

CADERNOS NAVAIS
N.º 31 – Outubro - Dezembro 2009

Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal

Humberto Santos Rocha



Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica
Edições Culturais da Marinha
LISBOA

CADERNOS NAVAIS
N.º 31 – Outubro – Dezembro 2009

Contributos para uma caracterização da
Geopolítica Marítima de Portugal

Humberto Santos Rocha

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica
Edições Culturais da Marinha
LISBOA

O AUTOR

Humberto Santos Rocha é Oficial da Armada, licenciado em Ciências Militares Navais (Ramo de Marinha) pela Escola Naval e mestre em Estratégia pela Universidade Técnica de Lisboa - Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

No mar, desempenhou funções a bordo do navio-escola NRP "Sagres" e da fragata NRP "Álvares Cabral".

Como investigador integrado do Instituto do Oriente, desenvolve trabalhos na área da Estratégia, Geopolítica e Relações Internacionais, com principal incidência nos assuntos do mar e actividade marítima

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:

GEOPOLÍTICA:

Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

31 /Outubro – Dezembro 2009

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN ???-???-????-??-?

Depósito Legal n.º 183 119/02

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

ÍNDICE

ÍNDICE	3
1. INTRODUÇÃO	7
2. SINOPSE DAS PRINCIPAIS TEORIAS GEOPOLÍTICAS	9
2.1. O período do pensamento pré-geopolítico	9
2.2. As teorias geopolíticas clássicas e o pensamento geopolítico marítimo ..	12
Friedrich Ratzel	12
Paul Vidal de La Blache	13
Rudolf Kjellen	13
Karl Haushofer	14
Alfred Thayer Mahan	15
Halford Mackinder	17
Raoul Castex	21
Jaime Vicens Vives	21
2.2.a. A validade das teorias geopolíticas clássicas	22
2.2.b. A falência das teorias geopolíticas clássicas	23
2.2.c. Um modelo da abordagem clássica	25
2.3. A nova Geopolítica	28
Nicholas Spykman	29
Saul Cohen	31
A época da guerra-fria	32
Yves Lacoste	32
Gearóid Ó Tuathail	33
Samuel Huntington	34
2.3.a. A validade da "nova Geopolítica"	36
2.3.b. A falência da "nova Geopolítica"	37
2.3.c. Um modelo da abordagem da nova geopolítica	38
2.4. Não há modelos perfeitos	40
3. UM MODELO DE CARACTERIZAÇÃO DE GEOPOLÍTICA MARÍTIMA	43
3.1. Condições para maritimidade	46
3.2. A consciência geopolítica	47
3.3. Factores de avaliação de êxito de uma geopolítica marítima	49

3.4.	A construção do modelo	55
4.	A REALIDADE PORTUGUESA	61
4.1.	A Geografia	61
4.1.a.	A Geografia Física	61
4.1.a.(1).	Localização	61
4.1.a.(2).	Morfologia	61
4.1.a.(3).	Recursos naturais	62
4.1.b.	A Geografia Humana ou Social	64
4.1.b.(1).	O capital humano	64
4.1.b.(2).	As infra-estruturas	64
4.1.b.(3).	A consciência geopolítica	65
4.2.	A Política	66
4.2.a.	A Política Externa	68
4.2.a.(1).	As Relações Internacionais	72
	A Organização das Nações Unidas	73
	União Europeia	74
	A NATO	74
	A diplomacia naval	75
4.2.b.	A Defesa	76
4.2.b.(1)	O orçamento	77
4.2.b.(2)	O empenhamento nas missões internacionais	80
4.2.b.(3)	Os meios militares	80
4.2.b.(4)	Os meios marítimos não-militares para Defesa	83
4.3.	Política Nacional	83
4.3.a.	Economia	83
4.3.b.	A Lei de Programação Militar	90
4.3.c.	A Política marítima	90
4.3.c.(1).	Sector marítimo e portuário	90
4.3.c.(2).	Estratégia para os assuntos do mar	93
4.3.d.	O Sistema de Autoridade Marítima	95
4.3.e.	Segurança	97
4.3.e.(1)	A segurança marítima	97
4.3.e.(2)	A vigilância marítima	98
4.3.e.(3)	Os meios marítimos	102

5. UM CONTRIBUTO ESTRATÉGICO PARA A CARACTERIZAÇÃO GEOPOLÍTICA....	103
6. CONCLUSÕES	107
Da Geografia Física e Humana:	108
Do sentimento da população:	108
Portugal na cena internacional:	108
A realidade interna e a Política Nacional:	110
Do pensamento à acção:	111
BIBLIOGRAFIA	113

“Se no mar não fordes poderosos, tudo logo será contra nós”

D. Francisco de Almeida

1. INTRODUÇÃO

Portugal tem manifestado uma reaproximação aos temas marítimos, abordados em diferentes *fora*, desde os académicos, políticos e empresariais. Uma das razões para este aumento do interesse pelos temas marítimos é o elevado potencial que o mar representa para Portugal dada a sua localização geográfica e que já foi identificado por várias áreas, não se omitindo aqui igualmente a Política.

A envolvente política nestes assuntos poderá estar relacionada com o facto deste potencial de riqueza e desenvolvimento ter dois aspectos subjacentes directamente com ela relacionados: a necessidade de delinear políticas e estratégias que permitam transformar este potencial em capacidades e ainda o de prever eventuais conflitos, pois onde há recursos, há disputas de vontades opostas de vários actores, tanto internos como de outros Estados.

A importância da geopolítica marítima tem vindo a ser amplamente reconhecida internacionalmente. Nas últimas décadas tem surgido em todo o mundo uma maior consciência da importância do mar e sobretudo das zonas costeiras como factor de desenvolvimento sustentável. De igual forma, tem-se observado uma emergência de efectivos e potenciais conflitos relacionados com o mar como sejam a utilização das linhas de comunicação marítimas, dos meios de transporte e a exploração dos recursos marítimos vivos e inertes, imigração ilegal, narcotráfico, a ameaça terrorista e a pirataria entre outros.

Tanto a Organização das Nações Unidas como outras organizações internacionais têm prestado atenção a esta temática, consubstanciada em vários planos e estruturas criadas para a gestão e controlo das acções relacionadas com o mar.

Em especial a União Europeia, tem dado importância à política marítima como demonstra a sua recente formulação de um dos objectivos estratégicos para 2005-2009: “torna-se especialmente necessário termos uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima florescente e para a plena exploração do potencial das actividades centradas no mar, de uma forma sustentável para o ambiente”.

Portugal assumiu formalmente, desde 2003, os “objectivos políticos de valorizar a importância estratégica do mar” em Resolução do Conselho de Ministros (81/2003) projectando internacionalmente essa prioridade com vista a tirar pleno partido das suas potencialidades económicas, políticas e culturais.

Com este incremento do interesse pela exploração das referidas potencialidades surgirá inevitavelmente o conflito de vontades opostas e a construção de poder: dois aspectos intimamente ligados com a Estratégia, dizendo directamente respeito à segurança dos Estados.

Sendo esta utilização das potencialidades do mar numa perspectiva geopolítica e estratégica, uma matéria tão vasta e transversal, procura-se com este texto dar contributos para a identificação e caracterização da geopolítica de Portugal na sua vertente marítima, pela análise concreta do caso português: os mecanismos envolvidos na condução da geopolítica, como se articulam e quais os resultados, caracterizando a geopolítica marítima de Portugal, ou seja, uma geopolítica onde o mar, o uso do mar, tem um papel predominante.

O texto está dividido em quatro partes, fazendo-se na primeira uma sinopse das principais teorias geopolíticas com principal incidência nos aspectos relacionadas com os assuntos do mar. Seguidamente, com os elementos identificados far-se-á uma caracterização de uma geopolítica marítima a que corresponderá a elaboração de um modelo de análise. Na terceira e quarta parte ir-se-á enquadrar a realidade de Portugal ao modelo previamente adoptado para se retirarem conclusões da caracterização da geopolítica: as políticas dos assuntos do mar e a relação de Portugal com a sua Geografia, através dos seus decisores, da população e dos actores internacionais.

“Desde a Geopolítica de Kjellen, pelo menos, ficou justificada a suspeição de que o Estado é direito por dentro e poder por fora”
Políbio Valente de Almeida

2. SINOPSE DAS PRINCIPAIS TEORIAS GEOPOLÍTICAS

Não obstante os importantes contributos para a importância do estudo da relação geografia-política dos últimos 25 séculos, o “pensamento geopolítico” como estudo e método foi considerado como tendo sido iniciado no final do século XIX com as teorias de Friedrich Ratzel¹, a refutação Vidal de La Blache e as seguintes abordagens de Rudolf Kjellen.

Ao longo do estudo das teorias geopolíticas, pode-se distinguir um período chamado “clássico” que se inicia com Friedrich Ratzel, e um período comumente aceite como “nova geopolítica”, composta por novos conceitos, abordagens e realidades como por exemplo o armamento nuclear que vieram alterar as abordagens anteriores. Não sendo períodos de pensamento estanques, têm porém características distintas e identificáveis.

Antes do período designado como clássico o pensamento era mais num sentido de geografia política sendo aliás, o termo Geopolítica referido pela primeira vez por Kjellen².

Estas designações, meramente conceptuais das fases do pensamento geopolítico, têm assumido várias terminologias por diferentes autores: clássica, determinista, possibilista, individualista, crítica, “escolas”, moderna, pós-moderna, renascida ou “nova geopolítica”, entre outras, com abundantes e interessantes contributos, todos válidos mas nem sempre consensuais.

2.1. O período do pensamento pré-geopolítico

O pensamento e sistematização da relação da geografia com a política remonta ao século VI a.C desde Sun-Tzu³ passando por Hérodoto (484-420 a.C.), até aos autores mais recentes.

¹ Ratzel é consensualmente considerado o “precursor da Geopolítica” por vários autores começando por Rudolf Kjellen que referiu Ratzel como “o primeiro explorador do solo virgem da Geopolítica” (*Cit.* COSTA, Fernando Solano – História y Geopolítica, p. 21) passando por Políbio Valente de Almeida, François Thual, Fernando Solano Costa, Vicens Vives, Pierre Marie Gallois. ALMEIDA, P. V. de – Do poder do pequeno Estado, p. 104; THUAL, François – Autheurs de Géopolitique, p. 603; COSTA, Fernando Solano – História y Geopolítica, pp.4, 21, 24-26; VIVES, Vicens – Tratado general de Geopolítica, pp.59, 73, 78; GALLOIS, Pierre - Géopolitique: Les voies de la puissance, p. 28.

² TOSTA, Octávio – Teorias Geopolíticas, p. 24; ALMEIDA, Políbio Valente de - Do poder do pequeno Estado, p. 113.

³ Crê-se que Sun-Tzu terá vivido entre 544 a 496 a.C. e que a sua obra se tenha tornado conhecida apenas no século II a.C.. Muita discussão tem havido sobre se efectivamente Sun-Tzu foi o autor dos treze capítulos da “Arte da Guerra” porém é geralmente assim aceite.

Ainda que Sun-Tzu não seja geralmente considerado um geopolítico, deu certamente contributos para os vários precursores da Geopolítica pois dava importância à configuração geográfica dos teatros de guerra, a vantagem que o seu conhecimento e aproveitamento dava aos chefes militares comprovando-se que, já nesse tempo, a condução da guerra estava intimamente ligada à condução da política.

Na Grécia, Hérodoto escreveu sobre os aspectos geográficos nas suas obras, tendo sido um dos primeiros a estabelecer uma relação entre o meio e as características dos homens.

Também Aristóteles (384-322 a.C.), chamava a atenção para a forma como a geografia física influenciava o desenvolvimento da cidade e do Estado e identificava as qualidades e defeitos dos vários povos europeus das regiões frias e quentes atribuindo essas características às condições climáticas e consequentemente à geografia. Foi nessa corrente de pensamento que formulou que os helénicos detinham as virtudes de uns e outros povos porque estavam na confluência das várias regiões. Além das virtudes do povo, enunciou ainda a importância que determinadas *polis* assumiam de acordo com os factores geográficos clima, dimensão e sobretudo a proximidade do mar que favorecia o seu desenvolvimento por serem mais prósperas, atraentes e defensáveis.

Há outros pensadores contemporâneos de Sun-Tzu, Hérodoto e Aristóteles, que igualmente equacionaram a importância da geografia no processo político⁴ tendo naturalmente, cada um as suas particularidades intrínsecas. Estes foram séculos prolíficos em pensadores de diferentes civilizações de regiões distantes como a Europa, a Índia e a China que contrastam com os séculos da Idade Média onde não se destacam muitos nomes que tenham dado contributos relevantes para este pensamento.

Excepção para um tunisino, Ibn Khaldoun (1332-1406)⁵ que escreveu, já no final dessa época histórica. Era defensor que o meio ambiente de um espaço determinava o carácter e as faculdades de um povo. Foi ainda ao pormenor de definir a área compreendida entre os paralelos 20º e 38º do hemisfério norte como uma área privilegiada para a humanidade.

Já na época do Renascimento com o reavivar dos pensadores clássicos associado às viagens oceânicas e transcontinentais surgiu uma nova vaga de pensadores como Maquiavel (1469-1527) que desvalorizou a dimensão territorial focando a fonte de poder na capacidade do "Príncipe" e na sua vontade.

Foi nesta época que Jean Bodin (1530-1596), talvez recuperando as ideias de Ibn Khaldoun dividiu o hemisfério norte em zona setentrional, intermédia ou temperada e meridional, atribuindo à temperada as condições mais favoráveis

⁴ Tais como Confúcio (551-479 a.C.), Hipócrates (460-377 a.C.), Platão (429-347 a.C.), Tucídides (460-396 a.C.), Políbio (204-122 a.C.), Estrabão (63 a.C.-25 d.C.), Plínio (23-79 d.C.) e Ptolomeu (100-170 d.C.).

⁵ Geógrafo tunisino, frequentou os meios do poder na Tunísia e Marrocos tendo ainda sido professor no Cairo.

para dominar. É uma concepção baseada na localização geográfica considerando a influência dessa localização na formação do carácter do povo ao qual se deve adaptar uma forma de sociedade e de governo. Incluiu como factores de influência o clima, o regime de ventos, o relevo, a proximidade do mar e a fertilidade do solo.

Marcando a passagem para a Idade Moderna, surgiu um importante conceito: o de fronteira natural, que veio demarcar as fronteiras europeias após o Tratado de Westefalia em 1648. Um dos responsáveis por esta concepção foi Armand Jean du Plessis (1585-1642), que introduziu o factor "*raison d'État*", associando a figura do Estado centralizado e o conceito de interesse nacional, factor geopolítico inovador mas que se viria a tornar essencial.

Já no século XVIII, com o racionalismo próprio do Século das Luzes onde houve o incremento da utilização dos transportes marítimos, a expansão colonial, a emergência do comércio com o extremo oriente e continente americano, a revolução industrial e a conseqüente procura de matérias-primas, foi uma época de grande desenvolvimento do conhecimento. Montesquieu (1689-1755) além de considerar os factores geográficos já amplamente enunciados começou a evidenciar a importância de alguns factores da geografia humana como a demografia, a religião, os usos e costumes, todos influentes na formação do carácter dos homens e também das instituições políticas e sociais. Reavivou uma vez mais, a divisão do mundo em zonas frias, temperadas e quentes predestinando que essas zonas eram mais propícias a regimes republicanos, monárquicos e despóticos, respectivamente.

Com o século XIX e o advento das ideologias originárias da França revolucionária, surgiu por contraposição na Alemanha um determinismo natural e geográfico além de um congregar de várias áreas do conhecimento: Filosofia, Biologia, Direito, Politologia entre outras e que veio contribuir para a crescente importância do factor humano no pensamento geopolítico.

Um dos filósofos destacados desta época, Immanuel Kant (1724-1804) considerou que a natureza desempenhava um papel determinante na evolução dos agrupamentos humanos. Posteriormente, Auguste Comte (1798-1857) preconizou a importância do Estado e o culto do eurocentrismo.

Ainda nesse século, o grande contributo de geógrafos, fruto dos seus estudos associados à disputa das potências europeias nas colónias africanas e asiáticas, a busca de matérias-primas e mercados, bem como as expedições de exploração geográficas e etnográficas teve papel preponderante na formulação da metodologia geopolítica.

Ao longo destes séculos viu-se uma evolução dos factores geopolíticos essenciais, sendo sucessivamente alternados desde os ambientais ou climáticos para os factores físico-geográficos, com a introdução de alguns novos elementos como por exemplo a importância da religião ou do papel do Estado centralizado. Aristóteles havia considerado além do clima a proximidade do mar como factor de vantagem da *Polis*. Posteriormente Ibn Khaldoun deu mais importância ao clima para em seguida Jean Bodin dar novamente importância

aos factores geográficos, havendo ao longo destas épocas alternância entre uns factores e outros.

Naturalmente, não se consegue definir onde começou a Geopolítica, até porque o termo em si nem sempre suscitou alargado consenso. Porém, como linha de partida para este estudo e não sendo um dos objectivos, a discussão teórica onde se iniciou a Geopolítica, assumiu-se a tese dos consagrados autores anteriormente referidos, como tendo sido Friedrich Ratzel (1844-1904) o primeiro geopolítico.

2.2. As teorias geopolíticas clássicas e o pensamento geopolítico marítimo

Partindo da abordagem consensual do início da Geopolítica com Friedrich Ratzel, a que corresponde um pensamento agora designado clássico e tendo em vista a definição de um paradigma geopolítico marítimo, apresenta-se o estudo das obras de diversos autores, esquematizando-se numa matriz as principais ideias, conceitos e pensamentos tanto explícitos como os implícitos nas obras, com principal incidência nas que têm relação com a abordagem marítima.

Friedrich Ratzel

Friedrich Ratzel, na sua utilização da geografia como ciência fulcral para o entendimento do Estado conforme entidade política, considerou que o Estado tem duas coordenadas essenciais: o espaço e a posição⁶.

O conceito de espaço prende-se com a caracterização da área em termos de dimensão, relevo, clima, vegetação e hidrografia, enquanto a posição está relacionada com a sua localização geográfica, posição relativamente aos acidentes geográficos e proximidade ao mar.

Estes dois factores, espaço e posição, não eram porém determinantes para o poder do Estado, dependendo em grande parte do "sentido de espaço"⁷ do povo. Este conceito é um pouco subjectivo, traduzindo essencialmente a forma inata como uma população entende o espaço que a rodeia e sobretudo a forma como conseguem dinamizar a aproveitar as suas forças.

Este pensamento de Ratzel foi complementado pela sua "Teoria dos Espaços" e as "Leis do crescimento territorial dos Estados", podendo ser genericamente decompostas nos seguintes postulados⁸:

⁶ Os termos "espaço" e "posição" advêm da tradução dos termos empregues por Ratzel "*raum*" e "*lage*" na obra "*Politische Geographie*" em 1897. ALMEIDA, Políbio Valente. de – Do poder do pequeno Estado, p. 105.

⁷ O "sentido de espaço" é a tradução do conceito de "*raumsinn*" usado na obra "*Anthropogeographie*" em 1882. ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 105.

⁸ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, pp. 107-110.

Teoria dos Espaços	Leis do crescimento territorial dos Estados
<p>“O espaço é um factor primordial na grandeza dos Estados”;</p> <p>“Um largo espaço assegura a vida nos Estados por ser uma força e não um mero veículo de forças políticas”;</p> <p>“Um grande território incita à expansão e ao crescimento do seu povo e actua como força que imprime nova vida ao sentimento de nacionalidade”;</p> <p>“Em todos os tempos só foi poder mundial o que se fez representar em vastos espaços e, especialmente pela sua força, em todos os seus pontos e momentos críticos”.</p>	<p>“O primeiro impulso para o desenvolvimento territorial de um Estado, vem do exterior, de uma civilização mais adiantada”;</p> <p>“O espaço de um Estado aumenta a expansão da sua cultura por ir assim difundindo o seu poder”;</p> <p>“A expansão de um Estado” segue-se a outros sintomas de desenvolvimento: ideias, produção comercial, actividade missionária, etc.”;</p> <p>“A expansão de um Estado inicia-se com a amalgamação e a absorção de unidades menores”;</p> <p>“A fronteira é o órgão periférico de um Estado e, como tal, o seu dinamismo evidencia o seu crescimento, força e possíveis alterações”;</p> <p>“À medida que cresce, um Estado tende a incluir partes politicamente valiosas: linhas de costa, rios, planícies e regiões ricas em recursos naturais;</p> <p>“A absorção de outras unidades reforça a tendência para a expansão e dá ainda maiores possibilidades para a conquista de mais espaços”.</p>

Quadro 1 - Os postulados da “Teoria dos Espaços” e as “Leis do crescimento territorial”.

Paul Vidal de La Blache

Uma reacção às teorias de Ratzel, a que naturalmente estava também associada uma reacção política⁹ veio do francês Paul Vidal de La Blache (1845-1918), pondo de parte a abordagem determinista, defendendo que a natureza põe à disposição dos povos diversos elementos naturais cabendo-lhes conseguir converter esses elementos de dificuldades em potencialidades¹⁰. La Blache considerava que o Estado devia tirar proveito do que a Geografia lhe proporcionava e assim teria possibilidades de se desenvolver economicamente, tecnologicamente, socialmente e politicamente, desde que os homens conseguissem superar os obstáculos impostos pela geografia¹¹.

Rudolf Kjellen

Também, a jeito de crítica complementar às teorias de Ratzel, Rudolf Kjellen (1864-1922) considerou três facetas importantes do Estado: a jurídica, a geográfica e a política que funcionavam de uma forma organicista, numa visão

⁹ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 110.

¹⁰ Esta abordagem é também chamada de possibilismo ou a “escola possibilista” que surgiu em reacção à “escola determinista”.

¹¹ THUAL, François – Dictionnaire de Géopolitique, pp. 617-619.

do Estado como forma de vida sensível e racional¹². O Estado agia assim, em função das “leis biológicas”¹³.

Nesta visão organicista, Kjellen afirmou que os Estados têm uma forma própria de actuar, fazendo-o de acordo com a sua personalidade e os interesses, manifestando-se o seu poder no relacionamento externo.

O aspecto jurídico do Estado tinha grande importância ao nível do funcionamento interno, dando também importância ao Direito Internacional no relacionamento externo até ao ponto onde se debatesse em conflito por questões vitais, empregando aí o seu poder.

Concretizando, Kjellen considerou cinco dimensões indissociáveis de análise da actuação do Estado que agrupou em três endógenas e duas exógenas: a demopolítica, a sociopolítica e cratopolítica, respectivamente, por um lado, e o território e a riqueza do Estado por outro, conforme resumido no seguinte quadro:

Dimensões endógenas	Dimensões exógenas
Etnopolítica ou demopolítica	Território
Sociopolítica	Riqueza do Estado
Cratopolítica	

Quadro 2 - Dimensões de análise do Estado, consideradas por Kjellen.

Relativamente às dimensões endógenas, centravam-se no estudo do povo como entidade natural e cultural, a organização da sua estrutura e instituições e as formas de exercício de poder e sistema integrador de interesses. Quanto às dimensões exógenas considerava o território no espaço, localização e respectivas riquezas que já incluía na dimensão “riqueza do Estado”.

Esta análise foi evoluindo até às formulações da tese da “vinculação territorial do Estado” na qual os Estados têm o seu núcleo territorial fixo não podendo nunca dele desvincular-se e da “Lei da individualização geográfica do território”¹⁴ através da qual o Estado procura no interior “território natural” e no exterior “fronteira natural”.

Karl Haushofer

Karl Haushofer (1869-1946), a partir da segunda década do século XX, defendeu as suas ideias, sendo as mais conhecidas a tese das pan-regiões¹⁵, a ideia dos “Estados-directores” e a concordância com o conceito de espaço-vital de Ratzel¹⁶.

¹² ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 112.

¹³ A visão do Estado como um organismo vivo foi defendida na obra de Kjellen “*Staten son liffsform*” – “o Estado como forma de vida”.

¹⁴ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 114.

¹⁵ Esta tese foi apresentada na obra “*Geopolitik der Pan-Ideen*” em 1931.

¹⁶ Esta concordância serviu posteriormente para defender o crescimento territorial da Alemanha.

A tese das pan-regiões, identificava quatro grandes regiões mundiais desenvolvidas na direcção dos meridianos com os centros de poder (Estados-directores, líderes de cada uma das pan-regiões) instalados no hemisfério norte: a pan-Euroáfrica (toda a Europa, Médio-Oriente e continente africano), a Pan-Rússia (a ex-União Soviética, sub-continente indiano e o leste do actual Irão), a pan-Ásia Oriental (Índia e sudeste asiático incluindo o Japão, Filipinas, Indonésia, Austrália e ilhas do Pacífico) e a Pan-América (desde o Alaska à Patagónia e ilhas próximas no Atlântico e Pacífico). Os "Estados-directores" eram respectivamente a Alemanha, a União Soviética, o Japão e os Estados- Unidos.

Na lógica do "espaço vital", a expansão das fronteiras não era limitada por tratados políticos nem barreiras físicas, correspondendo a uma dimensão cultural.

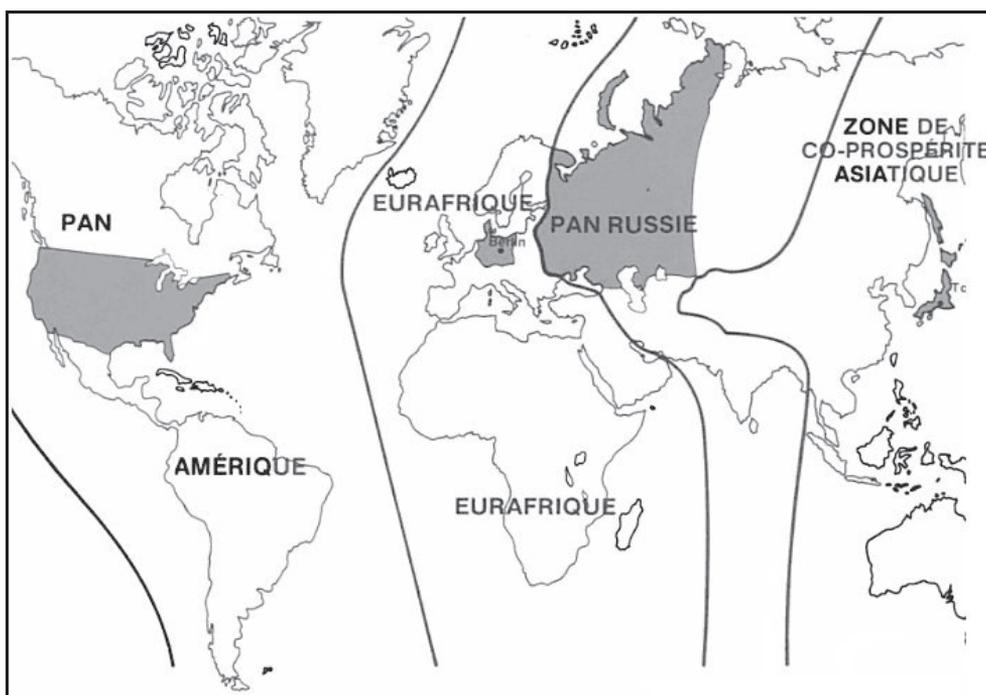


Figura 1 - As pan-regiões de Karl Haushofer¹⁷.

Alfred Thayer Mahan

O norte-americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914), escreveu sobre a importância da utilização do mar pelas grandes potências, sendo também considerado um geopolítico porquanto observou os elementos constituintes do poder (em particular do poder marítimo): a posição geográfica, a morfologia e extensão do território, população e governo numa primeira fase, para de se-

¹⁷ CHALIAND, Gérard – Atlas Stratégique, p. 32.

guida observar a importância das indústrias ligadas ao mar, o mercado, a marinha mercante, a marinha militar e as bases¹⁸.

Mahan considerou três grandes proposições: o comércio marítimo é essencial à prosperidade económica das potências, a melhor forma de assegurar a protecção do comércio marítimo negando simultaneamente o dos oponentes é deter uma esquadra que mantenha a supremacia naval e finalmente que a nação com supremacia naval seria sempre capaz de derrotar qualquer potência militar¹⁹.

A obra "*The influence of Sea Power upon History*", está dividida em catorze capítulos, sendo o primeiro dedicado a considerações sobre o poder marítimo (e o mais extenso) e os restantes a uma abordagem histórica das campanhas e combates marítimos entre 1660 e 1783. O primeiro capítulo serve de base à leitura dos seguintes e nele constam os princípios do pensamento de Mahan sobre o poder marítimo e que é transversal à quase totalidade das suas obras. Os elementos condicionantes do poder marítimo considerados por Mahan²⁰ são apresentados no quadro seguinte:

Elementos constituintes do poder marítimo	Considerações
Posição Geográfica	<ul style="list-style-type: none"> - Um Estado insular tem maior tendência para concentrar os recursos em desenvolvimento marítimo e expansão territorial além-mar do que um Estado continental; - O posicionamento geográfico poderá ditar uma concentração ou dispersão dos meios navais com impacto nas circunstâncias estratégicas marítimas; - O controlo de determinadas porções marítimas é particularmente importante para os aspectos económicos e militares; - Identificação de quatro pontos focais²¹: o canal da Mancha, o Mar do Norte, o Estreito de Gibraltar e o Canal do Suez.
Morfologia do território	<ul style="list-style-type: none"> - O contorno e características da costa, criando portos e baías de abrigo, bem como o acesso ao oceano determinará o acesso ao comércio marítimo; - A morfologia do terreno se for adversa ou favorável ao transporte terrestre poderá impulsionar a necessidade de recorrer ao comércio marítimo ou torná-lo pouco atractivo; - A insularidade (ou quase insularidade como na situação de uma península) de um Estado, induzirá a predisposição para a criação de uma armada como forma de protecção de ataques provenientes do mar e também para defesa das linhas marítimas de comunicação entre centros políticos e de comércio.

¹⁸ LIVEZEY, William E. – Mahan on Sea Power, p. 316 *cit.* por GRAY, Colin S. – Geopolitics, Geography and Strategy, p. 41.

¹⁹ GRAY, Colin S. – Geopolitics, Geography and Strategy, p. 39.

²⁰ MAHAN, Alfred Thayer - The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783, pp. 25-90.

Elementos constituintes do poder marítimo	Considerações
Extensão do território	<ul style="list-style-type: none"> - Como factor de poder marítimo, a extensão do território deve ser considerada em termos de comprimento da linha de costa e não da área do território; - A importância da adequação da concentração da população na linha de costa; - A vulnerabilidade de uma nação com população pouco numerosa, e terreno extenso.
População	<ul style="list-style-type: none"> - À semelhança das considerações da extensão do território como elemento do poder marítimo, a população não deverá ser encarada em valor absoluto mas sim a quantidade de população com vocação para as tarefas relacionadas com o mar.
Carácter da população	<ul style="list-style-type: none"> - A aptidão da população para o comércio marítimo; - A capacidade de assegurar a sustentabilidade dos empreendimentos marítimos.
Carácter do Governo	<ul style="list-style-type: none"> - O desempenho do governo e das suas instituições de acordo com os objectivos da população que representa; - A perseverança dos governos nos objectivos estratégicos definidos; - A celeridade nos processos de decisão mais autoritários e a demora nos processos mais democráticos; - A visão estratégica dos decisores; - O condicionamento dos empreendimentos marítimos às políticas dos governos e das suas instituições; - A criação de condições a nível nacional para os empreendimentos; - A necessidade do governo deter uma marinha de guerra adequada à marinha mercante e aos seus interesses no mar.

Quadro 3 - Os elementos constituintes do poder marítimo de Alfred Mahan.

Halford Mackinder

Na sequência desta resenha dos principais teorizadores geopolíticos, há um autor que não pode deixar de ser referido, Halford Mackinder (1861-1947) considerado por muitos o principal teórico do poder terrestre, não obstante o objectivo desta dissertação procurar caracterizar uma geopolítica marítima.

²¹ O termo "pontos focais", designados em inglês por "*focal áreas*", CORBET, Julian – *Principles of Maritime Strategy*, pp. 98-99; ou mais recentemente por "*choke-point*", deriva do termo da estratégia militar que identificava os pontos geográficos tais como um vale ou desfiladeiro e que obrigavam as forças militares a tomar uma formação mais cerrada de forma a transpô-los diminuindo substancialmente a sua capacidade de combate. Estes pontos permitiam a forças numericamente em desvantagem tirar proveito da situação. Na estratégia naval estes pontos foram identificados essencialmente nos estreitos e cabos e posteriormente também nos canais (Suez, Panamá), os acessos aos grandes portos e a confluência das rotas, ou seja áreas com interesse geopolítico. SACCHETTI, António Emílio – *Geopolítica e Geoestratégia do Atlântico*, p. 29.

Acresce o interesse ao objectivo proposto, o facto de Mackinder ser inglês e ter escrito numa das épocas de fulgor do Império Britânico, indubitavelmente uma potência marítima, sobre as vantagens do poder terrestre.

A visão de Mackinder da "superioridade do poder terrestre" assentava em três pilares: a concepção do pivot geográfico da história, a visão de confronto do "sea power" no leste da Europa e o funcionamento do "midland Ocean"²² que correspondeu temporalmente a três fases: em 1904, 1919 com o final da Primeira Guerra Mundial e 1943 com o final da Segunda Guerra Mundial²³.

Mackinder considerou que a grande massa continental da Eurásia continha no seu interior uma zona pivot correspondente às planícies russas, por aí se encontrarem elevadas reservas de recursos e ser fechada aos acessos marítimos a norte pelos mares gelados do Ártico, a leste pelas tundras da Sibéria e a sul pelas cordilheiras do sub-continente indiano²⁴, tendo como única área de saída natural a zona central da Europa através de circulação terrestre. Em redor desta área pivot, existiam dois anéis envolventes: o crescente interior ou litoral e o crescente exterior ou insular composto pelas potências marítimas²⁵. Com estes considerandos, Mackinder ponderou que as ameaças para as potências marítimas viriam do poder terrestre que dominasse a zona pivot, neste caso a Rússia.

Uma outra conclusão importante, numa altura que se abordava já a importância da consolidação do poder marítimo e terrestre por parte das potências que aspiravam ao domínio mundial, era que seria mais fácil uma potência terrestre que dominasse a zona pivot adquirir poder marítimo do que uma potência marítima somar poder terrestre. Isto baseava-se no pressuposto que os poderes terrestres estariam dotados de transportes mecânicos rápidos e eficientes²⁶, sendo a área pivot composta por poder inteiramente continental, o crescente interior por poder marítimo e continental e o crescente exterior exclusivamente por poder marítimo²⁷.

Mais tarde, este pensamento veio a ser adaptado à realidade geopolítica entretanto observada no pós-Primeira Guerra Mundial: o fim dos Impérios Austro-Húngaro e Otomano, a ruptura da União Soviética com os restantes países europeus e a emergência dos Estados Unidos como potência mundial. Esta nova adaptação veio alterar ligeiramente as fronteiras da zona pivot que

²² ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do Pequeno Estado, p. 155.

²³ Estas três concepções foram apresentadas nas obras "The geographical pivot of History", "Democratic ideals and reality" e "The round world and the winning peace" respectivamente

²⁴ Estas cordilheiras incluem os montes Altai, Tien Shan e Kunlun.

²⁵ Os crescentes interior e exterior eram designados por "inner or marginal crescent" e "outer or insular crescent". O crescente interior era composto pela Alemanha, Império Austro-Húngaro, Império Otomano, Índia, e China. O crescente exterior era composto pela Grã-Bretanha, África subsahariana, Austrália, Japão, ilhas dos Pacífico e América do Norte. A inclusão da África subsahariana como "potência marítima" estava relacionada com a visão de Mackinder das áreas desérticas saarianas e arábicas como áreas de separação à semelhança dos oceanos. CORREIA, Pedro Pezarat – Manual de Geopolítica e Geoestratégia, p. 166.

²⁶ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do Pequeno Estado, p. 155.

²⁷ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do Pequeno Estado, p. 157.

passou agora a chamar “*heartland*”, passando a incluir essencialmente a área correspondente à União Soviética, uma área mais a sul e a oeste além de considerar África como uma segunda área pivot porém com uma importância muito menor do que a Eurásia para a detenção do poder mundial. O pensamento de Mackinder ficou bem traduzido na sua frase: “*Who rules East Europe commands the Heartland: Who rules the Heartland commands the World Island: Who rules the World Island commands the World*”²⁸.

Novamente com o advento do final da Segunda Guerra Mundial a teoria de Mackinder voltou a ser adaptada à realidade geopolítica: a vitória das potências marítimas aliadas à União Soviética, sobre a potência terrestre Alemanha.

O “*heartland*” Euroasiático passou a ser limitado a leste pelo rio Yenessey na Rússia e surgiu um novo “*heartland*” nos Estados Unidos.

Será entre estes dois “*heartland*” que o domínio mundial será disputado na chamada zona do “*midland ocean*” que abarca o Oceano Atlântico e os seus “mares suplementares”²⁹: Ártico, Báltico, Mediterrâneo e as Caraíbas.

