foi descoberta uma substância no sangue de um caranguejo do Maine (king crab) que provou ser um poderoso antibiótico. Para mais, o sangue pode ser extraído do dador sem lhe sacrificar a vida. Como apontamento, refiro

que cientistas do Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores participaram nesta investigação.

Alguns tipos de algas estão a ser objecto de experimentação no desdobramento do CO₂ para encarceramento do carbono, que naturalmente consomem no seu processo de cultivo, e para o empregarem, ao mesmo tempo, na produção de uma vasta gama de produtos com interesse comercial, tais como hidrogénio, gorduras, óleos, açúcares, carbo-hidratos e compostos bio-activos. Usam apenas a água, o CO₂ e a luz como fonte de energia. Desta forma, o CO₂ em vez de ser tratado como um produto indesejável, é usado como um recurso valioso. A pesquisa tem sido intensa em países como os EUA, Austrália, Índia, França, etc., quer isoladamente, quer em parcerias industriais. Nos EUA, várias universidades têm dedicado esforços de investigação a este tema, nomeadamente o Massachusetts Institute of Technology (MIT) e as universidades de Ohio, Califórnia e Texas. Por exemplo, o MIT em conjunto com a Greenfuel Technologies Corporation demonstrou a redução de emissões de CO₂ de cimenteiras em 80% nos dias de sol e em 50% nos dias nublados e um corte de 85% nos óxidos de azoto, ao longo das 24 horas. Para isso, usam os "air-lift bio reactors" formados por triângulos de tubos de vidro transparente com 33 metros de altura, contendo uma mistura de algas e água, por onde é feita passar a mistura gasosa das chaminés.

Os vários processos em experimentação têm em comum a redução do anidrido carbónico e a produção de combustíveis. Estes podem ser o hidrogénio, ou a biomassa conducente ao biodiesel, etanol, amido, etc.

Em Portugal, existe pelo menos uma experiência industrial deste tipo em evolução numa cimenteira, com apoio de universidades, uma nacional, a do Algarve, e uma dos EUA.

5. Valor das novas descobertas

É ainda cedo para avaliar o valor económico potencial das novas descobertas do fundo do mar, apesar de, actualmente, os produtos a que deram origem terem já algum significado em termos absolutos. Contudo, em termos relativos, a sua expressão é ainda diminuta. Na verdade, se repararmos que do fundo do mar se extrai mais de 35% do petróleo e 27% do gás e que, anualmente, também à escala mundial, em biliões de euros, o transporte marítimo vale 290, o turismo marítimo 200, as pescas e derivados 160, a construção naval e o equipamento 100, concluiremos que o mercado mundial de produtos

de biotecnologia marinha estimado em 2,6 bilhões para 2009 é ainda pequeno (números do Marine Institute, de Galway, Irlanda).

Contudo, correndo todos os riscos, até o de ser verdade, para usar uma expressão do nosso admirado Professor Adriano Moreira, afirmo que a tremenda biodiversidade marinha abre um novo caminho marítimo, desta vez para melhorar o bem-estar e a saúde dos homens. É sobretudo nessa linha que a investigação científica e o desenvolvimento correlacionado de novos produtos estão a avançar. Exemplificam-no o que se passa com muitos centros de saber ligados a empresas dos Estados Unidos ou os "clusters" de biotecnologia industrial localizados em torno de centros académicos de excelência, como os de Oxford, Cambridge, Edimburgo, etc. Mas abre uma nova rota, não menos importante, para as navegações do conhecimento, provando a existência de vida, uma vida bioquimicamente diferente, que se julgava impossível ainda há cerca de meio século. Extrapolando, muitos outros sítios do Universo, como o planeta Marte, poderão ter vida. O futuro o dirá.

Esta nova, ou quarta, descoberta do mar, leva-me a uma última e muito breve cogitação, orientada para a forma de Portugal participar empenhadamente nessa aventura científica. Para tal propósito, podem concorrer, pelo menos, os três factores que identifico:

1- O conhecimento científico existente em diversas universidades, algumas até já aqui nomeadas, sobre questões de biotecnologia e de geofísica e a sua associação com escolas estrangeiras de elevado nível. Acrescem outros centros de saber, como, por exemplo, o Instituto Superior Técnico, com demonstrada capacidade em robótica submarina e o Instituto Hidrográfica da Marinha, dotado de excelentes recursos humanos e de meios navais de elevada sofisticação.

