

O PODER NAVAL MISSÕES E MEIOS

Carlos Néilson Lopes da Costa

Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia
Edições Culturais da Marinha
LISBOA

O Capitão-de-Fragata Carlos Nélon Lopes da Costa terminou o curso de Marinha, na Escola Naval, em 1977. Tirou o curso *Hydrographic Surveying and Coastal Oceanography*, nos Estados Unidos, e ainda o Mestrado em Oceanografia Física na "U.S. Naval Postgraduate School", com distinção, em Monterey, também nos EUA. No Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, da Universidade Técnica de Lisboa, frequentou o Mestrado em Estratégia e defendeu a dissertação subordinada ao título "Estratégia Marítima" em Junho de 2003, tendo sido aprovado por unanimidade. Tem exercido funções docentes de matéria da sua especialização e tem publicado diversos artigos sobre Hidrografia e Estratégia em revistas da especialidade. Actualmente é Director Técnico Científico do Instituto Hidrográfico.

O Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE) foi criado pelo Despacho n.º 43/99 de 1 de Julho, na directa dependência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, competindo-lhe promover e desenvolver estudos na área da Estratégia e do Poder Naval, quer a nível nacional quer a nível internacional. Compete-lhe ainda propor a publicação e divulgação de trabalhos sobre aquelas matérias. Para esse efeito, os trabalhos serão publicados nos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

O Poder Naval: Missões e Meios

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

7/Out.-Dez. 2003

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha
Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE)

ISBN 972-8004-63-X

Depósito Legal n.º 183 119/02

Tiragem: 1000 exemplares

EXECUÇÃO GRÁFICA:

ACMA – Artes Gráficas, Unip. Lda

O PODER NAVAL: MISSÕES E MEIOS

I. INTRODUÇÃO

O poder naval assume três papéis — o diplomático, o militar e o de serviço público.

Propomo-nos abordar a importância das três componentes do poder naval, no presente e futuro, e implicações para a Marinha nacional.

Começaremos por considerar o poder naval em sentido alargado, descrevendo a sua evolução, desde finais do século XIX, e enquadramento no mundo de hoje. Seguir-se-á a reflexão sobre as missões específicas, nas vertentes diplomática, militar e de serviço público. Abordaremos sobre a renovação dos meios ou capacidades do sistema de forças. Finalmente as conclusões, em particular da importância daquelas três vertentes do poder naval e implicações para a Marinha.

A utilização do poder naval, designadamente através das operações navais, serve para ganhar ou manter o controlo da actividade humana no mar, de forma a influenciar favoravelmente os acontecimentos em terra, em face dos objectivos nacionais. A pretendermos o estatuto de pequena potência, com participação efectiva nas organizações internacionais, deveremos ter, de forma equilibrada, aquelas três componentes.

II. O PODER NAVAL

No final do século XIX, o conceituado estrategista americano Mahan advogava que a prioritária preocupação de segurança era conseguida pelo domínio do mar, através de uma estratégia ofensiva de aniquilação,

de que seria instrumento uma poderosa marinha de guerra com capacidade oceânica. As operações navais, hoje consideradas de tempo de paz, como as de interesse público, de apoio à política externa, presença naval de influência, etc., eram para Mahan acessórias ¹.

No início do século xx, o estrategista britânico Julian S. Corbett, sustentava que o objecto da guerra naval é sempre, directa ou indirectamente, assegurar o domínio do mar — *command of the sea* — ou negá-lo ao inimigo, embora a situação normal seja a de um mar não dominado, em disputa. Afirmava que o domínio do mar não é idêntico à conquista de um território, pois não é susceptível de ser propriedade do Estado, pelo menos fora das águas territoriais, nem se podem excluir os neutros, ao invés do que é possível nos territórios conquistados. Excluindo os direitos de pesca, que considerava irrelevantes para o caso, o único direito que se pretende assegurar no mar, e evidentemente negar ao inimigo, é o de livre navegação. Assim, segundo Corbett, o domínio do mar não era mais que o controlo das comunicações marítimas, com propósitos comerciais ou militares. O objecto da guerra naval seria o controlo das comunicações e não, como no caso da guerra terrestre, a conquista de território. Sendo as vias de comunicação marítimas comuns, em regra não se atacam as do adversário sem, ao mesmo tempo, defender as próprias ². Para o controlo das comunicações marítimas são relevantes, além das bases navais, os terminais das rotas comerciais e as áreas focais, onde convergem as rotas, tal como a Finisterra, São Vicente, Gibraltar, Suez, o Cabo da Boa Esperança, Singapura e outros.

Uma das formas de obter o domínio do mar, em relação ao inimigo, é concentrar o esforço no bloqueio dos portos, vigiando a costa da nação inimiga, o que em regra o impede de tomar a iniciativa para uma acção decisiva. Mantém as liberdades de acção, das próprias forças, contra

¹ Cf. George Baer, «Alfred Thayer Mahan and the utility of US naval forces today», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 14-18.

² Cf. Julian S. Corbett, «Some Principles of Maritime Strategy», in *Roots of Strategy. Book 4*, ed. David Jablonsky, publ. Stackpole Books, Mechanicsburg, PA, EUA, 1999, pp. 230-234.

alvos do inimigo, e do comércio marítimo próprio³. Exemplos, entre outros, foram a contenção, pela Inglaterra, das conquistas napoleónicas do início do século XIX, ou dos unionistas em relação aos confederados na Guerra da Secessão Americana (1861-1865).

Desde a Segunda Guerra Mundial que as principais potências, motivadas pelo uso da máxima liberdade nos mares — permitindo a operação dos seus navios à distância das águas de origem — e os interesses em garantir recursos marinhos, multiplicaram as suas forças navais, estas com enorme capacidade de:

- Mobilidade geográfica, podendo aumentar ou reduzir, em pouco tempo, a intensidade da presença militar em regiões distantes.
- Aproximar-se de costas estrangeiras, embora fora das águas territoriais, representando uma ameaça de intervenção ou punição.
- De exercer pressão sobre governos estrangeiros, mais forte do que a diplomática, mas menos perigosa do que outro tipo de forças militares.
- Maior facilidade e brevidade na contenção de conflitos no mar, havendo menos hipóteses de escalada do que em terra, onde as transgressões e danos são mais visíveis e emotivas.

Durante a década de 70, com o aumento das capacidades navais soviéticas para operação no oceano aberto, a resposta da NATO foi a preparação dos meios que lhe permitissem lutar pelo controlo do mar e para conter a marinha soviética. Traduziu-se em forças com valências de anti-superfície, anti-aérea e anti-submarina de águas profundas, assim como na capacidade de protecção, por longos períodos, das linhas de comunicação marítima. O enfoque da estratégia do Ocidente era a contenção do poder soviético, através do controlo do mar.

³ Cf. Julian S. Corbett, *op. cit.*, p. 245.

O fim da Guerra Fria, desde 1989, teve duas principais implicações nas estratégias marítimas e no planeamento naval ⁴:

- O declínio da ameaça que representava a marinha soviética, sendo de salientar: a falta de verbas, quer para despesas correntes quer investimentos; navios, que por falta de manutenção, entraram em deterioração; perda de portos e de estaleiros de construção ou reparação naval, em especial no mar Negro, que passaram para a Ucrânia, e no Báltico (para a Estónia, Letónia e Lituânia); perda de estabelecimentos de ensino e de centros de treino; e a prioridade dada à defesa do «estrangeiro próximo», ou seja a reafirmação da tradicional ênfase dada à estratégia continental, em relação à marítima.
- O acréscimo de disputas territoriais e de confrontos regionais, subsequentes ao desmoronar da superpotência soviética, antes suprimidas pela estabilidade do sistema bipolar.

As certezas em que assentava o planeamento naval ocidental foram substituídas por percepções de um conjunto de riscos difuso, numa escala global.

Reflexo do declínio da ameaça continental e do aumento do interesse na preparação para operações em regiões geográficas distantes ou pela crescente importância comercial do mar, passou a haver a tendência para o acréscimo relativo do peso das marinhas, face aos outros ramos, como foi verificado na Ásia do Pacífico e na maior parte da Europa ⁵.

Na Guerra do Golfo (1991), foram relevantes os seguintes sistemas de valor estratégico ⁶:

- Os grupos de batalha de porta-aviões, a operar dentro do alcance dos ataques aéreos aos alvos vitais no Iraque, com a

⁴ Cf. Mike L. Smith e Mathew R. H. Uttley, «Tradition and innovation in maritime thinking», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, p. 12.

⁵ Cf. Geoffrey Till, «Sir Julian Corbett and the twenty-first century: ten maritime commandments», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, p. 27.

⁶ Cf. Raja Menon, *Maritime Strategy and Continental Wars*, Frank Cars Publishers, London, 1998, pp. 150-151.

sobrevivência assegurada por completo dispositivo de meios aéreos e de superfície.

- A força de lançamento de SLCM (mísseis de cruzeiro lançados por submarino), implicando um conhecimento correcto da topografia do terreno ao longo da trajectória dos mísseis.
- A utilização de um sistema de comunicações global, por satélite, de elevado ritmo de transmissão em UHF, seguras e sem risco de interceptação ou interferência.
- A utilização de sistemas de satélite para a detecção de navios de guerra inimigos.
- Uma rede de C3I (comando, controlo, comunicações e informações) que ligava as forças aos comandos e recursos de informação em terra.
- A utilização de sistema *J-Stars (Joint Surveillance and Target Attack Radar System)* de vigilância do campo de batalha, com aéreos a partir de bases em terra.
- A utilização de satélites de reconhecimento, de baixa órbita ou geostacionários, para a detecção e alerta do lançamento de mísseis *SCUD* pelos iraquianos.