Passou ainda a considerar como áreas desérticas as envolventes dos dois *heartland* e do *middle ocean*, o deserto do Sahara e médio oriente, desertos da Ásia central, Sibéria oriental, Alasca, norte do Canadá e sub ártico do oeste americano.

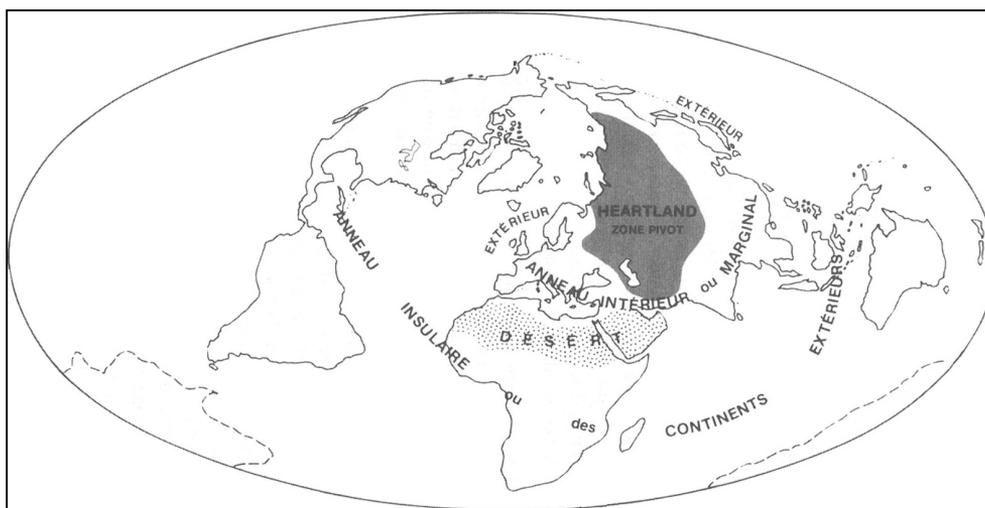


Figura 2 - Teoria de Halford Mackinder em 1904³⁰.

²⁸ Tradução do autor: “quem controlar a Europa do leste, comanda o *heartland*; quem controlar o *heartland*, comanda a ilha mundial; quem controlar a ilha mundial, comanda o mundo”. Cf. ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do Pequeno Estado, p. 157.

²⁹ A expressão “mares suplementares” não é uma designação literal dos mares afluentes do Oceano Atlântico, mas sim uma interpretação de Mackinder do Oceano Ártico (na sua área navegável) e Mares Báltico, Mediterrâneo e das Caraíbas numa perspectiva geopolítica como áreas suplementares ao *midland ocean* do Atlântico Norte.

³⁰ CHALIAND, Gérard – Atlas Stratégique, p. 29.



Figura 3 - Teoria de Halford Mackinder em 1919³¹.

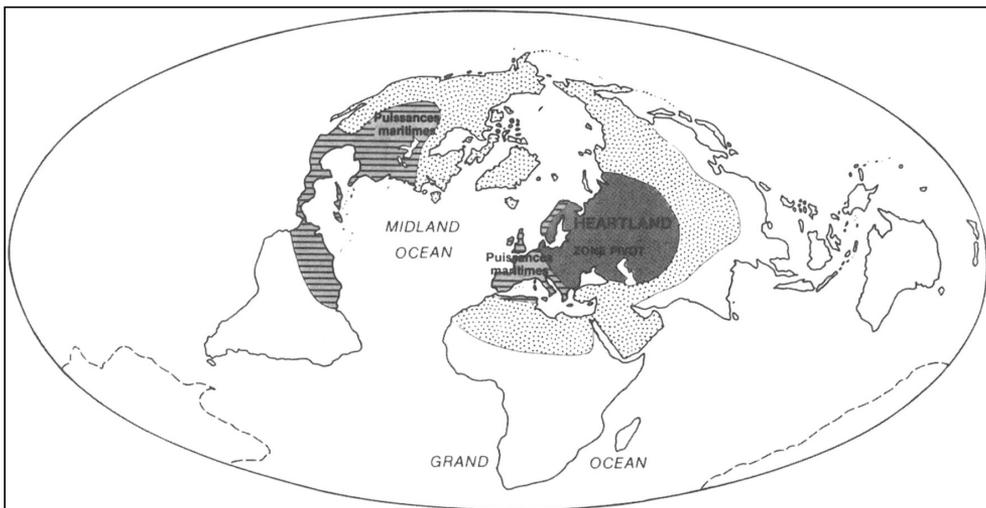


Figura 4 - Teoria de Halford Mackinder em 1943³².

³¹ CORREIA, Pedro de Pezarat – Manual de Geopolítica e Geoestratégia, p. 168.

³² CHALIAND, Gérard – Atlas Stratégique, p. 30.

Raoul Castex

Um dos defensores das teses do poder marítimo, foi também o francês Raoul Castex (1878-1968) que trouxe algumas inovações aos axiomas de Mahan.

À semelhança de todos os autores sobre poder marítimo, à partida, considerava que os mares ao contrário de separarem, uniam e nesse contexto as forças navais deviam dominar as linhas de comunicação marítimas, porque isso significava dominar o mar, implicando proteger as linhas de comunicação próprias e conseguir atacar as dos oponentes.

Alguns dos contributos de Castex para as teses do poder marítimo foi a introdução dos conceitos de posição geobloqueante e do perturbador continental.

As posições geobloqueantes, são uma porção geográfica dentro de um Estado com potencialidades para controlar a saída de outros Estados para o mar, ou para dominar as rotas de comércio importantes. Este conceito não deve ser confundido com os pontos focais pois é mais abrangente³³.

Para Castex, o perturbador continental, consistia numa potência ou conjunto de potências ambiciosas e poderosas em recursos, armas e políticas que procuravam a hegemonia através da eliminação das potências adjacentes. Na sua óptica, o perturbador seria sempre continental e o seu oponente seria sempre marítimo ou uma coligação de potências liderada por uma potência marítima³⁴.

Outras das considerações de Castex foi a da superioridade permanente do poder marítimo sobre o terrestre, por ter menos desgaste e recorrer a uma estratégia mais flexível.

Jaime Vicens Vives

Posteriormente, e praticamente na mesma linha de pensamento de Vidal de La Blache, o espanhol Jaime Vicens Vives (1910-1960) considerou que a geografia punha mas o homem dispunha salientando ainda a componente geohistórica ou seja a forma como o homem usa a seu favor os factores geográficos, enquadrando-se assim também numa corrente possibilista. Vicens Vives, terá porventura sido um dos pioneiros da "nova Geopolítica" ao negar a inevitabilidade do determinismo geográfico e considerando que os factores geográficos podem estimular determinadas opções o que se assemelha em parte à visão de La Blache. Por outro lado, conjuga a geografia com a história, porque a geografia molda o homem mas, da mesma forma o homem de acordo com os seus comportamentos poderá também, mas em muito menor escala moldar a geografia.

³³ Na época, Castex deu como exemplos de posições geobloqueantes a Inglaterra relativamente às rotas marítimas usadas pela Holanda, Alemanha e França através do Mar do Norte e Canal da Mancha e o exemplo de Espanha relativamente a França no Golfo da Biscaia e no Estreito de Gibraltar entre outros. Nestes casos concretos, o Mar do Norte e o Golfo da Biscaia, não são considerados pontos focais. Geralmente, um ponto focal poderá estar associado a uma posição geobloqueante mas o inverso pode não se verificar.

³⁴ MARINI, José Felipe – El conocimiento Geopolítico, pp. 93, 241, 353-355.

Naturalmente, há diversos trabalhos de proeminentes autores sobre Geopolítica, que por razões de manter a objectividade e a delimitação deste estudo não foram abordados.

2.2.a. A validade das teorias geopolíticas clássicas

As chamadas teorias clássica da Geopolítica permitiram criar matrizes de pensamento sobre o relacionamento da política com a geografia. Criaram conceitos, postulados e metodologia nem sempre consensuais, tendo enriquecido a discussão construtiva sobre Geopolítica. Alguns dos conceitos mais consensuais permanecem actuais até hoje e outros serviram de base a algumas das teorias mais conhecidas. Como exemplo, há alguns axiomas que ainda hoje estão actuais, tais como a importância do território como valor vital das nações, a lei do crescimento das nações³⁵ ou a tendência hegemónica das grandes potências.

As leis do crescimento territorial de Ratzel, permitem deduzir algumas considerações sobre o poder do Estado como seja a tese de “desafio e resposta”³⁶ na qual o poder se desenvolve como resposta a um estímulo. Considera ainda que cultura é poder que transcende o espaço físico, admitindo que o poder é capacidade e instala-se onde encontrar o vazio. Alerta também para a importância da observância das fronteiras³⁷, como indicador das alterações, fortalecimento e crescimento do Estado e identificação de potenciais conflitos. Finalmente uma observação pertinente está relacionada com o facto do Estado tender a incluir partes valiosas ou seja, privilegia os critérios de utilidade, ganho e conveniência³⁸.

A visão possibilista de Vidal de La Blache, vem ao encontro de algumas teorias políticas e económicas que viriam a ser postas em prática muito mais tarde, de “converter dificuldades em oportunidades”. La Blache considerava que os povos conseguiriam desenvolver-se desde que conseguissem superar os obstáculos geográficos. A História dá-nos vários exemplos de como isso se verificou: a construção dos grandes canais de navegação ou a exploração agrícola de terreno árido em Israel.

Kjellen deu um contributo importante com as suas cinco dimensões da análise da actuação do Estado. A sua distinção em dimensões exógenas e endógenas consegue congrega os vários factores de análise geopolíticos: o território (forma, extensão e localização relativa, recursos do Estado (incluindo os

³⁵ O crescimento já não é interpretado como foi no período clássico de “crescimento territorial” mas sim de crescimento comercial, económico, procura de recursos entre outros que não impliquem necessariamente expansão territorial.

³⁶ A tese “*challenge-and-response*” veio a ser formulada por Arnold Toynbee, na obra *Study of History* (1934-1961), na qual Toynbee considerava que as civilizações emergiam das reacções dos povos a desafios extremos que lhe eram colocados.

³⁷ Também aqui as fronteiras não devem ser interpretadas apenas territoriais mas fronteiras dos vários espaços que compõem a realidade geopolítica como a política, a economia, a ideologia e a exploração dos recursos.

³⁸ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, pp. 108-109.

recursos naturais) e sobretudo as características do povo e formas de poder. Mais uma vez realçou a importância do território como um núcleo fixo do qual os Estados não podem nunca desvincular-se.

As considerações sobre o poder marítimo de Mahan, também definiram conceitos que ainda hoje estão actuais, nomeadamente os elementos constituintes do poder marítimo que basicamente consiste na utilização de uma marinha mercante³⁹ e conseguir defender os interesses nacionais no mar sendo para isso necessário dispor de uma marinha militar e bases navais. Hoje, os interesses no mar, compreendem além da utilização das marinhas, também a defesa e exploração dos recursos naturais e a manutenção da soberania.

Os contributos para as condições de maritimização de um Estado, também podem ser transpostos para a actualidade: o carácter da população com aptidão para as actividades do mar, o carácter do Governo e das suas instituições como motor ou bloqueador do empreendedorismo, além, naturalmente, das condições geográficas.

As teorias de Mackinder, além de trazerem amplo espaço de debate sobre a discussão em torno do poder marítimo e terrestre, inflectiram a tendência da visão geopolítica puramente eurocentrista, porém, ainda assim, insuficiente. Os conceitos utilizados por Mackinder, em evolução constante, contribuíram para contrariar a cristalização de conceitos e teorias, dando o sinal que o pensamento geopolítico é mutável precisamente porque os fenómenos e relações internacionais se alteram.

O conceito de posição geobloqueante de Castex, trouxe uma visão geopolítica prática e quase figurativa das relações entre Estados. De facto, a geografia tem um carácter permanente nas relações internacionais que não deve nunca ser descurado. Este conceito é bem aplicado a Portugal relativamente a Espanha que poderá exercer uma posição geobloqueante das ligações terrestres.

Como se evidenciou, todos os geopolíticos deram contributos importantes, tanto na criação de conceitos, metodologias e também enriquecimento do pensamento, pelo que se deverá manter espírito aberto e crítico para extrair o melhor das várias perspectivas e assim construir um modelo de análise geopolítico mais rico.

2.2.b. A falência das teorias geopolíticas clássicas

Se por um lado se abordou anteriormente alguns aspectos válidos das teorias críticas, deve-se, por outro, tentar identificar pontos de falência, na sequência do objectivo de se manter um espírito crítico e aberto de análise.

³⁹ No época de Mahan, era considerada essencialmente a marinha de comércio como transportadora de mercadorias. Actualmente a marinha mercante é bastante mais abrangente estando relacionada com toda a actividade marítima geradora de riqueza o que inclui naturalmente a marinha de pesca e também, mas em muito menor escala, a marinha de recreio.

As teorias de Ratzel estão conotadas com uma corrente determinista porque considerava que o poder de um Estado dependia do espaço e localização do território e do "sentido de espaço" da sua população que era uma característica inata do povo⁴⁰ e determinante para o aproveitamento do espaço em seu proveito.

A teoria dos espaços, interpretada no tempo actual reveste-se de um carácter provocatório⁴¹, não obstante a sua difícil refutação objectiva.

Também as leis do crescimento territorial, pecam por estar demasiado presas à noção de território. Ainda hoje, nalguns pontos do mundo há conflitos por questões de expansão territorial mas para a maior parte dos países, a questão das fronteiras já está resolvida. Assim, a leitura destas leis deverá ser transposta e adaptada do sentido estrito de "espaço territorial" para o sentido lato de outros "espaços" como a ciência, a economia, a política e a utilização de todos os respectivos recursos no geral. De igual forma, a sua última lei na qual "a absorção de outras unidades reforça a tendência para a expansão e dá ainda maiores possibilidades para a conquista de mais espaços" aparenta ser um pouco extemporânea. É um pouco mais enquadrável nos períodos de expansão imperial numa óptica de justificação das acções dos Estados mais poderosos, apresentando ainda a omissão de não considerar a auto-limitação do poder.

As teorias de La Blache, conforme é referido por diversos autores, surgiram em parte como uma reacção política à visão de Ratzel, o que poderá ter turvado uma visão objectiva dos seus escritos, procurando à partida refutá-los, sendo uma das principais críticas a La Blache, o facto de não explicar como é que a população faz a escolha na natureza, não definindo pontos de referência nem modelos fixos que possam ser conceptualmente úteis⁴².

A visão organicista de Kjellen⁴³, considerando que mais território é sinónimo de mais poder fica melhor harmonizada com a visão das grandes potências, relegando o papel dos pequenos Estados mais para funções de equilíbrio, estabilidade e mediação regional devido ao seu valor histórico e cultural. Também essa visão, legitimava a ideia que os Estados têm o direito natural ao desenvolvimento e à expansão levando até a afirmar que, em termos de sobrevivência, o Estado deve preferir a força à moral. Também este tipo de afirmação vai mais ao encontro do pensamento e actuação das grandes potências do que das pequenas⁴⁴.

As teses de Haushofer, limitam todas as acções geopolíticas aos Estados-directores que considerou serem a Alemanha, União Soviética, o Japão e Estados Unidos tendencialmente hegemónicas no quadro das pan-regiões.

⁴⁰ Cf. pp. 11-12.

⁴¹ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 107.

⁴² Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 111.

⁴³ Cf. p. 12.

⁴⁴ TRUYOL Y SERRA, A. – Kjellen y la Geopolítica.

Da mesma forma Castex, entende que o perturbador continental tem tendência hegemónica e que terá sempre um adversário marítimo.

Este género de afirmações essencialmente deterministas e comuns a grande parte dos autores clássicos, não deixam margem de actuação às pequenas potências sendo esta também uma das principais restrições dos pensamentos clássicos.

Em nenhuma destas obras, os autores consideraram ou previram a descolonização e independência de territórios administrados por potências europeias.

Mahan, por seu lado, não previu o impacto de algumas ameaças que, já na sua época, assomavam, sobretudo a arma submarina. Foi pouco anos depois que, durante a Segunda Guerra Mundial, a ameaça submarina da potência terrestre Alemanha abalou fortemente a estratégia marítima dos aliados com os ataques aos comboios de abastecimento da Europa provenientes dos Estados Unidos.

Nas teorias do poder continental, que surgiram de certa forma como contraposição às do poder marítimo, volta-se a cair no determinismo e formulação de postulados consubstanciados na frase de Mackinder "quem governar o *heartland* domina o mundo". É também uma visão redutora do papel das pequenas e médias potências, cingindo a Geopolítica a uma tendência hegemónica de uma potência marítima ou terrestre que consiga derrotar a outra e dominar a "área pivot do mundo", a Eurásia. À semelhança de Mahan, também Mackinder não previu a importância emergente da aviação.

Ambas as teorias do poder marítimo e terrestre, que advogavam a vitória de uma potência marítima sobre a continental ou *vice-versa*, não previram a emergência do terceiro mundo.

Assim, as grandes restrições das teorias clássicas são limitar os fenómenos geopolíticos às grandes potências, o que implicitamente origina uma tendência do pensamento das relações internacionais como permanente disputa hegemónica e ainda a ausência de elementos geopolíticos, alguns que ainda não existiam, porém outros já estavam a emergir, e que no curto prazo se vieram a tornar elementos preponderantes nos processos geopolíticos.

2.2.c. Um modelo da abordagem clássica

Como forma de tentar criar um modelo das abordagens geopolíticas clássicas, esquematizou-se uma matriz onde constariam as principais características e ideias-chave dos vários pensadores.

Numa primeira fase inscrevem-se nessa matriz, resumidamente, as características, conceitos e ideias-chave explícitas e implícitas nos vários pensamentos para posteriormente se inferir os pontos comuns e divergentes.

Autor	Designação	Principais características, conceitos e ideias-chave
Friedrich Ratzel (1844-1904)	Geopolítica determinista (e organicista)	<ul style="list-style-type: none"> - a Geografia condiciona desempenho político; - o Estado como organismo - coordenadas essenciais do Estado: espaço, posição e “sentido de espaço” do povo (“<i>raumsin</i>”); - conceito de “espaço vital” (“<i>lebensraum</i>”); - o Estado está sempre em busca do seu espaço vital; - leis do crescimento e expansão territorial; - o elemento que confere unidade ao Estado é o território; - as leis da selecção natural são aplicáveis aos Estados.
Vidal de La Blache (1845-1928)	Geopolítica possibilista	<ul style="list-style-type: none"> - a natureza põe à disposição dos povos diversos elementos naturais cabendo-lhes conseguir converter as dificuldades em potencialidades; - necessidade de superar os obstáculos geográficos para ter desenvolvimento.
Rudolf Kjellen (1864-1920)	Geopolítica determinista (e organicista)	<ul style="list-style-type: none"> - o Estado como forma de vida; - consideradas três facetas importantes do Estado: jurídica, geográfica e política; - cinco dimensões de análise do Estado: etnopolítica, sociopolítica, cratopolítica, território, riqueza do Estado; - tese da “vinculação territorial” do Estado.
Karl Haushofer (1869-1946)	Geopolítica determinista	<ul style="list-style-type: none"> - defesa da existência do “espaço vital” dos Estados. - tese das pan-regiões; - ideia dos “Estados-directores” (Alemanha, União-Soviética, Japão e Estados- Unidos).
Alfred Thayer Maha 1840-1914	Geopolítica determinista (e do poder marítimo)	<ul style="list-style-type: none"> - o comércio marítimo é essencial à prosperidade económica das potências; - a melhor forma de assegurar a protecção do comércio marítimo negando simultaneamente o dos oponentes é deter uma esquadra que mantenha a supremacia naval; - a nação com supremacia naval seria sempre capaz de derrotar qualquer potência militar; - elementos constituintes do poder marítimo: Posição Geográfica, Morfologia do território, Extensão do território, População, Carácter da população, Carácter do Governo.

Autor	Designação	Principais características, conceitos e ideias-chave
Halford Mackinder (1861-1947)	Geopolítica determinista (e do poder terrestre)	<ul style="list-style-type: none"> - confronto entre poder continental e poder marítimo; - a importância da Eurásia como zona determinante para o domínio do mundo; - os oceanos como separadores das massas continentais; - a importância dos territórios continentais inexpugnáveis às potências marítimas como forma de defesa; - o ciclo natural de criação de poder das potências hegemónicas: primeiro poder terrestre e depois poder marítimo; - teoria em permanente evolução, adaptada às novas realidades geopolíticas.
Jaime Vicens Vives (1910-1960)	Geopolítica possibilista	<ul style="list-style-type: none"> - Geografia molda o homem, mas o homem também altera os factores geográficos; - importância da geo-história, pois o homem também altera os factores geográficos.
Raoul Castex (1878-1968)	Geopolítica determinista (e Geopolítica do poder marítimo)	<ul style="list-style-type: none"> - o conceito de “posição geobloqueante”; - o conceito de “perturbador continental”; - a superioridade do poder marítimo face ao terrestre.

Quadro 4 - Principais características e conceitos da Geopolítica clássica.

As afinidades e divergências destes pensamentos, são esquematizados no quadro seguinte:

Afinidades	Divergências
<ul style="list-style-type: none"> - considerar o território e a política como elementos essenciais da acção geopolítica; - o pensamento geopolítico está associado ao desempenho e características das grandes potências, considerando a acção das pequenas potências restringida pela vontade das grandes potências; - aspiração hegemónica permanente das grandes potências; - formulação de postulados prescritivos de êxito; - tentativa de legitimar, através de considerações geopolíticas, as actuações de alguns Estados; - relegar para segundo plano a acção das pequenas potências. 	<ul style="list-style-type: none"> - alternância entre correntes deterministas e possibilistas; - oposição entre poder marítimo e terrestre.

Quadro 5 - Afinidades e divergências das teorias geopolíticas clássicas.

Assim, em termos de modelo do pensamento geopolítico clássico pode-se afirmar que é um pensamento dual entre a Política e Geografia.

A acção política é essencialmente, porém não exclusivamente, feita por condicionalismos geográficos que impõem as acções, ao invés de, algumas opções políticas serem fruto de uma análise da geografia e consequente percepção das limitações e oportunidades.

O factor geopolítico mais importante é o território da nação, porque além de ser o factor de união do Estado, é dele que partem todas as acções: a procura de recursos, a expansão, sustentabilidade dos poderes terrestre ou marítimo (bases militares, entrepostos comerciais).

Essa acção geopolítica está limitada às grandes potências, ou porque geograficamente já estavam predestinadas a isso ou porque o seu povo obteve uma evolução cultural que lhe permitiu superar o determinismo geográfico. As pequenas potências, são apenas mais um factor geopolítico a ter em conta no relacionamento internacional, pois a sua acção é limitada à vontade das grandes potências que têm aspirações hegemónicas⁴⁵.

Denota-se algum comprometimento dos autores com as suas nações. As teorias são de certa forma prescritivas às instâncias políticas, das acções de planeamento político e estratégico e nalguns casos as teorias geopolíticas servem de justificação a acções passadas. O "teor prescritivo" de algumas obras vai ao ponto de opor as teorias de poder marítimo e poder terrestre acabando cada uma delas por tentar demonstrar as virtudes de se deter uma boa capacidade marítima ou uma boa capacidade terrestre.

2.3 A nova Geopolítica

Da evolução das teorias chamadas clássicas, surgiram algumas correntes de pensamento que procuravam, por um lado, cortar com uma aura de descrédito da Geopolítica na sequência de alguns aproveitamentos políticos, essencialmente no período em torno da Segunda Guerra Mundial e, por outro, fazer frente à evolução de diferentes factores, nomeadamente a economia, o armamento, a tecnologia dos transportes, das comunicações, a emergência da importância da preservação e da sustentabilidade ecológica, principalmente durante a década de 1970, e mais recentemente, a globalização.

O que se chamou de "geopolítica renascida", "nova geopolítica" ou "geopolítica crítica"⁴⁶, mais não é do que o fruto de uma natural evolução do pensamento geopolítico.

A discussão sobre as designações dos pensamentos geopolíticos e das suas fases é assunto recorrente e nesta parte do texto, serve para se tentar deduzir alguns conceitos de forma a permitir criar um modelo de caracterização da Geopolítica portuguesa, na perspectiva do poder marítimo. Essas designações,

⁴⁵ As aspirações hegemónicas estão bem patentes em diversas expressões, tais como "(...)dominar o mundo(...)" que surgem nomeadamente nos textos de Halford Mackinder.

⁴⁶ Apesar de, por vezes, se chamar geopolítica crítica, à geopolítica que sucedeu os clássicos, actualmente esse termo está mais associado ao pensamento de Geróid Ó Tuathail, Simon Dalby e Paul Routledge e será descrito adiante.

meramente conceptuais, das fases do pensamento geopolítico, têm assumido várias terminologias: clássica, determinista, possibilista, individualista, crítica, “escolas”, moderna, pós-moderna⁴⁷, renascida ou “nova geopolítica”, entre outras com abundantes e interessantes contributos, todos válidos mas nem sempre consensuais.

Na falta desse consenso, optou-se por fazer uma breve abordagem das ideias de alguns dos principais autores de forma a estabelecer uma lógica válida.

François Thual, considerou teorizadores clássicos Ratzel, Mahan, Mackinder e Haushofer⁴⁸.

Por seu lado Fernando Solano Costa, em 1964 dividiu o pensamento geopolítico em três fases: a “individualizada” onde incluiu Kjellen, Mahan e Mackinder, a “fase das escolas” com as teorias de Ratzel, Haushofer e Vidal de La Blache e a fase “geopolítica actual”⁴⁹.

Pascal Lorot, considera o pensamento geopolítico dividido em fase clássica e a “geopolítica de hoje”⁵⁰ que começou após o fim da guerra-fria, considerando todo o período da guerra-fria uma fase de transição para o actual despertar da Geopolítica⁵¹. Para ele, A doutrina de Spykman pertence temporalmente às últimas teorias enquadráveis na fase clássica.

Não se pode declarar onde foi o início da “geopolítica actual”, mas pode-se afirmar que em termos temporais, houve uma clivagem no pensamento geopolítico por volta da segunda metade do século XX, a partir da Segunda Guerra Mundial.

O período após a Segunda Guerra Mundial foi fértil em doutrinas e teorias em torno do digladiar das duas grandes potências nucleares Estados Unidos e União Soviética. Por muitos autores esta fase do pensamento geopolítico era já considerada uma fase nova, que se contrapunha à fase clássica, pois havia novos factores que anteriormente não tinham grande peso: combate vincado de ideologias⁵², deu-se o fim dos Impérios⁵³, surgiu a descolonização, havia uma nova arma, e sobretudo uma nova estratégia: a dissuasão nuclear.

Nicholas Spykman

Grande parte da inspiração do pensamento geopolítico nesta fase ficou a dever-se a Nicholas Spykman (1893-1943), que havia escrito sobre a importân-

⁴⁷ Alguns autores dividem o pensamento geopolítico em fases modernas e pós-modernas. Ainda que seja enquadrável temporalmente na primeira e segunda metade do século XX, respectivamente, as designações “modernismo” e “pós-modernismo” estão essencialmente ligadas aos movimentos artísticos, e com pouca relação com a Geopolítica.

⁴⁸ THUAL, François – Dictionnaire de Géopolitique, p. 602.

⁴⁹ COSTA, Fernando Solano – Historia y Geopolítica, Las horas de la Geopolítica, pp. 21-32.

⁵⁰ Tradução do autor, “*la géopolitique d'aujourd'hui*”. LOROT, Pascal - Histoire de la Géopolitique, pp. 61-93.

⁵¹ Lorot, considerou Spykman o último geopolítico da era pré-nuclear. LOROT, Pascal – Histoire de la Géopolitique, pp. 39-40.

⁵² O choque de ideologias não era tema novo. Aliás o início do século XX foi o preâmbulo da disputa socialismo-capitalismo.

⁵³ O fim dos anteriores Impérios europeus e a emergência do “Império do liberalismo económico” americano e do “Império ideológico comunista” soviético.

cia da segurança e política externa numa óptica realista em detrimento do idealismo que tinha alastrado na chamada geopolítica clássica. Não concordando com a dicotomia poder marítimo *versus* poder terrestre acabou por ser um crítico e seguidor dos seus principais defensores: Mahan e Mackinder considerando que tanto as teorias do poder marítimo como do poder continental eram importantes⁵⁴. De facto aperfeiçoou ambas, aprofundando o conceito de *heartland* como uma área-fortaleza⁵⁵, criando o de *rimland*⁵⁶ onde de facto se jogava o poder mundial, o *off-shore continent and island* e o *ocean belt*⁵⁷.

As diferenças nas teorias de Mackinder e Spykman essencialmente são: o "crescente marginal" era contínuo enquanto o *rimland* descontínuo e heterogêneo, Mackinder considerava que quem dominasse o *heartland* dominava o mundo enquanto Spykman entendia que seria quem dominasse o *rimland* por aí se encontrar elevada parte da população mundial, se encontrarem recursos e porque era o caminho para o domínio da Eurásia.

Era precisamente no *rimland* que as potências marítimas e continentais se contenderiam entendendo Spykman que as potências marítimas tinham mais condições para dominar o *rimland* a partir do mar do que as potências terrestres a partir do *heartland*.

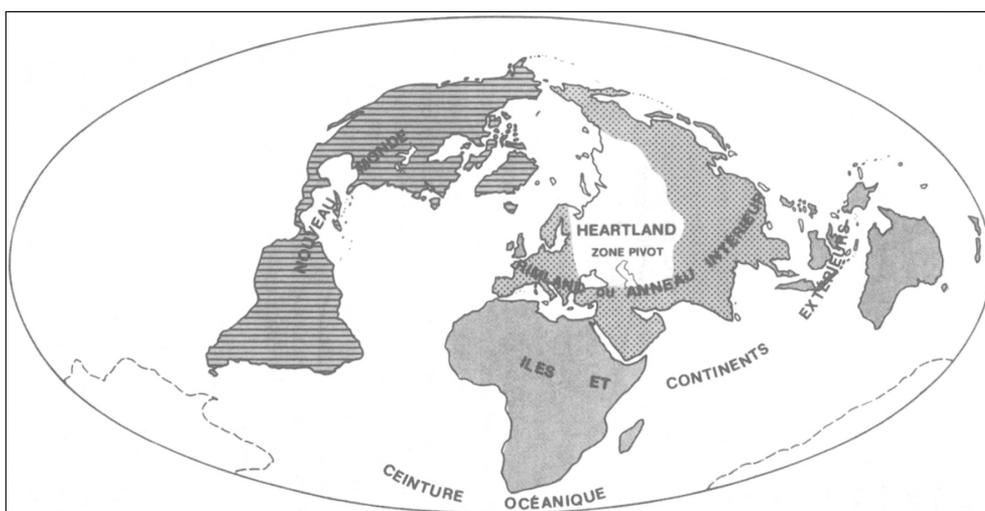


Figura 5 - O mapa global de John Spykman⁵⁸.

⁵⁴ THUAL, François – Dictionnaire de Geopolitique, pp. 412-615.

⁵⁵ Apesar de Spykman continuar a considerar o *heartland* uma fortaleza geográfica, com o surgimento da aviação, essa fortaleza deixou de ser inexpugnável.

⁵⁶ Adaptado do conceito de Mackinder de "crescente marginal" que Spykman também chamou de "zona *pivot*", composto por três áreas desde a costa europeia ocidental, o Médio Oriente, o sub-continente indiano, o sudeste e extremo oriente asiático.

⁵⁷ O *off-shore continent and island* compreendia África, Oceania e Japão. O *ocean belt* consistia na massa oceânica contínua que circundava as terras emersas.

⁵⁸ CHALIAND, Gérard – Atlas Stratégique, p. 31.

Saul Cohen

Saul Bernard Cohen (1924) por seu lado, considerou que as formulações de Spykman pouco mais acrescentavam às obras de Mackinder⁵⁹, mantendo as suas limitações e falências, nomeadamente a não consideração dos novos vectores de força: a aviação, os submarinos e os mísseis terrestres, ou seja um novo conceito de mobilidade de força. Para Cohen, era impossível a qualquer potência poder dominar o *rimland*, dada a sua complexidade e multiplicidade de culturas e sociedades por vezes antagónicas e ainda a elevada vulnerabilidade tanto às potências marítimas como continentais. Assim, propôs a divisão do mundo em quatro zonas de poder: o mundo dependente do comércio marítimo, o poder continental euroasiático, uma região geopoliticamente independente e as cinturas de fragmentação ou “*shatterbelts*”.

O conceito de cintura de fragmentação, ainda hoje utilizado, aplica-se principalmente às áreas do médio oriente e sudeste asiático. Como o nome denuncia, esta é uma zona que apresenta significativas diferenças internas inviabilizando uma unidade política ou económica, originando uma fragmentação política e económica. São áreas geralmente detentoras de riqueza agrícola e mineral com elevada capacidade de influenciar áreas marítimas estratégicas. A sua complexidade e heterogeneidade interna tornam as cinturas de fragmentação impossíveis de serem completamente controladas pelas grandes potências, servindo apenas de apoio perante conflitos e como áreas de tampão.

Estas quatro áreas de certa forma correspondem a uma adaptação dos anteriores conceitos de Mackinder e Spykman conforme esquematizados no quadro que se apresenta:

Áreas de poder de Cohen	Localização geográfica	Correspondência às teorias de Mackinder e Spykman
o mundo dependente do comércio marítimo	Europa ocidental, Grã-Bretanha, Magrebe, África subsahariana, Austrália, Japão, ilhas dos Pacífico e América do Norte	Crescente exterior de Mackinder
o poder continental euroasiático	Correspondente à área da ex-União Soviética	<i>Heartland</i> de Mackinder
região geopoliticamente independente	Zona ribeirinha das costas do Índico, em especial a Índia e áreas vizinhas	-
cinturas de fragmentação	Médio oriente e sudeste asiático	Crescente marginal de Mackinder / <i>rimland</i> de Spykman

Quadro 6 - As quatro áreas de poder de Cohen⁶⁰.

⁵⁹ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p. 175.

⁶⁰ Adaptado de ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, pp. 176-178.

A época da guerra-fria

Ao longo dos cerca de quarenta anos da guerra-fria, muita da discussão geopolítica foi feita em torno da melhor forma de organizar a política internacional contrapondo as ideias capitalistas dos Estados Unidos ao socialismo comunista da União Soviética. Neste período, as influências mundiais giravam essencialmente em torno dos objectivos americanos e soviéticos, pois os vários aliados concordavam que o domínio da esfera de influência fosse exercido pelas potências Estados Unidos e União Soviética. Naturalmente, essas duas potências, como forma de manter e aliciar os aliados, apoiavam-nos nos seus objectivos exercendo a sua influência constituindo um sistema global geopolítico essencialmente bipolar⁶¹.

Como características desta fase geopolítica identifica-se um conflito permanente ideológico sobre a organização político-económica, a bipolarização das Relações Internacionais, a importância do "terceiro mundo" como espaço geopolítico onde se dava o confronto indirecto das potências, a relativização das importâncias das fronteiras políticas dos Estados em detrimento da importância das fronteiras ideológicas do "mundo capitalista" ou "mundo comunista", a importância da estratégia de dissuasão nuclear e a proliferação das potências nucleares⁶².

Após o entusiasmo do fim da guerra-fria, no qual parecia caminhar-se para um mundo mais pacífico, a "nova ordem mundial" acabou por não trazer a paz global. Se aparentemente tinha deixado de haver a ameaça nuclear, ela tornou-se precisamente um risco muito maior porque passou a ser mais desconhecida.

O pensamento geopolítico aparentemente tinha-se tornado mais complexo, pois todas as explicações deixaram de ter o carácter primordial de choque de ideologias apoiadas por duas nações conhecidas e naturalmente, surgiram novos elementos: a compressão espaço-tempo com a evolução das comunicações, a globalização dos mercados, as novas ameaças à segurança dos Estados e o ressurgimento da importância dos factores religiosos.

Yves Lacoste

No decurso do estudo das novas realidades, principalmente em torno dos conflitos no terceiro mundo, Yves Lacoste (1929) propõe duas rupturas com o pensamento vigente: primeiro, que a Geopolítica não deve ser normativa nem presciente, pelo que não deverá ter a aspiração de criar receitas políticas de êxito e segundo, que os fenómenos geopolíticos deverão deixar de ser analisados na perspectiva dos Estados mas através dos fenómenos nacionais. Lacoste estabeleceu o conceito de "representações", defendendo que os Estados muitas das vezes, mais do que lutar pelas riquezas do território físico, lutam pelo simbolismo que certas porções representam⁶³.

⁶¹ MOREIRA, Adriano – Teoria das Relações Internacionais, pp. 67-70.

⁶² A proliferação das pequenas e médias potências nucleares não é restrito ao período da guerra-fria. Após a queda do muro de Berlim, passou também a haver o risco da proliferação não-estatal.