2- A diversidade de fundos marinhos existente na extensa zona marítima, supostamente de soberania e de jurisdição de Portugal, que inclui até parte da Cordilheira Centro Atlântica, no encontro das placas europeia e americana, que atravessa a plataforma continental dos Açores. À variedade dos fundos está associada uma quase ilimitada profusão de espécies vivas.

3- A cultura de amizade e de tolerância que caracteriza os países de língua portuguesa, todos eles marítimos e todos com interesse em privilegiar a sua relação com o mar. O desenvolvimento que alguns, como Angola e Brasil, já atingiram neste domínio pode ajudar a um esforço cooperativo na nova senda dos mares, marcando-a com a língua portuguesa.

A partir destes factores, haverá que empreender linhas de acção internas de coordenação e de orientação dos esforços dos vários centros de saber, numa perspectiva simbiótica, visando alcançar objectivos claros e comuns, no domínio da conquista do conhecimento e da sua transformação em produto útil à sociedade.

No âmbito externo, será importante intensificar a ligação aos centros de excelência da investigação do mar, com uma visão cooperante de experiências a partilhar e interessa também criar parcerias com os países de língua portuguesa que dêem mais dinâmica, diversidade e dimensão à investigação útil do mar.

Se assim for, estou certo que, e parafraseando Pessoa, de novo conquistaremos a distância, do mar ou do seu fundo, mas que seja nossa.

*Comunicação apresentada na Academia das Ciências de Lisboa, em 9 de Outubro de 2008

PAZ E SEGURANÇA NOS OCEANOS*

Vice-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille

O tema que me foi proposto, "Paz e Segurança nos Oceanos", conduz de imediato o nosso pensamento para uma situação de grande conforto, que se traduziria por uma ausência de violência e de perigos para quem usa o mar.

Interessará reflectir sobre o modo de assegurar tal condição e examinar os agentes que se possam apresentar como perturbadores, ou potenciais perturbadores da tranquilidade, bem como as suas formas de actuação. Estou a referir-me às ameaças conscientes aos bens e pessoas do transporte marítimo em geral e não à condução segura da navegação em função do bom estado da plataforma e do respeito pelas normas para evitar acidentes no mar. Por outras palavras, só tratarei os assuntos de segurança que cabem no significado do vocábulo inglês *security* e não dos que se enquadram no âmbito da *safety*, que também se podem traduzir pela mesma palavra na língua portuguesa.

Quando falamos de produtos transportados por mar bastará focar alguns números para termos ideia da sua fantástica dimensão. De facto, para além de muitos outros tipos de navios, navegam nos oceanos cerca de 50.000 navios mercantes, que transportam 17 milhões de contentores e 5 mil milhões de toneladas de carga por ano, para 10.000 destinos em todo o mundo. O valor dessas cargas é superior a 4 milhões de milhões de dólares. Registe-se ainda que 95% de todo o tráfego marítimo mundial se afunila em apenas nove pontos de grande convergência da navegação, chamados pontos focais, um dos quais bem perto da costa portuguesa e outro não muito distante. Refiro-me ao estreito de Gibraltar e ao Canal da Mancha, respectivamente.

Antes de mais, há que realçar de forma bem evidente o valor da paz e da segurança nos oceanos para a sociedade internacional.

Não será exagerado afirmar que qualquer perturbação significativa na normal fluidez do tráfego marítimo, de carácter mais ou menos generalizada, teria consequências catastróficas a nível mundial. É que, mais de 90% do comércio mundial realiza-se por via marítima e estima-se que até 2020 a quantidade de bens transportados possa aumentar para mais do dobro que actualmente. Uma redução importante do transporte marítimo afectaria a economia mundial de forma dramática e seria sentida pelas pessoas em poucas semanas,

em razão da escassez de produtos, da desorganização da produção e da subida exponencial de preços. Provocar-se-ia uma verdadeira tragédia, sem alternativas viáveis, a não ser a reposição da normalidade no mar.

A simples percepção de alguma ameaça relevante ao tráfego marítimo implicará, pelo menos, aumentos de custos dos seguros e das medidas de segurança portuária e marítima.

Caracterizado de forma breve o valor a preservar, podemos resumi-lo dizendo que a segurança no mar é um pré-requisito para a paz internacional e para o progresso e bem-estar da humanidade. Não é coisa menor e merece a maior ponderação.

Em determinadas condições, a segurança tem muito de psicológico. As pessoas podem ter a convicção de que estão em segurança e isso corresponder ou não à realidade. Por outro lado, é sabido que segurança não é um bem adquirido, mas sim algo que exige atenção permanente e pode ser bastante estável ou sofrer alterações repentinas e inesperadas.