O documento doutrinário da estratégia marítima americana *From the Sea*, publicado em 1992, com o propósito de preparar a marinha dos EUA para o século XXI, enfatizou a mudança fundamental: a necessidade de ganhar o controlo do mar para a condução de operações conjuntas sobre terra, a partir do mar — «*fighting from the sea*». As forças navais e os fuzileiros, tomariam a dianteira nas operações de intervenção no estrangeiro e a capacidade de transporte marítimo proporcionaria o subsequente apoio logístico e equipamento pesado de utilização pelas forças terrestres e aéreas. A projecção de poder em terra só seria possível depois do domínio do litoral, que virtualmente substitui o controlo do mar, dos anteriores conceitos de operações anfíbias⁷. As capacidades operacionais chave passaram a ser: comando, controlo e vigilância, domínio do espaço de batalha sobre o litoral (verdadeiro

⁷ Cf. Raja Menon, *op. cit.*, p. 134.

coração da guerra naval), projecção de poder e sustentação de forças. As principais ameaças a enfrentar pelas forças naquelas operações são provenientes de submarinos ou minas nas regiões costeiras e de mísseis disparados a partir de lanchas costeiras rápidas, baterias móveis terrestres ou de meios aéreos baseados em terra. A dimensão da marinha dos EUA reduziu drasticamente de cerca de 600 navios em 1991 para apenas 346 em 1999.

O principal propósito das operações navais permanece ganhar e manter o controlo da actividade humana no mar, de forma que o uso do mar seja o meio de influenciar favoravelmente os acontecimentos em terra, em face dos objectivos nacionais ⁸.

Os países menos desenvolvidos ou dotados em recursos, com o aumento das zonas marítimas jurisdicionais e os conflitos regionais, passaram a ter maiores responsabilidades e exigências quanto ao poder naval. Procuram dissuadir outros que desejem disputar-lhe soberania, apetrechando-se preferencialmente com corvetas ou patrulhas pequenos e velozes, alguns equipados com mísseis ou peças de elevado poder de fogo, e navios de contramedida de minas, para detecção e rocega. As minas são usualmente empregues para bloquear o acesso a portos (como fizeram os EUA no Vietname do Norte) ou por Estados costeiros para dissuadirem invasores (caso da Coreia do Norte, em 1950, para evitar o desembarque de tropas dos EUA, ou mesmo o Iraque na Guerra do Golfo – 1991). São em grande parte armas psicológicas, bastando anunciar o seu uso para causar dissuasão em relação a eventual opositor. A marinha americana dispõe de uma esquadilha de 26 caça minas, que pretende manter e actualizar, pois estes meios são os mais adequados para a limpeza de extensivos campos de minas, uma vez detectadas. Dois a quatro destes navios são usados em permanência no golfo Pérsico. Países como o Japão, Coreia do Sul, França, Alemanha, Espanha, Turquia e Reino Unido, mantêm ou desenvolvem as respectivas capacidades de navios especializados em guerra de minas.

⁸ Cf. John B. Hattendorf, *Naval History and Maritime Strategy. Collected Essays*, Malabar, Florida, EUA, Krieger Publishing Company, 2000, p. 246.

Uma nova estratégia designada de *Organic Mine Countermeasures*, deverá ser implementada pelos americanos em 2005, traduzindo-se na colocação das capacidades anti-minas nas forças navais (grupos de batalha de porta-aviões e respectivos navios de apoio, grupos anfíbios, etc.), em vez de forças dedicadas de navios especializados. As capacidades consistirão num conjunto de sistemas e tecnologias, incluindo os novos sonares AQS-20, sistemas de detecção, de neutralização e de limpeza, operados com helicópteros SH-60 ⁹.

As marinhas das grandes e médias potências, têm tendência a modernizar-se com navios de superfície (em menor número e tonelagem), com submarinos de maior autonomia e raio de acção em imersão (recorrendo a sistemas AIP – *Air Independent Propulsion*) e a meios aéreos (orgânicos ou baseados em terra). Os sistemas AIP, actualmente já disponíveis em vários submarinos, ao reduzirem drasticamente a sua dependência do ar atmosférico, viabilizam a permanência totalmente submersa por períodos superiores a 15 dias, o que representa um salto enorme, quando comparado com os 4 dias a 5 nós dos melhores submarinos convencionais *diesel-eléctricos* ¹⁰.

Grande parte da estratégia naval das grandes potências depende de forças submarinas ocultas e altamente móveis, do uso de tecnologia avançada, apoiada por satélites, para detecção e controlo das esquadras de eventuais adversários, e da vigilância regular aérea e marítima. Os submarinos balísticos estratégicos movidos a energia nuclear, podendo permanecer submersos por vários meses, com rigorosos meios de navegação inercial, são dissuasores, pela capacidade de passarem despercebidos e de disparo de mísseis com ogivas nucleares, com grande precisão, a partir de qualquer parte da superfície ou da profundidade dos mares.

A eficácia do uso do poder naval é bastante dependente de factores geográficos. A geografia limitava a mobilidade estratégica da antiga

⁹ Cf. Robert Holzer, «U.S. shifts antimine strategy. Navy to distribute capacity throughout battle groups», *Defense News*, Março de 2000, p. 20.

¹⁰ Cf. Álvaro R. Gaspar, «O impacto operacional dos submarinos convencionais em conflitos passados e futuros», *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXX, Abril-Junho 2000, p. 330.

URSS, ou limita a da actual Rússia, pois a costa marítima setentrional é limitada por gelo e as forças navais têm de ser dispostas em quatro esquadras (a do Norte, a do Báltico, a do mar Negro e a do oceano Pacífico). Adicionalmente, o acesso a partir das bases às principais rotas pode ser controlado nos estreitos de passagem obrigatória, impondo-lhe uma situação de geo-bloqueio. É o caso do Bósforo, de Gibraltar e dos estreitos do Báltico (entre a Dinamarca e a Suécia), todos controlados pela NATO. Esta, por seu lado, tem a favor o factor geográfico, com vastas extensões de linhas costeiras, o controlo das portas de passagem das rotas marítimas e a disponibilidade de bases ultramarinas, que lhe conferem acrescidas capacidades de sustentação das esquadras nas diversas áreas de operação.

Na actual «era da informação» o valor das marinhas assenta em três factores nucleares, mais importantes do que a quantidade de peças de artilharia, mísseis, meios aéreos ou mesmo de navios ¹¹:

- O espacial — capacidade de emprego e utilização de satélites e outros sistemas espaciais para navegação, vigilância oceânica, seguimento e aquisição de alvos.
- A C3I — capacidade para usar sistemas informáticos avançados para comando, controlo e comunicações, bem como para *intelligence*.
- O pessoal — disponibilidade de pessoal bem treinado e motivado para guarnecer os navios e proporcionar serviços de apoio logístico e de comando em terra.

As tendências da evolução do poder naval podem ser resumidas:

- Os submarinos nucleares de ataque (SSN), antes usados em operações ASW em oceano aberto e profundo, passarão a actuar em operações de vigilância nos litorais e no fogo contra alvos em terra ¹²;

¹¹ Cf. Norman Polmar, «The measurement of naval strength in the twenty-first century», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 128-129.

¹² Cf. Raja Menon, *op. cit.*, p. 160.

- As principais armas dos navios de superfície passarão a ser as adequadas a disparar contra terra, como é o caso dos mísseis *Tomahawk*, que são a principal arma das classes *Ticonderoga*, *Arleigh*, *Burke* e *Spruance* da marinha dos EUA ¹³;
- A miniaturização das tecnologias tornarão os navios menos especializados, quanto à função, e com mais valências, com capacidades de ataque contra terra, defesa de superfície, defesa aérea e anti-submarina. Isto contribuirá para que com menos navios se possa responder às diversas situações ¹⁴;
- As tarefas de reconhecimento para a localização de navios serão progressivamente por satélites e aviões. Quanto à vigilância do campo de batalha por satélite é perceptível: o Reino Unido a apoiar-se na sua especial relação com os EUA; a França, do seu programa SPOT (*Satellite Probatoire d'Observation de la Terre*) com imagens de 10m de resolução, evolui para a superior imagem do *Osiris* e *Zenon* (com 1m de resolução); a Itália parece querer associar-se aos franceses; países como a Índia, Canadá, Brasil, Israel, China, Japão e Rússia, prosseguem os respectivos programas de satélite para vigilância. Países que preferem não investir em satélites, têm a opção de fazer a vigilância recorrendo a aviões tripulados ou não tripulados (os UAV – *Unmanned Aircraft Vehicles*): existem UAV com tempos de voo superior a 50 horas, capazes de percorrer 15.000 milhas ¹⁵ (em 24 de Abril de 2001 a comunicação social divulgou o voo do avião de reconhecimento, não tripulado, *Southern Cross II*, que em 23 horas atravessou o Pacífico, entre a base de Andrews, na Califórnia, e Adelaide, na Austrália);
- Os navios disporão de sistemas C4ISR (*Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, Reconnaissance*). Proporcionam um panorama de superfície

¹³ Cf. Raja Menon, *ibidem*.

¹⁴ Cf. Raja Menon, *op. cit.*, p. 204.

¹⁵ Cf. Raja Menon, *op. cit.*, p. 193.

em tempo real, com o recurso a computadores em rede, via satélite. Facilitam a actualização dos dados e a troca de informação com outras forças navais, terrestres e aéreas. Além de darem maior protecção às forças, possibilitarão ataques de precisão com mísseis e artilharia guiada, incluindo na modalidade de cooperação, pela qual um navio ou avião pode atacar um alvo com base em informação disponibilizada por outro meio naval, terrestre ou aéreo ¹⁶.

Diferentes Estados têm diferentes formas e tipos de interesses em relação ao mar. Assim, diferentes são as suas estratégias de uso do poder nacional. As potências marítimas, Estados continentais e Estados costeiros, valorizam de modo diferente e usam as marinhas para diferentes funções.

Nas nações marítimas as marinhas são tradicionalmente o seu principal braço. É assumida uma postura ofensiva, em oceano aberto.