⁶³ THUAL, François – Auteurs de Geopolitique, pp. 594-595.

Gearóid Ó Tuathail

Gearóid Ó Tuathail⁶⁴, nas suas considerações geopolíticas, esbarrava em alguns argumentos que chamou ortodoxos,⁶⁵ tentando impor uma visão do mundo essencialmente binária entre ocidente/oriente, capitalismo/socialismo ou mais simplesmente entre bem/mal. Uma das considerações de Tuathail é que a Geopolítica não está condicionada aos Estados, pois os movimentos ecologistas das décadas de 1970 e 1980, por exemplo, são também actores Geopolíticos.

A corrente de pensamento de Tuathail⁶⁶, que o próprio designa por "geopolítica crítica" procura demarcar-se da clássica, concebendo a Geopolítica como uma dialéctica complexa de discursos, representações e práticas ao invés de uma ciência objectiva e simplista. Sugere que, em vez de estudar os fenómenos geopolíticos de uma forma rígida de acordo com a geografia e as estruturas formais de poder, devem sim ser estudadas todas as componentes desde as teorias dos intelectuais, das instituições, a política externa dos Estados, a percepção do mundo dos fenómenos geopolíticos ou a opinião pública. Dessa forma, dividiu a Geopolítica em formal, prática, popular e estrutural⁶⁷.

A formal, considera corresponder ao que é vulgarmente conhecido por pensamento ou tradição geopolítica, característico de instituições e intelectuais que procuram moldar o pensamento geopolítico.

Já a geopolítica prática, está relacionada com a política externa dos Estados e a forma como a geografia serve para conceber quadros teóricos de suporte à decisão política.

Quanto à geopolítica popular, é entendida como as discussões sobre as questões políticas, feitas através da comunicação social e outros meios de discussão.

Finalmente, a geopolítica estrutural prende-se com o estudo dos processos estruturais, das tendências e condicionantes da execução da política externa dos Estados, incluindo os recentes fenómenos da globalização e da sociedade de informação entre outros.

Estas divisões, bem como objecto da investigação e a problemática podem ser esquematizados através do quadro apresentado em seguida⁶⁸.

⁶⁴ Gearóid Ó Tuathail, irlandês.

⁶⁵ TUATHAIL, Gearóid Ó – Geopolitics, Geography and Strategy, pp. 107-109.

⁶⁶ Além de Gearóid Ó Tuathail, John Agnew e Simon Dalby são considerados os principais defensores da "Geopolítica crítica".

⁶⁷ GRAY, Colin S. – Geopolitics, Geography and Strategy, pp. 107-123.

⁶⁸ Adaptado de GRAY, Colin S. – Geopolitics, Geography and Strategy, p. 111.

Divisão da Geopolítica	Objecto de investigação	Problemática
Geopolítica formal	Pensamento e tradição geopolítica.	Intelectuais, instituições e respectivo contexto político e cultural.
Geopolítica prática	Condução diária da política externa.	Argumentação prática da geopolítica na condução da política externa.
Geopolítica popular	Cultura popular, comunicação social e respectiva compreensão geográfica.	Identidade nacional e construção de imagens de outros lugares e povos.
Geopolítica estrutural	Condição geopolítica actual.	Processos globais, tendências e contradições.

Quadro 7 - Divisões da Geopolítica, de acordo com a geopolítica crítica.

Samuel Huntington

Em parte na sequência do ressurgir dos factores religiosos nas questões geopolíticas, associados às diferenças culturais dos povos em confronto, Samuel Huntington concebeu todo o mundo pós Guerra Fria como uma guerra entre grupos civilizacionais e que no final, oporia o "Ocidente" contra as outras civilizações⁶⁹.

As civilizações consideradas por Huntington são esquematizadas no quadro seguinte:

Civilização	Composição	Observações
Ocidental	Países da União Europeia, Estados Unidos da América, Austrália, Nova-Zelândia, Timor Leste, Suriname, Guiana Francesa e Filipinas.	Localizada geograficamente na Europa central (em especial área da União Europeia), Estados Unidos e outros "países oriundos" de potências europeias. A situação dos países da América Latina e ex-União Soviética, será uma consideração futura.
Ortodoxa	Arménia, Bielorrússia, Bulgária, Chipre, Geórgia, Grécia, Moldávia, Montenegro, República da Macedónia, Roménia, Rússia e Sérvia.	
América Latina	Países da América Latina.	Huntington considera os países da América do Sul, como verdadeiramente pertencente à civilização ocidental e também os países da América Central, porém com algumas particularidades.

⁶⁹ Samuel Huntington – The Clash of Civilizations?, pp. 22-49.

Civilização	Composição	Observações
Muçulmana	Países da Ásia Central, Norte de África, Sudoeste asiático, Afeganistão, Albânia, Azerbaijão, Bangladesh, Indonésia, Malásia, Maldivas, Paquistão, Somália e algumas partes da Índia.	
Hindu	Índia (excepto as partes muçulmanas), partes do Nepal e a diáspora indiana.	Além da localização geográfica da Índia e Nepal faz referência à “diáspora indiana”.
Chinesa	China, Coreia, Singapura, Taiwan, Vietname e diáspora chinesa.	Além da localização geográfica dos países indicados, faz também referência à “diáspora chinesa”.
Japonesa	Japão e mistura de alguns países também incluídos na civilização chinesa.	
África sub-sahariana	Zona sub-sahariana	
Budista	Butão, Cambodja, Laos, Mongólia, Myanmar, SriLanka, Tailândia, partes do Nepal, partes da Sibéria.	Considera ainda o governo tibetano no exílio.
-	Israel, Turquia, ex-colónias britânicas nas Caraíbas, Haiti e Etiópia são considerados como pertencendo a civilizações próprias não enquadradas em nenhuma das anteriores.	

Quadro 8 - As civilizações de Samuel Huntington.

Esta visão de Huntington, publicada em 1993, está aparentemente fora da corrente de Yves Lacoste ou de Tuathail, porque acaba por ser normativa e presciente. Verifica-se que, um pouco à semelhança dos autores clássicos, as várias teorias vão oscilando entre determinismo e possibilismo, constando nas obras, críticas às teorias em vigor. Mais uma vez, este confronto de conceitos e visões contribui para o enriquecimento do conhecimento geopolítico.

A adopção dos termos geopolítica crítica, geopolítica renascida, nova geopolítica ou um outro qualquer sinónimo será apenas uma questão semântica. Perante a necessidade de usar um dos termos por questões de organização metodológica deste texto foi adoptado “nova geopolítica”.

Esta designação parece a mais adequada, porque marca uma viragem no pensamento dos clássicos e traduz a realidade da evolução da Geopolítica, fruto de uma constante crítica e adaptação à medida que se vão alterando e surgindo novos elementos geopolíticos. Apresenta ainda a vantagem de não utilizar o mesmo termo "crítico", adoptado pela corrente de algumas universidades norte-americanas, que se assume como inovadora e que se auto-intitula como fracturante com os antecessores.

2.3.a. A validade da "nova Geopolítica"

Neste período que se delimitou entre o final da segunda guerra mundial e a actualidade, tem havido uma preocupação constante com os elementos que têm alterado as características das Relações Internacionais.

A visão de Spykman, ainda que possa ter alguma rigidez em termos geográficos, trouxe um contributo válido, que foi a inclusão dos Estados do *rimland* e o seu espaço no jogo de influência das grandes potências. Não que os anteriores geopolíticos considerassem que esses Estados desempenhavam papel desprezável nas Relações Internacionais, mas ao incrementar-lhes importância, passou a incluir na discussão geopolítica Estados e factores que anteriormente não eram considerados e que actualmente são uma constante.

Isto veio dar um pequeno contributo para contornar uma das falências das teorias clássicas, que era estar virada essencialmente para um raciocínio ligado às grandes potências, pois Spykman continuou também muito apegado às ideias hegemónicas⁷⁰.

Já Cohen, veio contrapor Spykman e altear a importância dos Estados das cinturas de fragmentação ao afirmar que essas cinturas nunca poderiam ser completamente controladas pelas grandes potências e que detinham capacidade para influenciar as áreas marítimas estratégicas com impacto sobretudo para o "mundo dependente do comércio marítimo". A inclusão dos novos vectores de força veio contestar uma visão um pouco estática das Relações Internacionais e da Geopolítica. De facto, os novos vectores da época de Cohen são actualmente um dado adquirido, mas ao manter-se o espírito aberto também se deverá estar atento aos actuais "novos vectores de força", porventura ainda não totalmente identificados.

Um dos vectores de força associados à guerra-fria foi a arma nuclear, a dissuasão e em parte a força das ideologias. Estes factores estiveram bem presentes nos anos que mediaram esse período.

Uma das vantagens da metodologia apresentada por Tuathail, decompondo a análise dos fenómenos geopolíticos em geopolítica formal, prática, popular e estrutural, é propor um afastamento da rigidez da análise de elementos fixos e facilitar a análise do relacionamento das várias componentes e dos actores.

⁷⁰ Tal como atesta a sua frase "*who controls the rimland controls Eurasia and who controls Eurasia controls the World*". Tradução do autor: "quem controla o *rimland* controla a Eurásia e quem controla a Eurásia, controla o mundo". Cf. ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, p.174.

Permite ainda que a Geopolítica passe a ser actividade não só das grandes potências e das hegemónias, mas de qualquer fenómeno geopolítico regional.

2.3.b. A falência da “nova Geopolítica”

Spykman foi criticado por Cohen, pelo facto de não trazer grande novidade ao pensamento de Mackinder, além de não ter previsto alguns dos novos elementos de forças que chamou de vectores de força. Spykman, apesar de incluído na corrente de pensamento da nova geopolítica, apresenta ainda características de um pensamento prescritivo, com a sua formulação da importância do domínio do *rimland* para o domínio do mundo.

A criação do termo “geopolítica crítica” aparenta querer marcar-se como uma corrente de pensamento inovadora que põe em causa todos os pensadores anteriores, pressupondo que qualquer análise geopolítica tem que contar com uma realidade sempre bastante complexa e não considerando quaisquer conceptualizações *a priori*. Esta abordagem, aparenta ser mais uma forma de *marketing*, pois assume alguns pressupostos falsos. Naquilo a que se propõe ser diferente, não traz nada de novo.

Alguns dos pressupostos considerados são facilmente rebatidos pela análise de diferentes autores europeus escritos ao longo das últimas décadas. Como análise, apresentam-se alguns pressupostos deduzidos da leitura de alguns dos “geopolíticos críticos”:

“A actual voga da Geopolítica foi ressurgida em 1979 por Henry Kissinger com a publicação do primeiro volume “Os anos da Casa Branca”⁷¹;

“A Geopolítica pode ser considerada como a teoria da resolução dos problemas dos assuntos dos Estados e da condução das políticas.”⁷²;

“A Geopolítica toma como garantida a estrutura do poder e trabalha junto dela como conselheira da política externa”⁷³;

A geopolítica popular pressupõe, à partida, que a comunicação social é livre, informada e bem intencionada. Pressupõe ainda que a população tem acesso à informação livre, tem interesse e discute as questões geopolíticas de forma objectiva, não sobrepondo aos critérios racionais outros critérios étnicos, nacionalistas, raciais ou ideológicos, ou seja, que tem um comportamento racional.

Querendo ser muito crítica, cai na tentação de rebater quaisquer metodologias científicas de análise, ou seja tudo tendencialmente passa a ser intuição e interpretação pessoal.

⁷¹ Traduzido pelo autor, “*The current vogue [of geopolitical theory] can be traced to 1979 when Henry Kissinger published the first volume of his memories titled The White House Years.*”. GRAY, Colin S. – *Geopolitics, Geography and Strategy*, p. 1.

⁷² Traduzido pelo autor, “*Geopolitics can be described as problem-solving theory for the conceptualization and practice of statecraft.*”. GRAY, Colin S. – *Geopolitics, Geography and Strategy*, p. 107.

⁷³ Traduzido pelo autor, “*[Geopolitics,] It takes the existing power structures for granted and works within these to provide conceptualization and advice to foreign policy decision-makers.*”. GRAY, Colin S. – *Geopolitics, Geography and Strategy*, p. 107.

Continua apegada à geopolítica das grandes potências, nem sempre tendo uma abordagem de que o poder é relativo, além de que nalguns ensaios acaba por abordar problemas que sempre existiram tais como o terrorismo e as migrações, mas para as grandes potências esse costumava ser um problema menor, logo era um tema minimizado.

Estes considerandos são rebatidos pela análise de diferentes autores, conforme se apresenta no quadro seguinte, que por obediência ao rigor foram transcritos na língua original os pressupostos já referidos.

Considerandos da Geopolítica crítica	Refutação dos considerandos
<p><i>"The current vogue [of geopolitical theory] can be traced to 1979 when Henry Kissinger published the first volume of his memories titled The White House Years."</i></p>	<p>Diversos autores europeus e não só, escreveram ao longo de todo o século XX, inclusivamente após a segunda Guerra Mundial sobre Geopolítica. São exemplo disso Josué de Castro em "A Geopolítica da fome" em 1955, Pierre Célérier "Géopolitique et Géostrategie" em 1961, Therezinha de Castro, Pierre Gallois, Phillipe Defarges, Fernando Solano Costa, Jaime Vicens Vives "Tratado General de Geopolítica" em 1950, Yves Lacoste com a publicação "Hérodote" em 1976 e naturalmente diversos autores portugueses nomeadamente Políbio de Almeida. Inclusivamente um norte-americano, Nicholas Spykman escreveu várias obras de Geopolítica entre as décadas de 1930 e 1940.</p>
<p><i>"Geopolitics can be described as problem-solving theory for the conceptualization and practice of statecraft".</i></p>	<p>As correntes deterministas estão, de facto, mais ligadas à ideia de resolver os "problemas" dos Estados através de "fórmulas e receitas de sucesso". Porém, os autores mais ligados ao pensamento possibilista refutam as ideias da Geopolítica presciente e prescritiva, negando até a infalibilidade da previsão dos fenómenos geopolíticos.</p>
<p><i>"[Geopolitics.] It takes the existing power structures for granted and works within these to provide conceptualization and advice to foreign policy decision-makers".</i></p>	<p>Concorda-se que, de facto, alguns decisores políticos se aconselham junto de especialista em Geopolítica, da mesma forma que se devem aconselhar junto dos vários especialistas de muitas áreas. Porém, este facto deve ser interpretado como a prova da utilidade da Geopolítica e não numa óptica de que a Geopolítica tenta justificar a sua existência junto da Política e que eventualmente o consegue.</p>

Quadro 9 - Considerandos e refutações da Geopolítica crítica.

2.3.c. Um modelo da abordagem da nova geopolítica

Será seguida a mesma metodologia que foi usada para as abordagens clássicas: a construção de uma matriz onde constarão as principais características e conceitos dos autores anteriormente considerados, de forma a identificar linhas de pensamento concordantes e divergentes, de forma a facilitar a elaboração de um modelo da nova geopolítica.

Autor	Designação	Principais características, conceitos e ideias-chave
Nicholas Spykman (1893-1943)	,	<ul style="list-style-type: none"> - defesa dos conceitos de poder marítimo e poder continental; - aprofundamento e criação dos conceitos de <i>heartland</i>, <i>rimland</i>, <i>off-shore continent and island</i> e <i>ocean belt</i>; - identificação da zona de conflito das potências como sendo o <i>rimland</i>; - consideração de que as potências marítimas têm mais condições para o domínio do <i>rimland</i>; - entendimento que o domínio do <i>rimland</i> conduzia ao domínio do mundo.
Saul Cohen (1924)	,	<ul style="list-style-type: none"> - crítica às formulações de Spykman; - introdução dos novos vectores de força, nomeadamente a aviação, submarinos e mísseis; - conceito de mobilidade de força; - conceito de <i>shatterbelts</i>, como área de fragmentação sujeita às influências das grandes potências; - conceito de “espaço é poder”.
(diversos autores)	Período da guerra-fria	<ul style="list-style-type: none"> - combate de ideologias; - bipolarização das Relações Internacionais; - importância do espaço do “terceiro mundo” como palco das Relações Internacionais; - a estratégia de dissuasão nuclear; - a proliferação das potências nucleares; - o Tratado de não-proliferação; - a importância das fronteiras e “espaços ideológicos”; - ortodoxia do pensamento geopolítico.
Yves Lacoste	,	<ul style="list-style-type: none"> - ruptura com o pensamento clássico; - evitar que a Geopolítica seja normativa e presciente; - o conceito de “representações”.
Gearóid Ó Tuathail	Geopolítica crítica	<ul style="list-style-type: none"> - Geopolítica composta por uma complexidade de discursos, representações e práticas; - quebrar com a análise rígida da geografia e da política; - divisão e enquadramento dos fenómenos geopolíticos em geopolítica formal, prática, popular e estrutural.
Samuel Huntington	“o choque de civilizações”	<ul style="list-style-type: none"> - importância das diferenças civilizacionais como gerador de conflitos; - visão presciente dos próximos conflitos; - tendência para um sistema hegemónico baseado nos líderes civilizacionais (como por exemplo a União Europeia, Estados Unidos, Rússia, Índia, China, Japão).

Quadro 10 - Principais características da geopolítica crítica.

Relativamente às afinidades e divergências destes pensamentos, são esquematizados no seguinte quadro:

Afinidades	Divergências
<ul style="list-style-type: none"> - tentativa de demarcação das teorias clássicas deterministas; - as várias teorias apresentam críticas entre si; - importância das diferenças ideológicas e culturais; - relativização da importância das fronteiras políticas em detrimento das civilizacionais e culturais; - presença constante dos riscos das novas ameaças; - não limitação das acções geopolíticas aos Estados. 	<ul style="list-style-type: none"> - umas abordagens mantêm-se essencialmente viradas para a acção das grandes potências enquanto outras já enquadram os fenómenos geopolíticos numa realidade mais circunscrita e adaptada às pequenas potências.

Quadro 11 - Afinidades e divergências das teorias geopolíticas críticas.

De acordo com as considerações anteriormente feitas, pode-se enunciar um modelo genérico desta nova vaga da geopolítica que se optou por chamar de “geopolítica crítica”, como sendo o fruto de uma evolução dos pensamentos clássicos em face da evolução dos vários factores geopolíticos. Este pensamento já não se desenrola essencialmente em torno dos factores territoriais físicos dos Estados, mas também das fronteiras intangíveis da ideologia, cultura e civilização das nações, bem como na análise transversal das relações das divisões da geopolítica: a formal, prática, popular e estrutural. Nesse quadro, a Geopolítica não está limitada às grandes potências, mas a todos os Estados e actores, que num ambiente internacional multipolar se relacionam entre si, enfrentando novas ameaças decorrentes da mutabilidade e instabilidade características de uma rápida evolução social, económica e tecnológica.

2.4. Não há modelos perfeitos

Ao longo das várias abordagens da Geopolítica surgiram diversas definições: umas mais rígidas e objectivas, outras tão subjectivas que não permitem qualquer sistematização do raciocínio e que naturalmente não foram consideradas neste texto. A maioria das definições apresentam uma relação entre a Geografia e a Política conforme constam nos enunciados dos principais geopolíticos.

Um contributo para o pensamento geopolítico, indo um pouco em contracorrente do pensamento característico das grandes potências é que se deve pensar o “fenómeno” no global e não o “fenómeno global”. Esta abordagem é particularmente aplicável ao caso português, que ocupa o seu espaço no mundo e é influenciado pelo “global”, mas numa não tem poder global.

Inicialmente, tentou-se abordar as perspectivas dos criadores das teses de geopolítica marítima. No aprofundar do estudo verificou-se não fazer sentido descrever essa teses de uma forma desgarrada, por se tornar demasiado simplista, sem serem enquadradas no pensamento geopolítico vigente na época nem referir as pontes com outras teorias que serviram de base de sustentação às

suas formulações. Assim, houve necessidade de abordar o assunto um pouco mais a montante, recorrendo aos primeiros geopolíticos.

A simples delimitação temporal para identificar onde começaram os primeiros "estudos geopolíticos", demonstrou que este tipo de pensamento remonta aos primórdios da escrita, porém como foi demonstrado, pode-se afirmar que os primeiros verdadeiros geopolíticos com recurso a metodologia geopolítica terão sido Ratzel e Kjellen.

Naturalmente cada um dos autores adaptou a sua definição à metodologia empregue e ao objecto do estudo. Uns preferem adoptar a visão do Estado, enquanto outros estão mais voltados para o estudo das grandes potências e das hegemonias.

Considera-se que a actividade geopolítica não pode estar restrita às grandes potências e muito menos considerar que trata apenas dos fenómenos de cariz global. Assim, as formulações com base no estudo das hegemonias deverão ser aplicadas apenas quando é precisamente esse o objecto do estudo.

Em termos de pensamento geopolítico, ao longo do período que se designou por clássico, houve uma preocupação em captar a realidade político-geográfica através de leis e previsões. Estas construções baseadas em leis deterministas são hoje vistas com algum distanciamento, à luz da história dos acontecimentos e da emergência de novos factores geopolíticos que alteraram substancialmente o enquadramento e deitaram por terra as teorias existentes.

Numa fase posterior, houve já mais cuidado em fundamentar um método que permitisse interpretar os factos da política internacional.

Não querendo apresentar mais uma reformulação conceptual da Geopolítica faz-se apenas algumas considerações sobre aspectos que devem ser tidos em conta:

- a Geopolítica deve ser enquadrada na ciência política;
- a geografia física e a geografia humana são elementos condicionadores do território, da cultura, dos recursos, da política e da economia;
- considerar a política como fenómeno político, ou seja analisável numa óptica científica. Não deve ser interpretada como previsível, mas sim como actividade decomponível em processos e estruturas que constituem a realidade política do objecto de estudo;
- considerar a articulação entre a política e a geografia nas suas várias áreas e complexidades;
- a noção de poder é sempre relativa e por isso cada análise deve ser enquadrada num referencial apropriado utilizando matrizes adequadas sem ser demasiado ambiciosas nem limitadas.

Muita discussão em torno de supostos novos conceitos como "nova geopolítica" ou "geopolítica crítica" consiste num reinventar da metodologia, melhorando-a. Julga-se não se dever criar estereótipos nem querer personificar uma determinada abordagem como sendo dono dessa perspectiva. Pode-se

sim, definir uma abordagem metodológica clara, adaptada ao fenómeno que se pretende estudar tendo em conta a relatividade dos fenómenos de poder.

Também a Estratégia, é um conceito que mesmo no âmbito das Relações Internacionais, a sua utilização tem suscitado algumas ambiguidades.

Se, por um lado, é muitas vezes utilizado como sinónimo de planeamento a longo prazo, também por vezes designado planeamento estratégico, nesta texto a Estratégia deve ser entendida como o instrumento do Estado que actua num ambiente de oposição de vontades procurando alterar a situação das várias entidades externas e internas com o fim de alcançar os seus objectivos, eventualmente com recurso à força.

"La mer reflète et résume les contradictions du système international. Elle est, aussi, le milieu d'expérience, d'apprentissage de ce qui pourrait être les valeurs, les concepts et les modes d'action d'un nouvel ordre international"
(*"O mar reflecte e sintetiza as contradições do sistema internacional. O mar está entre a experiência e a aprendizagem do que poderão ser os valores, conceitos e modos de acção de uma nova ordem internacional"*)

Phillipe Moreau Défarges

3. UM MODELO DE CARACTERIZAÇÃO DE GEOPOLÍTICA MARÍTIMA

Na primeira parte foram caracterizadas várias correntes geopolíticas e retidos os principais aspectos que contribuem para uma sistematização do pensamento. Ir-se-á agora procurar estabelecer um modelo de caracterização de uma geopolítica marítima com base nas conclusões e deduções anteriormente apresentadas.

Antes, e porque é um dado adquirido que os termos adoptados por diferentes autores nem sempre são iguais, podendo gerar alguma ambiguidade é importante nesta fase estabelecer algumas definições e conceitos que serão adoptados ao longo deste caderno.

A Geopolítica, sendo um termo relativamente recente, teve no seu exórdio, uma utilização essencialmente restrita aos meios académicos europeus no início do século XX. Se após a segunda guerra mundial a expressão caiu quase em desuso foi posteriormente reabilitada, tendo, nalguns casos, sido levada ao extremo passando-se quase a descrever qualquer fenómeno internacional entre Estados como Geopolítica. Algumas dessas tentativas de reabilitação tornaram o termo tão complexo que a sua simples definição originava um vasto tratado.

Desde o início deste texto a Geopolítica tem sido interpretada como um relacionamento entre a Geografia e a Política, estudando as relações que existem entre a condução da política e o enquadramento geográfico onde se insere. O estudo desta relação pode variar desde o nível dos Estados até ao nível global, incluindo quaisquer actores geopolíticos incluindo os não-estatais.

Transpondo, e por analogia à definição de Julian Corbet de Estratégia Marítima⁷⁴, a "Geopolítica Marítima" será assim toda a actividade geopolítica na qual o mar é o factor primordial e que procura maximizar o benefício das condições geográficas e políticas aproveitando as oportunidades que o mar proporciona tanto para o desenvolvimento económico, prosperidade, superioridade política e de defesa.

⁷⁴ CORBETT, Julian Staffors – Principles of Maritime Strategy, p. 13.

A Estratégia consiste na utilização da força perante interesses opostos sendo uma actividade com uma relação de subordinação em primeira instância à Política e conseqüentemente também à Geopolítica porque é o seu instrumento de força e a inclusão dos elementos geográficos é indispensável. Assim, a Estratégia não será considerada como sinónimo de planeamento ou acção a longo prazo ao contrário de algumas tendências degenerativas do termo, mas sim a metodologia de emprego da força nas suas várias componentes do ciclo estratégico desde o planeamento, execução e controlo da execução para prossecução de objectivos num ambiente antagónico de vontades opostas.

Um fenómeno geopolítico será então um acontecimento num determinado espaço geográfico regional ou global e que decorre de acções políticas de vários actores geopolíticos. O enquadramento e limitação do espaço geográfico, está relacionado com o fenómeno de estudo, podendo ir de uma pequena região até ao espaço global.

O poder nacional traduz a capacidade integrada de todos os elementos que um Estado dispõe, accionados pela vontade nacional para realizar os objectivos nacionais.

Detalhando, o poder nacional é condicionado pelas geratrizes estruturais e conjunturais⁷⁵ conforme apresentado na figura 6.

Estes aspectos não são estanques, nem imutáveis. A população, por exemplo, poderá passar de uma geratriz estrutural para conjuntural ao abraçar um grande projecto nacional⁷⁶.

Considera-se o poder marítimo, a componente do poder nacional que permite o uso do mar, para a realização dos objectivos políticos, compreendendo todas as forças, factores, instrumentos e circunstâncias geográficas aqui se incluindo naturalmente a totalidade dos elementos da marinha mercante e militar: a logística, os navios, os portos, as unidades militares e as bases entre outros.

O poder naval abarca todo o conjunto de meios essencialmente militares, que uma nação dispõe para contribuir pela coacção e emprego da força, sob direcção política para concretização dos objectivos marítimos e militares assegurando o uso do mar⁷⁷.

Esta demarcação entre a estratégia marítima e a estratégia naval, apenas começou a fazer sentido após o surgimento das empresas de transporte marítimo dissociado das marinhas nacionais, fazendo ainda mais sentido esta diferenciação nos tempos actuais onde alguns Estados detentores de grandes marinha mercantes⁷⁸,

⁷⁵ ALMEIDA, Políbio Valente de – Ensaio de Geopolítica, pp. 10-16. ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do Pequeno Estado, pp. 87-260.

⁷⁶ ALMEIDA, Políbio Valente de – Ensaio de Geopolítica, p. 14.

⁷⁷ A expressão “naval” de uma forma geral está relacionada essencialmente com questões de marinha de guerra.

⁷⁸ Em alguns casos a dimensão das marinhas mercantes é puramente virtual, pois está relacionada apenas com a quantidade avultada de registo de navios, apenas por questões de facilidades administrativas de registo, fiscalidade, segurança e leis laborais. Esses navios poderão, além da bandeira, não ter qualquer ligação a esse Estado, nem através dos armadores, tripulações, tributação ou sequer os portos praticados.

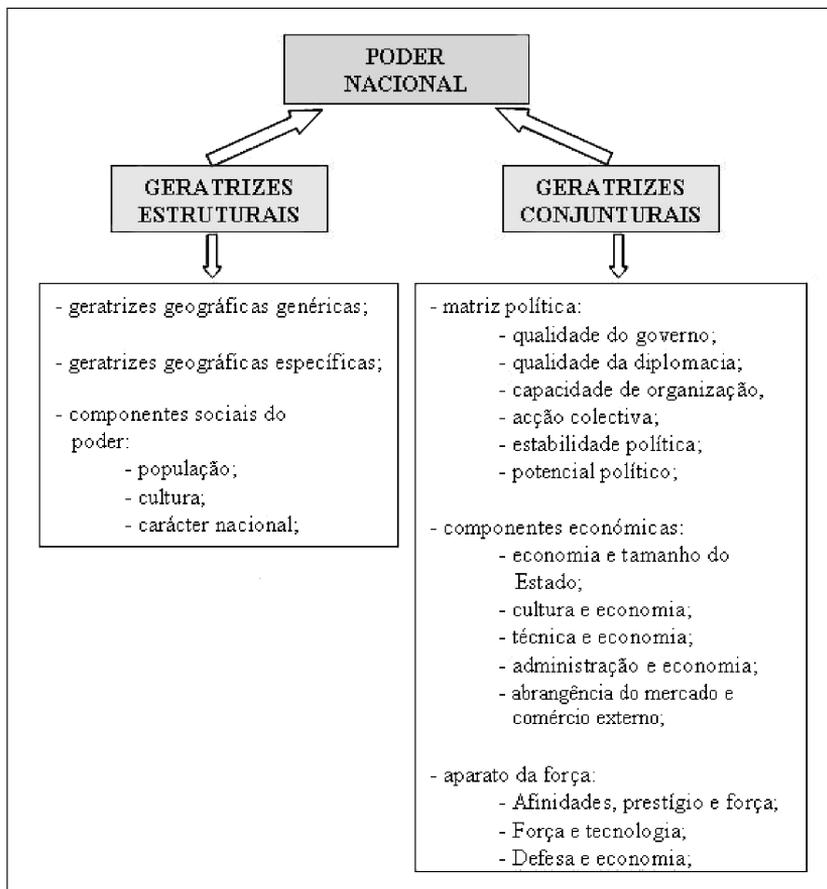


Figura 6 - As geratrizes do poder nacional.

não possuem uma capacidade naval credível e outros Estados marítimos não têm capacidade de controlar ou criar uma marinha mercante a não ser através da influência das condições de funcionamento do mercado. Esta influência pode ser exercida por um Estado através por exemplo da redução da carga fiscal, redução burocrática ou a criação de condições logísticas que favoreçam redução nos custos, tornando a actividade conseqüentemente mais competitiva.

Estes são os conceitos adoptados para a redacção deste texto e que contribuem para a caracterização de um modelo geral. A adaptação à realidade portuguesa será feita num estágio posterior deste caderno.

No decurso das considerações sobre a Geopolítica e a sua evolução, está-se em condições de inferir que a geopolítica de um Estado é função da sua geografia e da sua política. A geografia é essencialmente um factor imutável e pode-se dizer "essencialmente", porque, historicamente, houve alterações geográficas importantes levadas a cabo pelo homem, como por exemplo a construção dos grandes canais.

Já a política, como motor de alterações sobretudo de vontades sociais e económicas, é o que permitirá tirar partido do que os recursos geográficos lhe colocam à disposição.

3.1. Condições para maritimidade

Historicamente, o primeiro movimento dos Estados no espaço político é a sua continentalização⁷⁹. Os Estados foram-se expandindo e comprimindo até ao limite da flexibilidade das fronteiras. A criação das forças armadas ajudou à estabilização das fronteiras, para de seguida a indispensável criação de redes de comunicação permitirem uma unificação do mercado, com possibilidades de taxaço e geraço de receitas para o Estado.

A economia serviu de sustentação ao desenvolvimento do poder militar expansionista.

Deste primeiro passo para o segundo de maritimizaço, é imprescindível a condiço geográfica e vontade política. A condiço geográfica é o que permite ou inviabiliza a utilizaço do mar em seu benefício: o uso de linhas de navegaço para acesso a outros mercados e áreas ricas em recursos e também a extracço das riquezas que o mar proporciona.

O uso do mar pressupõe a capacidade e vontade: os decisores definem o que querem e criam as condiçoes necessárias, afectando os recursos indispensáveis.

Cada vez mais, a legislaço nacional é encarada como mais um dos recursos que o Estado tem à sua disposiço, que pode favorecer determinadas condiçoes ou projectos nacionais, a serem desenvolvidos pela actividade privada. Esta é uma das formas que os Estados têm à sua disposiço para não terem que despender avultados recursos: criar condiçoes legais ou fiscais e deixar que a iniciativa privada se encarregue do resto. Há porém responsabilidades dos Estados que são inalienáveis tais como a segurança marítima ou a defesa, pelo que não é possível uma opço politica de maritimidade sem custos quanto mais não seja com o mínimo para a segurança do investimento e dos recursos empregues.

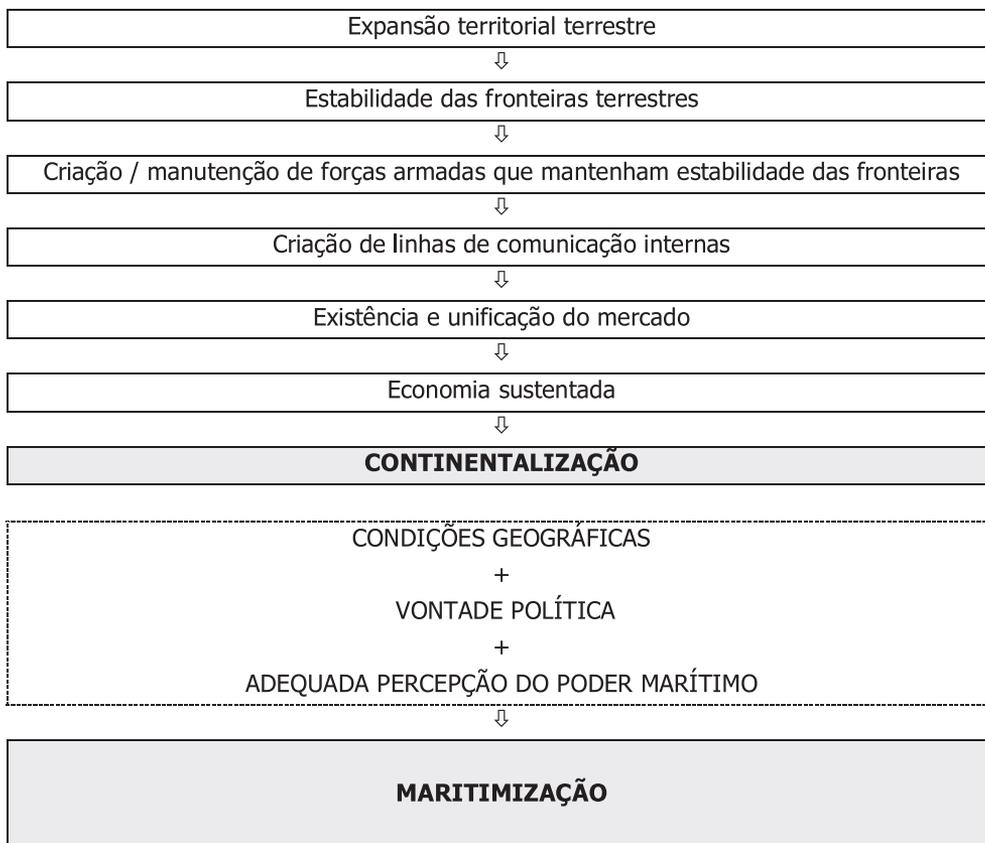
A percepço do poder marítimo e o adequado equilíbrio das suas componentes controlo e uso do mar, será a última fase da maritimidade de um Estado, assegurando a exploraço do mar, gerando riqueza cuja parte, será gasta na defesa dos interesses no mar, pelo recurso a um marinha de guerra credível.

A maritimidade não surge assim por acaso, mas sim como fruto de uma decisào consciente e sustentada nas condiçoes para isso. As condiçoes geográficas poderão dificultar a maritimidade ou, pelo contrário, facilitar ou até mesmo induzir a isso, mas implica que tenha havido capacidade para tal, tendo sido criadas as condiçoes indispensáveis.

Esta sequênci verificou-se em várias civilizaçoes e Estados incluindo Portugal⁸⁰, apresentando-se esquematizado em seguida:

⁷⁹ BESSA, António Marques – Estudos sobre a China VII, p. 506.

⁸⁰ Sucedeu assim com a civilizaço romana, com a Inglaterra, os Estados Unidos da América e já mais recentemente estará a suceder com a China. BESSA, António Marques - Estudos sobre a China VII, pp. 505-515.



Quadro 12 - As etapas da continentalização até à maritimização.