De um modo geral temos a impressão de que a regularidade do tráfego marítimo se vai manter nas zonas do globo que mais nos interessam e ainda bem que assim é. A confiança é um elemento fundamental para a viabilidade mercantil das transacções e constitui um factor determinante para a atitude e vivência dos cidadãos em sociedade.

Todavia, a forte dose de imprevisibilidade que caracteriza o actual ambiente internacional e a boa prudência aconselham a acompanhar com persistência a evolução da situação, preparando o futuro em moldes tais que nos permitam fazer frente às contingências. Temos que cuidar da segurança no mar para evitar que a insegurança generalizada se faça sentir.

Afinal, quais são as ameaças à paz e à segurança no mar e quais as capacidades e intenções dos seus agentes?

Uma situação de guerra no mar, em termos clássicos, terá hoje poucas probabilidades de ocorrência. No entanto, a crescente sofisticação das ameaças assimétricas exige que se disponha de meios tão capazes como os que seriam empregues num cenário de guerra naval, cobrindo todo o espectro de capacidades, já que a incerteza é a tónica dominante no actual xadrez internacional.

Outra hipótese, essa com muito maior probabilidade de se concretizar, prende-se com as situações de crise internacional de maior ou menor intensi-

dade. Neste caso, dependendo da importância dos interesses em causa e da área geográfica afectada, assim se farão sentir as consequências. Por exemplo, se forem lesadas as rotas dos produtos petrolíferos ou alguns dos pontos focais, os efeitos a nível internacional poderão ser muito perniciosos.

É certo que as eventuais situações de guerra ou de crise grave, implicando confrontações armadas no mar, não seriam mais do que repetições do que se vem assistindo ao longo da história, pelo menos desde as guerras Púnicas. Porém, nunca como hoje foi tão relevante a interdependência entre países e entre as grandes forças e blocos económicos. A globalização, a dinâmica dos mercados e a emergência de gigantes exportadores fizeram multiplicar as necessidades de movimentação de produtos, cuja via de satisfação passa, directa ou indirectamente pelo mar.

Por estas razões, a par de outras, não se pode comparar o que aconteceu no passado, em tempos conturbados, com o que aconteceria amanhã, se o mar fosse palco de conflitos com alguma expressão. Nos nossos dias, os efeitos negativos em terra seriam incomparavelmente maiores e de propagação muito mais célere.

Admitindo, por optimismo, que será possível evitar conflitos daquela natureza, irei agora concentrar-me apenas na segurança no mar, em função das chamadas novas ameaças.

Podemos dividir a tipologia das ameaças em questão em dois grandes grupos:

- As que afectam principalmente a segurança pública e individual, mas não prejudicam a normalidade da circulação marítima.

- As que podem dificultar, ou mesmo pôr em causa, a liberdade de navegação, independentemente da sua motivação.

O primeiro grupo pressupõe um conceito de segurança abrangente e inclui os tráficos de drogas e de pessoas, a pesca ilegal, o contrabando de armamento, o crime ambiental e outras violações de leis nacionais ou internacionais. Estes flagelos visam fundamentalmente o lucro dos seus mentores e respectivas organizações criminosas e não pretendem afectar a fluidez do tráfego marítimo, sendo até do seu interesse que decorra sem incidentes, uma vez que tal contribui para que as respectivas actividades prossigam de modo mais dissimulado. No entanto, exigem que se mobilize meios numerosos e multidisciplinares para os combater de forma eficaz.

O segundo grupo abarca a pirataria, algumas das actividades em Estados falhados, e o terrorismo, normalmente associado a extremismos políticos ou religiosos.

A pirataria, que, como acção violenta de assalto a navios e tripulações, já terá estado praticamente erradicada, tem vindo a recrudescer nas últimas décadas, em diversas partes do mundo. São considerados especialmente perigosos os mares do sudoeste asiático, a área do Bangladesh, as aproximações Sul ao Mar Vermelho, incluindo a região da Somália, a costa Oeste Africana, uma parte da qual já relativamente perto do Sul de Portugal e, numa escala menor, a faixa Ocidental da Índia, as Caraíbas e as zonas centro e sul do continente Americano.