As potências continentais dependem principalmente dos exércitos e forças aéreas baseadas em terra. Usam a marinha para os complementar e valorizar o papel daqueles, numa postura estratégica defensiva.

Tradicionalmente, os pequenos Estados optam por acautelar os seus interesses de segurança em alianças ajustando as suas posições de acordo com os parceiros principais.

No caso concreto de Portugal, para assumir as suas responsabilidades nos processos e actividades das alianças em que participa e também para a defesa das fronteiras e dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, é imprescindível dispor do poder naval. Vem a propósito lembrar o pensamento de Mahan, no final do século XIX. Se o mar é fronteira ou circunda, mas também separa um país, em duas ou mais partes, o seu controlo é, não só desejável, mas vital. Além disso, tal característica física pode contribuir para criar ou fortalecer o poder

¹⁶ Cf. Bráz da Silva, «Marinha. O que o futuro nos propõe», *Revista da Armada*, n.º 338, ano XXX, Janeiro de 2001, pp. 6-7.

naval, ou tornar esse país vulnerável ¹⁷, conforme o comprovou detalhadamente com exemplos da História.

III. MISSÕES DO PODER NAVAL

Abordaremos sucessivamente os tópicos: a defesa e o mar; o papel das marinhas e sua reorientação; e as missões militares e de interesse público, atribuíveis às marinhas.

III.1. A defesa e o mar

Em tempo de guerra, embora estas sejam decididas militarmente em terra, o domínio dos mares é decisivo para assegurar a passagem das forças e da sua sustentação logística, como ficou demonstrado nas duas Guerras Mundiais. Embora a capacidade de transporte aéreo seja capaz de chegar aos teatros de operações, em horas ou escassos dias (enquanto o transporte marítimo leva algumas semanas), a movimentação de equipamentos pesados e grandes quantidades de material só pode ser feita por mar. Na perspectiva tradicional dos exércitos o papel das marinhas é o de o transportar para o teatro de operações e aí mantê-lo, protegido e sustentado, sendo a fase decisiva a dos combates terrestres e aéreos, nos quais as forças navais têm papel reduzido. Mesmo na fase do pós-conflito, para manutenção da segurança e estabilidade em regiões do mundo potencialmente instáveis, é aceite que o controlo do mar, embora necessário, não é condição suficiente para o sucesso das operações, sendo decisivas as campanhas terrestre e aéreas ¹⁸.

Em situações de crise ¹⁹ as forças navais podem ter um papel muito importante, no sentido de evitar a guerra sem perder a face na

¹⁷ Cf. Alfred T. Mahan, «The Influence of Sea Power Upon History», in *Roots of Strategy. Book 4*, ed. David Jablonsky, publ. Stackpole Books, Mechanicsburg, PA, EUA, 1999, p. 93.

¹⁸ Cf. Colin McInnes, «The land/sea dimension: the role of the army in future warfare», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 147-148.

confrontação de vontades, como ameaça de intervenção militar, por bombardeamento aéreo, com mísseis ou artilharia, ou por desembarque de forças especiais, tendo a vantagem de exercer tal pressão psicológica sem ter que invadir o território ou até o mar territorial. São ainda especialmente úteis para gestão de crises relacionadas com os recursos económicos do mar, os quais têm tendência a proliferar no futuro, em relação com pescas, hidrocarbonetos ou disputa de ilhas com soberania por esclarecer²⁰. Incidentes têm ocorrido na região da Ásia-Pacífico, particularmente com embarcações tailandesas, incendiadas ou mesmo afundadas. Por vezes as embarcações de pesca, a operar em águas disputadas, escoltadas por navios de guerra, situação que coloca em risco a possibilidade de confrontos directos entre forças navais²¹.

Portugal vive uma situação estratégica estável, embora não isenta de perigos e incertezas. Deverá manter capacidade para acorrer onde seja necessário proteger os seus interesses, em especial no resgate de portugueses cuja situação esteja em perigo, por virtude de conflitos ocorridos em locais de emigração.

III.2. O papel das marinhas e sua reorientação

Em termos gerais a estratégia marítima prescreve para o poder naval, quer em tempo de guerra quer em tempo de paz, três categorias de papéis — o diplomático (apoio à política externa, quer por presença passiva, quer com sentido coercivo), o de policiamento (protecção da soberania e actividades do tipo guarda-costeira) e o militar (protecção e manutenção da balança de poderes mediante o exercício do controlo do mar, em tempo de paz ou conflito)²².

¹⁹ Na crise estratégica, entre a paz e a guerra, a coacção reveste as formas de acção económica, psicológica, diplomática e política, combinada com o aprontamento e movimentação de meios militares e com a ameaça potencial da acção militar.

²⁰ Cf. Virgílio de Carvalho, «Os oceanos, as marinhas e a soberania», *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXVIII, Abril-Junho 1998, p. 280.

²¹ Cf. Sam Bateman, «Oceans governance – the global challenge for the new century», in *Oceans Governance and Maritime Strategy*, David Wilson and Richard Sherwood, St Leonards NSW 1590, Australia, 2000, p. 210.

²² Cf. Dick Sherwood, «Ocean governance and its impact on maritime strategy», in *Oceans Governance and Maritime Strategy*, David Wilson and Richard Sherwood, St Leonards NSW 1590, Australia, 2000, p. 27.

Durante a Guerra Fria as grandes potências davam prioridade à dissuasão, incluindo a nuclear mantida no mar por submarinos, cuja função era desencorajar qualquer ataque de surpresa adverso.

Terminada a Guerra Fria e o fim das tensões Leste-Oeste diminuiu a probabilidade de um conflito armado mundial e foi alterado o contexto em que se procura a paz e segurança nos oceanos. São muito menos prováveis incidentes de hostilidade no mar e, caso se verifiquem, de escalarem a níveis incontroláveis. Na actual conjuntura uma das principais missões das forças mundiais é responder a ameaças regionais. Foi o caso de várias fases da crise do Golfo, em 1990-1991, das posteriores crises nos Balcãs, ou do Iraque (2003). Cada vez mais é necessário dispor de meios de projecção que possibilitem destacar forças para áreas exteriores onde os interesses estejam a ser postos em causa, em operações de manutenção ou de imposição de paz, de combate ao terrorismo ou controlo de armamentos²³. Os papéis das marinhas, no pós-Guerra Fria, vão desde os, pouco prováveis, combates de elevada intensidade (violentos) contra fortes opositores, até às frequentes acções de baixa intensidade (não violentos) para a manutenção da boa ordem no mar (protecção dos recursos do mar, incluindo hidrocarbonetos e pesca, levantamentos hidrográficos, operações contra a pirataria, etc.), passando por diplomacia coerciva e construção de alianças²⁴. Acções de pirataria têm sido crescentemente violentas no Sudeste asiático, com navios desviados para portos distantes e as tripulações postas à deriva, em embarcações miúdas, ou mesmo assassinadas. Só nas águas de jurisdição da Indonésia foram reportados 19 ataques de piratas no primeiro trimestre de 2000 — cerca de um terço do total mundial - ou o dobro de igual período de 1998. Um caso noticiado foi o assalto e tentativa de desvio do cargueiro japonês "*Alondra Rainbow*" — com uma carga de alumínio avaliada em 20 milhões de dólares —, por 15 piratas indonésios em 22 de Outubro de 1999, para o golfo

²³ A proliferação das armas nucleares e dos mísseis de médio e longo alcance capazes de transportar outras armas de destruição maciça e indiscriminada, nomeadamente em países susceptíveis de provocar conflitos regionais é uma preocupação, em especial da superpotência sobranceira.

²⁴ Cf. Mike L. Smith e Mathew R. H. Uttley, *op. cit.*, p. 6.

Pérsico. Foi interceptado e detido, a cerca de 270 milhas de Goa, por uma corveta indiana, que teve de disparar a peça de 76 mm para o fazer parar. Países como o Japão ou a Indonésia, mostram-se interessados em criar uma força multinacional de reacção contra-pirataria ²⁵. Além do Leste e Sudeste asiático, outras áreas, onde incidem acções de pirataria, são ao largo da Somália, da Nigéria e, embora menos, na América Latina. Embora as acções de patrulha marítima, em cooperação multinacional, possam reduzir a incidência da pirataria no mar, a solução mais eficaz passa pela investigação policial, em terra, das ligações com o crime organizado.

Nos EUA, após a Guerra do Golfo (1991), nas avaliações internas, quanto à estratégia naval a seguir, surgiram duas correntes de opinião ²⁶:

- Prevenir a guerra através da presença naval: as forças navais com as suas capacidades de sustentação, exerceriam influência, em tempo de paz, nos *rimlands* onde têm interesses económicos, designadamente na Europa e Ásia do Pacífico, por forma a moldar o ambiente estratégico; a marinha serviria para apoiar «um império de livre comércio»; a ênfase seria evitar a guerra.
- Ter capacidade de combate para resposta imediata, com o poder de fogo naval e com a acção dos fuzileiros, e vencer a guerra: as capacidades de alta tecnologia dos meios navais, seriam dissuasores de qualquer adversário ou permitiriam a contenção de um qualquer conflito, logo no seu início; recriando o pensamento dominante do século XIX, o domínio dos mares costeiros, permitiria prosseguir continuadas operações conjuntas (com forças aéreas e terrestres) e a negação ao adversário de interferir do lado do mar e no espaço de batalha litoral.

Em termos gerais, a doutrina da estratégia, seguida pelos EUA, assentou na primeira linha de argumentos, sem no entanto negligenciar

²⁵ Cf. *Jane's Defense Weekly*, «Indonesian bid to crack down on pirates», 17 de Maio de 2000.

²⁶ Cf. George Baer, *op. cit.*, p. 15.

a capacidade de combate. A presença naval de influência e a capacidade de operações expedicionárias de intervenção contra terra, para assegurar a estabilidade, comércio e segurança, são partes complementares de uma boa estratégia marítima ²⁷.