3.2. A consciência geopolítica

A consciência geopolítica de um país representa um conceito operativo discutível ante a tentativa de uma definição objectiva, porém a sua conceptualização é necessária para o decorrer deste texto pelo que se propõe um conceito coerente com as perspectivas consideradas ao longo deste caderno naval e sustentada na bibliografia utilizada.

Em diversos e variados níveis, se pensa geopolítica: desde os mais elevados centros de decisão até ao comum cidadão no seu dia-a-dia passando pelos pólos de conhecimento como as universidades, estado-maiores, gabinetes de apoio aos decisores ou centros de reflexão.

O pensamento geopolítico da população está ligado por um lado a factores endógenos como sejam o seu nível educacional e cultural⁸¹, valores, história e

⁸¹ Concretizado em alfabetização e nível de escolaridade.

a tradição. Por outro lado, estão factores exógenos como sejam a envolvente geopolítica externa, existência de pólos de conhecimento geopolítico, o acesso à informação e ainda a percepção da capacidade governativa, pois isso poderá conduzir a um conformismo relativamente à situação geopolítica ou pelo contrário a uma vontade de influência generalizada através dos seus decisores políticos, impondo-lhes obrigação de actuação e vontade geopolítica.

Os decisores ou responsáveis pela governação, por seu lado, são também fortemente influenciados pela envolvente geopolítica externa. A sua consciência geopolítica dependerá da detenção de conhecimento geopolítico, capacidade, vontade e ainda identificação com os valores da população que governa e a responsabilidade que assume perante ela.

Todos estes elementos podem ser esquematizados no quadro seguinte:



Quadro 13 - As componentes da consciência geopolítica.

Enquadrado na matriz das democracias liberais todos estes níveis se interrelacionam e as acções de uns têm consequências directas e recíprocas nos outros.

De uma forma muito sucinta é entendido que a organização política dos Estados com democracia liberal é baseado nos valores permanentes da população que emanam aspirações e comportamentos percebidos pelos representantes do povo organizados em partidos, propondo estes, programas de governo para os seus mandatos. Através de eleições é escolhido o programa que for mais de encontro às aspirações da população, legitimando a composição e actuação do governo para o próximo mandato. A actuação vai sendo escrutinada pelos eleitores que pronunciarão nas próximas eleições qual o programa

que escolhem. Este é um ciclo contínuo e interactivo, nem sempre feito de escolhas racionais nem de comportamentos éticos, mesmo nas democracias mais evoluídas, porém é a matriz política que tem proporcionado maior desenvolvimento e segurança entre actores internacionais.

A consciência geopolítica, entrelaça-se com este ciclo político, porque não é um mero pensamento inócuo, mas sim uma actividade de "pensamento e actuação", porque uma consciência elevada pressupõe espírito crítico que poderá induzir mudanças fruto de decisões baseadas em conhecimento geopolítico.

Isto conduz a uma fase posterior da consciência geopolítica que se prende com os preceitos da acção geopolítica e que consiste no planeamento que antecipa a acção.

A especificidade deste planeamento está muito relacionado com as características próprias da governação e da população, porém como modelo genérico pode-se adoptar de forma muito simplista, a sequência de sentimentos e valores nacionais, percepção política, propostas da governação expressas em programas eleitorais, eleições, acção e início do ciclo voltando a novo escrutínio eleitoral.

É ao longo da repetição destes ciclos que a vontade da consciência geopolítica se evidencia, tanto ao nível dos eleitores como dos governantes. Poderá cair-se na tentação do facilitismo de abandonar projectos rentáveis porventura ambiciosos e de médio ou longo prazo em prol de outros menos exigentes com retornos mais imediatos ainda que inferiores. Esta persistência e consistência de actuação, para ser efectiva, tem que ser alimentada pelos dois lados: governantes e população. Uns exigindo que os decisores tomem as medidas que vão de encontro às suas aspirações marítimas e os outros desempenhando adequadamente os seus mandatos tomando as decisões certas e no sentido que propuseram nos seus programas eleitorais.

Há vários indutores deste ciclo: a opinião pública, os especialistas ou simplesmente as modas. Os especialistas podem ser encontrados tanto nas indústrias como nos centros do conhecimento como as Universidades sendo porventura os que têm maior responsabilidade pois é "o ensino universitário (...) que tem a obrigação de insistir, com risco calculado, na globalidade, nos grandes movimentos temporais, no adestramento dos estudantes, a lidar com as grandes variáveis, na implantação de conceitos operacionais analíticos, na concepção da conjuntura como um momento da sequência temporal (...)"⁸².

3.3. Factores de avaliação de êxito de uma geopolítica marítima

Historicamente, a sequência continentalização e maritimização, foi seguida por diversas civilizações e Estados. Perante a dificuldade de apresentar factores de avaliação geopolíticos objectivos, optou-se por recorrer também à História.

⁸² BESSA, António Marques – O Trabalho das Ideias, p. 113.

Mesmo as técnicas de avaliação de poder, apresentadas por Spykman, Fucks, Beaufre ou Cline⁸³, que procuravam precisamente contornar alguns aspectos da subjectividade, padecem da vulnerabilidade de terem sempre que se basear em algum critério subjectivo, como por exemplo a avaliação da moral. Apesar de terem sido concebidos essencialmente para a avaliação do potencial, conduzem, em última análise, ao conhecimento das vulnerabilidades e possibilidades de um Estado⁸⁴ e são uma tentativa válida apesar de algumas imperfeições dos resultados⁸⁵, mas de forma alguma permitem inferir qualquer tipo de avaliação de eficácia da maritimidade ou continentalização. Poderão porventura, caso seja feita uma comparação ao longo de um processo de implementação de determinada acção geopolítica, analisar a evolução da eficácia dessa implementação. Para uma avaliação efectiva teria sempre que haver um termo de comparação entre os objectivos propostos e os alcançados, através de uma métrica adequada.

Assim, afigura-se que, de facto, uma abordagem histórica da importância geopolítica do mar para as potências fará todo o sentido.

As primeiras potências marítimas surgiram no Mar Mediterrâneo, com os egípcios que detinham uma importante quota de comércio através do mar, porém pode-se afirmar que a primeira talassocracia⁸⁶ terá sido Creta⁸⁷ com a civilização Minóica entre 3.500 e 1.200 a.C..

Creta, uma ilha pequena que praticamente não tinha problemas políticos, económicos ou demográficos exerceu o domínio marítimo do Mediterrâneo, a que se seguiu o domínio fenício até cerca de 600 a.C..

Por volta de 2.000 a.C., entre os mares Egeu, Jónico e Mediterrâneo havia já surgido a civilização Micénica⁸⁸ na sequência da migração das tribos nómadas⁸⁹.

A política girava em torno das cidades-Estado que surgiram por volta do século VIII a.C. sendo as mais importantes Esparta e Atenas.

Ao longo destes períodos o uso do mar era essencialmente numa perspectiva de transporte comercial, e as utilizações militares para fazer frente aos ataques de pirataria, pois praticamente não havia disputas marítimas entre nações.

O grande crescimento populacional verificado entre os séculos VII e V a.C. e a necessidade de recursos nomeadamente territórios para a prática agrícola, ditaram a migração para vários pontos do Mediterrâneo: a Trácia, Sicília e sul da península itálica, costa da Ásia menor e costa do Mar Negro.

⁸³ ALMEIDA, Políbio Valente de – Do poder do pequeno Estado, pp. 261-331. COUTO, Abel Cabral – Elementos de Estratégia, Vol I, pp. 241-256.

⁸⁴ COUTO, Abel Carbal – Elementos de Estratégia, Vol I, p. 241.

⁸⁵ ALMEIDA, Políbio Valente de - Do poder do pequeno Estado, p. 289.

⁸⁶ O termo talassocracia, deriva da junção das palavras "*thalassa*" (mar) e "*cratia*" (poder), com o significado de um Estado cuja governação ou poder se centra no contexto marítimo.

⁸⁷ SACHETTI, António Emílio – A Estratégia Marítima e o Progresso das Nações, p. 9.

⁸⁸ A civilização Micénica surge nalgumas obras identificada como civilização grega, talvez por serem povos de língua grega. Na realidade o que se entende por civilização grega clássica surgiu vários séculos mais tarde.

Os conflitos observados entre os gregos estabelecidos na costa da Ásia Menor e o Império Persa degeneraram nas guerras Médicas, de onde os gregos saíram vitoriosos. A batalha de Salamina em 480 a.C., opôs cerca de 380 navios gregos aos cerca de 1.200 navios persas⁹⁰ que prestavam auxílio ao longo da costa ao exército de um milhão de soldados do Rei Xerxes I da Pérsia⁹¹.

Mais tarde, entre 431 a.C. e 404 a.C. Esparta e Atenas envolveram-se na guerra do Peloponeso vencida por Esparta. As batalhas navais à época eram travadas por soldados que embarcavam nos navios mercantes adaptados para a luta no mar ou construídos para o efeito mas com linhas e capacidades náuticas semelhantes aos navios mercantes que cruzavam o Mediterrâneo, sendo os marinheiros apenas os remadores. Esta guerra entre Atenas e Esparta é um dos paradigmas de um conflito entre uma potência marítima (Atenas) e uma potência terrestre (Esparta), tendo sido vencido pela potência terrestre após ter conseguido construir uma esquadra capaz de fazer frente ao poder naval ateniense.

Alexandre III da Macedónia⁹², um dos protagonistas deste conflito, foi quem durante o século IV a.C. conquistou as áreas desde o centro de Ásia até às margens do Índico. Para levar a cabo estas conquistas, tinha que superar o poder naval persa que protegia a Ásia Menor contra invasores. Para esse efeito definiu um objectivo estratégico negativo: a negação do uso do mar aos persas através de um bloqueio continental. As conquistas de Alexandre foram sendo inicialmente as terras do litoral do Mediterrâneo, seguindo-se a conquista de Tiro, fundação de Alexandria, entrando posteriormente pelo interior da Ásia negando à esquadra persa a oportunidade de combater⁹³ e inutilizando-a através da neutralização de um dos elementos do poder naval: as bases que permitiam o abastecimento, recrutamento, construção e reparação naval.

Roma por seu lado, no período da sua origem entre 753 a.C. e 509 a.C, resultou da mistura de três povos que habitaram a região da península itálica: gregos, etruscos e itálios. As principais actividades eram a agricultura e a pastorícia que serviram de base ao desenvolvimento económico, com um sistema político monárquico.

No período da República Romana (509 a.C. e 27 a.C.), o senado ganhou importância política e após dominar toda a península itálica partiram em conquista de novos territórios com um exército bem treinado e bastantes recursos. No século III a.C., os cartagineses foram derrotados por Roma nas guerras Púnicas o que viria a garantir a supremacia romana no Mar Mediterrâneo ao que se veio a seguir as conquistas da Grécia, Egipto, Macedónia, Gália, Trácia, Síria e Palestina.

⁸⁹ Tribos nómadas de aqueus, jónios, eólios e dórios que não migraram em simultâneo para a Grécia mas ao longo de vários séculos.

⁹⁰ Hérodoto – Livro VIII, cap. 42-48 e 82.

⁹¹ A vitória grega ante a desproporção de meios navais envolvidos, foi conseguida através do encurralamento da esquadra persa com menor mobilidade no estreito de Salamina.

⁹² Alexandre III Magno (336 a.C.-323 a.C.).

⁹³ SACHETTI, António Emílio – A Estratégia Marítima e o Progresso das Nações, p. 12.

Com estas conquistas, o comércio aumentou a sua importância relativamente à actividade agrária e Roma passou a dispor de muito mais recursos: dispondo de mais escravos e os impostos pagos pelas áreas conquistadas.

A civilização romana, à medida que integrava novas parcelas no seu território, foi criando estradas que facilitavam a circulação militar e sobretudo comercial. Contava também com o comércio marítimo, porém era um império essencialmente conquistador e continentalizado⁹⁴.

Na tática naval, também os romanos usavam nas batalhas soldados que embarcavam nos navios para a luta corpo a corpo após abordagem, utilizando os esporões para afundar outros navios e introduzindo algumas evoluções nomeadamente os *corvus*⁹⁵.

Durante o século X, a partir do norte da Europa, os Vikings foram flagelando as costas ocidentais, chegando a obter a concessão da Normandia em França⁹⁶ e invadindo o Norte das Ilhas Britânicas.

No Mediterrâneo, a partir do século XIII prosperou a cidade de Veneza, que comerciava os produtos do extremo oriente e sub-continente indiano para o resto da Europa até do século XV, com a descoberta dos portugueses do caminho marítimo para a Índia.

De facto, até ao advento dos descobrimentos portugueses no século XV, as condições do uso do mar mantiveram-se praticamente inalteradas no mundo.

Portugal, à semelhança de quase todas as nações europeias, era essencialmente continental, mas a busca de riqueza levou os portugueses a empreender uma das mais bem concebidas políticas marítimas. A utilização das rotas comerciais marítimas, obviaram os riscos, custos e demoras das rotas terrestres. Numa primeira fase, os portugueses contornaram os comerciantes árabes, turcos e dos povos mediterrânicos para posteriormente praticarem exaustivamente o comércio também no Índico e Pacífico. Estes feitos foram conseguidos à custa do comércio marítimo e do poder naval que o protegia tanto no mar como em terra: nos entrepostos comerciais, nos portos, nas bases e nos estaleiros de construção e reparação entretanto criados no primeiro Estado europeu fora da Europa⁹⁷. Foi nesta época, que o poder naval começou a distinguir-se do poder marítimo, com a actuação das Armadas no Índico e as primeiras utilizações no mar em simultâneo da manobra (à vela) com o fogo (artilharia) ao invés da tradicional tática de abordagem e luta.

Até aos finais do século XVI, Portugal e Espanha mantiveram a primazia marítima mundial, mas outras potências europeias também começaram a dispu-

⁹⁴ SACHETTI, António Emílio – A Estratégia Marítima e o Progresso das Nações, p. 14.

⁹⁵ Os *corvus* consistiam em pranchas de desembarque com ganchos que prendiam aos outros navios durante as abordagens, facilitando o desembarque dos legionários romanos nos navios inimigos neutralizando as suas guarnições.

⁹⁶ Concessão do Rei Carlos III de França a Rollo do ducado da Normandia em 911, através do tratado de Saint-Clair-sur-Epte como forma de protecção de futuras invasões dos Vikings.

⁹⁷ SACHETTI, António Emílio – A Estratégia Marítima e o Progresso das Nações, p. 15.

tar interesses marítimos comuns nomeadamente Inglaterra, França e Holanda, que culminaram em diversas batalhas.

A batalha marcante para o fim do domínio ibérico dos mares, tirar vírgula deu-se em 1588 com a derrota da "Invencível Armada" que se iniciou nas costas da Cornualha passando por Calais até ao Mar do Norte.

Tendo a Inglaterra posteriormente vencido os Holandeses, assegurou a sua hegemonia no mar que viria a perdurar até ao início do século XX.

Com a revolução industrial no século XVIII, a produção em série criou a necessidade de satisfação das crescentes solicitações do mercado internacional por parte das grandes potências industriais.

A necessidade de obter matérias-primas para a produção e a necessidade de escoar os produtos para os mercados ultramarinos obrigou a uma melhoria dos meios de comunicação e à necessidade de assegurar a defesa do comércio marítimo e das possessões ultramarinas aumentando a importância das marinhas de guerra como garante de defesa dos interesses nacionais.

Porém, o papel dos mercados ultramarinos para a Europa sofre uma alteração profunda com as descolonizações, a partir de meados do século XX.

Proliferaram os novos Estados, e surgiu uma clivagem ideológica que culminou com a Guerra-Fria. Um dos episódios com profundas repercussões no entendimento da importância do poder naval ocorreu em 1962, com a crise dos mísseis de Cuba, com a percepção pela União Soviética de que tinha perdido a capacidade para defender os seus interesses em áreas distantes.

A União Soviética encetou, então, um projecto de recuperação do poder marítimo sob orientação do Almirante Sergey Gorshkov, contando com uma fortíssima marinha mercante e a considerada na altura, maior frota de pesca do mundo. A potência continental estava supostamente apta a fazer frente no mar às potências marítimas criando condições de lhe negar ou pelo menos dificultar o uso do mar, limitando-lhe o comércio marítimo⁹⁸. De facto, a situação foi de encontro às precursoras teorias geopolíticas de Mackinder e Spykman do *Heartland*, no qual a potência continental tinha o objectivo de "controlar o *Heartland* para comandar o mundo"⁹⁹, negando ao seu rival marítimo a prossecução dos seus objectivos.

Com o fim da Guerra-Fria, esta disputa desvaneceu-se, fazendo surgir, temporariamente, a falsa sensação de total segurança do comércio marítimo, chegando a questionar a utilidade das marinhas de guerra e até de organizações de defesa como a NATO. O tempo veio provar o contrário: novas disputas regionais, ameaças novas e difusas surgiram tendo-se os oceanos tornado até mais inseguros, como atesta aliás o crescente fenómeno de pirataria que se observa em várias regiões.

⁹⁸ Sabe-se hoje que, durante a Guerra Fria, as capacidades soviéticas eram sobreavaliadas pelos Estados Ocidentais. Mesmo assim, ainda que não tivessem capacidade para negar o uso do mar por parte dos Estados Unidos e aliados, detinham um poder naval respeitável.

⁹⁹ Cf. pp. 16, 27.

Partindo desta sucinta resenha da utilização do poder marítimo nas suas várias vertentes, conseguem-se identificar alguns elementos de acções geopolíticas em torno do mar ao longo da História e factores de avaliação do êxito das geopolíticas marítimas.

O mar, foi preponderante na construção e declínio de diversos impérios. Serviu como meio de comunicação, transporte rápido e de longa distância tanto para o comércio marítimo, gerador de riqueza, como para os meios navais como garante da defesa dos interesses dos impérios e forma de pressão militar e diplomática. É um elemento potenciador de riqueza e força ou de vulnerabilidades, se mal utilizado.

Um dos factores de êxito para uma geopolítica marítima é a sustentabilidade das políticas marítimas. Isto apenas será possível após garantir as condições essenciais de continentalização já enunciadas: estabilidade de fronteiras terrestres, existência de linhas de comunicação internas, manutenção de forças armadas que assegurem estabilidade das fronteiras, estabelecimento de um mercado interno, economia sustentada e política interna estável. Isto acaba por reflectir a percepção do poder marítimo nas suas componentes de marinha de comércio, as bases e a marinha de guerra: a razão de ser de cada uma das componentes é a existência das outras duas, reciprocamente.

A localização geográfica relativamente ao mar é também um dos factores primordiais: proximidade, morfologia da costa, distância aos mercados e riqueza de recursos marinhos. A riqueza dos recursos, só por si, não é suficiente se não houver conhecimento ou capacidade para os aproveitar. Se isso não acontecer, terá que se recorrer a intermediários que façam o seu aproveitamento¹⁰⁰, com perdas substanciais de rendimento.

Para a construção de navios ou um programa marítimo é necessário estar dotado do conhecimento, matérias-primas, pessoal e recursos financeiros, mas o bom uso do mar vai muito mais além da utilização dos navios. É fundamental uma estrutura em terra que assegure uma adequada manutenção, reparação, recrutamento e ainda portos com qualidades logísticas suficientemente boas para permitir escoar os produtos. Se assim não for, não se aproveitará grande parte dos ganhos do comércio marítimo. Também a edificação de uma marinha de guerra credível não se resume à construção de navios combatentes eficazes e modernos. É preciso saber utilizá-los e mantê-los de forma sustentada, reque-rendo pessoal com experiência que é adquirida apenas após gerações seguidas de pessoal navegante que vai transmitindo os seus conhecimentos empíricos criando uma base sólida de conhecimento, reflectindo a expressão do Almirante Cunningham "*it takes the Navy three years to build a new ship. It will take three hundred years to build a new tradition*"¹⁰¹.

¹⁰⁰ Seja através de concessões ou negociação e atribuição de quotas de exploração.

¹⁰¹ "A marinha leva três anos a construir um navio, mas precisa de três séculos para criar uma tradição", interpretando a "tradição" como conhecimento náutico. *Cit.* por ANTILL, Peter – Crete 1941-Germany's Lightning Airborne Assault, p. 86.

É assim fundamental compreender uma geopolítica marítima como um investimento de capital financeiro e sobretudo humano a longo prazo, não se compadecendo com inflexões de decisões, antes que os anos de investimento tenham dado o devido retorno e para isto é necessário haver predisposição política e das populações.

Poder-se-ia decompor, interligar e especificar o que foi exposto, mas cingindo ao objectivo de identificar os principais factores de êxito de uma geopolítica marítima podem-se referir os seguintes:

- localização geográfica;
- acesso às riquezas marítimas (compreendendo a existência de recursos, o conhecimento e a capacidade para os aproveitar);
- sustentabilidade das políticas marítimas em recursos financeiros, de pessoal e tempo;
- percepção dos elementos do poder marítimo: a sua importância no processo geopolítico marítimo.

3.4. A construção do modelo

Apresenta-se agora o modelo teórico de geopolítica, fundamentada nos autores estudados e conceitos operatórios adoptados.

Ratzel, considerou o espaço e a posição do Estado, mas acrescentou-lhe a dimensão humana e política com o que chamou o "sentido do espaço" do Estado que traduzia a percepção e capacidade de aproveitamento do espaço e posição.

Em contraposição a um certo determinismo, La Blache considerou que a natureza disponibilizava certas potencialidade mas teria que ser o Estado, através da política, a tirar partido delas.

Já Kjellen agrupou as cinco dimensões do Estado em endógenas e exógenas¹⁰², estando a primeira associada essencialmente à política e a segunda à geografia.

Também Haushoffer dividiu o mundo nas quatro pan-regiões e atribuiu-lhes um Estado-director, que seria sempre uma grande potência com tendência hegemónica.

Mahan, enquadrou as suas cinco dimensões do poder na vertente geográfica (posição, morfologia, extensão e população) e na vertente política e social (carácter do governo e carácter da população).

O principal teorizador do poder terrestre, Mackinder, manteve-se ligado às concepções geográficas das áreas *pivot* e aos crescentes interior e exterior, onde os Estados exerciam o seu poder e influência política.

Seguindo-se um defensor do poder marítimo, Castex ponderou a tendência do perturbador continental para eliminar as potências adjacentes à sua área geográfica.

¹⁰² Cf. pp. 19-21, 47-48.

O espanhol Vicens Vives, à semelhança de La Blache, conjugou a geografia com a história, chegando à conclusão que a geografia molda o comportamento do homem, podendo-se verificar o contrário mas não ao mesmo nível.

À luz do pensamento da nova geopolítica, a dicotomia geografia e política não é tão rígida pois, no abandono da tendência determinista geográfica, a análise é essencialmente num sentido mais transversal e abarcador, mas ainda assim existe. Não significa isto que os clássicos considerassem uma separação na geopolítica entre a geografia da política, aliás vários referem que o pensamento deve ser abrangente.

A abordagem transversal da geografia e política, característica dos pensadores pós-clássicos, ficou bem sistematizada por Tuathail conforme referido anteriormente, pelo que será usada também na construção do modelo geral de caracterização geopolítica. Não obstante a falência de alguns dos aspectos identificados, não havendo modelos perfeitos, resta tentar aperfeiçoá-los com pequenos ajustes conceptuais.

Esquematisando, pode-se enquadrar os pensamentos destes autores nas duas dimensões geográfica e política da seguinte forma:

	Autor	Dimensão geográfica	Dimensão humana
Pensamento geopolítico clássico	Friedrich Ratzel	-Espaço e posição do Estado.	“Sentido do espaço”.
	Vidal de La Blache	“(…)natureza põe à disposição dos povos os elementos naturais(…)”.	“(…)Estado deve tirar partido do que a Geografia lhe proporciona”.
	Rudolf Kjellen	Exógenas: -território; -riqueza.	Endógenas: -demopolítica; -sociopolítica; -cratopolítica.
	Karl Haushofer	-Tese das pan-regiões;	-Tese dos “Estados-directores”.
	Alfred Mahan	- Posição geográfica; - Morfologia do território; - Extensão do território; - População.	-Carácter da população; -Carácter do governo.
	Halford Mackinder	As áreas geográficas <i>pivot</i> , <i>heartland</i> , <i>midland ocean</i> onde os poderes se encontram.	-Confronto das potências marítimas e terrestres.
	Raoul Castex	-Conceito de posição “geobloqueante.”	-Conceito de “perturbador continental”.
	Jaime Vicens Vives	A geografia molda o homem; “a geografia põe”.	O homem também pode moldar a geografia – “o homem dispõe”.

	Autor	Dimensão geográfica	Dimensão humana
Pensamento geopolítico “novo”	Nicholas Spykman	As áreas geográficas de <i>heartland</i> , <i>rimland</i> , <i>off-shore continent</i> e <i>ocean belts</i> .	A área do <i>rimland</i> onde as potências se confrontam.
	Saul Bernard Cohen	A divisão geográfica em função das zonas de poder	A divisão do mundo nas zonas de poder: o mundo dependente do comércio marítimo, o poder continental euroasiático, região geopoliticamente independente e as cinturas de fragmentação.
	Yves Lacoste	O desempenho dos Estados no espaço geográfico	Conceito de “representações” como o simbolismo de certos objectivos.
	Políbio Valente de Almeida	Geratrizes estruturais: - geográficas genéricas; - geográficas específicas; - componentes sociais: população, cultura carácter nacional.	Geratrizes conjunturais: - matriz política; - componentes económicas;
	Geróid Ó Tuathail	- Geografia prática.	- Geopolítica formal; - Geopolítica popular (porquanto influencia a política); - Geopolítica estrutural;
	Samuel Huntington	Distribuição geográfica das civilizações.	Características das civilizações.
	↓		↓
	GEOGRAFIA		POLÍTICA

Quadro 14 - As dimensões geográfica e política no pensamento geopolítico.

Na essência, quase todos os autores distinguiram uma parte “natural” e quase imutável associada essencialmente à geografia de uma parte “humana” mutável e estimulável associada à actuação política.

Concretizando, um modo de análise dos fenómenos geopolíticos enquadrável nas teorias dos autores clássicos é a separação dos factores geopolíticos em geográficos e políticos. Apresenta-se em seguida num quadro a decomposição desta análise com alguns dos seus elementos. Esta matriz não é exaustiva, porque a criação de um modelo geral enquadrável em qualquer fenómeno geopolítico desde os regionais aos globais implicaria uma complexidade que se desviaria dos objectivos deste estudo.

FENÓMENOS GEOPOLÍTICOS			
GEOGRAFIA		POLÍTICA	
GEOGRAFIA FÍSICA	Localização ou posição	POLÍTICA EXTERNA	Relações internacionais
	Morfologia		História
	Recursos naturais	POLÍTICA NACIONAL	Carácter do governo
	Vias de comunicação naturais		Carácter da população
População	História		
GEOGRAFIA HUMANA	Capital humano		
	Os recursos não-naturais		

Quadro 15 - Análise dos fenómenos geopolíticos, numa perspectiva do pensamento geopolítico clássico.

Relativamente às novas teorias geopolíticas, Tuathail apresentou a sua metodologia de análise dos fenómenos transversal aos elementos de análise clássicos, tal como foi esquematizado no quadro 7.

FENÓMENOS GEOPOLÍTICOS	
GEOPOLÍTICA FORMAL	Pensamento e tradição geopolítica
GEOPOLÍTICA PRÁTICA	Política externa
GEOPOLÍTICA POPULAR	Cultura popular, comunicação social
GEOPOLÍTICA ESTRUTURAL	Análise dos processos estruturais da política externa

Quadro 16 - Análise dos fenómenos geopolíticos, numa perspectiva da nova geopolítica.

Compondo os dois métodos de análise, obtém-se a seguinte matriz:

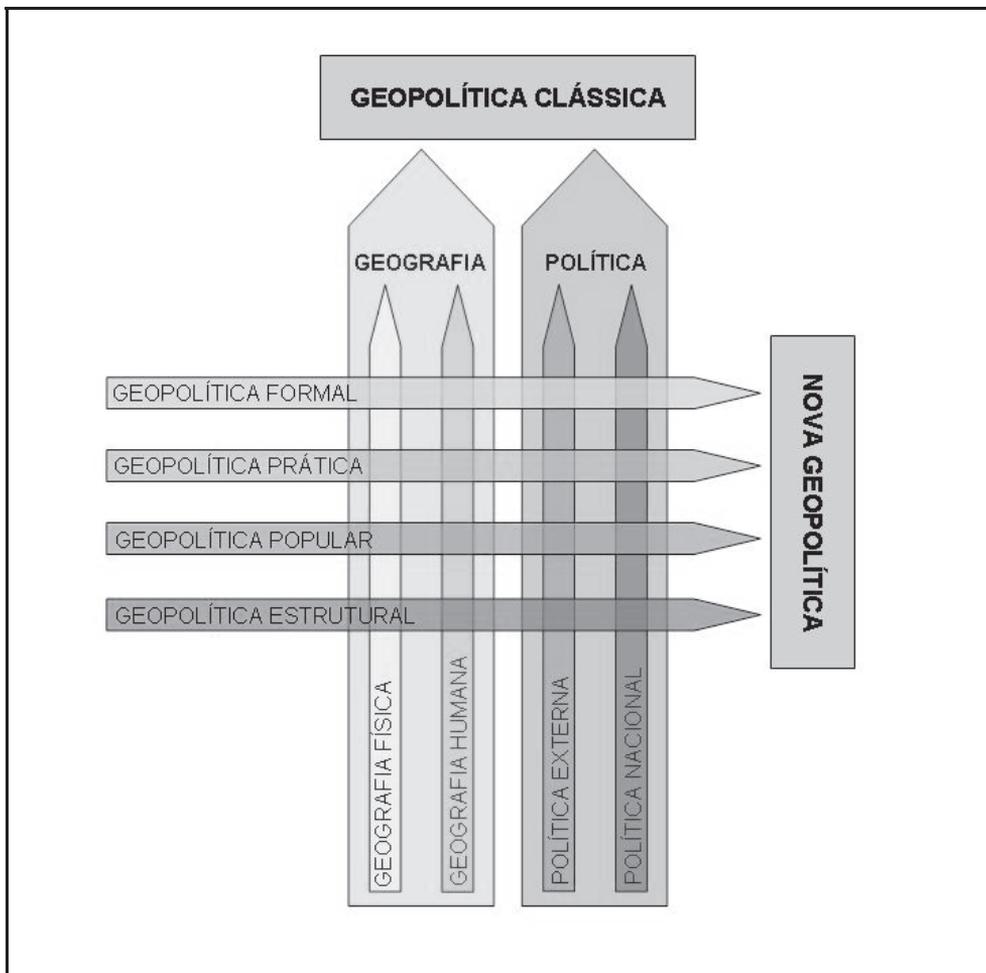


Figura 7 - A matriz composta pela geopolítica clássica e a nova geopolítica.

Este é o modelo adoptado, tendo consciência que há outros igualmente válidos.

A Geopolítica permitiu mostrar que a influência de um Estado não depende apenas do poder em termos de recursos humanos e materiais mas também do contexto geográfico onde esse poder é exercido. Isto não significa que a geografia determine os objectivos e estratégias de um Estado, mas cria oportunidades. É neste sentido que uma geopolítica marítima deverá ser interpretada como "oportunidade".

Os objectivos políticos estão no topo da pirâmide do processo geopolítico. A partir desses objectivos são deduzidas as opções políticas e estratégicas, sendo integradas nas configurações e localizações geográficas.

"La géopolitique doit non seulement être réaliste mais elle doit aussi être indépendante"

("A Geopolítica, além de dever ser realista deve também ser independente")

François Thual, Aymeric Chauprade

4. A REALIDADE PORTUGUESA

O modelo apresentado no capítulo anterior e que se adopta para a caracterização da geopolítica marítima de Portugal, resulta do cruzamento da matriz do pensamento geopolítico clássico com a nova geopolítica, numa relação da Geografia com a Política.

4.1. A Geografia

4.1.a. A Geografia Física

4.1.a.(1). Localização

Portugal está localizado na área sudoeste da Europa, na Península Ibérica, estendendo-se desde o continente até aos arquipélagos dos Açores e Madeira, inscrito num triângulo de aproximadamente 1.000 milhas náuticas de lado e tendo uma única fronteira terrestre, com Espanha.

As três porções do território ocupam uma posição estratégica relativamente às principais linhas de comunicação marítimas europeias em especial o Cabo de S. Vicente, relativamente ao tráfego marítimo do norte da Europa para o Mediterrâneo, África e Oriente pelo Cabo da Boa Esperança. O sul da península está nas imediações do Mar Mediterrâneo, a aproximadamente 110 milhas náuticas de distância do estreito de Gibraltar.

4.1.a.(2). Morfologia

O território dispersa-se pela porção continental e arquipelágica dos Açores e Madeira numa área total de 91.831 quilómetros quadrados, correspondendo 88.790 quilómetros quadrados a Portugal Continental, 2.247 e 794 respectivamente, aos dois arquipélagos: Açores e Madeira.

A rede hidrográfica é composta principalmente pelos rios Minho, Douro, Mondego, Tejo, Sado e Guadiana. Tejo e Sado são navegáveis poucas milhas para montante e são os únicos rios que no seu estuário, criando uma bacia natural em Lisboa e Setúbal respectivamente, servem portos comerciais.

Os portos principais são Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines, Ponta Delgada e Funchal¹⁰³. O país está dotado de mais portos, essencialmente de

¹⁰³ De acordo com a definição do Instituto Nacional de Estatística, porto principal é um porto servido por serviços de transportes marítimos regulares de longo curso e por serviços de transportes marítimos de curta distância regulares. Tanto o Instituto Nacional de Estatística como o Instituto Português do Transporte Marítimo consideram como portos principais Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines, Ponta Delgada e Funchal.

pesca e recreio mas também com algum movimento de carga, porém pouco significativo.

A linha de costa, pouco recortada e com poucos abrigos, estende-se ao longo de 1793 quilómetros, sendo o mar territorial prolongado até 12 milhas náuticas a partir da linha de costa e a sua zona económica exclusiva até às 200 milhas, numa área total superior a 1.700.000 Km².

4.1.a.(3). Recursos naturais

A pesca, em Portugal, representa uma actividade geradora de elevado número de empregos. Porém, e apesar da extensa Zona Económica Exclusiva, o fenómeno de afloramento ao longo da costa e os hábitos de consumo no mercado português, não representa um sector de grande rendimento e apresenta tendência para diminuir. A aquacultura representa ainda uma actividade com pouca expressão económica e social, sendo o país da União Europeia onde a relação entre o pescado capturado e produzido é menor.

Relativamente aos recursos naturais não vivos, encontram-se os hidrocarbonetos, hidratos de metano e metais, sendo a sua extracção dependente da profundidade, distância à costa e sobretudo tecnologia disponível. Actualmente, em Portugal, esta actividade está ainda numa fase muito embrionária.

O impacto económico e social da extracção dos recursos naturais portugueses, é apresentada posteriormente neste texto, na exposição dos factores económicos relacionados com as actividades marítimas¹⁰⁴.

A riqueza dos recursos naturais marinhos não se resume à sua existência na natureza, sendo necessário ter a capacidade para os extrair e aproveitar transformando-os em riqueza nacional. Para isso tem que se contar com conhecimento científico, navios, equipamentos ou plataformas de extracção e logística para distribuição, sob pena de essa riqueza ser apenas potencial e não efectiva. Quando isso sucede, os Estados desperdiçam recursos valiosos, entregando-os a outros através, por exemplo, de um regime de concessão. Ainda que ganhe uma comissão ou capacidade negocial para obter benefícios noutras áreas, não representa as mesmas vantagens de deter todo o processo produtivo.

Actualmente, Portugal encetou o projecto nacional da extensão da plataforma continental para passar a deter os direitos sobre a extracção dos recursos do leito e subsolo marinho.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, CNUDM, de 1982, criou um regime jurídico relativo ao mar, onde se incluem os regimes das zonas marítimas dos diversos Estados. Com a convenção foram introduzidos critérios que permitiam a alteração às delimitações e jurisdição sobre a plataforma continental dos Estados costeiros permitindo a sua extensão para além das 200 milhas náuticas.

¹⁰⁴ Cf. p. 68.

Esta convenção foi ratificada por Portugal em 1997, abrindo o caminho às acções para extensão da plataforma continental portuguesa. Foi constituída, em 2004¹⁰⁵, a Estrutura de Missão para Extensão da Plataforma Continental com a missão de preparar a proposta de extensão da plataforma continental até 13 de Maio de 2009, a submeter à Comissão de Limites da Plataforma Continental, de acordo com as condições preconizadas na convenção.

Para os efeitos propostos na introdução, importam apenas os aspectos jurídicos e das relações internacionais ligados à extensão da plataforma continental, pondo de parte a perspectiva geológica. Neste sentido, e de forma muito resumida, a plataforma consiste no leito e subsolo das áreas submarinas que se estendem para além do mar territorial e até ao bordo exterior da margem continental¹⁰⁶ ou até uma distância de 200 milhas de costa.