Em termos jurídicos, pode efectuar-se uma distinção entre pirataria e outros tipos criminais como tal definidos nas codificações penais como sejam a captura ou desvio de navios, atentados à segurança do transporte e mesmo os "assaltos à mão armada contra navios". Numa abordagem sumária, e naturalmente sem preocupações de análise de índole jurídica, podemos situar, como elemento identificativo, que os actos de violência, detenção ou depredação para fins privados e dirigidos contra navios, tripulações, passageiros, ou bens a bordo dos mesmos, são considerados no âmbito da pirataria se forem cometidos no alto mar, ou em espaço não submetido à soberania de algum Estado; ao invés, actos com a mesma tipologia podem ser considerados assaltos à mão armada, captura ou desvio de navio, e mesmo atentado contra a segurança do transporte marítimo (com ou sem criação de perigo para a vida ou integridade física de tripulantes e passageiros), se cometidos em águas territoriais de um determinado Estado. Contudo, os Estados exercem a sua soberania em navios que arvoem a sua bandeira, princípio que estende a alçada penal a crimes praticados a bordo, independentemente do espaço.

Estas diferenciações, embora mais complexas no aprofundamento jurídico, têm implicações decisivas para a questão dos meios de combate aos crimes praticados, de que mais adiante falarei.

Independentemente da arrumação técnico-jurídica, os números conhecidos diferem um pouco conforme as fontes, mas podemos considerar que são relatadas várias centenas de casos por ano. Todavia, existem boas razões para crer que apenas uma pequena parte dá origem a relatos às autoridades ou organismos internacionais. A sua publicidade é indesejada pelos transportadores porque o aumento dos prémios dos seguros e a eventual imobilização dos navios, para proceder a investigações ou perícias, têm custos elevados para os

armadores. Por outro lado, a probabilidade das autoridades resolverem um incidente específico é bastante baixa.

Nestas circunstâncias, segundo algumas estimativas, apenas 10% dos episódios de pirataria são objecto de comunicação. A ser assim, temos que contar com milhares de casos por ano, o que empresta ao assunto um grau de importância bastante acima do que a maioria das pessoas lhe atribui. Não deixa de ser intrigante a fraca cobertura mediática que foi dada ao assalto ao veleiro de luxo "LE PONANT", de 88 metros, na costa da Somália, no passado mês de Abril, que acabou após uma semana de sequestro e pagamento de resgate, seguida da captura, em terra, de alguns dos piratas e recuperação de parte do dinheiro do resgate por forças especiais francesas. De registar também a notícia de um ataque efectuado a um navio de pesca espanhol, poucos dias depois na mesma região, e a mais de 200 milhas da costa, o que é indicativo das capacidades das embarcações utilizadas para este tipo de acções.

A pirataria ataca as cargas valiosas e chega a tomar posse dos próprios navios, alterando-lhes a cor e a bandeira, e conseguindo registos provisórios, usando depois esses navios para vigiar outros agentes de transporte, desviando as cargas e reiniciando o processo de adulteração de designativos e meios de identificação. São os chamados navios-fantasma.

O combate à pirataria dificilmente será completamente eficaz, pelo que o esforço a realizar se deve concentrar em objectivos de redução daquela actividade criminosa e do expoente de violência empregue. Mas há um elemento saliente em todas as áreas de maior risco: a falta de meios navais para assegurar a vigilância e fiscalização dessas áreas. Sem estes, todas as outras acções serão insuficientes, sejam elas políticas, económicas, diplomáticas ou legislativas.

A falta de aparelho dissuasor e coercivo nessas áreas levou já os navios mercantes a adoptarem um conjunto de medidas de auto-defesa, como sejam a utilização das mangueiras de combate a incêndios para repelir fisicamente os assaltantes e aparelhos acústicos de elevada frequência que produzem um som direccionado insuportável para os ouvidos. Mas, já existem empresas de segurança que colocam a bordo uma espécie de mercenários para a defesa dos navios e até utilizam helicópteros, se for necessária rapidez na operação.

Algumas das actividades permitidas nos Estados falhados ou até auxiliadas e praticadas por entidades do próprio Estado, em função da corrupção, podem tornar-se perigosas, por se constituírem como bases de operações para

toda a espécie de actos ilícitos. Deve ser considerada a possibilidade de serem utilizadas para ataques a navios por grupos ou facções, com ou sem instigação externa, sendo o já referido caso da Somália um exemplo paradigmático. O fácil acesso a sistemas de armas convencionais de razoável tecnologia e alcance é uma realidade.