Subsequente aos ataques terroristas de 11 de Setembro de 2001 os EUA passaram a adoptar uma nova doutrina militar, a Doutrina Bush, apresentada ao Congresso em Setembro de 2002. Os EUA não vão permitir que a sua supremacia militar seja posta em causa. Poderão lançar ataques preventivos contra países e organizações terroristas. A ideia é actuar, face a ameaças emergentes, antes que estas se concretizem. No combate a essas ameaças Washington procurará sempre encontrar aliados, mas não hesitará em actuar por si, se necessário. Passado está o tempo em que os EUA usavam uma postura reactiva.

A marinha do Reino Unido, adaptou-se à mudança do ambiente estratégico, reduzindo significativamente a sua dimensão. De 1989 a 1996 a esquadra passou de quatro para dois SSBN (com outros dois em construção), de 16 submarinos de ataque de propulsão nuclear (SSN) para 12 — todos equipados com mísseis de cruzeiro *Tomahawk*, face aos resultados obtidos nas operações da NATO contra a Sérvia —, de 12 submarinos convencionais para nenhum, de 13 para 12 *destroyers* e de 36 para 24 fragatas. A sua doutrina naval, de 1995, afirmou que as principais tarefas estão centradas na projecção de poder e operações expedicionárias. Deu especial enfoque a três núcleos interligados — o de porta-aviões, a força anfíbia e a força de SSN —, apoiados por *destroyers* de defesa anti-aérea, fragatas, navios de contra-medidas de minas e aviões de patrulha marítima da força aérea britânica ²⁸. O núcleo central da força anfíbia britânica, a segunda mundial depois dos EUA, é composta pelos novos *HMS "Albion"* e *HMS "Bulwark"*, que substituíram os LPD *HMS "Fearless"* e *HMS "Intrepid"*, e pelo porta helicópteros de assalto *HMS "Ocean"*. São complementados por navios

²⁷ Cf. George Baer, *op. cit.*, p. 16.

²⁸ Cf. Andrew M. Dorman, «"Back to the future": the Royal Navy in the twenty first century», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, p. 175.

Landing Ships Logistic (LSL), operados por não militares, com capacidade de transporte de pessoal e material, que podem abicar a praias e usar rampas de proa e popa para embarque ou desembarque. Como foi demonstrado na campanha das Malvinas, em 1982, os navios específicos de operações anfíbias, só por si, não têm capacidade suficiente e têm de ser complementados por navios de comércio, que transportarão o grosso da logística subsequente e podem ser utilizados como navios de transporte de tropas, navios tanque, navios oficina, rebocadores, hospitais, etc.. O grupo de operações anfíbias é apoiado por *destroyers* e fragatas, que garantem protecção face a ameaças aérea, de superfície e submarina, além de fogo de apoio naval. Dado que as minas representam uma ameaça nas operações litorais, o Reino Unido dispõe de uma força de contra-medidas de minas e de mergulhadores, com capacidade de intervenção por longos períodos a longa distância.

A participação activa das marinhas na aplicação da Lei do Mar poderia ser uma forma de tornar o oceano mais seguro para a comunidade mundial, face aos novos desafios: comércio ilícito, transporte clandestino de pessoas²⁹, o ecocrime, as rotas marítimas congestionadas, a pirataria³⁰ e o terrorismo. Para tal não seria de apelar apenas às marinhas mais fortes (o que seria contrário à promoção da paz e da segurança e até inaceitável em algumas regiões), mas sim a abordagem regional, em que países vizinhos concordassem em cooperar em acções de vigilância, através de unidades navais especializadas e equipadas para essa missão de policiamento³¹.

O papel das marinhas ou de outras forças de segurança marítimas poderia ser reorientado por forma a atribuir-lhes a aplicação da legislação internacional, referente a ameaças não militares que afectam a

²⁹ Um caso bastante mediatizado foi passado em meados de Abril de 2001, quando o navio *Etireno*, de bandeira nigeriana, foi denunciado por transportar crianças do Benin, vítimas de tráfico de mão-de-obra escrava, para diversos pontos do Golfo da Guiné, além de emigrantes clandestinos.

³⁰ A pirataria constitui uma ameaça aos interesses da livre navegação e comércio, sendo particularmente notória na área do Pacífico. Anualmente desaparecem cinco ou seis navios, sem deixar rasto.

³¹ Cf. Comissão Mundial Independente para os Oceanos, presidida por Mário Soares, *O Oceano... Nosso Futuro*, trad. portuguesa Dr.^a Andreia Crespo, s. l., Cambridge University Press, 1998, pp. 48-49.

segurança, tais como os aspectos ecológicos, designadamente através da crescente partilha de informações e dos meios necessários à salvaguarda da segurança ambiental³². As marinhas são, na maioria das vezes, tidas como os agentes preferidos para a aplicação da Lei no mar por várias razões: os navios de guerra e helicópteros orgânicos têm a capacidade para operar de forma sustentada (com apoio de reabasteceadores) a longa distância; o pessoal tem treino específico para os procedimentos de abordagem e de arresto das embarcações e tripulantes; o perfil dos navios de guerra tem maior efeito dissuasor, relativamente às embarcações em pesca ilegal ou em tráfico de drogas, do que navios de polícia civil. Em contrapartida, em muitas marinhas, as tarefas de policiamento são vistas como secundárias relativamente às consideradas principais, como sejam a preparação para operações de combate, bloqueios marítimos ou apoio a forças terrestres, além de os navios de guerra envolvidos em operações de policiamento ou fiscalização, por terem sido desenhados para outro tipo de tarefas, não serem os mais adequados ou económicos³³. As regras de empenhamento para o uso da força, fora das águas de jurisdição nacional, em missões de aplicação da Lei do Mar, será assunto sensível.

As marinhas terão papéis de relevo mundial, incluindo os de manutenção da paz e operações de apoio à paz³⁴, de projecção de força em terra, controlo de águas litorais vitais, e a continuidade das clássicas missões do poder naval para garantir o uso do mar, tais como a protecção das linhas de comunicação marítima e o domínio de regiões oceânicas críticas. Com a ênfase dada às operações na proximidades das costas e à projecção do poder naval do mar para terra, constata-se o reavivar da designada «diplomacia de canhoneira», com os mísseis a

³² Cf. Comissão Mundial Independente para os Oceanos, presidida por Mário Soares, *op. cit.*, p. 17.

³³ Cf. Robin Warner, «Jurisdictional issues for navies involved in enforcing multilateral regimes beyond national jurisdiction», in *Oceans Governance and Maritime Strategy*, David Wilson and Richard Sherwood, St Leonards NSW 1590, Australia, 2000, p. 186.

³⁴ As operações de apoio à paz abarcam um largo leque de intervenções, geralmente autorizadas pelas NU — desde a monitorização à aplicação de embargos e estabilização das partes que acordaram a paz. A manutenção da paz é usada com sentido mais específico e refere-se à interposição de «capacetes azuis» com o consentimento das partes antes em conflito.

substituir os canhões, característica marcante do papel das marinhas no século XIX³⁵, embora, mesmo as formas mais simples — como as tentativas de implementar as resoluções das NU contra o Iraque — sejam altamente complexas e politicamente delicadas³⁶. São exemplos da aplicação da «diplomacia de canhoneira»: os desafios deliberados dos EUA, com o emprego da 6.^a esquadra, à Líbia, na década de 80, face à reclamação desta de fechar o Golfo de Sidra como mar territorial; a operação de navios de guerra americanos na Passagem do Noroeste, para contestar a reclamação de soberania do Canadá em relação àquela passagem marítima; a presença naval dos EUA no Mediterrâneo, para dissuasão ou provocação de potenciais inimigos, e ao mesmo tempo encorajadora, de motivação e apoio aos seus aliados³⁷; etc..

Na Guerra da Jugoslávia (1992 a 1995) embora o poder naval, menos visível do que as forças terrestres e aéreas, só por si não tenha sido decisivo, não deixou de ser significativo. As operações foram necessariamente conjuntas (intervenção dos vários ramos) e combinadas (multinacionais). As forças navais, exercendo o controlo do Adriático, deram importante contributo no embargo económico e à aplicação da zona de interdição aérea, no apoio às tropas terrestres e no ataque a alvos em terra, designadamente defesas aéreas, com mísseis de cruzeiro e aéreos embarcados. Os porta-aviões (dos EUA, Reino Unido e França), foram úteis especialmente no início da crise ao viabilizarem as operações aéreas, antes das concordâncias políticas quanto ao uso de bases aéreas em terra (na Itália, Hungria ou Grécia), e, dada a sua mobilidade, posicionarem-se, em função de adequadas condições meteorológicas, para as operações de voo³⁸.

Além dos EUA e de algumas das tradicionais potências navais europeias, vários países estão a procurar adquirir porta-aviões e sistemas

³⁵ Cf. Mike L. Smith e Mathew R. H. Uttley, *op. cit.*, p. 7.

³⁶ Cf. Michael Clarke, «Constraints on UK world power projection and foreign policy in the new world order: the maritime dimension», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, p. 69.

³⁷ Cf. Malcolm H. Murfett, «Gunboat diplomacy: outmoded or back in vogue?», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, p. 86.

de armas sofisticadas e a melhorar as respectivas esquadras: a China, Índia, Irão, Japão, África do Sul, Coreia do Sul e Turquia poderão entrar neste grupo; a Indonésia, Malásia e Tailândia (esta já com um porta-aviões) aspiram a juntar-se às potências navais mais avançadas ³⁹.

As pequenas potências navais, com marinhas costeiras, terão como principais preocupações a defesa do litoral, a protecção das pescas e o policiamento territorial ⁴⁰. Entre estas, as que dispuserem de navios de boa qualidade e guarnições bem treinadas, poderão adoptar com sucesso, medidas coercivas contra potências vizinhas. As que contarem com navios obsoletos e guarnições pouco treinadas, se tentadas a tomar medidas coercivas, não atingirão necessariamente os mesmos resultados.