Uma das primeiras referências ao conceito da plataforma em sentido jurídico foi proferida pelo presidente americano Harry Truman¹⁰⁷ onde mencionava o exercício da jurisdição sobre os recursos naturais do leito e subsolo da plataforma continental, entendida como extensão da parte emersa dos Estados Unidos¹⁰⁸.

Em 1958, pela convenção de Genebra da Plataforma Continental, o limite exterior era definido pela batimétrica dos 200 metros ou até onde a profundidade do mar permitisse a exploração dos seus recursos. Este segundo critério, ante a evolução das capacidades técnicas de exploração marinha fazia tender um aumento infindo dos limites da plataforma, indo ao encontro dos objectivos dos Estados costeiros com acesso a tecnologia avançada de apropriação dos fundos marinhos. Esta tendência foi contraposta em 1967 através de uma proposta à Assembleia Geral das Nações Unidas.

A CNUDM criou a possibilidade de estender a plataforma para além das 200 milhas náuticas em determinadas condições nomeadamente a identificação do pé do talude¹⁰⁹ e com restrições em área e em tempo. O limite temporal foi até 13 de Maio de 2009 ou 10 anos para os Estados que tenham ratificado a CNUDM após 13 de Maio de 1999. Especialmente a limitação máxima fixa-se nas 350 milhas náuticas a contar das linhas de base ou da linha que une pontos situados a 100 milhas náuticas da isobatimétrica dos 2.500 metros.

O projecto português, em curso, de extensão da plataforma continental impôs a apresentação de uma proposta sustentada em dados morfológicos, geológicos e geofísicos do fundo do mar. Esta tarefa, realizada no mar pelos navios hidrográficos da Marinha, tem criado elevadas expectativas da sua concretização.

¹⁰⁵ Resolução do Conselho de Ministros nº9/2005. 17 de Janeiro de 2004.

¹⁰⁶ A margem continental consiste no leito e subsolo da plataforma continental no sentido geológico, pelo talude e elevação continentais.

¹⁰⁷ Proclamação nº2667 de 28 de Setembro de 1945.

¹⁰⁸ O projecto de extensão da plataforma continental. *Revista da Ordem dos Engenheiros*, p. 30.

¹⁰⁹ O pé do talude é o ponto de máxima variação do gradiente de profundidade na base do talude.

Revestindo-se de enormes vantagens para Portugal, este projecto poderá expandir territorialmente as áreas de detenção de direitos soberanos sobre os recursos naturais do leito e subsolo. Os recursos naturais expectáveis são essencialmente minerais e energéticos¹¹⁰ cujo aproveitamento comercial é, nalguns casos, já uma realidade, podendo sê-lo para Portugal também a médio ou longo prazo. Há ainda os benefícios indirectos tais como a projecção internacional de Portugal pela capacidade e conhecimento científico-tecnológico no domínio dos mares e das ciências marítimas¹¹¹, possibilidades de cooperação com outros Estados, exportando a capacidade tecnológica de investigação submarina, o potencial de investigação e desenvolvimento nas áreas da hidrografia, geologia e direito internacional.

4.1.b. A Geografia Humana ou Social

4.1.b.(1). O capital humano

A população portuguesa tem cerca de 10 milhões de habitantes¹¹², tendo vindo a aumentar sobretudo devido à imigração pois o crescimento natural¹¹³ tem vindo a diminuir. Este facto, aliado ao aumento da esperança média de vida, tem conduzido ao envelhecimento populacional¹¹⁴.

A emigração tem mantido os mesmos valores desde há cerca de três décadas, ao contrário da imigração, que observou aumentos graduais oriundos do Brasil, ex-colónias africanas e alguns países do leste europeu, sendo a imigração o principal factor de crescimento populacional.

Com uma densidade populacional de cerca de 114 habitantes por quilómetro quadrado, há uma assimetria muito acentuada entre as áreas metropolitanas de Lisboa, Porto e litoral e as áreas do interior com uma parte da população superior a 77% a residir nas áreas costeiras¹¹⁵ e com uma população activa de cerca de 50%¹¹⁶.

4.1.b.(2). As infra-estruturas

Os portos nacionais, apesar de estarem praticamente alinhados com as linhas comerciais América do Sul - Europa do Norte, América do Norte - Europa do Sul, África-Europa, acabam por não ter grande procura. Enfrentam a concorrência de alguns dos maiores e mais eficientes portos mundiais. A capacidade para escoar a carga através do transporte marítimo, ferroviário, viário,

¹¹⁰ Referem-se os nódulos polimetálicos, crostas ferro-magnesianas, fontes hidro-termais depósitos de materiais inertes, hidrocarbonetos e hidratos de metano.

¹¹¹ E outros ramos relacionados como a geologia, sismologia, biologia e biotecnologia.

¹¹² 10.617.575 habitantes em Maio de 2008. Dados do Instituto Nacional de Estatística.

¹¹³ Crescimento natural dá-se quando a natalidade é superior à mortalidade.

¹¹⁴ Considera-se genericamente uma população jovem quando cerca de 35% do total tem idade inferior a 20 anos e a população com mais de 60 anos não ultrapassa os 12%. MEDEIROS, Carlos Alberto - Geografia de Portugal, p. 144.

¹¹⁵ MEDEIROS, Carlos, Alberto - Geografia de Portugal, p. 129.

¹¹⁶ Dados EUROSTAT referentes a 2004.

tubular ou aéreo, seguindo o conceito de transporte multi-modal ou inter-modal¹¹⁷, é estruturalmente inferior em relação ao resto da Europa.

Os portos principais têm definido objectivos isoladamente. Apesar de terem vindo a apresentar, no global, volumes crescentes de carga, acabam por funcionar numa lógica concorrencial entre si. Cada porto tem de facto um planeamento estratégico, mas não existe, até ao momento, um planeamento estratégico portuário nacional. Tem havido várias tentativas desde há anos de, pelo menos, criar pólos portuários (Lisboa-Setúbal e Leixões-Aveiro, ficando Sines como um pólo único) com uma administração única, diversificando o tipo de carga para uns e outros. Esse objectivo caminha para uma visão da actividade portuária num todo nacional mas não foi ainda alcançado.

A isto, acresce o facto de haver uma dissociação da actividade portuária dos requisitos de infra-estruturas básicas não marítimas: o transporte ferroviário e viário, o relacionamento das áreas portuárias com a pressão urbanística de áreas apetecíveis junto à água ou a localização dos parques industriais em relação aos portos.

4.1.b.(3). A consciência geopolítica

Em Portugal, a consciência geopolítica é sobretudo condicionada pelas elites políticas entendidas como os grupos de indivíduos que usam o poder político e o disputam entre si¹¹⁸. Estas elites propõem à população, uma fórmula política¹¹⁹, procurando a sua aprovação através de eleições e contam, à partida, com a alternância do poder oscilando entre a posição governante e não-governante. Essa alternância ocorre em ciclos mais ou menos rápidos conforme o desempenho do mandato. Sendo este ciclo apercebido pela população, passa a ver nas opções que lhe são apresentadas apenas pequenas alterações mais de forma do que de conteúdo.

A população vive apegada à ideia do mar português como manancial histórico de recursos e oportunidades. Esta ideia é transmitida pela História de Portugal, a tradição e pela "fórmula política" proposta. A ligação portuguesa ao mar é mais uma ideia do que a realidade, como comprovam os dados sociais, económicos, e estatísticos e até antropológicos sobre a actividade marítima. Historicamente a população portuguesa ligada às actividades marítimas sempre foi escassa em comparação com os países europeus e com tendência para diminuir¹²⁰.

¹¹⁷ O transporte multi-modal consiste no transporte de uma mercadoria até ao seu destino final através de mais de um tipo de veículo, com um único responsável pelo transporte (o operador de transporte multi-modal) perante o dono da carga, recorrendo a um único contrato de transporte, para cargas indivisíveis e sobretudo com fiscalidade apenas na origem e destino. do transporte. O inter-modal é também feito recorrendo a mais do que um meio de transporte mas para cada um deles há um responsável e um contrato de transporte.

¹¹⁸ BESSA, António Marques – Quem governa?, p. 562.

¹¹⁹ Esta fórmula política, inclui as mensagens e ideias dos partidos, concretizados em programas eleitorais que serão sujeitos ao escrutínio eleitoral.

¹²⁰ PERALTA, Elsa – Portugal e o Mar: significações culturais e discursos identitários, in GARRIDO, Álvaro – A Economia Marítima Existe, pp. 173-183.

A realidade política tem ditado no passado, especialmente nas últimas três décadas, opções muito mais continentais do que marítimas. Os ciclos políticos vão-se sucedendo e o relacionamento com o mar vai-se mantendo imutável ou até mais afastado. A população não tem vontade em alterar esse relacionamento, ou porque não lhe são apresentadas essas opções pelas elites ou porque de facto o mar é apenas uma dimensão simbólica e assim as grandes opções políticas nacionais não têm sido, seguramente, em torno dos assuntos do mar.

4.2. A Política

A organização política de Portugal, assenta em quatro órgãos de soberania: o Presidente da República, Assembleia da República, Governo e Tribunais, que deverão funcionar separadamente e ser interdependentes.

O Presidente da República é o garante da independência nacional, unidade do Estado e regular funcionamento das instituições democráticas, estando definido na Constituição que é também o Comandante Supremo das Forças Armadas¹²¹. As incumbências do Presidente da República na Defesa passam essencialmente por presidir ao Conselho Superior de Defesa Nacional, assegurar a fidelidade das Forças Armadas à Constituição e às instituições democráticas, ser informado pelo Governo acerca da situação das Forças Armadas e dos seus elementos, aconselhar o Governo acerca da condução da política de Defesa Nacional, consultar o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas e os Chefes dos Estados-Maiores dos Ramos. Em caso de guerra, o Presidente assume a sua direcção superior, em conjunto com o Governo, devendo manter o espírito de defesa e de prontidão das Forças Armadas para o combate¹²².

É ainda ao Presidente que cabe “declarar a guerra, em caso de agressão efectiva ou iminente, e fazer a paz, sob proposta do Governo (...)”¹²³. Estes dois últimos “chavões” parecem um pouco desactualizados. A última declaração de guerra foi em 1945 da União Soviética ao Japão. Recentemente as opções políticas e estratégicas em conflitos têm ditado uma atitude eufemista perante a guerra preferindo os actores internacionais adoptar outros termos, com vantagens em termos de imagem internacional, opinião pública e, sobretudo, no âmbito das Nações Unidas.

A Assembleia da República, eleita por períodos de quatro anos, tem, genericamente, a responsabilidade de assegurar o cumprimento da Constituição, das leis e apreciar os actos do Governo e da Administração. Cabe-lhe ainda apreciar a aplicação da declaração do estado de sítio ou do estado de emergência.

Relativamente as assuntos de Política Externa e Defesa, concretizando algumas das competências da Assembleia da República, encontra-se a responsabilidade de legislar sobre a organização da defesa nacional, deveres e respec-

¹²¹ Constituição Portuguesa, art. 120º.

¹²² Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, art. 39º (DECRETO-LEI nº 29/82. D.R. I Série. 285 (82-12-11).

¹²³ Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas, art. 38º (DECRETO-LEI nº 29/82. D.R. I Série. 285 (82-12-11).

tivas bases gerais da organização, o funcionamento, o reequipamento e disciplina das Forças Armadas. É também à Assembleia que cumpre legislar sobre a definição dos limites das águas territoriais, da zona económica exclusiva e dos direitos de Portugal aos fundos marinhos contíguos, aprovar os tratados de participação de Portugal em organizações internacionais, tratados de amizade, de paz, de defesa e tratados respeitantes a assuntos militares. Tem ainda a responsabilidade de acompanhar o envolvimento de contingentes militares portugueses no estrangeiro.

Ao governo, constituído pelo Primeiro-Ministro¹²⁴, ministros, secretários e sub-secretários de Estado, compete, basicamente, negociar e ajustar convenções internacionais, aprovar pela forma de decreto os acordos internacionais cuja aprovação não seja da competência da Assembleia da República ou que a esta não tenham sido submetidos, apresentar propostas de lei e de resolução à Assembleia da República. É ainda o governo que se pronuncia sobre a declaração do estado de sítio ou do estado de emergência e propõe ao Presidente da República a declaração da guerra ou a feitura da paz. Tem também a responsabilidade de legislar na forma de decretos-lei sobre matérias não reservadas à Assembleia da República, sobre desenvolvimento dos princípios ou das bases gerais dos regimes jurídicos contidos em leis que a eles se circunscrevam.

Quanto às funções administrativas, o governo elabora os planos, com base nas leis das respectivas grandes opções executando-os a par do Orçamento do Estado, regulamentando sobre as leis, dirigindo os serviços e a actividade da administração directa do Estado, civil e militar.

O Primeiro-Ministro tem que dirigir a política geral do Governo e informar o Presidente da República acerca dos assuntos respeitantes à condução da política interna e externa do país.

Os ministérios que tutelam as relações externas e a Defesa são, respectivamente, o Ministério dos Negócios Estrangeiros e Ministério da Defesa.

Os assuntos do mar, estão dispersos por diversos ministérios: Defesa, Negócios Estrangeiros, Obras Públicas Transportes e Comunicações, Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, Ciência Tecnologia e Ensino Superior. Para questões marítimas mais técnicas, as responsabilidades estão ainda dispersas por vários Institutos Públicos.

Durante o XVI Governo Constitucional¹²⁵, o Ministério da Defesa teve a designação "Ministério da Defesa e dos Assuntos do Mar". Poderia ser uma mera questão de nomenclatura, pois os assuntos do mar mantiveram-se dispersos por vários Ministérios, porém não houve tempo (menos de dois anos) para avaliar o êxito da "subida de importância" destes assuntos e, posteriormente, os assuntos do mar foram relegados para o nível de Secretaria de Estado¹²⁶. Estas

¹²⁴ O Primeiro-Ministro é nomeado pelo Presidente da República após consulta da Assembleia da República e tendo em conta os resultados eleitorais das eleições legislativas.

¹²⁵ 2004-2005.

¹²⁶ "Secretaria de Estado da Defesa e dos Assuntos do Mar".

alternâncias, ainda que sejam apenas no nome, transmitem por um lado uma ideia de perda de importância e uma inconstância administrativa não característica da execução de um planeamento estratégico.

Já no passado, pela primeira vez de 1983 a 1985 e posteriormente de 1991 a 1995, Portugal teve um Ministério do Mar, responsável essencialmente pelas questões de pesca e marinha mercante.

Relativamente ao conceito de Defesa e segurança, Portugal, tem importado o modelo de grandes organizações, potências, actores e Estados, distinguindo a Defesa da segurança. A Defesa subentende um conceito de ameaça externa enquanto que a segurança diz respeito a ameaças internas. A cada uma destas ameaças estão consignados respectivamente os meios militares e as polícias.

Esta ideia esteve muito cravada nas mentalidades e doutrinas nacionais, inclusivamente na Constituição Portuguesa¹²⁷, porém começa já a ser posta em causa¹²⁸. De facto, noutros Estados, porventura com menos recursos, desde sempre se adoptou um modelo flexível num esforço de otimizar capacidades às necessidades, ao invés de as limitar pela rigidez de questões formais.

Esta distinção tem sido geradora de debates e jogos de política interna sobre quais os meios a empregar perante determinada ameaça ou missão, criando artificialismos, essencialmente semânticos, ao não querer empregar meios militares em missões essencialmente desse cariz, consumindo tempo, que em última análise podem comprometer o elemento táctico iniciativa.

Também, com a realidade do terrorismo transnacional, a fronteira da ameaça externa e interna esbateu-se, pelo que essa distinção é, cada vez mais, geradora de limitações operacionais. O empenhamento dos três ramos da Forças Armadas nas missões de interesse público vem rebater, na prática, essa distinção que não passa do foro teórico.

Pelo facto de, formalmente, ainda haver a distinção em documentos estruturantes e fundamentais do Estado português, aliado ao facto de estar ainda reflectida em vários autores esta diferenciação, neste texto ir-se-á manter essa distinção na organização dos capítulos, tendo, porém, presente que a tendência será para que, no futuro, a Defesa e a segurança não estejam dissociados.

4.2.a. A Política Externa

Em termos conceptuais, a Política Externa "trata os interesses dos Estados em relação à comunidade internacional, procurando assegurar o máximo de in-

¹²⁷ Art. 273, nº 2: "A defesa nacional tem por objectivos garantir no respeito da ordem constitucional, das instituições democráticas e das convenções internacionais, a independência nacional, a integridade do território e a liberdade e a segurança das populações contra qualquer agressão ou ameaça externas."

¹²⁸ Inclusivamente o Ministro da Defesa Nacional, Nuno Severiano Teixeira, definiu que tem que se "mudar, ou tentar mudar, a nossa concepção [portuguesa] tradicional que separa, radicalmente, a segurança externa e a segurança interna". Intervenção do Ministro da Defesa Nacional, na sessão do encerramento do Colóquio sobre reorganização da Defesa Nacional e das Forças Armadas em 4 de Julho de 2007.

fluência”, numa actividade em “relação a outros Estados e aos actores com relevância internacional, visando garantir as melhores condições para a realização de objectivos, na defesa dos interesses próprios do Estado”¹²⁹.

Nas últimas décadas, o surgimento de várias organizações internacionais, alianças, acordos de cooperação e desenvolvimento, vieram condicionar as acções dos Estados, corroborando a lei da complexidade crescente das Relações Internacionais¹³⁰, e a abordagem abrangente às Políticas Externas.

A Política Externa portuguesa, assenta actualmente¹³¹ em cinco pilares:

“Portugal no processo de reorganização do sistema internacional”;

“Portugal na construção europeia”;

“As relações económicas externas”;

“Comunidades portuguesas”;

“Dar continuidade ao reforço da Cooperação”.

Estes pilares, genericamente têm sido imutáveis nas duas últimas décadas. Constata-se que, se no anterior programa havia sete pilares¹³², estes acabam por ser encaixáveis nos cinco do actual programa.

Considerando o programa do Governo como um dos documentos estruturantes da Política Externa, este serve com um bom ponto de referência à sua caracterização.

Dos cinco pilares constam objectivos mais específicos. que são esquematizados no quadro seguinte:

Pilar	Objectivo
Portugal no processo de reorganização do sistema internacional	<ul style="list-style-type: none"> - participação activa nas instituições e organizações internacionais que integra; - valorização das relações históricas fora do espaço europeu; - valorização do multilateralismo para o relacionamento e a resolução dos conflitos e a solução dos principais problemas mundiais; - Ênfase à reforma do Sistema da ONU e do Conselho de Segurança; - Carta das Nações Unidas como principal referência do multilateralismo; - Candidatura ao Conselho de Segurança, como membro não-permanente, para o biénio 2011-2012 - Participação nas operações de paz e de segurança internacionais no contexto das várias organizações que integra, como as Nações Unidas, a NATO, a União Europeia, a OSCE (Organização para a Segurança e Cooperação na Europa) ou CPLP (Comunidade Portuguesa de Língua Portuguesa);

¹²⁹ CAJARABILLE, Victor Manuel Lopo – Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados, pp. 5-6.

¹³⁰ MOREIRA, Adriano – Teoria das Relações Internacionais, pp. 160-161.

¹³¹ Programa do XVIII Governo Constitucional.

¹³² No programa do XVII Governo Constitucional os sete pilares eram: “participação activa nos centros de decisão da vida e das instituições mundiais”, “envolvência de Portugal na construção europeia”, “internacionalização da economia portuguesa”, “responsabilidade na manutenção da paz e da segurança internacional”, “relançamento da política de cooperação”, “política cultural externa” e “valorização das Comunidades Portuguesas”.

Pilar	Objectivo
Portugal na construção europeia	<ul style="list-style-type: none"> - Privilegiar a ultrapassagem da crise económica e financeira mundial; - Promover medidas que permitam relançar o emprego e o crescimento; - Estratégia de Lisboa como resposta à crise económica e financeira; - Empenho na concretização da entrada em vigor do Tratado de Lisboa; - Capacitar a União Europeia de resultados mais próximos dos cidadãos; - Defender o estrito respeito pelos compromissos assumidos no âmbito do consenso europeu em torno do alargamento; - A importância do eixo transatlântico, com particular importância na actual conjuntura; - Portugal na linha da frente do aprofundamento da PESD (Política Europeia de Segurança e de Defesa) e PESC (Política Externa e de Segurança Comum)¹³³, com a perspectiva da entrada em vigor do Tratado de Lisboa¹³⁴; - “Desenvolvimento de uma política marítima integrada para a União, cuja base foi lançada durante a Presidência Portuguesa da União Europeia, em 2007.”
As relações económicas externas	<ul style="list-style-type: none"> - Políticas públicas para contrariar o atraso estrutural do empresariado e dos processos de produção; - Reforçar os mecanismos de apoio à participação portuguesa em feiras internacionais; - Articulação entre o empresariado e as redes de conhecimento desenvolvidas pelas Embaixadas; - Captação de investimento externo como uma prioridade e em particular, o investimento que cria emprego qualificado e competitivo; - Articulação mais estreita e coordenada com os diferentes serviços do Estado no exterior; - Capacidade de penetração internacional dos agentes económicos portugueses; - Desenvolvimento de novas formas de parceria com o empresariado da diáspora portuguesa; - Internacionalização da economia portuguesa como prioridade.
Comunidades portuguesas	<ul style="list-style-type: none"> - Coordenação das diferentes políticas nacionais para garantir aos emigrantes o pleno exercício dos direitos de cidadania; - Postos consulares com missão das componentes culturais, promoção económica e acção social como reforço da ligação às instituições dos países de acolhimento; - Particular atenção à Produção intelectual e artística na Diáspora; - As relações com os empresários portugueses no estrangeiro como contributos para facilitar as condições ao investimento em Portugal; - Levar os jovens das terceira e quarta gerações à descoberta de Portugal é uma responsabilidade histórica que permitirá homenagear a memória da emigração; - Promoção e expansão da rede de ensino da Língua e Cultura Portuguesa; - Reforçar acções de Política Social para minorar situações de pobreza extrema.

¹³³ Cf. p. 61.

¹³⁴ A Estratégia de Lisboa, fixou o objectivo estratégico da União «tornar-se no espaço económico mais dinâmico e competitivo do mundo baseado no conhecimento e capaz de garantir um crescimento económico sustentável, com mais e melhores empregos, e com maior coesão social» entrando em vigor a 1 de Dezembro de 2009.

Pilar	Objectivo
Dar continuidade ao reforço da Cooperação	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver a cooperação com os Países de Língua Oficial Portuguesa, no quadro da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, CPLP e no plano bilateral; - Diligenciar no sentido da criação de um Estatuto do Cidadão da CPLP; - Promover a aplicação dos Acordos de Brasília, bem como a actualização de acordos para concessão de vistos; - Continuar a caminhar no sentido de honrar os compromissos internacionais em matéria de Ajuda Pública ao Desenvolvimento; - Continuar o diálogo e as parcerias com a sociedade civil portuguesa, em particular o Fórum para a Cooperação e os projectos envolvendo fundações, universidades, Organizações não-Governamentais, câmaras e empresas no âmbito da responsabilidade social empresarial; - Continuar a reforçar a coordenação interministerial da cooperação, promovendo a coerência de políticas para o desenvolvimento e os mecanismos de articulação das políticas de segurança e desenvolvimento; - Prosseguir com os «Clusters da Cooperação Portuguesa», densificando as intervenções e criando novas sinergias; - Aproveitar futuros enquadramentos internacionais, resultantes da Conferência de Copenhaga de Dezembro de 2009, para desenvolver uma valência de combate às alterações climáticas; - Estabelecer pontes com mais-valias económicas portuguesas, por exemplo nas áreas das energias renováveis e das tecnologias de informação; - Melhorar a coordenação com instrumentos de apoio à internacionalização, nomeadamente linhas de crédito concessionais; - Continuar a apostar na formação dos quadros técnicos da cooperação; - Promover a educação para o desenvolvimento em Portugal, ajudando a consolidar uma consciência de cidadania global; - Assegurar, de uma forma transversal, em todas as intervenções da cooperação portuguesa, a promoção da igualdade de género e da sustentabilidade ambiental, social e económica; - Internacionalização da Língua Portuguesa; - O Governo privilegiará, como decorre do programa da Presidência Portuguesa da CPLP, a promoção e difusão da Língua portuguesa.

Quadro 17 - Os pilares da Política externa portuguesa actual.

Analizando estes objectivos e tentando inferir as principais linhas geopolíticas orientadoras de Portugal, identificam-se os seguintes aspectos:

- defesa do multilateralismo na ordem mundial;
- aumento do contributo da União Europeia para a segurança e a paz e respectiva operacionalização, participando nas operações de paz e segurança internacional.
- concretização da componente da política externa, segurança e defesa da UE.

- matriz das relações internacionais assente na Carta das Nações Unidas;
- apoiar a iniciativa da política europeia dos oceanos e dos mares;
- valorizar relacionamento especial com África, América Latina e Ásia;
- preservação do elo Atlântico;
- tónica acentuada na geração de riqueza nacional, consubstanciada no desenvolvimento da competitividade empresarial e promoção da produto nacional no estrangeiro.

Porém, um dos aspectos que ressalta, relativamente às questões marítimas portuguesas, é que não assumem um papel de relevo na agenda da Política Externa. Observa-se a importância do mar para Portugal resumida a “desenvolvimento de uma política marítima integrada para a União, cuja base foi lançada durante a Presidência Portuguesa da União Europeia, em 2007”. Já no programa do anterior governo a referência cingia-se a “apoiar a iniciativa da política europeia dos oceanos e do mar”¹³⁵.

A haver uma aposta forte na valorização do mar, seria expectável que as referências expressas ao mar fossem transversais a vários dos pilares e não apenas constantes no de “Portugal na construção europeia”. Aliás, esse facto dá sinais que uma política portuguesa marítima será feita por arrastamento das iniciativas europeias, não valorizando a iniciativa nacional política, empresarial e muito menos cultural, nesse sentido contrariando a Estratégia para os Assuntos do Mar.

O papel geopolítico do mar para Portugal na Política Externa parece assim reduzido à questão do espaço, como elemento estático, não interpretado como factor de elevado valor e potencial, logo gerador de oportunidades e também de conflitos.

4.2.a.(1). As Relações Internacionais

Um dos factores de análise das Relações Internacionais dos Estados é o seu relacionamento com as organizações internacionais especialmente as intergovernamentais, pelo papel que assumem como instrumento de aproximação e cooperação entre os Estados¹³⁶.

As Relações Internacionais de Portugal, com referências na Constituição, consagram os princípios da independência nacional, respeitando os direitos do homem e a igualdade entre os Estados, defendendo a solução pacífica dos conflitos internacionais e a não ingerência nos assuntos internos dos outros povos, contribuindo para o progresso da humanidade. Portugal assume ainda uma atitude anti-imperialista (e anti-colonialista) reconhecendo aos povos subjogados o direito à insurreição, procurando o desarmamento geral controlado, assegurando a paz e a justiça entre os povos e a aceitação da jurisdição do Tribunal Penal Internacional, numa base de reciprocidade.

¹³⁵ Programa do XVII Governo Constitucional.

¹³⁶ CAMPOS, João Mota de – Organizações Internacionais, p. 25.

De um ponto de vista mais objectivo, Portugal procura manter laços privilegiados com os países de língua portuguesa e aprofundar a construção e coesão da União Europeia¹³⁷.

Partindo para a análise da prática das Relações Internacionais, deve-se abordar o papel de Portugal no mundo através do relacionamento com as principais organizações internacionais de que é membro.

A Organização das Nações Unidas

A manutenção da paz é o principal objectivo da ONU (Organização das Nações Unidas) e das suas Instituições Especializadas¹³⁸. Tem sido uma das alavancas de importantes alterações nas relações entre actores, como ocorreu para o caso concreto de Portugal e a situação das colónias.

Desde a descolonização, a necessidade do esforço diplomático no âmbito da ONU, diminuiu para voltar a aumentar por volta de 1990 na sequência do processo da independência de Timor em 2002, uma das únicas alturas onde houve empenhamento do esforço diplomático português continuado em sede das Nações Unidas¹³⁹, não havendo actualmente nenhuma questão que seja objecto de acção diplomática importante. O processo da extensão da plataforma continental já referido, está numa fase essencialmente técnica, prevendo-se que a avaliação da proposta de extensão não suscite preocupações nem necessidade de qualquer tipo de acção diplomática.

Relativamente aos assuntos do mar, a ONU tem prestado atenção a esta temática como fonte de desenvolvimento sustentável¹⁴⁰.

As Nações Unidas identificaram a necessidade global da gestão integrada e desenvolvimento sustentável das zonas costeiras e marinhas incluindo zonas económicas exclusivas, protecção do meio marinho e conservação dos recursos como factores de desenvolvimento, logo, concorrentes para a segurança global. Para isso, estabeleceu direitos e obrigações dos Estados, estipulando um enquadramento internacional de actuação. Nesse enquadramento consta, naturalmente, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de forma a não comprometer a posição de nenhum Estado em termos de Direito Internacional. A prática diz que o Direito Internacional não substitui o poder quando se entra no campo da Estratégia e este é um factor a ter em conta nas abordagens mais ligadas às actuações estritas no quadro Nações Unidas.

¹³⁷ Constituição Portuguesa, art. 7º.

¹³⁸ As Instituições Especializadas da ONU são cerca de 20, sendo as mais conhecidas a OMC, OMT, UNESCO, OMS, OMI e OMCI.

¹³⁹ CAMPOS, João Mota de – Organizações Internacionais, pp. 234-235.

¹⁴⁰ Consubstanciada no capítulo XVII da Agenda 21 da ONU em 1992 e a recentemente criada estrutura *UN-Oceans* em 2003. A "Agenda 21" é um plano de acção global que surgiu da conferência da ONU sobre meio ambiente e desenvolvimento.

União Europeia

A União Europeia é uma potência económica, porém ainda está em crescimento como potência política. Apesar dos grandes passos que têm sido dados, nomeadamente no desenvolvimento da PESC (Política Externa e de Segurança Comum), estes têm sido incapazes de fazer superar as divergências políticas dos vários Estados-membros que querem manter a sua liberdade de escolha de Política Externa por vezes diferente da União Europeia.

A PESC (Política Externa e de Segurança Comum), formalmente, deu os primeiros passos após a assinatura do Tratado de Maastricht¹⁴¹, onde foram definidos os tipos de acção diplomática e política que a União Europeia pode empreender para prevenir e resolver conflitos, tendo desenvolvido a PESD (Política Europeia de Segurança e Defesa) mais específica, que veio permitir o envio de missões de reacção rápida no despontar de crises, missões humanitárias, manutenção de paz, restabelecimento de paz, recolha de informação e análise e o estabelecimento de mecanismos de controlo da aplicação de acordos internacionais para prevenir conflitos internacionais. Estas capacidades são concretizadas na força militar de reacção rápida, num conceito de agrupamento táctico¹⁴², que trouxe importante contributo para a credibilidade da capacidade de intervenção.

Em questões militares e intervenções em disputas internacionais, a União Europeia tem geralmente apoiado o multilateralismo.

A NATO

Tendo sido um dos seus membros fundadores a NATO é para Portugal um pilar fundamental da sua estratégia de defesa. É um dos Estados que defende a complementaridade da NATO com a PESD, a par da maioria dos Estados membros da União Europeia.

Sendo um país pequeno, a presença na NATO, tal como noutras organizações internacionais tem sido uma forma de exercer influência no mundo, fazendo ver os seus pontos de vista e obter recursos, tecnologias e capacidades¹⁴³.

Apesar de Portugal poder ser percebido na cena internacional de defesa como um "consumidor passivo de segurança"¹⁴⁴, por pouco contribuir para a capacidade militar, o seu papel na NATO não terá que ser necessariamente

¹⁴¹ Em 1992.

¹⁴² Os agrupamentos tácticos da União Europeia são multinacionais com um efectivo aproximado de 1.500 homens e estão disponíveis por períodos de seis meses num período de rotação. Estas forças, distintas da NATO, poderão ter acesso a alguns dos seus recursos.

¹⁴³ Os recursos militares não se cingem aos meios materiais, mas incluem necessariamente o pessoal e os procedimentos, este último com importantíssimos contributos da NATO na edificação de forças conjuntas e combinadas.

¹⁴⁴ RODRIGUES, Alexandre Reis – Portugal no contexto internacional. O desafio da NATO e da EU, [em linha] http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=149 20 de Agosto de 2008

reduzido, cabendo-lhe contributo efectivo no esforço conjunto, presença activa e responsável na condução dos destinos colectivos.

Desde o fim da Guerra-Fria, que a NATO tem passado por crises de identidade internas mas sobretudo externas. É por vezes posta em causa a sua existência por algumas correntes de pensamento que vêem os problemas de segurança internacional colocados principalmente à potência hegemónica Estados Unidos da América, advogando que as resoluções dos problemas de segurança deverão ser feitos à luz do Direito Internacional e no âmbito das organizações internacionais. É naturalmente uma visão simplista das Relações Internacionais e até da Economia, pois um foco de instabilidade repercute-se a nível global. Há diversos exemplos recentes, como sejam as crises energéticas provenientes de conflitos nos países produtores ou a segurança do comércio marítimo nas áreas focais, que pode levar ao encarecimento dos preços para o consumidor final ou mesmo à sua escassez.

A credibilidade de uma organização de defesa como a NATO assenta numa capacidade militar efectiva e capaz de projectar poder. Sem isso, corre-se o risco de ser apenas uma organização de discussão política e legal, sem real capacidade de resolver conflitos que impliquem em última instância o uso da força.

Apesar destas discussões, na prática, a NATO tem conseguido fortalecer a sua capacidade militar e a inter-operabilidade, como se verifica com a criação das NRF (NATO *Reaction Forces*) para respostas rápidas a crises emergentes e aptas a desempenhar missões de manutenção de paz, intervenção humanitária e gestão de crises¹⁴⁵.

Portugal, tem assegurado a presença na força naval permanente do Atlântico, recentemente renomeada grupo permanente marítimo da NATO¹⁴⁶, com vários meios que têm variado entre fragatas e reabastecedor da esquadra, sendo estas missões um dos eventos onde a sua capacidade naval é mais colocada à prova.

A diplomacia naval

A diplomacia é também um dos termos para o qual diferentes autores têm dado diversos significados, desde o mais simples, como sendo sinónimo de Política Externa, a outros mais elaborados, porém optou-se por considerar a diplomacia como o processo normal de condução das relações internacionais, de um modo essencialmente pacífico, mas mantendo a possibilidade de utilizar os recursos de poder.

Da mesma forma, a diplomacia naval é um dos instrumentos da política externa para influenciar os comportamentos de outros actores¹⁴⁷, através da

¹⁴⁵ As missões das NRF são idênticas às contempladas na Política Comum de Segurança e Defesa.

¹⁴⁶ *Standing NATO Maritime Group*.

¹⁴⁷ TILL, Geoffrey – *Maritime Strategy and the nuclear era*, pp. 209-215.

utilização dos meios navais no apoio à diplomacia, sem a utilização efectiva da força¹⁴⁸.

A forma mais corrente de diplomacia naval é a presença naval, que traduz um "estar num local" para marcar presença. É uma acção extremamente eficaz quando feita por coligações, demonstrando na área de presença uma vontade comum e visível.

Há pouco meios tão flexíveis para exercer presença como os meios navais. Podem-se deslocar, aproximar, afastar ou simplesmente "estar", perto ou longe do objectivo, recolher informação e demonstrar poder latente, com sustentabilidade, por tempo quase indefinido, e capacidades nomeadamente comando, controlo e comunicações. É literalmente uma base avançada, que pode estar perto dos acontecimentos sem infringir as fronteiras territoriais, suficientemente próximo para poder actuar muito rapidamente se for necessário. Esta é a forma mais directa de exercer a diplomacia naval.

O que se designa por "diplomacia da canhoneira", essencialmente envolve o emprego da força numa relação de subordinação do fraco sob o mais forte. Essa é uma forma de diplomacia coerciva, enquanto o uso da força não puder ser confundido com um acto de guerra¹⁴⁹ porém, face à crescente complexidade da utilização da força num ambiente internacional, essa actuação tem caído em desuso.

Não enveredando pelo corrente que advoga "não haver melhor embaixador que um navio de guerra"¹⁵⁰, há outras formas de exercício de diplomacia naval, principalmente útil aos Estados com menos recursos como seja a cooperação técnico-militar. Estas acções, navais ou militares, têm que ser acompanhadas por acção política, senão os efeitos ficarão muito aquém do que é possível obter.

A vantagem da utilização deste tipo de diplomacia, reveste-se de extrema importância para uma política externa credível, que necessariamente tem que conseguir preservar os seus interesses e objectivos vitais.

4.2.b. A Defesa

A Defesa de Portugal é essencialmente cooperativa com outros Estados, estando integrado na NATO, União Europeia e Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, com vantagens, nomeadamente a economia de recursos.