O terrorismo é, sem dúvida, a ameaça mais grave, na vertente da periculosidade, face aos efeitos que poderá ter no uso do mar. A liberdade de movimentação no mar constitui uma grande vantagem, dilatada ainda pela ocultação que os navios proporcionam às pessoas. Os modernos sistemas de comunicações permitem a coordenação de acções e a recepção das informações necessárias para as tornar mais eficazes. O GPS ajuda a navegar com facilidade em todo o mundo. O fácil acesso à Internet, a navegar, propicia a manutenção das redes terroristas e a continuidade das suas acções.

A mobilidade, a dissimulação e a capacidade de carga estão assim ao alcance de grupos bem organizados e financiados. O transporte marítimo pode ser utilizado para movimentar armas de destruição maciça e, dentro destas, as armas biológicas cuja detecção é extremamente difícil.

No que respeita especificamente ao tráfego marítimo, muitas são as hipóteses a considerar em termos de ataques terroristas. A mais provável é a utilização de embarcações – bomba contra navios mercantes, *ferry-boats*, plataformas petrolíferas e infra-estruturas portuárias ou contra os navios de cruzeiro com muitos passageiros. Também podem ser atacados navios de guerra, como aconteceu com o USS “COLE” no Iémen e nas acções dos “Tigres Tamil” contra os navios da Marinha do Sri Lanka. Não será de afastar a possibilidade de serem usados navios mercantes como plataformas de lançamento de mísseis contra alvos no mar ou em terra. Podem ainda ser empregues mergulhadores ou mini submarinos nos portos para provocar incêndios ou explosões difíceis de combater em navios carregados de produtos químicos, petróleo, gás líquido, ou outros produtos perigosos. Por outro lado, as minas marítimas são relativamente baratas e acessíveis a grupos que disponham de pequenas embarcações, dada a facilidade de lançamento. Num outro âmbito de abordagem, por exemplo, quanto ao meio marinho em si, são de conjecturar actos dolosos de poluição marítima, através de derrames de crude por explosão a bordo de um grande petroleiro, o ataque cirúrgico a reservas piscícolas e a espaços aquícolas sensíveis ou operações poluentes criminosas accionadas próximo de áreas portuárias estratégicas. Os ataques cibernéticos aos sistemas de informação que gerem os sistemas ligados ao transporte marítimo são outras das acções passí-

veis de serem executadas por terroristas. A imaginação, potenciada pela tecnologia e o destemor, pode ainda conduzir a surpresas amargas, longe das nossas suspeitas.

Face ao que vem sendo descrito, afigura-se indispensável insistir nas medidas apropriadas e dispor de capacidades para fazer frente a quebras relevantes de segurança marítima que possam ocorrer nos espaços estratégicos de maior interesse.

Para que a confiança se mantenha, as palavras-chave representativas das principais acções a empreender são três: prevenção, dissuasão e, se necessário, interdição.

A prevenção faz-se com base em bons sistemas de informações e monitorizando todos os navios e embarcações que for possível detectar e identificar, incluindo o rol de tripulações e passageiros. A vigilância e fiscalização das áreas reconhecidas como primordiais mostram-se igualmente importantes. É preciso também fundir, analisar, correlacionar e disseminar as informações obtidas. Assim, a cooperação entre países e entre as agências internacionais e a intervenção de organizações internacionais é fundamental, a par da cooperação entre departamentos a nível nacional.

Para dissuadir é necessário dispor de meios capazes de mostrar aos prevaricadores que os seus objectivos não serão alcançados e que, qualquer tentativa de agressão terá sempre custos superiores aos benefícios. As necessidades compreendem meios navais e aéreos em quantidade e qualidade suficientes para produzirem efeitos dissuasores. As Marinhas têm que ter e mostrar robustez.

Todavia, dadas as características das ameaças já referidas, será de admitir que, no futuro, a dissuasão não seja suficientemente desencorajadora, o que poderá implicar o recurso à interdição de zonas ou rotas marítimas a navios não autorizados, o que, por sua vez, teria impactos determinantes em boa parte das frotas que navegam actualmente sob determinadas bandeiras. Essa eventualidade envolveria meios oceânicos pesados, apoiados por aviação embarcada ou baseada em terra e o emprego de submarinos e forças especiais de assalto a navios, cuja permanência em operação exigiria a colaboração de várias Marinhas. Portanto, há que pensar sobre esta problemática a nível nacional e internacional, sendo que os meios costeiros não são suficientes para produzir os efeitos desejados.