Enquanto as marinhas no desempenho dos seus tradicionais papéis militares, diplomáticos e de policiamento, se vão ajustando à evolução dos tempos, aos riscos e ameaças do ambiente estratégico internacional e à tendência para a redução dos orçamentos, verifica-se uma progressiva, embora lenta, evolução para a integração e funcionamento conjunto dos ramos das forças armadas, internamente aos Estados, assim como o desenvolvimento da integração para além e através das fronteiras nacionais. As marinhas, em tempos, entidades autónomas na estrutura dos governos, não o são mais. Uma das lições aprendidas da Segunda Guerra Mundial foi a necessidade de coordenar e aproximar as forças terrestres, aéreas e navais, em operações conjuntas e multinacionais. Enquanto antigamente se pensava a marinha em termos exclusivos ao próprio país e dos seus interesses em relação com o mar, hoje pensam-se as marinhas a operar como parte de forças das Nações Unidas, em termos de alianças regionais, ou até de coligações *ad hoc* para conjuntamente desempenharem tarefas mutuamente acordadas. Deixou de se preocupar apenas com a coordenação dos navios e meios aéreos de países individuais, mas, crescentemente, no encontrar as formas de as forças nacionais operarem efectivamente com as forças de outros países, o que

³⁸ Cf. Tim Benbow, «Maritime power in the 1990-91 Gulf War and the conflict in the former Yugoslavia», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, p. 118.

³⁹ Cf. Malcolm H. Murfett, *op. cit.*, p. 90.

⁴⁰ Cf. Mike L. Smith e Mathew R. H. Uttley, *op. cit.*, p. 4.

implica a resolução de dificuldades como as óbvias diferenças linguísticas, culturais, métodos de trabalho, a partilha de procedimentos e de certos tipos de informação, antes considerados segredos de Estado ⁴¹. Esta cooperação e interacção entre as marinhas participantes, envolvendo contactos directos e discussão tem efeitos positivos na construção de entendimento e compreensão entre nações, que partilhem interesses nacionais e valores (por exemplo da democracia, dos direitos humanos, da economia de mercado), além da racionalização de recursos escassos pela complementaridade das capacidades navais individuais. Entre as missões a desempenhar por forças multinacionais podem incluir-se: dar assistência humanitária; evacuar populações em risco; ostentar força para forçar o retrocesso de acções universalmente inaceitáveis; conduzir operações de manutenção da paz; proteger a navegação marítima e aérea; controlar armamentos e fazer cumprir a desmilitarização; fazer cumprir acordos; e responder a ameaças comuns. Entre as tarefas a partilhar pelas forças navais combinadas podem citar-se: a protecção do ambiente marinho; a prevenção e combate à poluição; a aplicação do cumprimento das leis da pesca e da extracção de recursos do mar e seu leito; o controlo da imigração ilegal; a interdição de comércio ilegal; o combate à pirataria; e cumprimento da Convenção das Nações Unidas sobre a Lei do Mar ⁴².

III.3. Missões militares

As principais missões militares da Marinha são a defesa militar de Portugal, a manutenção das comunicações marítimas, a estabilização do conflito e o controlo de eventuais opositores.

A defesa militar de Portugal tem, entre outros objectivos, a preservação da individualidade estratégica e da autonomia de decisão nacional, e o exercício da autoridade do Estado sobre os espaços de soberania ou jurisdição nacional. Cabe à Marinha contribuir para a salvaguarda destes objectivos, fazendo face a ameaças ou desafios vindos do mar — sejam

⁴¹ Cf. John B. Hattendorf, *op. cit.*, p. 254.

⁴² Cf. John B. Hattendorf, *op. cit.*, pp. 263-264.

submarinos, de superfície, ou aéreas — proporcionando a defesa dos interesses nacionais no mar ⁴³.

A manutenção das comunicações marítimas, essenciais para garantir o funcionamento da economia nacional, implica o controlo do mar, que inclui as profundidades submarinas e o espaço aéreo superior, e a extensão do controlo do mar sobre terra ⁴⁴. São exemplos de acções de projecção do poder do mar contra terra: o assalto anfíbio ou o vertical (por forças aerotransportadas); o bombardeamento por artilharia ou mísseis balísticos ou de cruzeiro embarcados; o bloqueio naval (por meios navais e aéreos embarcados, submarinos e minas); a acção psicológica por meio de presença naval; a sabotagem de instalações de carácter económico e militar em terra e no mar; etc..

A estabilização do conflito por pequenas potências, como é o caso de Portugal, de forma isolada é difícil, pois a sua estratégia militar tem por base a solidariedade aliada, que é considerada um interesse vital. Por outro lado, é sabido «*que a participação das pequenas potências para essas alianças têm hoje um peso que as grandes potências não podem dispensar*»⁴⁵. A Marinha tem assim a tarefa de contribuir para criar uma situação estratégica estável, que permita recuperar do ataque e empreender a ofensiva, com meios próprios e o apoio aliado. Para tal Portugal deve edificar e manter uma força naval, com capacidade de atacar e de se defender no mar, que combinada com outros tipos de pressão viabilizem o controlo de eventuais opositores ⁴⁶.

Os navios e forças navais são também componentes preciosos de acção diplomática: junto das comunidades de portugueses e seus descendentes em países estrangeiros, interessadas em ser prestigiadas nos países de acolhimento; e o «mostrar da bandeira», visando ganhar prestígio pela força e modernidade exibida por navios de guerra, em áreas onde se pretenda mostrar interesse político-estratégico, sendo de

⁴³ Cf. António S. Ribeiro, «Algumas particularidades do pensamento estratégico naval», *Revista Militar*, n.º 10, Outubro 1998, Empresa da Revista Militar, pp. 795-796.

⁴⁴ Cf. António S. Ribeiro, *op. cit.*, p. 796.

⁴⁵ António E. Sacchetti, *Segurança e Defesa (1996-2000)*, ed. Comissão Cultural de Marinha, Lisboa, 2000, p. 160.

⁴⁶ Cf. António S. Ribeiro, *op. cit.*, pp. 797-798.

importância e valor um programa de visitas regulares dos navios de guerra aos portos da CPLP ⁴⁷.

III.4. Missões de interesse público

Desde há muito que a Marinha põe ao serviço da comunidade a sua vocação, os meios e o seu conhecimento dos assuntos do mar, para exercer nos espaços marítimos importantes tarefas de interesse público, respeitantes à segurança interna e ao progresso do Estado, contribuindo para a melhoria das condições de estabilidade da vida nacional e para a satisfação das necessidades básicas das populações.

As missões de interesse público, que não têm natureza puramente militar, nem se relacionam directamente com o apoio à política externa do Estado, podem ser divididas em dois grupos: as de exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos sob jurisdição nacional; e as associadas a compromissos, necessidades ou interesses específicos do país ⁴⁸.

No primeiro grupo incluem-se as actividades desenvolvidas pelos meios do Sistema de Autoridade Marítima relacionadas com a segurança marítima, a preservação do meio marinho, a protecção dos recursos do leito do mar, do subsolo marinho e património cultural subaquático. Na execução destas os meios próprios do Sistema de Autoridade Marítima (cujas estrutura orgânica se sustenta essencialmente nas Capitánias dos Portos, no Instituto de Socorros a Náufragos e na Direcção de Faróis), são complementados pelos navios do dispositivo naval atribuído ao Comando Naval e comandos subordinados (das Zonas Marítimas do Norte, Centro, Sul, Açores e Madeira), que estendem a autoridade às zonas mais afastadas da costa. Na componente oceânica de fiscalização do mar, no âmbito de interesse público, a Marinha tem actualmente uma dezena de corvetas e outra de patrulhas da classe "Cacine", que deverão ser substituídos, dentro de alguns anos, pelas patrulhas-oceâ-

⁴⁷ Cf. Virgílio de Carvalho, *op. cit.*, pp. 280-281.

⁴⁸ Cf. Francisco V. Abreu, «A Marinha e as missões de interesse público», *Revista da Armada*, n.º 324, Ano XXIX, Setembro/Outubro de 2000, p. 5.

nicos, com um mínimo de requisitos militares, praticamente com requisitos de navio civil, de concepção nacional em estaleiros portugueses.

No segundo grupo são incluídas as tarefas de busca e salvamento no mar, a farolagem, a balizagem, o combate à poluição, os levantamentos hidrográficos, actividades culturais, etc..

O Instituto de Socorros a Náufragos tem a responsabilidade de tutelar técnica e logisticamente as embarcações salva-vidas, operadas pelas Capitánias, e promover as medidas para a assistência a banhistas durante o período balnear, como a formação de nadadores salvadores. Cooperar com corporações de bombeiros, a quem fornece material diverso.

A Direcção de Faróis tem a responsabilidade de assegurar a orientação técnica de manutenção de faróis, farolins e de rádio-faróis, por forma a garantir a adequada sinalização ao tráfego marítimo.

O Instituto Hidrográfico, organismo que, a nível nacional, tem a responsabilidade de produzir cartas de navegação oficiais, roteiros da costa e dos portos, de promulgar os avisos à navegação e elaborar as tabelas com as previsões das marés, tem a capacidade instalada de proceder a estudos e investigações em disciplinas ligadas ao ambiente marinho (oceanografia, nas vertentes física, química e geológica). Nas actividades hidro-oceanográficas é apoiado por dois navios oceânicos, duas lanchas costeiras e algumas embarcações para águas interiores.

No plano cultural, a Marinha desenvolve um conjunto de actividades também de interesse público no âmbito do Museu de Marinha, Academia de Marinha, Planetário Calouste Gulbenkian, Aquário Vasco da Gama, Biblioteca Central de Marinha, fragata "D. Fernando II e Glória" (um dos mais belos exemplares que restam no Mundo) e Banda da Armada, usufruídos para fins culturais ou recreativos por um vasto público, incluindo visitas de estabelecimentos de ensino de vários pontos do país.