Uma dessas vantagens das alianças de defesa é permitir cada país poder especializar-se em áreas que possa colocar à disposição dos outros membros da aliança em caso de necessidade, como por exemplo a guerra de minas marítimas. É praticamente impossível aos Estados, em especial os menos ricos, disporem de todo o tipo de capacidades militares, pelo que a especialização em

¹⁴⁸ CAJARABILLE, Victor Lopo – O Poder Naval na Acção Diplomática, p. 86.

¹⁴⁹ No momento que seja encarado como um acto de guerra, poderá deixar de ser encarado como sendo no âmbito da diplomacia coerciva mas já no campo da guerra, logo no domínio da Estratégia.

¹⁵⁰ Por analogia à citação atribuída a Oliver Cromwell: "*a man-of-war is the best ambassador*".

determinadas áreas poderá ser uma boa alternativa. Pelo menos no foro teórico, reduzem-se custos pois, na prática, há que ter a consciência que cada Estado apenas disponibilizará as capacidades que detém se delas não necessitar no momento, além de que poderá exigir um ressarcimento avultado pelo seu emprego. Naturalmente, esta vantagem implica uma responsabilidade: ter capacidades militares credíveis, sob pena de se deixar de ter expressão nessas organizações.

Assim, será ingenuidade pensar que a inclusão na estrutura da NATO resolve todos os problemas de defesa e, de forma alguma, os de política externa nacional, a não ser que os interesses de Portugal estejam alinhados com os interesses da NATO.

4.2.b.(1). O orçamento

O orçamento português para a Defesa está distorcido quando comparado aos outros Estados da União Europeia que apresentam valores de 40% para o pessoal, 50% para operação e 60% na manutenção e investimento, num total de 1,7 a 1,8% do PIB (Produto Interno Bruto)¹⁵¹.

Não havendo o objectivo de fazer um estudo exaustivo sobre o orçamento gasto na defesa, considerou-se focar alguns dos aspectos mais importantes: “peso das despesas da defesa nas despesas públicas e no PIB”, “natureza das despesas da Defesa - Despesas globais” e “distribuição das despesas por capítulos do Ministério da Defesa Nacional que permitem inferir alguns dados tais como o peso da defesa em Portugal comparativamente a outros Estados-membros da União Europeia e a natureza das despesas por ramos. Os dados apresentados referem-se ao período de 1999 a 2005¹⁵².

Ano	Despesas da Defesa/ Despesas Públicas	Despesas da Defesa/PIB
2005	4,7	1,3
Dados retrospectivos		
2004	4,6	1,3
2003	4,2	1,2
2002	3,4	1,1
2001	3,2	1,1
2000	3,2	1,2
1999	3,0	1,1

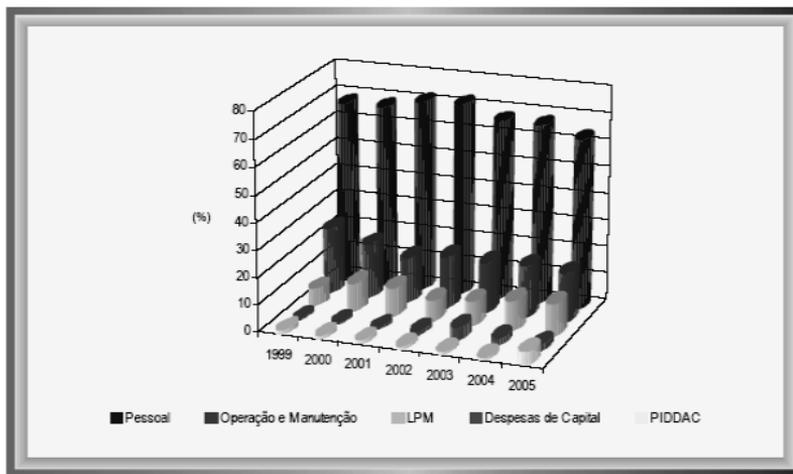
FONTES: Conta Geral do Estado 1999/2005, Relatório Anual 2005 do Banco de Portugal e Departamento de Prospectiva e Planeamento.

Quadro 18 - Peso das despesas da defesa nas despesas públicas e no PIB.

¹⁵¹ RODRIGUES, Alexandre Reis – O Grande Desafio da Defesa [em linha] http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=448 17 de Agosto de 2008.

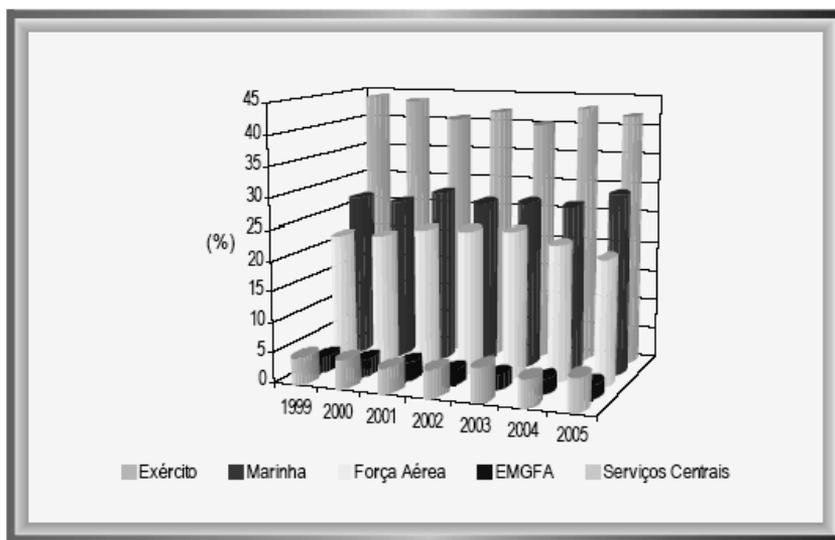
¹⁵² Anuário Estatístico da Defesa Nacional 2005, pp. 9-25.

Ano	Pessoal	Operação e Manutenção	PIDDAC	LPM	Despesas de Capital	TOTAL
2005	63,0	18,2	5,0	11,8	2,0	100,0
Dados retrospectivos						
2004	66,6	19,1	0,6	11,1	2,6	100,0
2003	66,8	18,5	1,1	9,1	4,5	100,0
2002	71,2	19,0	1,0	7,5	1,3	100,0
2001	70,7	16,8	1,3	10,5	0,7	100,0
2000	67,4	20,4	1,1	10,4	0,7	100,0
1999	67,4	24,6	1,2	6,5	0,3	100,0



Quadro 19 - Natureza das despesas da Defesa - Despesas globais.

Ano	Serviços Centrais	EMGFA	Marinha	Exército	Força Aérea	TOTAL	(%)
2005	5,5	2,3	29,7	41,8	20,7	100,0	
Dados retrospectivos							
2004	4,6	2,5	27,5	42,9	22,5	100,0	
2003	5,7	2,4	27,7	40,0	24,2	100,0	
2002	4,6	2,4	27,3	41,9	23,8	100,0	
2001	4,2	3,0	28,6	40,6	23,6	100,0	
2000	4,8	2,9	26,7	43,5	22,1	100,0	
1999	4,5	2,7	27,0	44,0	21,8	100,0	



Quadro 20 - Distribuição das despesas por capítulos do MDN.

De forma muito sintética, podem-se assinalar as seguintes conclusões principais:

- tendência positiva do peso das despesas da defesa relativamente ao PIB nos últimos anos, tendo-se fixado em 2005 em 1,3%;
- apesar de ter uma tendência negativa, a percentagem do orçamento em pessoal no orçamento mantém-se elevada;
- o exército tem a maior percentagem do orçamento, comparativamente aos outros ramos;
- "a evolução verificada na estrutura do orçamento tem sido de reduzida expressão"¹⁵³.

¹⁵³ RODRIGUES, Alexandre Reis – O Grande Desafio da Defesa [em linha] http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=448 17 de Agosto de 2008.

4.2.b.(2). O empenhamento nas missões internacionais

Usando também como referência os dados estatísticos de 2005, podem-se retirar as seguintes deduções:

- "O emprego das Forças Armadas em missões no exterior do País continuou a ter uma dimensão muito significativa, (...) com presença em diversos teatros de operações (...) alguns com elevado grau de conflitualidade em forças multinacionais, como é o caso da NATO Response Force, dos *Battle Groups* da União Europeia, das EUROFORÇAS (EUROMARFOR e EUROFOR), etc.";

- "comparando (...) com o período imediatamente anterior, entre 1993 e 1999, verifica-se que o envolvimento das Forças Armadas em operações no exterior assumiu uma importância significativamente maior, quer na sua dimensão, quer na sua natureza: não só o número de efectivos empregues mais do que duplicou como também se passou a verificar presenças em teatros com elevado grau de exigência em termos de capacidades militares, o que não acontecia anteriormente";

- "não é de esperar que diminua a pressão das solicitações para continuação deste esforço; o mais provável é precisamente o contrário, ou seja, um incremento dos pedidos de colaboração, no âmbito das organizações internacionais de que o País faz parte e onde se espera que se observe solidariedade na prossecução do propósito comum";

- "as intervenções no exterior tenderão a tornar-se numa actividade principal das Forças Armadas";¹⁵⁴.

A manter-se esta tendência de mais empenhamentos, mais diversificados, e maiores solicitações, chegar-se-á a uma altura onde se terá que confrontar uma presença diversificada ou uma concentração mais próxima às áreas de interesse de Portugal.

4.2.b.(3). Os meios militares

Portugal dispõe, nos três ramos das Forças Armadas, de capacidades militares para assegurar a sua Defesa no quadro da realidade geoestratégica actual e assumir os compromissos internacionais, nomeadamente com a NATO. A interpretação das capacidades do poder militar português deve ser enquadrada na visão das ameaças, desafios e compromissos que constam, nomeadamente, no Conceito Estratégico de Defesa Nacional.

A Marinha desempenha, na área estritamente militar, as missões de defesa do território nacional, protecção dos interesses portugueses no mundo, protecção das linhas de comunicação, combate às redes transnacionais de terrorismo, tráfico de armas, droga e pessoas, participação em alianças como a NATO, União Europeia e CPLP e ainda projecção de força. Para isto, conta na sua esquadra essencialmente com a capacidade oceânica onde se incluem os escoltas oceânicos, submarinos e o reabastecedor da esquadra e ainda a capacidade anfíbia dos fuzileiros e um destacamento de acções especiais.

¹⁵⁴ RODRIGUES, Alexandre Reis – O Grande Desafio da Defesa [em linha]
http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=448 17 de Agosto de 2008.

Na área diplomática conta com todos os seus meios, para apoio à política externa do Estado¹⁵⁵, e a aproximação à diáspora portuguesa.

Actualmente, os navios da Marinha melhor equipados estão a nível de fragatas, com um emprego típico em missões de defesa militar, apoio à política externa, segurança e autoridade do Estado. São plataformas de características oceânicas, para protecção e controlo da navegação e das linhas marítimas de comunicação, projecção de força e protecção de unidades valiosas, com um leque alargado de capacidades, incluindo a possibilidade de embarcar dois helicópteros orgânicos¹⁵⁶. As capacidades ofensivas destes navios encontram-se apenas ao nível da guerra de superfície com recurso a mísseis *Harpoon* com um alcance máximo de 75 milhas náuticas e da guerra anti-submarina até às 100 milhas com recurso ao seu helicóptero orgânico¹⁵⁷.

Para assegurar a sustentabilidade das operações navais, a Marinha dispõe de um reabastecedor de esquadra. Os incontornáveis períodos de manutenção e treino, agravado pelo facto de se dispor de um único meio desse tipo, dificulta a gestão da disponibilidade do navio para acorrer a situações inopinadas, como por exemplo uma operação de evacuação de cidadãos nacionais, diminuindo drasticamente a sustentabilidade de uma força naval e a sua capacidade expedicionária. Nessa situação, os navios serão forçados a fazer base num porto próximo. A distância entre esse porto de apoio e a zona de operações, na melhor das hipóteses, diminui a eficácia da operação, podendo até inviabilizá-la dado o baixo rácio custo/eficácia, implicando comprometer a segurança dos cidadãos e desprestígio para a Política Externa que não consegue atingir o objectivo de assegurar as "missões que são chamadas a assumir na moderna gestão de crises e conflitos e na evacuação de nacionais em zonas de perigo, ao serviço do contributo de Portugal para a estabilidade internacional"¹⁵⁸.

Os submarinos da classe "Albacora" são, actualmente, exclusivamente empenhados em missões de treino nacional, de forma a manter as capacidades e adiestramento das guarnições, facilitando a recepção e treino dos próximos submarinos.

Os próximos dois submarinos trarão enormes melhorias à capacidade submarina do país, em termos do alcance em imersão profunda e do armamento ofensivo de sub-superfície, superfície e terrestre, com a utilização de uma versão mais avançada do míssil *Harpoon*, com alcances semelhantes mas já com a capacidade de atacar alvos em terra. Estas capacidades, aliadas à

¹⁵⁵ Na interpretação apresentada da diplomacia naval, mesmo os navios não combatentes da marinha estão aptos a apoiar a Política Externa do Estado. É exemplo disso, as missões do navio-escola N.R.P."Sagres" que realiza diversas visitas de representação a portos estrangeiros e tem servido de anfitrião a alguns actos formais políticos e diplomáticos a bordo com grande impacto nacional e internacional.

¹⁵⁶ Os helicópteros orgânicos são totalmente operados a partir do navio durante todo o período das missões. Isso implica os navios disporem de material e pessoal que garanta a sustentabilidade da sua operação por longos períodos, incluindo as reparações e manutenções.

¹⁵⁷ A capacidade de guerra anti-aérea, apesar de recorrer aos mísseis *sea-sparrow* e a sistemas de artilharia, tem apenas a componente de defesa própria não sendo considerada uma capacidade ofensiva.

¹⁵⁸ Este objectivo constava no programa do XVII Governo Constitucional.

efectiva furtividade que, no mar, apenas um submarino concede, conferem ao país, através desses meios, uma verdadeira arma estratégica.

A aquisição destes meios, virados primordialmente para as missões de defesa, têm suscitado larga controvérsia na comunicação social mas também entre os decisores políticos, em especial relativamente à aquisição dos submarinos.

Essa discussão veiculada em órgãos de comunicação social, que chega a colocar em causa a necessidade das compras e porventura até se a sua aquisição é já irreversível, é compreensível e até inspiradora de elucidativos debates sobre as questões de defesa.

Já a discussão feita por decisores políticos em funções e membros do governo em *fora* públicos é incompreensível à luz do conceito da política de defesa como "política de Estado", significando que "ao contrário do que acontece com outras políticas públicas, as grandes opções estratégicas são, em grande medida, constantes, já que correspondem a objectivos permanentes, independentemente do partido que esteja no Governo. E exigem consensos políticos e institucionais alargados"¹⁵⁹. Aliado ao facto de essas aquisições terem sido decididas à luz de normativos e legislação aprovados por sucessivos governos e Assembleia da República¹⁶⁰, esses diferendos apenas contribuem para descredibilizar a política de defesa nacional.

A Marinha tem assegurado, desde há uns anos, o seu contributo para a força de reacção imediata nacional¹⁶¹, com uma prontidão de 48 horas. Esta força, na sua componente naval, é, idealmente, composta por uma fragata, o reabastecedor de esquadra, um submarino, duas corvetas e um destacamento de fuzileiros. A prontidão e capacidade destes meios é o que tem assegurado ao país uma capacidade militar expedicionária: a capacidade de actuação a longas distâncias com sustentabilidade em apoio à Política Externa. Esta capacidade militar não se resume às tarefas militares, compreende também tarefas não militares como sejam o apoio a populações civis sinistradas devido à ocorrência de catástrofes naturais ou apoio a cidadãos nacionais no estrangeiro em áreas de instabilidade política e militar, apenas a título de exemplo.

O exército executa a missão da defesa militar através da realização de operações terrestres, e contribui, também, para compromissos com as organizações internacionais. Estas actuações têm-se concretizado nalgumas missões no estrangeiro, como em operações internacionais humanitárias e de paz.

A Força Aérea está enquadrada na mesma matriz dos outros dois ramos: defesa do espaço aéreo nacional, cooperação com Marinha e Exército, bem

¹⁵⁹ Intervenção do Ministro da Defesa Nacional na conferência do Curso de Auditores de Defesa Nacional. [em linha]
http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MDN/Comunicacao/Intervencoes/20080528_MDN_Int_Politica_Defesa_Nacional.htm 16 de Agosto de 2008.

¹⁶⁰ Nomeadamente: Sistema de Forças Nacional aprovado em 1998 e sucessivas leis de programação militar desde 2001.

¹⁶¹ Contribuem para esta força de reacção imediata os três ramos das Forças Armadas.

como apoio à política externa, cumprimento dos compromissos internacionais e missões de interesse público.

4.2.b.(4). Os meios marítimos não-militares para Defesa

Relativamente à utilização de navios mercantes com bandeira nacional em apoio a operações navais, muito dificilmente poderá ser efectiva recorrendo a requisição militar ou civil. Ao abrigo da Lei da Mobilização e Requisição¹⁶², a requisição apenas pode ser invocada em "tempo de guerra, bem como perante qualquer agressão, efectiva ou iminente, ou ameaças externas"¹⁶³ como forma de obter meios "materiais imprescindíveis para a garantia e realização integral dos objectivos permanentes da política de defesa nacional"¹⁶⁴.

É assim inexistente a possibilidade de contar com uma frota mercante, ainda que escassa, para as tarefas de Defesa.

4.3. Política Nacional

A abordagem da política nacional portuguesa iniciou-se com uma caracterização da organização política e administrativa feita no início deste capítulo, descrevendo-se agora alguns aspectos de política interna relacionada com os assuntos do mar.

4.3.a. Economia

De todas as actividades marítimas, o turismo costeiro é o de maior peso, atraindo 90% do turismo estrangeiro, representando o turismo, na totalidade, 11% do Produto Interno Bruto.

O emprego relacionado com a actividade marítima apresenta os seguintes valores¹⁶⁵:

Actividade Marítima	Empregos
Turismo costeiro ¹⁶⁶	38.894
Pesca ¹⁶⁷	33.743
Marinha ¹⁶⁸	14.745
Construção naval	4.336
Transporte marítimo	3.206
Actividades marítimas de recreio	2.480
Portos marítimos e serviços relacionados	2.002

Quadro 21 - Emprego em actividades marítimas de Portugal em 2005.

¹⁶² LEI nº 20/95. D.R. I Série A. Nº160 (95-07-13) 4422-4430.

¹⁶³ Art. 11º e 35º. LEI nº 20/95. D.R. I Série A. Nº160 (95-07-13) 4422-4430.

¹⁶⁴ Art. 2º. LEI nº 20/95. D.R. I Série A. Nº160 (95-07-13) 4422-4430.

¹⁶⁵ Fonte de dados sobre o emprego: Comissão Europeia, estudos da Direcção Geral da Pesca e dos Assuntos do Mar: "Tendências do emprego nos diversos sectores relacionados com o mar ou utilizando os seus recursos. Política Marítima da EU. Factos e Números – Portugal. Informação da Comissão Europeia – Direcção-Geral da Pesca e dos Assuntos Marítimos. [em linha] http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/country_factsheets/portugal_pt.pdf 01 de Setembro de 2008.

É necessário uma análise cuidada destes valores, como é recomendado, aliás, no relatório¹⁶⁹, pois a sub-actividade do turismo costeiro representa um valor de muito difícil obtenção e cujo relacionamento directo com a actividade marítima é, no mínimo, discutível. Também a contabilização do pessoal da Marinha para estes valores não é procedimento estatístico seguido pelos outros países europeus, à excepção da Suécia.

Quando comparado com outros Estados membros da União Europeia, verifica-se que o valor da relação extensão da costa / densidade populacional ao longo do litoral / emprego relacionado com o mar tem uma expressão muito reduzida, conforme se demonstra na tabela seguinte:

País	Emprego no sector marítimo		
	Total	Directo	Indirecto
Portugal	99.406	-	-
Alemanha	200.192	-	-
Bélgica	50.219	-	-
Dinamarca	101.662	-	-
Eslovénia	16.676	-	-
Espanha	1.645.959	-	-
França	395.223	-	-
Grécia	485.046	285.046	200.000
Holanda	165.569	113.319	52.250
Irlanda	22.500	-	-
Italia	237.518	-	-
Malta	39.740	-	-
Polónia	160.123-190.123	-	-
Reino Unido	753.674	548.674	205.000
Suécia	112.461	-	-

Quadro 22 - Empregos criados pela actividade marítima nos estados membros da união europeia.

¹⁶⁶ Os dados o emprego em hotéis, pensões e afins nas regiões costeiras.

¹⁶⁷ Os dados compreendem o emprego na pesca, no processamento de pescado e em aquaculturas.

¹⁶⁸ Inclui militares, militarizados e civis da marinha.

¹⁶⁹ Cf. nota 165.

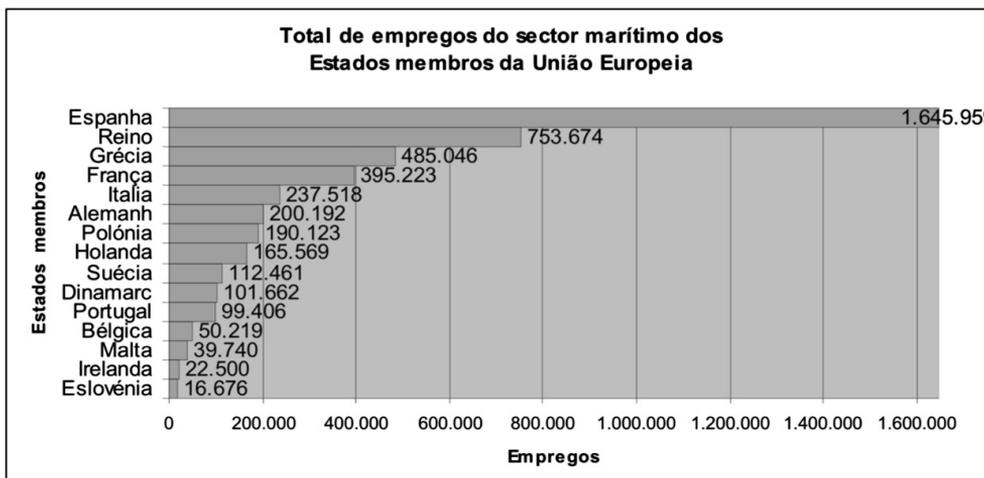


Gráfico 1 - Total de empregos do sector marítimo dos Estado membros da UE.

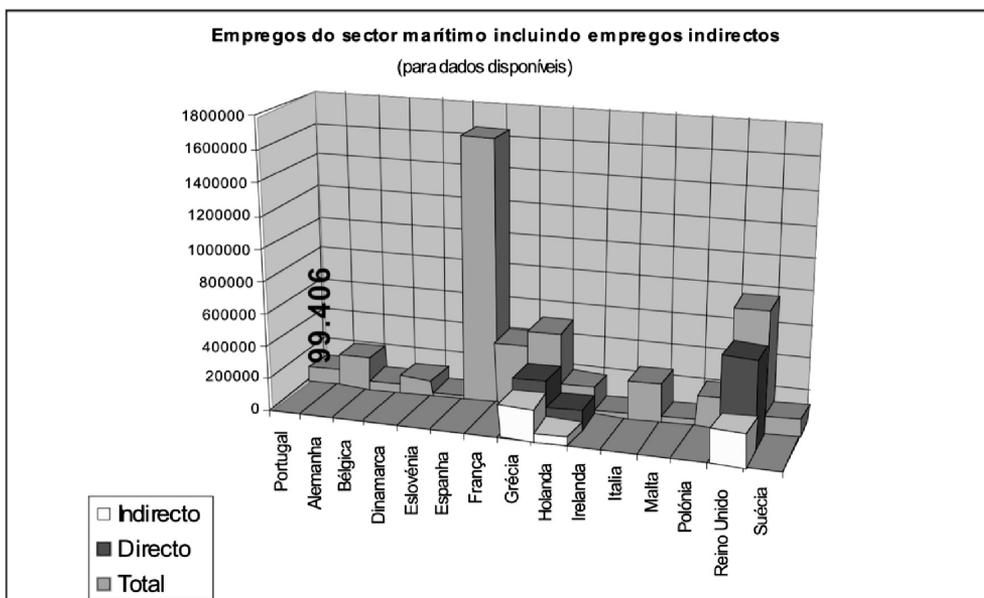


Gráfico 2 - Empregos do sector marítimo incluindo empregos indirectos.

Tal como é expresso no estudo “Tendências do emprego nos diversos sectores relacionados com o mar ou utilizando os seus recursos”¹⁷⁰, para a

¹⁷⁰ Fonte: Comissão Europeia, estudos da Direcção Geral da Pesca e dos Assuntos do Mar: “Tendências do emprego nos diversos sectores relacionados com o mar ou utilizando os seus recursos. Política Marítima da EU. Factos e Números – Portugal. Informação da Comissão Europeia – Direcção-Geral da Pesca e dos Assuntos Marítimos. [em linha] http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/country_factsheets/portugal_pt.pdf 01 de Setembro de 2008.

contabilização dos empregos ligados ao sector marítimo deverá ser retirado a componente do turismo costeiro (por ser de muito difícil medição a sua correlação com o sector marítimo) e o pessoal que compõe as marinhas de guerra. Pode-se assim criar a seguinte tabela:

Empregos ligados sector marítimo, discriminados por áreas directamente ligadas, turismo costeiro e marinhas					
Estado Membro	Actividades marítimas directas (excluindo pesca)	Actividades marítimas directas, turismo costeiro e marinhas (excluindo pesca)	Pesca	Todas actividades marítimas	Actividades marítimas tradicionais (inclui pesca, exclui turismo costeiro e marinhas)
Luxemburgo	1,836	1,836	-	1,836	1,836
Hungria	605	605	1,680	2,285	2,285
Eslováquia	1,520	1,520	1,180	2,700	2,700
Eslovénia	16,403	2,553	623	17,026	3,176
República Checa	1,618	1,618	2,267	3,885	3,885
Malta	35,628	7,628	1,441	37,069	9,069
Austria	9,341	9,341	734	10,075	10,075
Irlanda	7,516	3,680	10,584	18,100	14,264
Estónia	48.105	20.303	6.700	54.805	27.003
Chipre	72,192	28,937	1,175	73,367	30,112
Lituânia	31,021	26,272	6,565	37,586	32,837
Suécia	108,564	37,541	3,955	112,519	41,496
Bélgica	48,837	39,936	1,743	50,580	41,679
Portugal	66,284	12,533	33,229	99,513	45,762
Finlândia	121,814	45,744	2,740	124,554	48,484
Letónia	63,599	39,299	10,580	74,179	49,879
Grécia	258,386	62,647	37,701	296,087	100,348
Dinamarca	149,380	87,752	14,060	163,440	101,812
Holanda	209,110	107,890	9,049	218,159	116,939
Polónia	184,890	135,390	19,923	204,813	155,313
Espanha	1.755,720	90,486	87,310	1.843,03	177,796
Dinamarca	229,342	191,283	16,409	24,5751	207,692
Itália	179,033	179,033	47,957	226,990	226,990
Reino Unido	580,330	198,971	33,534	613,864	232,505
França	422,141	176,160	64,712	486,853	240,872

Quadro 23- Empregos ligados sector marítimo.

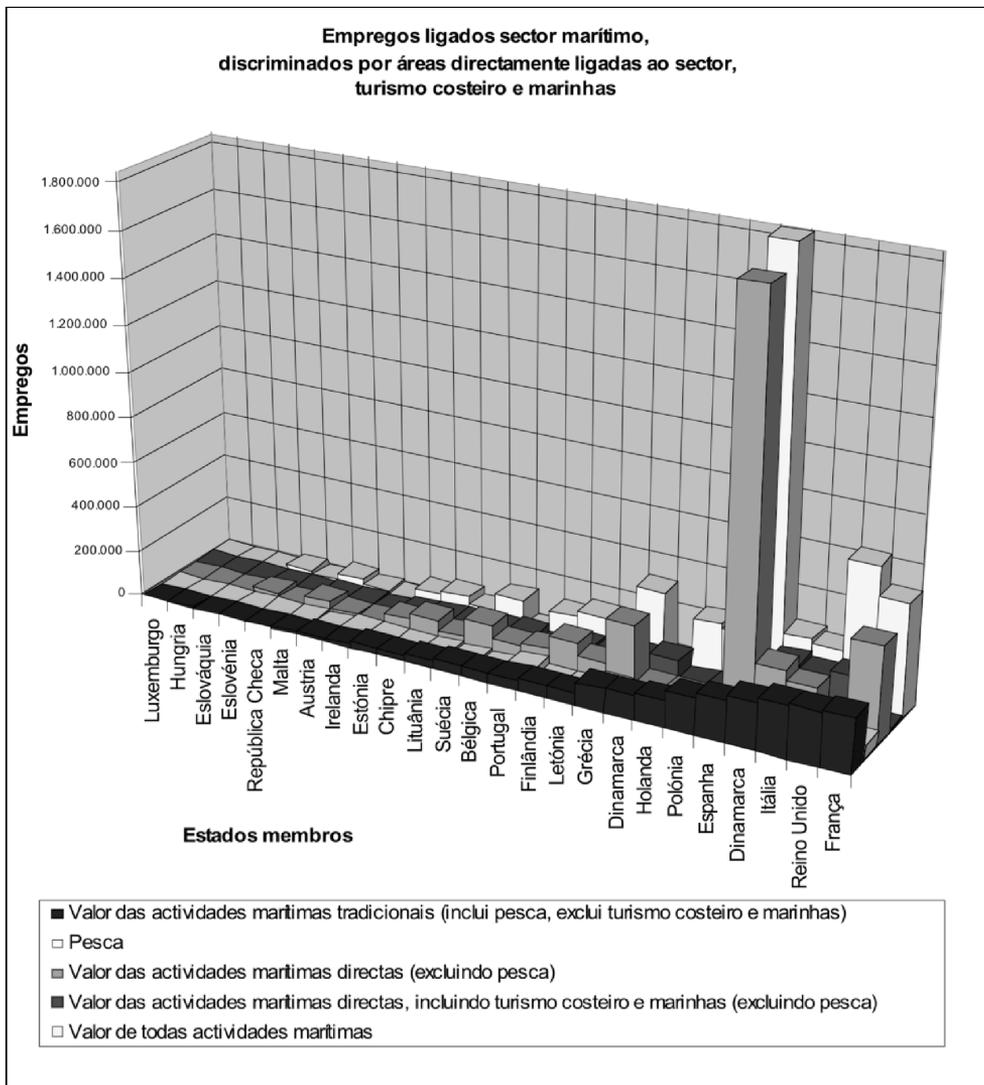


Gráfico 3 - Empregos ligados ao sector marítimo na Europa.

A frota pesqueira, a quarta maior da Europa¹⁷¹, é composta por, aproximadamente, 8.700 embarcações sendo, porém, das menos eficazes¹⁷², apesar de Portugal ser dos maiores consumidores de peixe *per capita*. A grande maio-

¹⁷⁰ Sendo a quarta maior em valor absoluto de embarcações, é a sexta em arqueação bruta. A arqueação bruta representa o volume exterior da embarcação deste a quilha às chaminés: Não estando directamente relacionada com a capacidade de carga dá uma ideia aproximada desse valor e em simultâneo das dimensões exteriores do navio.

¹⁷¹ MEDEIROS, Carlos Alberto – Geografia de Portugal, p. 207.

ria das embarcações¹⁷³ são inferiores a 12 metros e não usam a arte do arrasto.¹⁷⁴

Relativamente à marinha mercante, o que outrora foi uma das frotas modernas e grandes, decaiu, nas duas últimas décadas, mais de 80%, cifrando-se actualmente num total de cerca de 40 navios. A este facto está também relacionado o fenómeno das bandeiras de conveniência, na qual os armadores preferem registar os seus navios em Estados que têm menores exigências em termos de segurança e qualificações das tripulações para reduzir custos. Felizmente, este fenómeno tem vindo a diminuir devido às obrigações legais a que também esses navios têm que obedecer para poder praticar os portos europeus e a constatação por parte dos grandes armadores que se tornou mais rentável ter tripulações muito qualificadas, navios modernos, seguros e fiáveis.

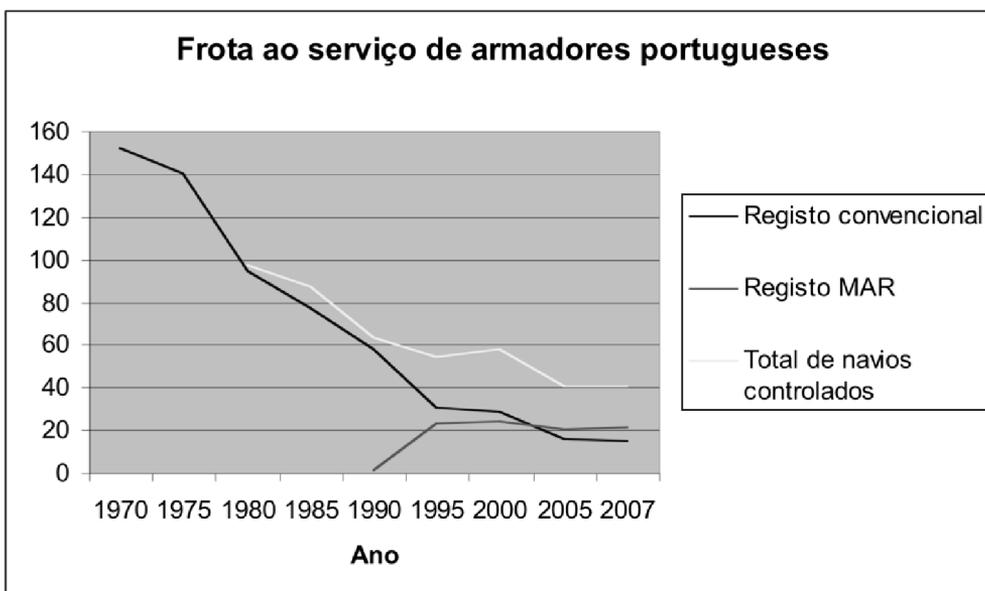


Gráfico 4 - Frota ao serviço de armadores portugueses¹⁷⁵.

¹⁷³ Cerca de 99,6%. A grande disparidade entre número de embarcações e tonelagem, que traduz uma frota constituída essencialmente por pequenas embarcações (e artesanais) tem sido uma característica deste sector há várias décadas. MEDEIROS, Carlos Alberto – Geografia de Portugal, pp. 206-207.

¹⁷⁴ Política Marítima da EU. Factos e Números – Portugal. Informação da Comissão Europeia – Direcção-Geral da Pesca e dos Assuntos Marítimos. [em linha] http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/country_factsheets/portugal_pt.pdf 01 de Setembro de 2008.

¹⁷⁵ Fonte: Instituto Nacional de Estatística – Anuário Estatístico de Portugal 2006. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 2007 e IPTM.

O transporte marítimo em Portugal tem diminuído a sua quota relativamente ao transporte rodoviário, contrariamente à tendência da média europeia, conforme os gráficos seguintes representam¹⁷⁶:

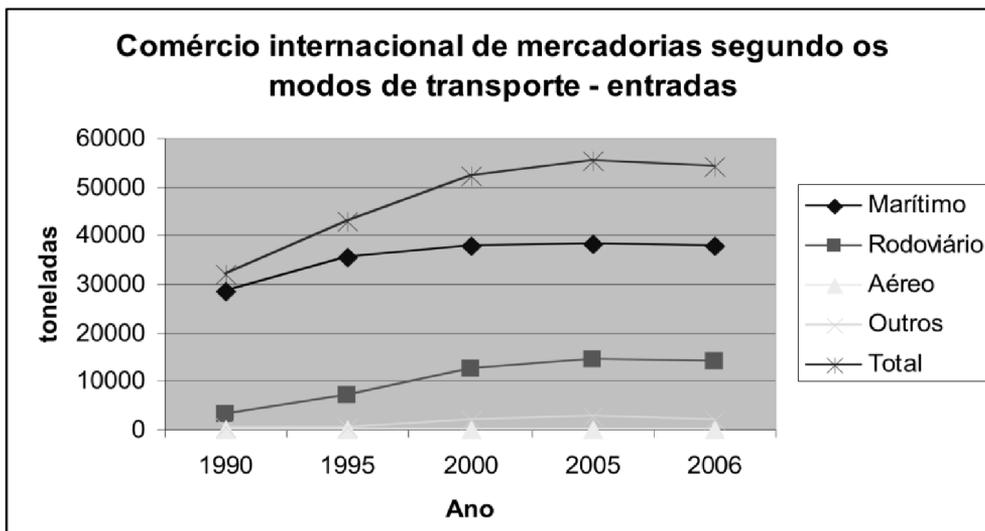


Gráfico 5 - Comércio internacional de mercadoria segundo os modos de transporte - entradas.