Em suma, torna-se necessário detectar e neutralizar os factores das ameaças o mais longe possível das áreas de interesse, evitando que se

cheguem a constituir como ameaças concretas. Trata-se assim de incidir sobre as possibilidades dos agentes, uma vez que são certas as suas intenções e essas têm frequentemente, objectivos de índole política, patrocinados por grupos desterritorializados, por vezes não detectáveis em primeira análise.

Curiosamente perfilam-se hipóteses que se ajustam aos clássicos da estratégia naval. De facto, o que se pretende não é mais do que a negação do uso do mar a um inimigo, o que por sua vez é uma das faces do conceito do controlo do mar. Por outro lado, o eventual êxito de acções ilícitas destinadas a prejudicar as transacções e vias comerciais marítimas não seria mais do que uma guerra de corso adaptada aos tempos modernos, mas com impactos devastadores a nível global.

A verdade é que nenhum país está em condições de, por si só, assegurar o controlo do mar, a nível do tráfego marítimo, pelo que a resposta eficaz só pode ser dada pela via da cooperação reforçada e alargada, no âmbito de organizações internacionais formais ou informais.

Muito tem sido feito pela Organização Marítima Internacional (IMO) para tornar o transporte marítimo comercial mais seguro, nomeadamente a Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, conhecida por Convenção SUA, de 1988 e ratificada por Portugal em 1994, com alterações em 2005. Um dos seus protocolos adicionais, que ainda não entrou em vigor, define como ilegal o transporte, com intenção criminosa, de explosivos, armas nucleares, biológicas ou químicas e materiais e equipamentos destinados ao seu fabrico, incluindo até *software*. Também tem patrocínio da IMO o código ISPS, ou seja, o *International Ship and Port Facility Security Code*, introduzido como novo capítulo à Convenção SOLAS74, que consiste num conjunto de normas que visam garantir a segurança dos navios e das instalações portuárias com obrigações para todos os intervenientes na matéria, designadamente os Estados, as companhias e os comandantes dos navios.

Entretanto, a NATO tem vindo a desenvolver um conceito genérico denominado *Maritime Situational Awareness*, que alerta para a natureza ampla das ameaças no domínio marítimo e para a necessidade de cooperação e partilha de informações entre os seus membros e outras fontes. Recomenda ainda a identificação de oportunidades de colaboração decorrentes dos pontos de contacto entre as diferentes estruturas dos parceiros de modo a potenciar sinergias de prevenção e combate às ameaças à segurança marítima.

Numa breve síntese de tudo o que antecede, podemos retirar algumas conclusões que se afiguram mais relevantes:

A preservação da paz e da segurança nos oceanos é uma prioridade absoluta para todos os países que desejam a harmonia internacional.

Qualquer fractura significativa no transporte marítimo será desastrosa para o funcionamento dos mercados a nível mundial, com consequências quase imediatas na vida dos cidadãos.

Parece razoável considerar que existe actualmente um clima de segurança no mar, no sentido de que o tráfego marítimo essencial circula nos oceanos com a normalidade habitual. Porém, há certas áreas que deixaram de ser seguras e outras que começam a causar bastantes preocupações. Urge conter esta ameaça e impedir que alastre.

O terrorismo transnacional, tem no mar oportunidades muito diversificadas e extremamente perigosas, pelo que se torna necessário tomar medidas para evitar que possam vir a ser concretizadas.

A cooperação internacional e entre departamentos nacionais, bem como um sistema de informações adequado, são dois dos elementos principais para garantir sucesso contra a perturbação no mundo marítimo.

Mas, sem meios navais costeiros e oceânicos, incluindo submarinos e meios aéreos embarcados ou baseados em terra, não será possível dissuadir os agentes perturbadores e, se necessário, combatê-los com eficácia.

Neste caso, a fraqueza será uma vulnerabilidade do bem e uma potencialidade do mal.

*Comunicação apresentada na Assembleia da República, em 15 de Maio de 2008

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. **A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares**
Vice-Almirante António Emílio Ferraz 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 Ferraz Sacchetti,
Contra-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 Ferraz 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
Tenente Carla 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 Ferraz Sacchetti,
Professor Doutor António José Telo,
Vice-Almirante Magalhães Queiroz,
Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias,
Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille,
Capitão-de-Fragata Nuno Marques Antunes,
Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-Almirante João Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues,
Contra-Almirante Fernando de Melo Gomes,
Vice-Almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-Almirante José Manuel Pires Neves,
Vice-Almirante António 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 Nuno Gonçalo Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

Professor Doutor Hernâni 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**
Dra. 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 da Silva Ribeiro

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

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

Nota: Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no site da Marinha: www.marinha.pt