A decisão política de atribuir à Marinha um vasto conjunto de missões de interesse público na área do mar optimiza a relação custo-eficácia, uma vez que a polivalência das unidades navais, das infra-estruturas e dos recursos humanos evita a duplicação de meios, havendo

no entanto que referir não ser a função de serviço público a razão de ser da Armada. No entanto, tomada essa decisão, a execução das missões de interesse público constitui uma responsabilidade permanente da Marinha, de interesse vital para o país. Não se trata da mera utilização oportuna de uma capacidade sobrança.

IV. MEIOS DA MARINHA E SUA RENOVAÇÃO

Nesta secção trataremos das capacidades dos sistemas de forças navais das potências aliadas, em particular das de média ou pequena dimensão, do planeamento de forças navais de interesse para Portugal, com especial ênfase no papel dos submarinos na Marinha nacional.

IV.1. Capacidades do sistema de força naval das médias e pequenas potências aliadas

Enquanto as principais nações marítimas estão a olhar para as respectivas forças navais como instrumentos de projecção de poder, dispondo ao seu serviço de porta-aviões, submarinos de propulsão nuclear e unidades de emprego avançado, as nações com menores orçamentos de defesa têm de se concentrar no controlo defensivo do mar, nas águas territoriais e sua proximidade, e a dar apoio operacional aos aliados quando e onde possível ⁴⁹. A capacidade de projectar poder — para policiamento, gestão de crises, prevenção de conflitos e influência — está nas preocupações das potências navais, pelo facto de a estabilidade da ordem internacional estar ameaçada, mais pela fraqueza dos Estados do que pela sua força ⁵⁰. O Reino Unido e a França, continuarão a ser importantes potências navais, mantendo porta-aviões para projecção de força em operações conjuntas. Os ingleses projectam dois ⁵¹ para

⁴⁹ Cf. John Downing, «Evolving influence of sea power in the 21st century», *Jane's Navy International*, Novembro 1999, p. 28.

⁵⁰ Cf. Michael Clarke, *op. cit.*, p. 65.

⁵¹ Estes porta-aviões deverão deslocar cerca de 30 a 40 mil toneladas e ter capacidade de transportar 50 aviões de asa fixa e helicópteros.

substituir, previsivelmente em 2012, os três da classe *Invincible*⁵² e os franceses têm um em construção para servir a par do *Charles de Gaulle* (este substituiu o antigo *Clémenceau*). O núcleo de capacidade anfíbia britânico é composto: pelos navios LPD (*amphibious transport dock*) *Fearless* e *Intrepid* — já antigos, com elevados custos de manutenção e numerosa guarnição — que vão ser substituídos em 2003 e 2004 pelos LPD *Albion* e *Bulwark*; pelo ainda recente porta helicópteros *Ocean*⁵³, que veio ocupar o vazio resultante da baixa do antigo *Hermes* em 1984, complementado pelo navio auxiliar *Argus*, mais vocacionado para a função de navio hospital, com capacidades limitadas de porta-helicópteros; e cinco LSL (lanchas de desembarque grandes) *Sir Galahad*, *Sir Tristram*, *Sir Bedivere*, *Sir Geraint* e *Sir Percivale*. Estas unidades vão ser substituídas, nos próximos anos, por quatro unidades da “*Bay Class Large Auxiliary Landing Ships*”. Para as funções de transporte de equipamento e material pesado, em apoio da Força Conjunta de Emprego Rápido, está previsto o afretamento de dois navios mercantes do tipo *roll-on/roll-off*⁵⁴. A capacidade da força de submarinos SSN, composta por sete da classe *Trafalgar* e cinco da classe *Swiftsure*, equipados com mísseis TLAM (*Tomahawk Land Attack Missile*), possibilita o ataque a alvos em terra a longa distância⁵⁵.

A marinha francesa procura satisfazer os interesses da França, mediante a capacidade de agir no mar ou a partir do mar, onde, quando e enquanto necessário. A sua Força de Acção Naval contribui para a dissuasão, pela sua capacidade de utilizar armamento nuclear, a partir de porta-aviões, de proteger a força oceânica estratégica e ser a principal força projectável, no quadro de operações conjuntas e combinadas. É composta por vasta panóplia de navios, de diversos tipos, integrados

⁵² Os porta-aviões da classe *Invincible*, de 20.600 toneladas, embarcam um grupo aéreo de *Sea Harrier FA2*, de aviões de aviso antecipado *Sea King AEW2* e helicópteros de luta anti-submarina *Sea King HAS6*.

⁵³ O *Ocean* entrou ao serviço em 1998. O seu principal papel é transportar a Força Militar Embarcada, apoiada por 12 helicópteros de média dimensão, 6 helicópteros de ataque e 4 lanchas de desembarque.

⁵⁴ Cf. Andrew M. Dorman, *op. cit.*, pp. 178-179.

⁵⁵ Cf. Andrew M. Dorman, *op. cit.*, p. 179.

nos grupos aeronaval, anfíbio (13 navios ou lanchas de desembarque), fragatas (32), contra medidas de minas (20), hidro-oceanográficos (4).

A marinha espanhola tem capacidades para intervenção em qualquer cenário. Dispõe de completo e diversificado conjunto de unidades no sistema de forças: o porta-aviões "Príncipe das Astúrias", cinco esquadrilhas de aeronaves, seis fragatas da classe "Santa Maria", cinco fragatas da classe "Balears", seis corvetas da classe "Descubierta", força anfíbia (apoiada por quatro navios de desembarque de tropas), navios reabastecedores (2), flotilha de submarinos (8), etc..

A breve referência às capacidades navais daquelas médias potências europeias justifica-se por serem aliados geograficamente próximos.

As capacidades do sistema de força naval das pequenas potências aliadas, na NATO ou UE, devem poder contribuir para fazer face a:

- *«Ameaças decorrentes dos conflitos étnicos e religiosos, da proliferação de armas de destruição maciça e da exportação descontrolada de tecnologia potencialmente perigosa que, por perturbarem interesses dos aliados euro-atlânticos, requerem projecção pontual de forças navais nas áreas de interesse estratégico comum.*
- *Ameaças associadas a fenómenos como a violação da lei nos aspectos relativos à utilização abusiva das águas jurisdicionais, à dilatação da liberdade de navegação, à imigração ilegal, ao tráfico de droga, ao terrorismo, ao extremismo religioso, à exploração excessiva de recursos e à degradação ambiental dos espaços marítimos que, por criarem o caos no interior do Estado, implicam o permanente exercício do controlo efectivo do mar nas áreas marítimas adjacentes ao território nacional»⁵⁶.*

A maior parte das marinhas não reflecte, na sua estrutura de forças, as tendências da guerra naval. Requerem maior investimento em meios de reconhecimento, vigilância, comunicações e imagens satélite.

⁵⁶ António S. Ribeiro, «Do Pensamento Estratégico Naval», *Revista Militar*, n.º 11, Novembro 1998, Empresa da Revista Militar, pp. 909-910.

É compreensível que as marinhas confiem nas facilidades internacionais de navegação satélite para navegação precisa, mas mesmo isso envolve alguns riscos. Na realidade para a vulnerabilidade do sistema GPS parece não haver solução, embora esteja nos horizontes da UE o projecto Galileo, que se prevê entrar em fase operacional em 2008. Procura-se garantir a presença europeia neste mercado e dispor de um sistema próprio, não exclusivamente dependente de tecnologias e decisões de terceiros, além de proporcionar melhor precisão e fiabilidade em relação aos existentes GPS norte-americano e GLONASS russo⁵⁷. É relativamente simples o fabrico de equipamentos para interferência com receptores GPS e, além disso, os EUA podem, em qualquer altura, introduzir erros no sistema que o tornam inútil para a maioria dos utilizadores. Confiar no “guarda-chuva” americano em relação aos aspectos críticos de reconhecimento e comunicações pode limitar severamente a independência das opções estratégicas de qualquer marinha⁵⁸. Com menos gastos em símbolos visíveis do poder naval, como navios, e mais investimento em bens intangíveis, como comunicações, reconhecimento, vigilância e recolha de informação estratégica, reflectir-se-á no decréscimo do tempo não produtivo das marinhas⁵⁹.

IV.2. Planeamento de forças

Nas actuais circunstâncias do ambiente internacional de incerteza e imprevisibilidade, aparentemente sem ameaças na região euro-atlântica, mas com instabilidade periférica que pode resultar em riscos diversos, não é possível definir as probabilidades e prioridades dos vários cenários e daí desenhar um sistema de forças, em particular das navais. Por isso, *«para pensarmos no sistema de forças a construir ou a manter, interessa sobretudo ser tão flexível e abrangente quanto possível na definição das modalidades básicas de acção preservando, em especial, um conjunto balanceado de capacidades que pela sua polivalência, versatilidade e*

⁵⁷ Cf. Jorge Leonardo, «O futuro da navegação por satélite. Projecto europeu Galileo», *Mar - Boletim do Instituto Marítimo-Portuário*, n.º 6, Ano 2, Abr/Jun 2001, p. 44.

⁵⁸ Cf. Raja Menon, *op. cit.*, p. 154.

⁵⁹ Cf. Raja Menon, *ibidem*.

*movilidade melhor possam permitir responder a um alargado leque de situações possíveis»*⁶⁰. A dimensão e tipo de forças navais necessárias ao Estado depende dos seus interesses em relação ao mar e não somente da avaliação de ameaças colocadas por eventuais esquadras hostis⁶¹. A mudança fundamental nas preocupações do Ocidente foi deixar de ter que enfrentar uma ameaça marítima global para ter a necessidade de projectar poder e influência, a partir do mar, em resposta a desafios regionais. A ênfase do planeamento passou da negação e controlo do uso do mar para as operações litorais, tendo em vista a gestão de crises, o apoio a forças terrestres, em operações de baixa intensidade, pois são estas as principais tarefas das marinhas no futuro previsível⁶².