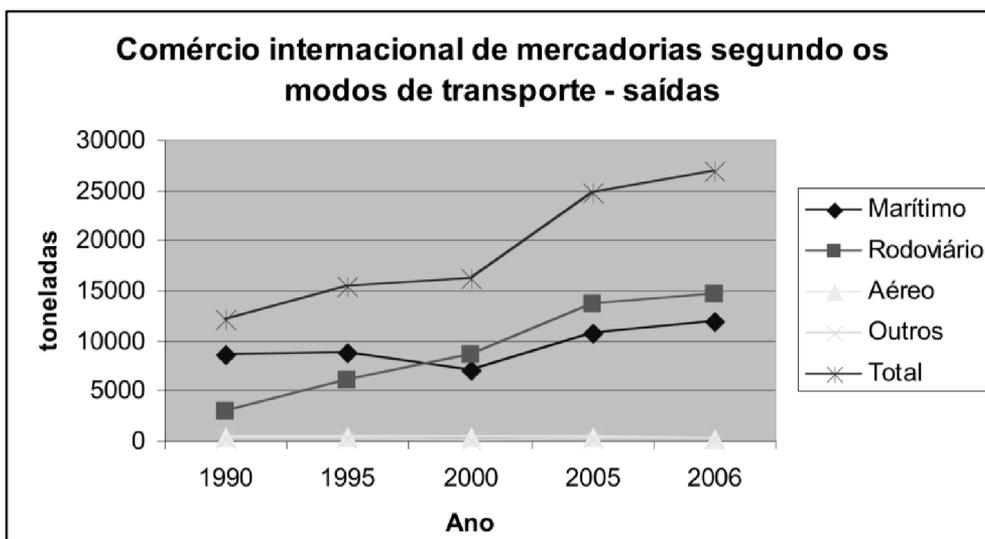


Gráfico 6 - Comércio internacional de mercadoria segundo os modos de transporte - saídas.

¹⁷⁶ Fonte: Instituto Nacional de Estatística – Anuário Estatístico de Portugal 2006. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 2007.

Também a reparação e construção naval têm diminuído. A localização dos estaleiros portugueses para a reparação naval é invejável, com a passagem diária de centenas de navios que praticam as congestionadas linhas comerciais permitindo que, durante a operação dos navios, possam ir para estaleiro ou docar sem se afastarem muito dos locais de carga e descarga.

4.3.b. A Lei de Programação Militar

A lei de programação militar (LPM) visa a programação do investimento público das Forças Armadas, relativo a forças, equipamento, armamento e infra-estruturas. O período de vigência é de três sexénios, exceptuando os programas cuja implementação excedam esse período, com revisões a cada dois anos, em articulação com o ciclo bienal do planeamento de forças.

A actual lei de programação militar aprovada em 2006¹⁷⁷, abrange os três ramos das Forças Armadas, contendo a inovação, em termos estruturais, de identificar capacidades conjuntas, que foram transferidas para os Órgãos e Serviços Centrais do Ministério da Defesa Nacional, criando programas comuns aos ramos.

Particularizando às capacidades marítimas, envolvendo essencialmente a Marinha, esta lei tenciona incrementar a capacidade expedicionária da força naval, através da aquisição de um navio polivalente logístico, reequipamento e aquisição de viaturas blindadas anfíbias para a força de fuzileiros, modernização das fragatas da classe "Vasco da Gama", aquisição de duas fragatas para substituir as fragatas da classe "João Belo" e aquisição de um helicóptero. No seguimento da anterior LPM, prosseguirá a construção de dois submarinos convencionais de ataque, aquisição de dois navios-patrolha, a edificação de um destacamento de guerra de minas e ainda o reequipamento da Polícia Marítima¹⁷⁸.

4.3.c. A Política marítima

4.3.c.(1). Sector marítimo e portuário

O sector marítimo é tutelado por diversos ministérios, dependendo a parte portuária e do transporte marítimo do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

As actuais orientações, a longo prazo, para esse sector são aumentar a movimentação de mercadorias nos portos nacionais; melhorar a qualidade dos portos, nomeadamente o interface logístico; assegurar padrões europeus de segurança marítima; melhorar o equilíbrio financeiro dos portos; promover o ensino, formação, investigação e desenvolvimento e apoiar a frota nacional em competitividade e reforço da mesma com tripulações nacionais¹⁷⁹.

Estas orientações são decompostas em objectivos mais concretos, conforme se apresenta no quadro seguinte:

¹⁷⁷ Lei de programação militar. LEI ORGÂNICA nº4/2006. D.R. I Série. 166 (06-08-29) 6232-6235.

¹⁷⁸ A Lei de Programação Militar. *Revista da Armada*.

¹⁷⁹ Cf. Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário.

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SECTOR MARÍTIMO PORTUÁRIO	
Aumentar fortemente a movimentação de mercadorias nos portos nacionais	<ul style="list-style-type: none"> - "simplificação de procedimentos (...) integração dos portos nacionais nas Auto-Estradas do Mar; - "Acesso às rotas marítimas intercontinentais"; - "Inserção de portos nacionais no transporte marítimo de curta distância"; - "Alargamento do <i>hinterland</i> portuário na Península Ibérica"; - "Reorganização institucional do sector marítimo-portuário"; - "Abordagem integrada da utilização das áreas sob jurisdição portuária"; - "Aposta em sistemas de gestão de qualidade, orientados para o cliente; - "Competitividade fiscal"; - "Aumento da quota modal do transporte marítimo".
Garantir que os portos se constituem como uma referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica	<ul style="list-style-type: none"> - "Consolidação e promoção da marca comercial de cada porto"; - "Organização de uma oferta de serviços (...) ajustada às necessidades do mercado, constituindo os portos como um parceiro estratégico nas cadeias de transporte e logística"; - "Reforço das acessibilidades externas, numa aposta clara na logística e nas acessibilidades rodoferroviárias associadas aos principais portos".
Assegurar padrões, de nível europeu, no ambiente, segurança e de protecção	<ul style="list-style-type: none"> - "Fiscalização e monitorização eficiente do cumprimento das regras no âmbito da segurança marítima"; - "Divulgação e formação na área da segurança marítima"; - "Promoção de boas práticas ambientais no âmbito de um desenvolvimento sustentável de cada um dos portos".
Melhorar o equilíbrio económico financeiro dos portos nacionais	<ul style="list-style-type: none"> - "Crescimento sustentado do volume de negócios, sobretudo operacionais, associado ao aumento esperado de carga transportada"; - "aumentar a capacidade de libertação de meios líquidos gerados pela operação"; - "Níveis adequados de rendibilidade dos activos alocados às operações, garantindo assim, um retorno correspondente aos investimentos realizados"; - "Adequação do nível de endividamento ao plano de investimentos e à evolução do volume de negócios, mantendo níveis apropriados de cobertura da dívida, pelos meios operacionais libertos".
Promover o ensino, a qualificação profissional e a ID&I	<ul style="list-style-type: none"> - "criação de centros de conhecimento em ID&I" - "Promoção de trabalho conjunto com a Agência Europeia de Segurança Marítima"; - "Adequação dos currícula da formação ao mercado, promovendo a participação dos agentes privados".

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SECTOR MARÍTIMO PORTUÁRIO	
	<ul style="list-style-type: none"> - “Evolução para uma formação e capacitação que permita perspectivar uma carreira e um processo de equivalência académica”; - “Criação de novos cursos que respondam às necessidades de formação do sector marítimo-portuário”; - “Conclusão dos projectos (...), Ceodouro¹⁸⁰ e SafeSeaNet e promoção da criação de outros projectos no âmbito da ID&I”.
Apoiar o posicionamento competitivo da frota nacional, e o reforço de tripulações nacionais	<ul style="list-style-type: none"> - “Reforço da coordenação das acções de apoio à internacionalização das empresas armadoras nacionais”; - “Criação de condições para a concessão de apoios mais eficientes ao desenvolvimento da marinha de comércio(...)”.

Quadro 24 - Orientações e objectivos do sector marítimo-portuário¹⁸¹.

A promoção da inter-modalidade obrigará à conclusão da ligação da linha do Norte ao porto de Aveiro, novo corredor para mercadorias ligando o porto de Sines a Elvas/Badajoz, capacidade para o transporte de mercadorias da Linha do Norte, ligação Lisboa-Madrid com capacidade de tráfego misto e o eixo Porto-Vigo também para tráfego misto.

Alguns destes projectos, nomeadamente as ligações ao porto de Sines, são projectos com décadas porém, alguns deles, ainda não se iniciaram. Sendo estes objectivos para o sector marítimo-portuário avalizados pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, é esperável um novo impulso para a sua concretização.

Este plano “estratégico”, estabelece propósitos desejáveis e, que a serem atingidos, em muito contribuirão para o desenvolvimento económico e, sobretudo, para um revitalizar da cultura marítima portuguesa.

Porém, numa perspectiva geopolítica identificam-se alguns aspectos que poderiam ter sido acautelados.

Não é feita qualquer referência à reserva estratégica que uma frota mercante ou os portos apresentam. Isso poderá ser resultado de duas coisas: ou não está previsto porque não foi pensado, ou então, por ser um documento que de certa maneira serve de *marketing* do sector, não se queira estar a desvirtuar desse fim, pois na perspectiva empresarial, o facto de poder ter recursos sujeitos a “requisição” apresenta riscos para o negócio.

¹⁸⁰ Projecto de construção de uma Central de Energia de Ondas, a integrar na cabeça do Molhe Norte da foz do rio Douro. Este projecto foi apoiado pela AdI – Agência de Inovação e pelo Ministério dos Transportes, através do IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

¹⁸¹ Adaptado de “Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário”.

Relativamente à frota mercante, apenas é estabelecido o objectivo da "Criação de condições para a concessão de apoios mais eficientes ao desenvolvimento da marinha de comércio". Este é um objectivo vago comparado com outras vertentes, para as quais foram estabelecidos objectos mais específicos, prazos e métricas indicadoras da avaliação de desempenho. Os navios que compõem uma frota mercante são, no fundo, o verdadeiro "*core business*" da marinha mercante, sendo a logística uma actividade subsidiária, parecendo um pouco redutor que um país que aspira estar na vanguarda da actividade marítima europeia, ou, no mínimo, que quer criar um sector marítimo dinâmico, descure a importância de uma frota mercante.

Uma outra lacuna é a inexistência da componente de construção e reparação naval. Os estaleiros, principalmente os de reparação naval, não podem estar muito afastados dos portos comerciais e, no caso português, essa já foi uma indústria próspera e rentável, que ainda não desapareceu. Há ainda importantes estaleiros, tanto de construção como de reparação, sendo ambos indústrias essencialmente de exportação.

4.3.c.(2). Estratégia para os assuntos do mar

A "estratégia nacional para o mar", formalizada num documento elaborado pela Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar-EMAM¹⁸² e aprovado em Conselho de Ministros em 2006¹⁸³, veio apresentar um quadro de actuação de Portugal em prol do aproveitamento dos recursos do mar.

Para esse fim estabeleceu três pilares estratégicos: o conhecimento, planeamento e ordenamento espacial e promoção e defesa activa dos interesses nacionais. Para cada um dos pilares estabelece várias acções prioritárias incluindo a criação de uma comissão interministerial para os assuntos do mar, composta por todos os Ministérios com responsabilidades nesta área e as regiões autónomas, e a criação de um fórum permanente para os assuntos do mar aberto a toda a sociedade civil.

O documento tem um prazo de vigência de 2006 a 2016, altura em que deverá ser sujeito a uma revisão global.

Acções prioritárias:

1. "Criar uma estrutura de coordenação para a implementação da Estratégia Nacional para o Mar, assente numa base de articulação e participação de todos os interessados, exigindo a co-responsabilização das diferentes políticas sectoriais relevantes."
2. "Melhorar a articulação e coordenação das posições nacionais relativas aos assuntos do mar nos diversos *fora* internacionais."

¹⁸² A Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar foi criada em 2005. RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS Nº 128/2005. D.R. I Série Parte B. Nº 153 (05-08-10).

¹⁸³ RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS Nº 163/2006. D.R. I Série. Nº 237(06-12-12).

3. "Assegurar o acompanhamento técnico, diplomático e político da discussão pública sobre o Livro Verde da Política Marítima Europeia e do processo subsequente, durante o qual é fundamental a mobilização do País e a avaliação das oportunidades, ameaças, vantagens e desvantagens desta política, de forma a garantir que Portugal se mantém na vanguarda da nova abordagem aos assuntos do mar a nível Europeu, através de uma participação esclarecida, eficaz e abrangente."

Acções estratégicas:

1. "Sensibilizar e mobilizar a sociedade para a importância do mar:";
2. "(...) fomentar a divulgação nas escolas das actividades ligadas ao mar (...)";
3. "(...) definição de Portugal como um centro de excelência de investigação das ciências do mar da Europa, optimizando os meios existentes e apostando na formação e fixação de recursos humanos altamente qualificados e na criação de infra-estruturas que permitam concretizar este importante projecto (...)";
4. "(...) correcto ordenamento e planeamento espacial do espaço oceânico e das zonas costeiras. Para isso, torna-se necessário inventariar, cartografar e promover a agilização e simplificação dos procedimentos que fomentam a economia do mar, sem prejuízo de ser assegurada a sua sustentabilidade ambiental, criar mapas de oportunidade para as novas utilizações e articular os sistemas de acompanhamento, vigilância, controlo, segurança e defesa nacional (...)";
5. "(...) protecção devida do valioso património natural marinho que Portugal possui, através do conhecimento e avaliação da biodiversidade marinha, bem como dos valores geológicos, arqueológicos, estéticos e históricos, da implementação de uma rede nacional de áreas marinhas protegidas, da recuperação de ecossistemas degradados e da monitorização do ambiente marinho, da implementação de medidas de gestão sustentável dos recursos vivos e da investigação e salvaguarda do património cultural subaquático (...)";
6. "Uma economia do mar forte e sustentada só é possível criando os mecanismos que permitam aos investidores apostar nas actividades marítimas. Para isso, é fundamental assegurar informação credível e actualizada que possa ser colocada ao serviço do desenvolvimento económico e social do País. É ainda necessário promover a definição de mecanismos de implantação de indústrias e aproveitamento dos recursos naturais existentes que sejam céleres, transparentes e atractivos para o investimento";
7. "Existe um conjunto de novas actividades que iniciaram o processo de procura e ocupação do espaço oceânico para as quais Portugal tem condições excepcionais de desenvolvimento. Entre estas, temos a aquicultura *offshore*, a biotecnologia, as energias renováveis e a robótica submarina. Importa, assim, promover as condições para a instalação destas indústrias e activi-

dades no nosso país, apostando no seu potencial económico e tecnológico e retirando, no futuro, os benefícios decorrentes dessa aposta”;

8. “Finalmente, nenhuma estratégia nacional para o mar pode ser eficazmente implementada sem um eficiente sistema integrado de vigilância, segurança e defesa nacional que possua os meios que possibilitem uma eficaz e articulada vigilância marítima, a salvaguarda contra riscos naturais e o combate à poluição, ao terrorismo, ao tráfico de droga e às restantes actividades ilícitas.”

Este documento, que é utilizado como documento estruturante da “estratégia nacional para o mar”, acaba por ser uma abordagem mais simplista e abstracta do que o relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos.

Aliás, a criação da própria EMAM (Estrutura de Missão dos Assuntos do Mar), reflecte uma aparente redução da importância dos assuntos do mar, relativamente à importância que antes se tinha dado com a Comissão Estratégica dos Oceanos consubstanciada na dependência primeiro ministro e da EMAM na dependência do Ministro da Defesa Nacional.

4.3.d. O Sistema de Autoridade Marítima

O exercício da Autoridade do Estado no mar é, em Portugal, assegurado por diversas entidades militares e civis pertencentes a distintas tutelas, devidamente enquadradas no Sistema da Autoridade Marítima, com carácter de transversalidade¹⁸⁴. O Sistema de Autoridade Marítima é assim o “quadro institucional formado pelas entidades, órgãos, ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais exercem poderes de autoridade marítima”¹⁸⁵, entendendo-se por autoridade marítima “o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido nos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional”¹⁸⁶.

As incumbências do Sistema de Autoridade Marítima são, em termos gerais, garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos de jurisdição nacional no estrito respeito do Direito Internacional.

Como atribuições mais concretas encontram-se:

- segurança e controlo da navegação;
- preservação e protecção dos recursos naturais;
- preservação e protecção do património cultural subaquático;
- preservação e protecção do meio marinho;
- prevenção e combate à poluição;
- assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação;

¹⁸⁴ DECRETO LEI nº 43/02. D.R. I Série. Nº 52. (02-03-02)

¹⁸⁵ DECRETO LEI nº 43/02 art. 2º. D.R. I Série. Nº 52. (02-03-02)

¹⁸⁶ DECRETO LEI nº 43/02 art. 3º. D.R. I Série. Nº 52. (02-03-02)

- fiscalização das actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não-vivos;
- salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo;
- protecção civil, com incidência no mar e na faixa litoral;
- protecção da saúde pública;
- prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, terrorismo e pirataria;
- prevenção e repressão da imigração clandestina;
- segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais.

A coordenação nacional das entidades constituintes do Sistema de Autoridade Marítima é assegurada pelo Conselho Coordenador Nacional presidido pelo Ministro da Defesa Nacional e composto por vinte elementos, no total¹⁸⁷, podendo participar ainda outros representantes de entidades que não façam parte do Sistema de Autoridade Marítima para deliberações específicas. A função de coordenação consiste na aprovação e orientação das acções de articulação das entidades de execução do poder de autoridade marítima e ainda a definição de metodologias de trabalho e acções de gestão que favoreçam uma melhor coordenação e eficácia.

Operacionalmente, a coordenação cabe a cada um dos representantes máximos das entidades do Sistema.

Não pondo em causa a eficiência operacional de cada um dos elementos, a composição hierárquica e funcional deste sistema induz à partida a uma aparente dificuldade de coordenação pois, ainda que o Ministro da Defesa Nacional presida ao Conselho, tem como pares outros ministros que poderão ter visões dissonantes em matérias tão importantes como o exercício da autoridade no mar. A par disto, o facto de este órgão ainda não ter reunido, suscita a questão de qual a importância que lhe tem sido dada.

Ainda que tenha sido criada a Autoridade Marítima Nacional¹⁸⁸, esta funciona como estrutura superior de administração e coordenação apenas dos órgãos e serviços com competências e acções no âmbito do Sistema de Autoridade Marítima que estão integrados na Marinha¹⁸⁹. Isto não pressupõe uma coordenação

¹⁸⁷ A constituição completa do Conselho Coordenador Nacional é: Ministro da Defesa Nacional, Ministro da Administração Interna, Ministro do Equipamento Social, Ministro da Justiça, Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território, Autoridade Marítima Nacional, Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, Comandante-Geral da Polícia Marítima, Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana, Director Nacional da Polícia de Segurança Pública, Director Nacional da Polícia Judiciária, Director do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Presidente do Instituto Marítimo-Portuário, Director-Geral das Pescas e Aquicultura, Inspector-Geral das Pescas, Director-Geral de Saúde, Presidente do Instituto da Água e dois representantes das Regiões Autónomas dos Açores e Madeira. DECRETO LEI nº43/02 art. 8º. D.R. I Série. Nº 52. (02-03-02)

¹⁸⁸ DECRETO LEI nº44/02 art. 1º, 2º. D.R. I Série. Nº 52. (02-03-02)

¹⁸⁹ "A AMN é a entidade responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela DGAM(...)", DECRETO LEI nº44/02 art. 2º. D.R. I Série. Nº 52. (02-03-02)

nação operacional dos meios das entidades que exercem o poder de autoridade marítima, não pertencentes à Marinha¹⁹⁰.

O modelo adoptado por Portugal apresenta algumas semelhanças com outros países europeus nomeadamente a Holanda. Porém, na Holanda o comando e controlo operacional é exercido por uma única entidade que está funcionalmente num nível superior a todas as outras que é a *Kustwacht* (Guarda Costeira) que depende da Marinha Holandesa¹⁹¹. Ao director da *Kustwacht* cabe a responsabilidade de celebrar os protocolos necessários com todas as entidades que exercem autoridade marítima, fornecendo-lhes estas os recursos necessários, incluindo pessoal e meios. O planeamento operacional da utilização dos recursos é realizado pela *Kustwacht*.

Sendo um tema de interesse, foi objectivo neste caderno abordar o modelo português do exercício da autoridade no mar num enquadramento geopolítico nacional no âmbito da política interna, não sendo fito deste capítulo a sua abordagem pormenorizada em termos organizativos e operacionais.

4.3.e. Segurança

4.3.e.(1). A segurança marítima

A segurança marítima procura assegurar a liberdade de navegação como forma de viabilização do comércio marítimo, contribuindo para a prosperidade e para proteger os recursos e ecossistemas marinhos.

Em termos de segurança no mar, as principais ameaças que se colocam a nível global, podem ser tipificados nas ameaças dos Estados falhados, terrorismo, crime transnacional, pirataria, agressões ambientais e imigração ilegal¹⁹².

Contribuem de forma directa para a segurança marítima os navios de guerra ou com autoridade de Estado, bem como os sistemas de informação marítima e de vigilância, que serão abordados seguidamente.

Estes contributos directos para a segurança marítima servem essencialmente de dissuasão à realização das actividades ilícitas mas não resolvem os problemas na raiz, nomeadamente o terrorismo, o crime transnacional, a imigração ilegal e até mesmo a pirataria. De vários exemplos recentes, conclui-se que a redução dessas ameaças deverá ser conseguida através de actuação política e social na origem dos problemas indo às causas e não às consequências. Foi esse o caso, nomeadamente, do fenómeno exponencial da imigração ilegal no estreito de Otranto, resolvido pela Itália através, sobretudo, do apoio às

¹⁹⁰ Nomeadamente Guarda Nacional Republicana e Polícia de Segurança Pública.

¹⁹¹ Estão de parte da dependência funcional da *Kustwacht*, três entidades: a *Immigratie-En Naturalisatiedienst* (Serviço de Imigração e Naturalização), *Koninklijke Marechaussee* (polícia com estatuto militar, das áreas portuárias e aeroportuárias) e *de Zeehavenpolitie Rotterdam-Rijnmond* (polícia do porto de Rotterdam, actualmente o maior porto comercial do mundo). Estas três entidades actuam exclusivamente em terra ou áreas portuárias, não tendo emprego operacional no mar.

¹⁹² CAJARABILLE, Victor Lopo – A segurança no mar, pp. 57-59.

forças policiais albanesas e melhoria das condições sociais e económicas na zona costeira da Albânia¹⁹³.

4.3.e.(2). A vigilância marítima

A vigilância marítima é fundamental como garante da soberania nacional no espaço marítimo para evitar e identificar infracções aos regulamentos marítimos e prevenir ameaças à segurança.

Conceptualmente, a actividade de vigilância assenta em informação cooperativa que é recebida a partir da navegação na área¹⁹⁴ e também pela informação não-cooperativa, recolhida através dos sensores próprios, sejam radares costeiros ou de plataformas navais ou aéreas reportadas para terra. Este último caso é indispensável para a identificação de infracções porque, como princípio, não se deverá contar com a informação cooperativa de um infractor. Não sendo viável fazer uma monitorização baseada exclusivamente em informação não cooperativa, por envolver um processo de detecção, localização e identificação mais demorado, torna-se muito importante o processamento da informação cooperativa para a maior parte da navegação, geralmente cumpridora, além de que permite desconflitar ambiguidades¹⁹⁵ que inevitavelmente surgem pelo recurso à informação não cooperativa.

No caso de detecção de algum incidente, poderá ser necessário empregar um meio adequado aéreo, naval ou em terra. Os meios aéreos e navais desempenham, assim, um papel duplo na tarefa da vigilância: colaboram na recolha de informação e também no exercício da autoridade do Estado, fazendo parte do sistema de vigilância.

Até ao momento, em Portugal, e à semelhança do que acontece na União Europeia, diferentes sectores da administração empenharam-se no exercício do cumprimento dos regulamentos da actividade de fiscalização de infracções, tendo havido uma assimetria no desenvolvimento dos diferentes sistemas de vigilância, como por exemplo o da monitorização da actividade da pesca, que está completamente implementado ou o VTS-(*Vessel Traffic Services*) que agora começa a dar os primeiros passos de operacionalização. Perante esta assimetria, nem sequer se tem posto a hipótese de haver interoperabilidade, ou porque nem sequer era um requisito ou porque existem diferentes estádios de implementação com tecnologias porventura incompatíveis¹⁹⁶. Nestas condições, o panorama marítimo é incompleto e heterogéneo. Não há um sistema geral que abarque as várias áreas de vigilância, prevenção e actuação do Estado.

¹⁹³ Estas acções desenrolaram-se especialmente durante a década de 1990. O envio de equipas da marinha e guarda costeira italiana para enquadrar as forças de segurança albanesas permitiram, também, obter importantes informações das redes de imigração e actividades ilegais.

¹⁹⁴ Esta cooperação é quase sempre feita sem operação humana, como por exemplo no AIS.

¹⁹⁵ Por exemplo, o erro de discriminação em azimute no qual um contacto pequeno a longa distância pode ser confundido com um grande navio mercante, ecos falsos, interferências ou zonas de sombra.

¹⁹⁶ No que diz respeito por exemplo a sistemas operativos, linguagens de programação ou protocolos e velocidades de transferência de dados.

Ao nível europeu, um dos objectivos da política marítima europeia integrada, é dispor de um sistema interoperável e integrado dos sistemas de vigilância marítima transversal aos vários sectores marítimos¹⁹⁷. A própria União Europeia reconhece que cada Estado tem os seus próprios sistemas e procura dar pequenos passos na tentativa de conseguir a sua interoperabilidade, ainda que isso implique modernizações de alguns dos sistemas em vez da implementação de um sistema geral de elevados custos e complexidade que provavelmente inviabilizaria a sua implementação. Desde 2003, a União Europeia obriga todas as embarcações de pesca com comprimento superior a 15 metros a dispor de um sistema VMS (*Vessel Monitoring System*)¹⁹⁸ que permite a um centro de controlo em terra interrogar a posição rumo e velocidade das embarcações de pesca em determinado momento, a resposta é transmitida automaticamente e sem intervenção humana dos pescadores. No caso português, o sistema MONICAP está já em uso há alguns anos com bons resultados. Um dos contributos que a legislação europeia veio trazer foi a obrigatoriedade de manter todos os dados VMS por um período de três anos e impor a interoperabilidade entre os diversos sistemas dos Estados membros, permitindo que uma embarcação de pesca a navegar na área de outro Estado possa ser controlada pelo respectivo centro de controlo desse país.

Para os navios com mais de 300 toneladas de deslocamento em navegações internacionais, navios de carga com mais de 500 toneladas de deslocamento em navegações não internacionais e navios de passageiros independentemente do deslocamento, passou a ser obrigatório desde 2002 o sistema AIS (*Automatic Identification System*)¹⁹⁹. Consiste num equipamento instalado a bordo dos navios, que recebe e transmite informação da identificação do navio, posição, rumo e velocidade através do GPS e emitido em onda rádio. Estas transmissões, que têm um alcance médio de 20 milhas náuticas, chegam também às estações costeiras que, dessa forma, podem ter um panorama de superfície, permanentemente e em tempo real²⁰⁰, que de outra forma seria bastante mais difícil. Um radar costeiro não identifica o navio e é bastante mais caro e complexa a

¹⁹⁷ Transporte, pesca, portuário, salvaguarda da vida humana no mar, segurança e até defesa. Os sistemas considerados pela União Europeia são o VMS (*Vessel Monitoring System*), AIS (*Automatic Identification System*), VTS (*Vessel Traffic Services*), LRIT (*Long Range Identification and Tracking*), GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*), SSAS (*Ship Security Alert System*) e outros sistemas específicos de cada Estado membro, como no caso nacional o sistema LAOS da GNR ou o VRMTC a funcionar no âmbito da Marinha.

¹⁹⁸ *Commission Regulation* (EC) No 2244/2003, 18 Dec 2003.

¹⁹⁹ Ao abrigo da convenção SOLAS, capítulo V, *Regulation* 19. Ao abrigo do normativo europeu (Directive 2002/59/EC of European Parliament and Council, 27 June 2002), o AIS é obrigatório para todos os navios que pratiquem portos da União Europeia com mais de 300 toneladas de deslocamento e navios de passageiros independentemente do deslocamento”.

²⁰⁰ Estas transmissões são feitas em frequências da banda VHF (*Very High Frequency*). O alcance referido é um valor médio à superfície, ou seja, se o transmissor e receptor estiverem instalados próximo da superfície terrestre como é o caso dos navios. Este alcance varia em função da altura das antenas, potência de transmissão, qualidade do receptor e condições de propagação electromagnética observadas no momento. Em condições favoráveis chega a ser de 100 milhas náuticas à superfície e superior a 250 milhas para receptores instalados em aeronaves.

sua utilização do que um receptor AIS. Actualmente essa informação é partilhada por quase todas as estações costeiras, centros de coordenação de busca e salvamento marítimo e administrações portuárias, nalguns casos recorrendo a serviços comerciais de transferência de dados que funcionam através da internet. Este serviço comercial, até ao final de 2008, deverá ser substituído pelo projecto SRIT – *Short-Range Identification and Tracking*.

A União Europeia estipulou que a cobertura costeira AIS total, dentro dos Estados membros deveria estar concluída até ao final de 2007²⁰¹. Em Portugal, a rede de receptores costeiros AIS está completa.

Os VTS-*Vessel Traffic Services* são estações costeiras que foram concebidos para as áreas de elevada densidade de tráfego marítimo, monitorizando a navegação, para fins de segurança, aumento da eficácia do tráfego marítimo e preservação ambiental. Inicialmente, foram instalados nas áreas portuárias e, posteriormente, em zona de confluência de navegação, nomeadamente nos esquemas de separação de tráfego, cabos e também ao longo das costas em geral. O funcionamento dos VTS, é assegurado a partir de uma estação costeira que, recorrendo a radar, sistema AIS e comunicações rádio com os navios, identifica os navios, controla a sua navegação e coordena com o porto de destino os serviços de que irá necessitar.

Em Portugal, o VTS, que depende do Instituto Portuário e do Transporte Marítimo, tem dois serviços: o costeiro e o portuário, para os portos de Aveiro, Figueira da Foz, Viana do Castelo, Faro e Portimão²⁰². Este sistema, além das funções de acompanhamento da navegação mercante, tem também capacidades de “garantir mais condições à defesa e segurança nacional (...); apoiar o combate às intrusões e ao desembarque de pessoal e actividades ilícitas nas águas costeiras (...); acompanhamento à distância das actividades de pesca”²⁰³.

Para fins de vigilância costeira e operado pela Guarda Nacional Republicana, existe o sistema LAOS de radares costeiros, estando já prevista a sua substituição pelo SIVICC, que, previsivelmente, será já compatível com outros sistemas de vigilância nacionais e europeus.

Uma das formas de vigilância e controlo cooperante são as “notificações ao porto”. Todos os navios mercantes que demandem um porto da comunidade europeia têm obrigação de, com uma antecedência mínima de 24 horas, informar o porto de destino da identificação completa do navio, hora estimada de chegada, hora estimada de largada e número total de pessoas a bordo²⁰⁴. Este

²⁰¹ Isto pressupõe que os equipamentos a bordo dos navios funcionam em boas condições e não transmitem informação corrompida.

²⁰² Directive 2002/59/EC2 (Art. 9).

²⁰³ Serviços de pilotagem, comportas e eclusas, reboque, atracação e terminais de carga apenas a título de exemplo.

²⁰⁴ A estação de controlo principal do VTS costeiro localiza-se em Paço-de-Arcos. Existem ainda as estações VTS portuárias de Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines que dependem das administrações portuárias autónomas. O projecto do VTS costeiro, após concluído, estará dotado de um centro de controlo primário (em Paço-de-Arcos), um centro de controlo secundário (em Portimão, de redundância), um centro de controlo portuário a localizar em Aveiro, oito pontos remotos de vigilância costeira de longo alcance; oito sítios portuários; 14 estações remotas de comunicações.

é o relato básico que um navio que navegue em mar europeu e com destino à Europa tem obrigação de fazer. Há outros mais específicos de acordo com a carga transportada, nomeadamente o relato HAZMAT²⁰⁵, para transporte de cargas perigosas, o WETREP²⁰⁶ para navios tanque transportando crude que naveguem ou ainda quando se desviem da rota prevista²⁰⁷.

Um dos projectos piloto da União Europeia é o SRIT – *Short-range Identification and Tracking*, que procura criar uma rede AIS europeia, a ser disponibilizada para todas as autoridades marítimas nacionais e a incluir na rede SSN-*Safe-Sea Net*. Esta rede assegura a troca de dados e informação entre autoridades marítimas, para prevenir acidentes marítimos e prevenção de incidentes ambientais. Os dados constantes nesta rede estão relacionados com a identificação dos navios e ainda todos os relatos HAZMAT, WETREP e demais notificações.

4.3.e.(3). Os meios marítimos

Os meios aéreos e navais que Portugal dispõe para garantir a segurança estão dispersos pelo Ministério da Defesa e Ministério da Administração Interna.

No Ministério da Defesa estão os meios militares da Marinha, Força Aérea e os não-militares da Autoridade Marítima que funciona na dependência da Marinha.

As missões de vigilância, patrulha ou ainda acções de intercepção e inserção de equipas de operações especiais em operações de combate ao narcotráfico assentam numa coordenação e colaboração efectiva entre estes vários meios.

Para as missões essencialmente marítimas, a Força Aérea dispõe das aeronaves P3P-Orion, C212-Aviocar e EH-101 Merlin²⁰⁸ que costumam colaborar activamente com os meios navais e com uma prontidão reduzida, principalmente para as missões de busca e salvamento marítimo. Estas missões marítimas consistem, essencialmente, em patrulhas de área e relato para as unidades navais.

A Marinha, por seu lado, dispõe os meios navais num dispositivo permanente e com uma prontidão elevada. Sempre que haja necessidade, este dispositivo poderá ser reforçado com mais meios e distintos, nomeadamente fragatas. As

²⁰⁵ Intervenção da Secretária de Estado dos Transportes na inauguração da 1.ª fase do Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo VTS Costeiro e Portuário, em Paço d'Arcos, 14 de Março de 2008. [em linha]
http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20080313_MOPTC_Int_VTS.htm 16 de Agosto de 2008. Intervenção do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações na inauguração da 1.ª fase do Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo VTS Costeiro e Portuário, em Paço de Arcos, 14 de Março de 2008. [em linha]
http://www.portugal.gov.pt/portal/pt/governos/governos_constitucionais/gc17/ministerios/moptc/comunicacao/intervencoes/20080313_moptc_int_sistema_vts.htm em 16 de Agosto de 2008.

²⁰⁶ Directive 2002/59/EC2 (Art. 4).

²⁰⁷ HAZMAT – *Hazard Materials*.

²⁰⁸ WETREP – *West European Tanker Reporting System*.

missões destes meios têm reflectido a abordagem da Marinha de duplo uso: apta tanto para as missões de defesa e militares como para a segurança, interesse público e autoridade do Estado, aproveitando sinergias dos meios navais, pessoal, treino, doutrina, procedimentos e logística.

“La mer est celui de tous les Héritages sur lequel tous les Souverains prétendent plus de part, et cependant c’est celui sur lequel les Droits d’un chacun sont moins éclaircis (...). Et un mote les Vieux Tîtres de cette Dominationsont la Force et non la Raison”

(“O mar é das heranças que todos os soberanos mais pretendem e, entretanto, é aquela cujos direitos estão menos esclarecidos.

Os verdadeiros títulos desse domínio são a força e não a razão”)

Armand Jean du Plessis, Cardinal Duc de Richelieu

5. UM CONTRIBUTO ESTRATÉGICO PARA A CARACTERIZAÇÃO GEOPOLÍTICA

Portugal, através da utilização das rotas marítimas, desde há vários séculos, ligou-se e manteve relacionamentos com diversos países e regiões que lhe eram acessíveis pelo mar. Esta superação da inscrição do território nacional nos limites geográficos terrestres da Península Ibérica, através do mar, tem sido uma característica portuguesa desde os Descobrimentos e factor de uma identidade essencialmente marítima.

Actualmente a centralidade atlântica de Portugal valoriza-lhe a importância nas ligações leste-oeste e norte-sul, assumindo uma posição charneira nas ligações Atlântico-Mediterrâneo, Europa-África-América, relegando, se bem aproveitadas as oportunidades que o mar proporciona, os inconvenientes da localização geográfica periférica relativamente à Europa. Para a União Europeia, a localização deste Estado membro é um importante contributo para o relacionamento com as regiões a Oeste a Sul do continente, conferindo a Portugal importância nas relações internacionais. Como membro da NATO, União Europeia e CPLP a influência portuguesa poderá ser acrescida.

Um dos elementos fundamentais constantes no CEDN (Conceito Estratégico de Defesa Nacional) é assumir Portugal como país Europeu de centralidade Atlântica²⁰⁹ com um espaço estratégico de interesse nacional permanente que compreende o espaço marítimo incluindo as águas territoriais, fundos marinhos, zona económica exclusiva e a zona resultante do alargamento da plataforma continental.