Importa edificar ou manter um conjunto multifacetado de capacidades que se completem.

Um país oceânico, com o território disperso mas unido pelo mar, que depende do mar para grande parte do comércio externo, deve ter uma componente oceânica no seu sistema de forças: um núcleo de fragatas e de submarinos, um reabastecedor e um navio polivalente logístico com capacidade de projecção de forças, ou seja contemplar um leque de possibilidades que viabilizem a gestão de múltiplas situações estratégicas e garantam uma dissuasão suficiente⁶³.

Na perspectiva, bem alicerçada, do almirante Vieira Matias, na altura chefe do Estado-Maior da Armada, relativamente à componente militar do sistema de forças⁶⁴:

- O núcleo de seis fragatas é composto pelas três da classe "Vasco da Gama", que estão actualizadas, e as três da classe "João Belo", modernizadas recentemente e que se manterão até cerca de 2010.

⁶⁰ Alexandre R. Rodrigues, «Submarinos. Para quê?», *Revista da Armada*, n.º 332, Ano XXIX, Junho de 2000, p. 6.

⁶¹ Cf. Tim Benbow, *op. cit.*, p. 107.

⁶² Cf. Mike L. Smith e Mathew R. H. Uttley, *op. cit.*, p. 3.

⁶³ Se os meios de retaliação embora limitados, forem suficientes para dissuadir o mais forte, que na ausência desses meios, não deixará de promover o ataque.

⁶⁴ Cf. Nuno G. V. Matias, «Há mar e mar ... E há que o controlar», entrevista ao *Diário de Notícias*, 19 de Outubro de 1997, p. 5.

- A componente oceânica será ainda composta pelos novos submarinos (em processo de aquisição), um reabastecedor e um navio polivalente logístico, este com um conjunto de tarefas que vão desde o apoio a forças do Exército no estrangeiro, à capacidade de projecção da força de fuzileiros, ou à eventual evacuação de emigrantes portugueses numa zona de crise, ou ainda no apoio a populações no caso de catástrofes naturais.
- A componente de guerra de minas deverá contar com quatro navios de contramedidas (programa adiado).
- Os fuzileiros, incluindo um batalhão de desembarque e um destacamento de acções especiais, continuam a ser uma componente do sistema de forças nacional que, quando contarem com o navio polivalente logístico, poderão ser um instrumento significativo para a gestão de crises. Serão força importante para o país que tem o território disperso por ilhas no Atlântico.

Portugal não dispõe actualmente de qualquer navio para a componente de guerra de minas. É certo que a nível de aliança NATO essa capacidade existe. Resta saber se em caso de necessidade essa capacidade possa ser usada em termos da defesa dos interesses nacionais.

Para a componente de serviço público, pretendem-se navios com qualidades náuticas adaptadas ao nosso meio ambiente, nomeadamente ao mar dos Açores no Inverno, no mínimo de dez navios, para substituir as dez corvetas, os dez patrulhas e o balizador, com os requisitos: armados com uma peça de pequeno calibre para mera dissuasão; reduzida guarnição; dotado de amplos espaços, para poder transportar refugiados e apoiar populações em caso de desastre, ou material de combate à poluição no mar; e utilizável em algumas missões militares em tempo de crise, como a vigilância das entradas dos portos, vigilância de áreas e capacidade de transporte de fuzileiros ⁶⁵.

⁶⁵ Cf. Nuno G. V. Matias, «A Marinha de Guerra Nacional nos fins do Século XX», entrevista à *Revista de Marinha*, n.º 889, Abril - Maio de 1999, Editora Náutica Nacional, p. iii.

Segundo o jornalista Nuno Rogeiro em artigo de opinião publicado no *Independente*⁶⁶ uma armada costeira-oceânica, como a de Portugal precisa: de umas quatro fragatas anti-submarinas/anti-aéreas; de patrulhas oceânicos polivalentes, capazes de operar para a guerra e para a paz; de uma dimensão anfíbia capaz de transportar o já razoavelmente equipado corpo de fuzileiros e servir a capacidade de projecção do Exército; «e de uma componente hidro-oceanográfica moderna que, sendo um braço da paz, da investigação e da inteligência nacional, é também um apoio científico e uma base (de dados e outra) de qualquer planeamento estratégico em tempo de crise».

O mesmo autor sustentou a manutenção de submarinos, não por uma questão de tradição, ou prestígio, mas por uma equação prática do interesse nacional⁶⁷.

O primeiro ministro, eng.º António Guterres, em 21 de Março de 2000, por ocasião da entrega à Marinha do N.R.P. "Centaurus" expressou o apoio ao reforço das três capacidades essenciais da Marinha Portuguesa: a capacidade submarina, ao programa da construção dos patrulhas oceânicos e a capacidade logística. Justificou da seguinte forma:

- «A capacidade submarina que muitas vezes a opinião pública não entende corresponde à única forma de dissuasão verdadeiramente eficaz que as Forças Armadas de um pequeno país pode ter, constituindo os submarinos um elemento extremamente importante da nossa presença e capacidade.
- O programa de construção dos patrulhas, para substituir os navios mais antigos, decisivos na enorme ZEE de que dispomos, permitirá desenvolver uma capacidade de afirmação tecnológica de que nos orgulhamos.
- A capacidade logística é essencial no apoio às operações humanitárias dos tempos modernos, bastando assistirmos ao envolvimento das Forças Armadas Portuguesas em Timor, no Kosovo ou na Bósnia, ou as diversas missões em vários pontos de

⁶⁶ Cf. Nuno Rogeiro, «Armar a Armada», *Independente*, 21 de Abril de 2000.

⁶⁷ Cf. Nuno Rogeiro, «Submarinos (e outros peixes)», *Independente*, 29 de Abril de 2000.

África, para termos consciência da importância crucial que as capacidades logísticas têm para a projecção de forças e para a intervenção no Mundo moderno, afirmando as Forças Armadas como um elemento de visibilidade do país e de intervenção das causas mais nobres da Humanidade nos tempos que correm.»

Pelo despacho conjunto n.º 15/2001, de 19 de Dezembro de 2000, o Governo optou pelo ajuste directo com os Estaleiros de Viana do Castelo para a construção de um navio-patrolha oceânico e de um navio para o combate à poluição marítima, cuja construção se vai prolongar até 2004. A opção do ajuste directo foi justificada pela protecção dos interesses essenciais do Estado, prevista no artigo 296.º do Tratado de Amsterdão, tendo em conta o largo envolvimento da indústria nacional no projecto e construção de raiz, garantindo os indispensáveis conhecimentos técnicos e a adequada capacidade de manutenção futura.

IV.3. O papel dos submarinos

A Marinha opera com submersíveis e submarinos desde 1913, de forma ininterrupta, como parte integrante do poder naval nacional. Visando a substituição dos actuais submarinos da classe "Albacora", que estão no final da sua vida operacional, a LPM no seu "Programa de Manutenção da Capacidade Submarina" prevê a aquisição de dois ou três novos navios.

Os futuros submarinos da Marinha Portuguesa serão caracterizados por um nível de mobilidade estratégica muito superior aos da actual classe "Albacora", que começou a ser desactivada, em 14 de Julho de 2000, com a derradeira viagem-mergulho do navio com aquele nome.

A mobilidade estratégica da futura classe de submarinos permitirá o acompanhamento de forças expedicionárias e o seu emprego em áreas tão díspares como o golfo Pérsico, as Caraíbas ou o Atlântico Sul. A classe "Albacora", construída em França na segunda metade da década de 60, tem características costeiro-oceânicas, por isso de menor raio de acção.

De acordo com os requisitos operacionais definidos os novos submarinos deverão ser equipados com AIP, mísseis, torpedos de longo

alcance e capacidade de ocultação e autonomia suficiente para operar nas costas opostas do oceano Atlântico e no mar Mediterrâneo.

Como instrumento do poder naval, os novos submarinos devem realizar missões no âmbito do emprego integrado de capacidades das forças navais e que incluem a realização das seguintes operações: protecção e apoio a forças navais e anfíbias, combinadas ou conjuntas, incluindo vigilância, reconhecimento, recolha de informações de forma discreta em zonas hostis, interdição de área, minagem, projecção de força e de manutenção de paz; combate ao narcotráfico e outros actos de crime organizado no mar; e submarinas, contra navios de superfície e contra submarinos, com o objectivo de interditar áreas focais, portos, faixas costeiras, ou zonas de navegação com elevado interesse ⁶⁸.

O submarino é um dissuasor, pelo alto potencial de risco que pode criar a um eventual opositor - os efeitos dos seus ataques podem tornar os custos de uma acção inimiga superior aos ganhos -, mesmo quando actua isoladamente e em situações em que não disponha de supremacia de forças. Pelas características de discrição e capacidade de sobrevivência, actuam dissimulados com o meio passando despercebidos, têm possibilidade de, em situações de falta de supremacia militar, o que em geral acontece com as pequenas potências, preservar a capacidade de intervenção e de resposta contra forças navais inimigas. Basta haver a suspeita da presença de submarinos na área de conflito para as forças inimigas terem de despender um esforço maior na protecção das suas unidades e dos seus alvos.

A posse de submarinos por pequenas potências, além de reforçar a capacidade de defesa autónoma, reforça a credibilidade da sua imagem na participação em alianças onde tenha responsabilidades, como é o caso de Portugal em relação à NATO ou à UEO.

Tirando partido, dentro da liberdade dos mares, da autonomia, mobilidade e alcance, podem desempenhar apoio a forças expedicionárias, quer à distância antecipando o trânsito para a zona de teatro

⁶⁸ Cf. Eduardo Mascarenhas, «Salto estratégico na Marinha», *Diário de Notícias*, 15 de Julho de 2000.

— com acções de reconhecimento e recolha de informações⁶⁹ — quer dando protecção no local da acção, incluindo o controlo da área marítima adjacente, no caso de operações em terra a partir do mar.

Podem os submarinos ser usados para operações de minagem negando o uso do mar a um eventual oponente, particularmente o acesso a portos com inerentes prejuízos nas trocas comerciais por via marítima. Se equipados com mísseis sub-superfície podem atacar alvos estratégicos em terra, fazendo-o de forma furtiva e de surpresa. «*A sua faculdade de ocultação, grande autonomia, capacidade para actuar isoladamente e para colaborar com forças de superfície, permitem rentabilizar a configuração geográfica do território nacional (Continente, Açores e Madeira) e representam um considerável potencial de combate*»⁷⁰.

Uma esquadrilha de três ou quatro submarinos, que é a quantidade que muitas marinhas podem ter, dificilmente terão um impacte no esforço de uma guerra de elevada intensidade, pelo que seria sensato ou descompensar a marinha, adquirindo mais submarinos sacrificando outro tipo de meios, ou então desistir de lançar uma campanha submarina⁷¹. No entanto, no caso concreto da Guerra do Golfo, se o Iraque dispusesse, ainda que modesta, capacidade de negação do uso do mar, composta por escassos submarinos, bem equipados e treinados, capazes de se movimentarem no Golfo Pérsico e aproximações, por certo tornaria muito mais complicada a fase, de cerca de cinco meses, em que a coligação usando o mar montou o seu dispositivo e logística na região, bem assim do emprego operacional e tático dos poderosos meios navais. O afundamento de navios teria enfraquecido seriamente a coligação⁷².

⁶⁹ Cf. Antes dos desembarques anfíbios, os submarinos estão presentes, colhendo informações preciosas para o desenrolar das operações.

⁷⁰ António da S. Ribeiro, «Submarinos», *Revista da Armada*, n.º 328, Ano XXIX, Fevereiro de 2000, p. 4.

⁷¹ Cf. Raja Menon, *op. cit.*, p. 9.

⁷² Cf. Raja Menon, *op. cit.*, pp. 70-71.

V. CONCLUSÕES

Nas nações marítimas, como é o caso de Portugal, as marinhas são tradicionalmente o seu principal braço, assumindo uma postura ofensiva em oceano aberto. No caso concreto de Portugal, para assumir as suas responsabilidades nos processos e actividades das alianças em que participa e também para a defesa das fronteiras e dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, é imprescindível dispor do poder naval.

Portugal vive uma situação estratégica estável, embora não isenta de perigos e incertezas. Deverá manter capacidade para acorrer onde seja necessário proteger os seus interesses.

O poder naval, quer em tempo de guerra, quer em tempo de paz, assume três categorias de papéis — o diplomático, o militar e o de serviço público.

Na actualidade é nossa convicção que as componentes militar, diplomática e de serviço público da Marinha nacional são de importância equivalente. Se pretendermos manter o estatuto de pequena potência, com participação efectiva nas organizações internacionais, deveremos manter as capacidades inerentes àquelas três vertentes.

Se porventura, por falta de recursos ou de vontade política, deixarmos perder as capacidades mínimas de uma marinha oceânica, então ficaremos reduzidos ao estatuto de marinha costeira, sem valor militar ou diplomático, apenas com capacidades para missões de serviço público, diminuindo o estatuto do país na cena internacional — a chamada tendência para Estado exíguo.

O sistema de forças a construir ou a manter, deverá ser tão flexível e abrangente quanto possível. Um conjunto balanceado de capacidades que, pela sua polivalência, versatilidade e mobilidade, melhor corresponda a um alargado leque de situações.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Francisco V., «A Marinha e as missões de interesse público», *Revista da Armada*, n.º 324, Ano XXIX, Setembro/Outubro de 2000, p. 5.

- BAER, George, «Alfred Thayer Mahan and the utility of US naval forces today», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 14-18.
- BATEMAN, Sam, «Oceans governance — the global challenge for the new century», in *Oceans Governance and Maritime Strategy*, David Wilson and Richard Sherwood, St Leonards NSW 1590, Austrália, 2000, pp. 205-213.
- BENBOW, Tim, «Maritime power in the 1990-91 Gulf War and the conflict in the former Yugoslavia», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 107-125.
- CARVALHO, Virgílio de, «Os oceanos, as marinhas e a soberania», *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXVIII, Abril - Junho 1998, pp. 269-285.
- CLARKE, Michael, «Constraints on UK world power projection and foreign policy in the new world order: the maritime dimension», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 65-80.
- CORBETT, Julian S., «Some Principles of Maritime Strategy», in *Roots of Strategy. Book 4*, ed. David Jablonsky, publ. Stackpole Books, Mechanicsburg, PA, EUA, 1999, pp. 153-261.
- Comissão Mundial Independente para os Oceanos, presidida por Mário Soares, *O Oceano ... Nosso Futuro*, trad. portuguesa Dr.^a Andreia Crespo, s. l., Cambridge University Press, 1998, pp. 247.
- DORMAN, Andrew M., «"Back to the future": the Royal Navy in the twenty first century», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 167-184.
- DOWNING, John, «Evolving influence of sea power in the 21st century», *Jane's Navy International*, Novembro 1999, pp. 28-30.
- GASPAR, Álvaro R., «O impacto operacional dos submarinos convencionais em conflitos passados e futuros», *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXX, Abril - Junho 2000, pp. 319-338.
- HATTENDORF, John B., *Naval History and Maritime Strategy. Collected Essays*, Malabar, Florida, EUA, Krieger Publishing Company, 2000, pp. 284.
- HOLZER, Robert, «U.S. shifts antimine strategy. Navy to distribute capacity throughout battle groups», *Defense News*, Março de 2000, p. 20.
- LEONARDO, Jorge, «O futuro da navegação por satélite. Projecto europeu Galileo», *Mar — Boletim do Instituto Marítimo-Portuário*, n.º 6, Ano 2, Abr/Jun 2001, pp. 44-47.
- MAHAN, Alfred T., «The Influence of Sea Power Upon History», in *Roots of Strategy. Book 4*, ed. David Jablonsky, publ. Stackpole Books, Mechanicsburg, PA, EUA, 1999, pp. 53-146.
- MASCARENHAS, Eduardo, «Salto estratégico na Marinha», *Diário de Notícias*, 15 de Julho de 2000.
- MATIAS, Nuno G. V., «Há mar e mar ... E há que o controlar», entrevista ao *Diário de Notícias*, 19 de Outubro de 1997, p. 5.
- MATIAS, Nuno G. V., «A Marinha de Guerra Nacional nos fins do Século xx», entrevista à *Revista de Marinha*, n.º 889, Abril - Maio de 1999, Editora Náutica Nacional, pp. i-iii.

- McINNES, Colin, «The land/sea dimension: the role of the army in future warfare», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 137-149.
- MENON, Raja, *Maritime Strategy and Continental Wars*, Frank Cars Publishers, London, 1998, pp. 215.
- MURFETT, Malcolm H., «Gunboat diplomacy: outmoded or back in vogue?», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 81-93.
- POLMAR, Norman, «The measurement of naval strength in the twenty-first century», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 128-129.
- RIBEIRO, António S., «Algumas Particularidades do Pensamento Estratégico Naval», *Revista Militar*, n.º 10, Outubro 1998, Empresa da Revista Militar, pp. 793-798.
- RIBEIRO, António S., «Do Pensamento Estratégico Naval», *Revista Militar*, n.º 11, Novembro 1998, Empresa da Revista Militar, pp. 907-912.
- RIBEIRO, António S., «Submarinos», *Revista da Armada*, n.º 328, Ano XXIX, Fevereiro de 2000, p. 4.
- RODRIGUES, Alexandre R., «Submarinos. Para quê?», *Revista da Armada*, n.º 332, Ano XXIX, Junho de 2000, pp. 6-7.
- ROGEIRO, Nuno, «Armar a Armada», *Independente*, 21 de Abril de 2000.
- ROGEIRO, Nuno, «Submarinos (e outros peixes)», *Independente*, 29 de Abril de 2000.
- SACCHETTI, António E., *Segurança e Defesa (1996-2000)*, ed. Comissão Cultural de Marinha, Lisboa, 2000, pp. 244.
- SHERWOOD, Dick, «Ocean governance and its impact on maritime strategy», in *Oceans Governance and Maritime Strategy*, David Wilson and Richard Sherwood, St Leonards NSW 1590, Australia, 2000, pp. 22-32.
- SILVA, Bráz, «Marinha. O que o futuro nos propõe», *Revista da Armada*, n.º 338, ano XXX, Janeiro de 2001, pp. 5-7.
- SMITH, Mike L., e UTTLEY, Mathew R. H., «Tradition and innovation in maritime thinking», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 1-13.
- TILL, Geoffrey, «Sir Julian Corbett and the twenty-first century: ten maritime commandments», in *The Changing Face of Maritime Power*, Macmillan Press Ltd, London, 1999, pp. 19-32.
- WARNER, Robin, «Jurisdictional issues for navies involved in enforcing multilateral regimes beyond national jurisdiction», in *Oceans Governance and Maritime Strategy*, David Wilson and Richard Sherwood, St Leonards NSW 1590, Australia, 2000, pp. 180-198.

ÍNDICE

I. Introdução.....	3
<u>II. O Poder Naval</u>	<u>3</u>
III. Missões do Poder Naval	13
III.1. A defesa e o mar.....	13
III.2. O papel das marinhas e sua reorientação.....	14
III.3. Missões militares.....	22
III.4. Missões de interesse público	24
<u>IV. Meios da Marinha e sua Renovação.....</u>	<u>26</u>
IV.1. Capacidades do sistema de força naval das médias e pequenas potências aliadas	26
IV.2. Planeamento de forças	29
IV.3. O papel dos submarinos	33
<u>V. Conclusões</u>	<u>36</u>
Bibliografia	36