A singularidade geo-estratégica de Portugal, permite oferecer à NATO e à União Europeia contributos para políticas de segurança e defesa comuns. Os três vértices do triângulo estratégico português continuam a oferecer boas

²⁰⁹ RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS nº6/2003. D.R. I Série B. Nº16 (03-01-20) 283.

condições de apoio logístico ao poder naval e aéreo perante novos riscos ou ameaças.

Ainda no CEDN, consta a importância da NATO como pilar fundamental da defesa portuguesa perante as ameaças que possam provir do mar: as tradicionais e as novas, incluindo o terrorismo, tráfico de estupefacientes, armamento e criminalidade organizada. Porém, a Defesa não compreende apenas a acção perante a agressão, mas sim uma atitude atenta e preventiva às ameaças inovadoras com matrizes de comportamento que contrastam com as dos Estados de direito. A capacidade de enfrentar estas ameaças é preocupação em primeira instância de Portugal, mas também da NATO e da União Europeia.

Este enquadramento favorece uma posição diplomática mais robusta, com maior peso internacional. Portugal está, assumidamente, no projecto Europeu, e é um acérrimo defensor do papel da ONU na resolução de conflitos.

Nos últimos anos, o comércio marítimo mundial tem continuado a crescer, inclusivamente o transporte de passageiros. Também em Portugal isso se tem verificado mas a uma taxa de crescimento menor.

Ainda que a ameaça da rival histórica Espanha não seja, na situação actual e no quadro dos Estados membros da União Europeia, uma realidade, não é descabida a análise dos factores oportunidades-vulnerabilidades que a proximidade de um vizinho sempre suscitam, não numa perspectiva militar mas essencialmente geopolítica.

Os interesses estratégicos espanhóis, nomeadamente o eixo Baleares-Gibraltar-Canárias, geograficamente a roçar o triângulo estratégico português²¹⁰, tem o centro de gravidade estratégica em torno do Estreito de Gibraltar²¹¹. Espanha, ao afirmar-se como potência regional e com o poder marítimo a servir-lhe de apoio, facilmente turva a importância do triângulo estratégico português, ou expande o seu eixo estratégico para um triângulo estratégico espanhol Baleares-Canárias-Açores conseguindo assim controlar o acesso ao Mediterrâneo e Canal da Mancha, mantendo a barreira de protecção ao norte de África. É ainda de realçar que o território continental português não tem profundidade que possibilite amortecimento estratégico, não permitindo trocar o elemento tempo pelo espaço, além de que Espanha poderá funcionar como potência geobloqueante com impacto no transporte rodoviário e ferroviário, sendo a única alternativa o transporte marítimo.

²¹⁰ CARVALHO, Virgílio de -A importância do mar para Portugal: passado, presente e futuro.

²¹¹ ALMEIDA, Políbio Valente de - Ensaio de Geopolítica, p.46.

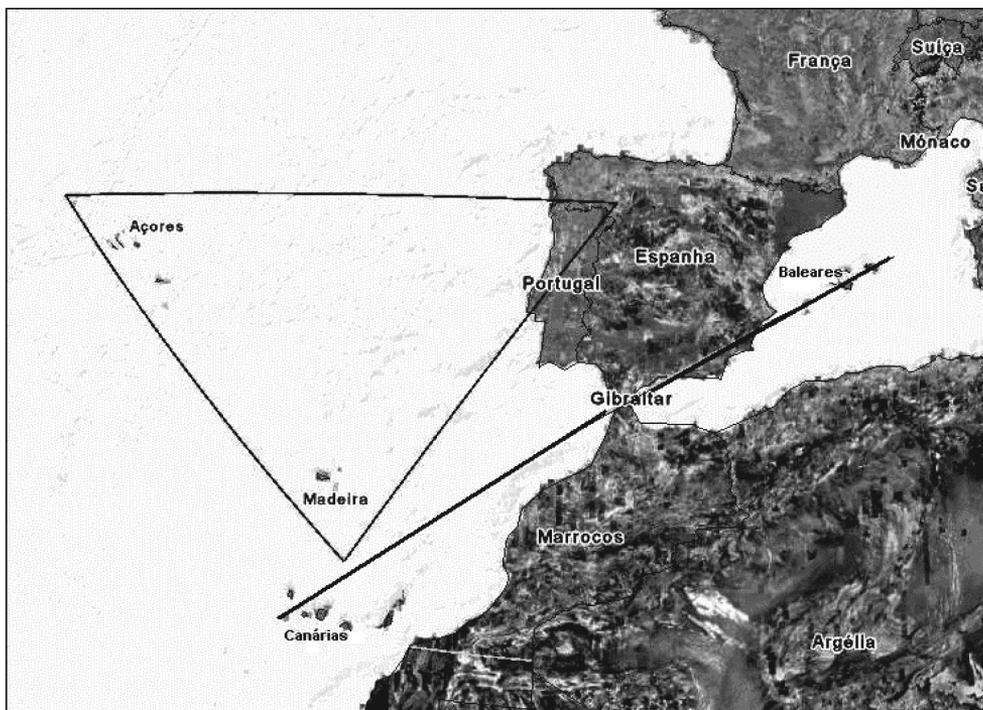


Figura 8 - O eixo estratégico espanhol Baleares-Gibraltar-Canárias.

Proveniente do Sul, a ameaça da imigração ilegal e do narcotráfico tem aumentado. Os maiores fluxos migratórios continuam a ser em torno do Estreito de Gibraltar, apesar dos sistemas de vigilância a par das patrulhas. Porém, com o reforço do sistema de vigilância costeiro espanhol no sul da Península²¹², parte das rotas de imigração deslocaram-se do Estreito de Gibraltar para o Arquipélago das Canárias. No arquipélago o fluxo inicial verificou-se em direcção a Fuerteventura, mais próximo do continente africano, mas com a implementação do sistema de vigilância nessa ilha as rotas desviaram-se para Lanzarote²¹³. É um facto que os fluxos de imigrantes têm-se desviado e implicado viagens cada vez maiores, à medida que a eficiência da vigilância e das patrulhas aumenta. Isto permite inferir que esses fluxos poderão tender para as brechas dos sistemas de vigilância espanhóis no sul da Península e Canárias, podendo incluir, não obstante as distâncias substancialmente maiores e condições de mar mais adversas, o arquipélago da Madeira e o Sul de Portugal²¹⁴.

²¹² Este sistema SIVE – *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior* é operado pela Guardia Civil.

²¹³ Estas rotas geralmente partem do Sul de Marrocos (Tarfaya, Sidi Ifni, Vad Amma Fatma) e também do Norte do Sahara Ocidental (El Aiain e Dajla) até distâncias próximas de 200 milhas náuticas.

²¹⁴ Note-se que a distância entre Sidi Ifni e a ilha de Lanzarote é aproximadamente a mesma entre Rabat e o Cabo de Santa Maria no Algarve.

Neste enquadramento, Portugal tem uma vertente atlântica com a qual se identifica não só pela realidade geográfica como pelos laços históricos dos Descobrimentos e das suas ex-colónias. Dispõe de uma vertente europeia por partilha de valores e cultura, com fortes ligações políticas, económica e obviamente geográfica. Tem também uma aproximação ao Mediterrâneo, por proximidade e contacto com o noroeste africano. A isto alia-se a posição geobloqueante de Espanha em termos continentais que obrigou a algumas opções essencialmente marítimas no passado.

"C'est dire que la Géopolitique n'est pas un simple exercice de sociologie des États ni une psychanalyse des relations internationales elle est aussi la saisie, dans l'espace concret de ces ambitions et de ces menaces"

(“A Geopolítica não é um mero exercício de Sociologia dos Estados, nem uma psicanálise das Relações Internacionais. É também apreensão e percepção, no seu âmbito próprio, das ambições e das ameaças.”)

François Thual

6. CONCLUSÕES

Dos documentos e dados estudados, devidamente inscritos num modelo de análise baseado nas principais teorias geopolíticas, desde as clássicas às mais recentes, tiram-se agora algumas conclusões e contributos para a caracterização de uma geopolítica marítima de Portugal.

Uma geopolítica marítima ficou definida como sendo a acção geopolítica de quaisquer actores que tenham o mar como factor primordial tanto a nível geográfico como político.

O conceito de “maritimidade” corresponde ao resultado do processo deliberado de aproveitamento dos recursos que o mar proporciona a todos os níveis, em especial o económico, político, diplomático e de defesa. Este processo passa por uma primeira fase que é a continentalização e pressupõe a verificação de vários requisitos posteriores: condições geográficas propícias para a “maritimidade”, vontade de assumir um empreendimento marítimo e adequada percepção do poder marítimo que garanta a sustentabilidade das políticas marítimas.

A consciência geopolítica de um actor deduziu-se como a actividade que resulta do ciclo “pensamento e actuação”, não se cingindo à actividade de pensamento e culminando numa acção. Estabeleceu-se que uma população terá “consciência geopolítica marítima” quando os seus pensamentos e acções geopolíticas têm o mar como elemento primordial.

Os factores de avaliação de sucesso das geopolíticas marítimas foram definidos com recurso a uma resenha histórica do uso do mar, num enquadramento geopolítico. Não se considerou ser praticável definir factores de avaliação objectivos, tal como falharam outras tentativas de quantificação de conceitos geopolíticos, como por exemplo o poder.

O modelo de análise geopolítica construído consistiu no cruzamento da matriz das teorias clássicas com a matriz da “nova geopolítica” incluindo os elementos próprios de Portugal: a geografia e os vários elementos da política interna e externa. Desta forma encaixou-se “a prática” da geopolítica portu-

guesa, concluindo-se que existe um modelo teórico e prático geopolítico marítimo português. Atente-se que o facto de existir um modelo teórico e prático não permite à partida inferir da sua eficácia, apenas do seu funcionamento.

Retiram-se assim as seguintes conclusões:

Da Geografia Física e Humana:

- Dos recursos naturais ligados ao mar, Portugal conta, actualmente, essencialmente com a pesca, que gera 30.000 empregos;
- O projecto de extensão da plataforma continental, em curso, tem criado elevadas expectativas no direito de exploração de recursos minerais e energéticos, cingindo-se ainda a uma perspectiva de "potencial de riqueza";
- As infra-estruturas portuárias, apesar de alinhadas com as ligações Europa-América-África acabam por ter menos procura, pela concorrência dos portos europeus e pela ineficiência estrutural e logística. Os portos principais têm definido os objectivos isoladamente, ainda que apresentem volumes de carga crescente, acabam por fazer concorrência aos outros, não havendo planeamento portuário nacional integrado. Acresce a dissociação da actividade portuária das infra estruturas básicas: o transporte ferroviário e viário, o relacionamento das áreas portuárias com as urbanísticas e a localização dos parques industriais.

Do sentimento da população:

- A população vive apegada à ideia do mar português como manancial histórico de recursos e oportunidades, transmitida também pela História, tradição e "fórmula política". Porém, a ligação portuguesa ao mar é mais uma ideia do que realidade, como comprovam os dados sociais, económicos, e até antropológicos: "*a ligação portuguesa ao mar sempre foi escassa em comparação com os países europeus e com tendência para diminuir*"²¹⁵;

Portugal na cena internacional:

- Das linhas orientadoras da Política Externa, quase imutáveis nos últimos anos, a importância do mar para Portugal é essencialmente identificada pelo objectivo:
"apoiar a iniciativa da política europeia dos oceanos e do mar". Sendo expectável que as referências ao mar constassem noutros pilares além do de "Portugal na construção europeia", o sinal emanado é que uma política marítima portuguesa surge por arrastamento das iniciativas europeias;
- Portugal tem tido a percepção das vantagens das alianças de defesa colectiva e das responsabilidades, implicando deter capacidades, sob pena de di-

²¹⁵ Cf. p. 54.

- minuir a expressão nessas organizações e poder ser-se percebido na cena internacional como “consumidor passivo de segurança”²¹⁶;
- Como formas de diplomacia naval, além da “presença” tem recorrido à cooperação técnico-militar criando receptividade, canais de recolha de informação, relações privilegiadas com decisores e relações de dependência com os países com quem coopera;
 - Os actuais programas de renovação da esquadra naval, com previsível edificação de novas capacidades, permitirão, com a aquisição dos submarinos, a detenção de uma verdadeira “arma estratégica” no contexto das Relações Internacionais portuguesas, dadas as capacidades de armamento e a inegável furtividade;
 - Portugal assume uma centralidade atlântica de alta importância nas ligações leste-oeste e norte-sul, numa posição charneira, potenciando o aproveitamento da centralidade marítima em detrimento da situação periférica continental;
 - O aumento do comércio marítimo mundial reflecte-se também em Portugal, ainda que numa menor taxa, representando um maior risco, até matematicamente pela análise da fórmula de risco “o produto entre o valor do activo, a vulnerabilidade e ameaça”;
 - Olhando para a fronteira terrestre, Espanha, ao afirmar-se como potência regional e com o poder marítimo a servir-lhe de apoio, poderá turvar a importância do triângulo estratégico português, expandindo o seu eixo estratégico Canárias-Gibraltar-Baleares para um triângulo espanhol Baleares-Canárias-Açores controlando o acesso ao Mediterrâneo, ao Canal da Mancha e mantendo a barreira de protecção ao norte de África. Acresce o facto de Espanha ter posição privilegiada como potência geobloqueante continental, na melhor das hipóteses com impacto no transporte rodoviário e ferroviário, cuja única saída é o mar. Ainda que a ameaça da rival histórica Espanha não seja, na situação actual e no quadro dos Estado membros da União Europeia, uma realidade, não é descabida a análise dos factores oportunidades-vulnerabilidades que a proximidade de um vizinho sempre suscitam, não numa perspectiva militar mas essencialmente geopolítica.;
 - Relativamente à imigração ilegal e ao narcotráfico que tem aumentado a Sul, o reforço dos sistemas de vigilância de Espanha e as patrulhas levarão ao desvio dessas rotas. Verificou-se esse fenómeno de África para o Sul da Europa e de África para as Canárias. As rotas desviam-se e implicam viagens cada vez maiores. Um incremento do controlo desviará os fluxos ilegais para leste ou oeste, inevitavelmente para Portugal, podendo ser apenas uma questão de tempo, tendo em conta que as distâncias que algumas das embarcações ilegais percorreram recentemente entre Marrocos e as ilhas Canárias são maiores, por exemplo, que a distância entre Rabat e Faro.

²¹⁶ Cf. p. 62.

A realidade interna e a Política Nacional:

- Relativamente à Política Nacional, o conceito de segurança e defesa segue ainda o modelo de grandes organizações e Estados, separando Defesa de Segurança. Esta distinção, permite jogos de política sobre os meios a empregar numa missão ou ameaça, consumindo tempo, criando artificialismos semânticos e poderá até comprometer o factor iniciativa. Com a realidade do terrorismo transnacional, a fronteira da ameaça externa e interna esbate-se, pelo que essa distinção é cada vez mais geradora de limitações operacionais. O empenhamento dos três ramos nas missões de combate ao terrorismo e de interesse público rebate na prática essa distinção. Apesar de estar em transformação, essa separação consta ainda no que é documentação estruturante;
- A frota pesqueira, sendo a quarta maior da Europa em valor absoluto, reflecte uma realidade piscatória artesanal e pouco eficiente²¹⁷. A grande maioria das embarcações é inferior a 12 metros e não usa a arte do arrasto. Esta constatação deve ainda ser enquadrada no facto que, dos 27 Estados Membros, só 16 têm costa, e alguns com linha de costa extremamente pequena (como a Eslovénia 46 quilómetros, Bélgica 66 quilómetros contra Portugal com cerca de 2.000 quilómetros), não obstante o conhecimento que a extensão da costa não é directamente proporcional ao tamanho das frotas de pesca, pois a qualidade dos fundos, existência de bancos, características do mar e costas exercem grande influência;
- A Marinha mercante decaiu substancialmente nas últimas décadas, não se prevendo inflexão desta tendência. Para a frota mercante existe o objectivo da "criação de condições para a concessão de apoios mais eficientes ao desenvolvimento da marinha de comércio"²¹⁸. É um propósito redutor e vago quando comparado com outras vertentes da política marítima, para as quais foram estabelecidos objectivos específicos, prazos e métricas da avaliação de desempenho.;
- Da política para sector marítimo e portuário há alguns aspectos geopolíticos não acautelados:
 - o A reserva estratégica de uma frota mercante;
 - o Inexistência da componente de construção e reparação naval;
 - o Não consideração que os estaleiros, principalmente os de reparação naval, não podem estar afastados dos portos comerciais.
- A Estratégia Nacional do Mar, formalizada pela Estrutura de Missão dos Assuntos do Mar, para o período de 2006 a 2016, estabeleceu, em 2007, um quadro de actuação de Portugal. Este documento acaba por ser uma revisão mais abstracta e simples que o relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos promulgado em 2006, que tinha sido elaborado por dezena de

²¹⁷ Cf. pp 72-73.

²¹⁸ Cf. p. 77.

especialistas e organismos relacionados com o mar. Consta-se uma aparente redução da importância dos assuntos do mar, relativamente à que antes se tinha dado com a Comissão Estratégica dos Oceanos consubstanciada na dependência do primeiro ministro e da Estrutura de Missão do Ministro da Defesa Nacional. A ascensão dos assuntos do mar para o "Ministério da Defesa e Assuntos do Mar", logo remetido para nível de Secretaria de Estado gera alternâncias, ainda que apenas no nome, que transmitem, por um lado, uma ideia de perda de importância e inconstância administrativa que, aliada a uma proliferação das responsabilidades dos assuntos do mar por diversos ministérios e organismos, podem dificultar um planeamento integrado;

- Relativamente ao meio empresarial marítimo, observa-se que as actividades eminentemente marítimas têm uma expressão muito reduzida, seja por falta de empreendedorismo ou desvantagem concorrencial relacionada com logística, condições, financeiras, administrativas ou legais;
 - O nível de decisão político tem tendência a abordar os temas marítimos por obrigação e tradição;
 - Obrigação por normativo da UE, e por compromissos de defesa colectiva assumidos com organizações internacionais.
- Por tradição, como consta em diversos documentos, recorrendo a um certo saudosismo dos assuntos do mar;
- Os meios académicos são um dos indutores da acção geopolítica porque correspondem ao pensamento, mas não têm capacidade de actuação, apenas meramente a capacidade de exercer influência "intelectual" sobre os decisores.

Do pensamento à acção:

- A realidade política tem ditado no passado, especialmente nas últimas três décadas, opções muito mais continentais do que marítimas. Os ciclos políticos sucedem-se, ficando o relacionamento com o mar imutável ou mais afastado até;
- A constatação do discurso dissociado da prática, medidas políticas incoerentes com a intitulada visão "holística" do mar levam a asseverar que o ciclo geopolítico de pensamento-acção não é fechado;
- A vontade política, expressa nos discursos, de assumir a utilização do mar, é contrariada por actos de Política Nacional e Externa que revelam o contrário ou, no mínimo, uma descoordenação, sendo exemplo disso a política de defesa e para o sector marítimo,
- Esta organização do Estado transpõe-se para a organização económica e tecido empresarial onde não há integração das actividades marítimas. A marinha mercante, um factor básico do poder marítimo, é uma actividade meramente residual não se observando nem prevendo inflexão;

- Constatase, em diversos estudos relativos à riqueza do mar, uma distorção estatística e incongruências, desconflituada por definições e critérios estatísticos europeus, que permitem quantificar e comparar dados objectivamente e que, de outra forma, seria impossível;
- Numa perspectiva pragmática ditada pela prática das Relações Internacionais os recursos são de quem os consegue utilizar.

A localização do território, morfologia, zona económica exclusiva, alinhamento geográfico com actividades marítimas e mercados proporcionam condições potenciais de aproveitamento de riqueza, conhecimento e vantagem geopolítica que muito poucos Estados no mundo dispõem.

O “desígnio marítimo português”, tão constante em documentos orientadores das políticas nacionais, aparenta ser essencialmente uma “marca” portuguesa com um fenómeno de *branding* associado, aproveitando o facto de o mar transmitir sensações e ajudar a criar uma imagem de liberdade, sendo essencialmente o pensamento em torno das potencialidades e vulnerabilidades que o mar proporciona, faltando transformar o potencial em capacidade.

Qualquer actividade relacionada com o mar carece de grande sustentabilidade. Consequentemente, as políticas relacionadas têm que ser de longo prazo, não compatíveis com decisões e projectos por impulso, impostos pela envolvente externa conjuntural.

Portugal reúne condições quase ideais para uma maritimização, mas a opção tem sido preterida em detrimento de projectos e investimentos contrários a essa tendência, e porventura menos sustentáveis a longo prazo.

BIBLIOGRAFIA

AGNEW, John - **Geopolitics: Re-visioning World Politics**. Londres: Routledge, 1998.

ALMEIDA, Políbio Valente de - **Do Poder do Pequeno Estado: Enquadramento Geopolítico da Hierarquia das Potências**. Lisboa: ISCSP - UTL, 1990.

ALVES, Luís da Franca de Medeiros - **O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima – Temas e Discursos Doutrinários**. Lisboa: Grupo de Estudo e Reflexões de Estratégia, Edições Culturais de Marinha, 2006.

ANDRADE, António M. Quesada - **O Mar como Factor Estratégico de Portugal**. Revista de Segurança e Defesa Nacional, Dezembro de 1997, pp. 19-32.

ANTILL, Peter - **Crete 1941-Germany's Lightning Airborne Assault**. Oxford: Osprey Publishing, 2005.

BARTOLOMÉ, Mariano - **El Conflicto del Atlântico Sur. Una Perspectiva Diferente**. Buenos Aires: Circulo Militar, 1996.

BEAUFRE, André - **Introdução à Estratégia**. 1ª edição, Lisboa: Edições Sílabo, 2004.

BESSA, António Marques - **A Arte de Governar - Ensaios sobre Classe Dirigente e Fórmula Política**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1996.

BESSA, António Marques - **Dicionário Político do Ocidente**. Lisboa: Editorial Intervenção, Lda., 1979.

BESSA, António Marques - **Elites e Poder: Estudos**. Lisboa: ISCSP, 1997.

BESSA, António Marques – In **Estudos sobre a China VII**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2005.

BESSA, António Marques - **O Trabalho das Ideias**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1997. ISBN: 972-9229-48-1

BESSA, António Marques - **Quem Governa? Uma Análise Histórico-Política do Tema da Elite**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1993.

BESSA, António Marques [et.al.] - **Cumprir Portugal**. Lisboa: Instituto D. João de Castro, 1988.

BESSA, António Marques [et.al.] - **Elites e Poder - Ensaios**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1997. ISBN: 972-9229-43-0

BESSA, António Marques; PINTO, Jaime Nogueira - **Introdução à Política I. O Poder na História**. Lisboa: Editorial VERBO, 1999.

BONIFACE, Pascal - **Atlas das Relações Internacionais**. Lisboa: Edições Técnicas Plátano, 1999.

BONIFACE, Pascal - **Dicionário das Relações Internacionais**. 1ª edição, Lisboa: Plátano Edições Técnicas, 2001.

BONIFACE, Pascal - **Guerras do Amanhã**. Lisboa: Editorial Inquérito, 2003.

BONIFACE, Pascal - **La Puissance Internationale**. Paris: DUNOD para IRIS, 1994.

CAJARABILLE, Victor Lopo - **A Segurança no Mar**. In vários - **Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico, Cadernos Navais, nº24**. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), 2008. pp. 55-65.

CAJARABILLE, Victor Lopo - **O Poder Naval na Acção Diplomática**. In vários - **A Estratégia Naval Portuguesa, Cadernos Navais, nº10**. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), 2004. pp. 83-93.

CAJARABILLE, Victor Lopo - **Papel das Marinhas no Âmbito das Políticas Externas dos Estados**. In - **Papel das Marinhas no Âmbito das Políticas Externas dos Estados, Cadernos Navais, nº2**. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), 2002.

CAMPOS, João Mota de [et.al.] - **Organizações Internacionais**. 2ª edição, Lisboa, 2006. ISBN 972-31-1151-9

CARVALHO, Virgílio de - **A Importância do Mar para Portugal: Passado, Presente e Futuro**. Venda Nova: Bertrand : Instituto da Defesa Nacional, 1995.

CARVALHO, Virgílio de - **O Lugar da Europa e de Portugal no Mundo: Ensaio Geopolítico a Propósito da Comunidade Europeia**. Porto: Centro de Cópias António Silva Lemos, 1993.

CASTELS, Manuel - **A Sociedade em Rede**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002.

CHALIAND, Gérard; RAGEAU, Jean-Pierre - **Atlas Stratégique**. Paris: Editions Complexe, 1994.

CHARNAY, Jean-Paul - **La Stratégie**. Paris: PUF, 1995.

CLAVAL, Paul - **Géopolitique et Géostratégie: la Pensée, l' Espace et le Territoire au XXe Siècle**. 2ª edição, Paris: Éd. Nathan, 1996.

COHEN, Saul Bernard - **Geografia y Política en un Mundo Dividido**. Madrid: Ediciones Ejército, 1980.

CORBETT, Julian Stafford - **Principles of Maritime Strategy**. Nova Iorque: Dover, 2004.

CORDELLIER, Serge; DIDOT, Béatrice - **L' État du Monde – Annuaire Économique Géopolitique Mondial 2005**. Paris: Éditions La Découvert, 2004.

CORREIA, Pedro Pizarat - **Manual de Geopolítica e Geoestratégia, Volume I – Conceitos, Teorias e Doutrinas**. Coimbra: Editora Quarteto, 2002.

CORREIA, Pedro Pezarat - **Manual de Geopolítica e Geoestratégia, Volume II – Análise de um Mundo em Conflito**. Coimbra: Editora Quarteto, 2004.

COSTA, Fernando Solano - **História y Geopolítica: Las horas de la Geopolítica**. Zaragoza: Publicaciones de la Universidad, 1968.

COUTO, Abel Cabral - **Elementos de Estratégia, Volume I**. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares, 1988.

COUTO, Abel Cabral - **Elementos de Estratégia, Volume II**. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares, 1989.

DAVID, Charles-Philippe - **A Guerra e a Paz – Abordagens Contemporâneas da Segurança e da Estratégia**, Lisboa: Instituto Piaget, 2001.

DEFARGES, Philippe-Moreau - **Introduction à la Géopolitique**. Paris: Éd. Du Seuil, 1994.

DEFARGES, Philippe-Moreau - **Les Relations Internationales dans le Monde d’Aujourd’hui**. Paris: Éditions STH, 1992.

DIAS, Carlos Manuel Mendes - **Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinamentos**. Lisboa: Prefácio, 2005.

DIAS, João Carlos Quaresma - **Logística Global e Macro Logística**. Lisboa: Edições Sílabo, 2005.

DIJKINK, Gertjan - **National Identity & Geopolitical Visions**. Londres: Routledge, 1996.

DODDS, Klaus - **Geopolitics in a Changing World**. Harlow: Pearson Education, 2000.

ECHAUDEMAISON, Claude-Danièle - **Dicionários de Economia e Ciências Sociais**. Porto: Porto Editora, 2001.

European Union-Joint Research Centre - **Integrated Maritime Policy for the EU – Working document on Maritime Surveillance Systems**. Italy: European Union-Joint Research Centre Ispra, 2008.

FERREIRA, J. Carvalho - **Sociologia**. Lisboa: Mc Graw-Hill, 1995.

FOUCHER, Michel - **Fronts et Frontières: un Tour du Monde Géopolitique**, Paris: Librairie Arthème Fayard, 1991.

GALLOIS, Pierre Marie - **Géopolitique: Les Voies de la Puissance**. Paris: Plon, 1999.

GARRIDO, Álvaro [et.al.] - **A Economia Marítima Existe**. Lisboa: Âncora Editora, 1996.

GERALDES, Araújo - **O Pensamento Geopolítico e Geoestratégico**. Nação e Defesa, nº 27 (1983), pp. 81-112.

GRAY, Colin S. [et.al.] - **Geopolitics, Geography and Strategy**. London: Frank Cass Publishers, 1999.

HERODOTUS - **The History of Herodotus, vol. II**. Oxford: Talboys and Wheeler, 1824.

- HUNTINGTON, Samuel – **The Clash of Civilizations?** *Foreign Affairs*, vol. 72, nº3, 1993, pp. 22-49.
- JOHNSON, Gerry; SCHOLLES, Kevan - **Exploring Public Sector Strategy**. 1ª edição, Essex: Financial Times - Prentice Hall, 2001.
- KHALILZAD, Zalmay; LESSER, Ian O. - **Sources of Conflict in the 21st Century**. Santa Monica, CA: RAND, 1998.
- KISSINGER, Henry – **Diplomacia**. Lisboa: Gradiva, 1996.
- LACOSTE, Yves – **Dictionnaire de Géopolitique**. Paris: Flammarion, 1993.
- LIVEZEY, William E. - **Mahan on Sea Power**. Norman, OK: University of Oklahoma Press, 1981.
- MACMILLAN, Hugh; TAMPOE, Mahen - **Strategic Management**. Nova Iorque: Oxford University Press, 2000.
- MAHAN, Alfred Thayer - **Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land**. Westport: Greenwood, 1975.
- MAHAN, Alfred Thayer - **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. 12ª edição, Boston, MA: Little, Brown and Company.
- MAHAN, Alfred Thayer - **The Interest of America in Sea Power, Present and Future**. [em linha]. London: Sampson Low, Marston & Company Limited, 1897. [Consult. 25 de Março de 2007]. Disponível em <http://www.gutenberg.org/files/15749/15749-h/15749-h.htm>
- MARINI, José Filipe - **El Conocimiento Geopolítico**. Buenos Aires: Circulo Militar, 1985.
- MARQUES, António de Oliveira - **História de Portugal**. Lisboa: Palas Editores, 1973.
- MARTINS, Manuel Meirinho - **Representação Política: Eleições e Sistemas Eleitorais – Uma introdução**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2008.
- MARTINS, Raúl François - **Geopolítica e Geoestratégia**. Nação e Defesa, nº 78 (1996), pp. 23-78.
- MEDEIROS, Carlos Alberto - **Geografia de Portugal, Ambiente Natural e Ocupação Humana: uma Introdução**. 5ª edição, Lisboa: Editorial Estampa, 1987.
- MOREIRA, Adriano - **Ciência Política**. 2ª edição, Coimbra: Almedina, 2003.
- MOREIRA, Adriano - **Teoria das Relações Internacionais**. 4ª edição, Coimbra: Almedina, 2002.
- MOREIRA, Adriano [et.al.] - **Estratégia, Volume XIII**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2002.
- NESTER, William - **International Relations: geopolitical and geoeconomic conflict and cooperation**. Nova Iorque: HarperCollins, 1995.

NEVES, Arminda - **Gestão na Administração Pública**. 1ª edição, Cascais: Pergaminho, 2002.

OLIVEIRA, Fernando - **A Arte da Guerra do Mar**. Lisboa: Edições Culturais de Marinha, 1983.

PARET, Peter - **Makers of Modern Strategy: from Machiavelli to the Nuclear Age**. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1986.

PARKER, Geoffrey - **Geopolitics: Past, Present and Future**. Londres: Pinter Publishers, 1998.

RIBEIRO, António Silva - **Organização Superior de Defesa Nacional: Uma Visão Estratégica 1640-2004**. 1ª edição, Lisboa: Prefácio: 2004.

RIBEIRO, António Silva - **Planeamento da Acção Estratégica Aplicado ao Estado**. Lisboa: Editorial Minerva.

RIBEIRO, António Silva - **Uma Visão Estratégica da "Arte da Guerra do Mar"**. Revista Militar, Lisboa. nº 2465 e 2466 (2007).

RODRIGUES, Alexandre Reis - **Defesa e Relações Internacionais**. 1ª Edição, Lisboa: Editorial Notícias, 2004.

RODRIGUES, Alexandre Reis - **Nos Meandros da Política de Defesa**. Lisboa: Editorial Notícias, 2002.

SACCHETTI, António Emílio - **A Condução de Crises e o Poder Marítimo**. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.

SACCHETTI, António Emílio - **Geopolítica e Geoestratégia do Atlântico**. Lisboa: Instituto Superior Naval de Guerra, 1987.

SACCHETTI, António Emílio - **Textos políticos: Escolhidos numa Perspectiva Marítima**. Lisboa: Instituto Superior Naval de Guerra, 1987.

SACCHETTI, António Emílio [et.al.] - **Atlântico Norte e Atlântico Sul: Geopolítica e Estratégia**. Lisboa: Instituto Superior Naval de Guerra, 1989.

SACCHETTI, António Emílio; CAJARABILLE, Victor Manuel Lopo - Conceito estratégico de defesa nacional: estudos. In SACCHETTI, António Emílio; CAJARABILLE, Victor Manuel Lopo - **Conceito Estratégico de Defesa Nacional (Estudos), Cadernos Navais, nº 3**. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), 2002.

SACCHETTI, António Emílio Ferraz - **A estratégia marítima e o progresso das nações**. In vários - **A Estratégia Naval Portuguesa, Cadernos Navais, nº10**. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), 2004. pp. 9-22

SANTOS, Eduardo Silvestre – O Conceito de Geopolítica: uma Aproximação Histórica e Evolutiva: 1ª Parte. Jornal de Defesa e Relações Internacionais [em linha]. actual. 22 de Março 2007. [Consult. 17 de Agosto de 2007]. Disponível em http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=430

SANTOS, Eduardo Silvestre – O Conceito de Geopolítica: uma Aproximação Histórica e Evolutiva: 2ª Parte. Jornal de Defesa e Relações Internacionais [em

linha]. actual. 23 de Março 2007. [Consult. 17 de Agosto de 2007]. Disponível em http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=431

SANTOS, Eduardo Silvestre – O Conceito de Geopolítica: uma Aproximação Histórica e Evolutiva: 3ª Parte. Jornal de Defesa e Relações Internacionais [em linha]. actual. 24 de Março 2007. [Consult. 17 de Agosto de 2007]. Disponível em http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=432

SANTOS, Loureiro dos - **Incursões no Domínio da Estratégia**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.

SUN-TZU - **A Arte da Guerra**. 4ª edição, Mem-Martins: Europa-América, 2002.

THUAL, François – **Méthodes de la Géopolitique**. Paris: Ellipses, 1996.

THUAL, François; CHAUPRADE, Aymeric - **Dictionnaire de Géopolitique: États, Concepts, Auteurs**. Paris: Ellipses, 1998.

TILL, Geoffrey – **Maritime Strategy and the Nuclear Age**. London: MacMillan Press, 1984.

TOSTA, Octávio - **Teorias Geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

TRUYOL Y SERRA, António - **Kjellen y la Geopolítica**. Geopolítica y Geoestratégia. Saragoça: Universidade de Saragoça. Vol. I (1965), pp. 141-168. Tradução de: Maria Berta Soares Carvalho Rodrigues.

VIVES, J. Vicens - **Tratado General de Geopolítica. El Factor Geográfico y el Proceso Histórico**. 5ª edição, Barcelona: Ediciones Vicens-Vivens, S.A., 1981.

Centro de Informação Europeia Jacques Delors - **Europa Novas Fronteiras: Política Marítima Europeia, Áreas-chave**. Centro de Informação Europeia Jacques Delors. nº 19 (Janeiro/Julho 2006). Lisboa: Principia, 2006.

Centro de Informação Europeia Jacques Delors - **Europa Novas Fronteiras: Política Marítima Europeia, Perspectivas e Linhas Estratégicas**. Centro de Informação Europeia Jacques Delors. nº 20 (Julho/Dezembro 2006). Lisboa: Principia, 2006.

Comissão Estratégica dos Oceanos - **Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos**. Comissão Estratégica dos Oceanos. 1ª edição, 2006.

Instituto Nacional de Estatística - **Anuário Estatístico de Portugal 2006**. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 2007.

Ministério da Defesa Nacional - **Anuário Estatístico da Defesa Nacional 2005**. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional, 2005.

Ministério das Obras Públicas - **Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário**. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, 2006.

Office for Official Publications of the European Communities - **Key Figures on Europe: Statistical Pocketbook 2006**. 2006 edition. Luxemburgo: Office for Official Publications of the European Communities, 2006.

Revista da Armada - **A Lei de Programação Militar**. Revista da Armada. Lisboa, nº 399 (2006).

Revista da Ordem dos Engenheiros - **O projecto de extensão da plataforma continental**. Revista da Ordem dos Engenheiros. Lisboa. ISSN 0870-5968, nº 90 (2005)

SaeR - **O Hypercluster da Economia do Mar. Um Domínio Estratégico para o Desenvolvimento da Economia Portuguesa**. SaeR e ACL. 17 de Fevereiro de 2009.

LISTA DE EPÍGRAFES

Página 8 – ALMEIDA, D. Francisco de - **Carta de D.Francisco de Almeida a D. Manuel.** 1505

Página 9 – ALMEIDA, Políbio Valente de - **Do Poder do Pequeno Estado: Enquadramento Geopolítico Da Hierarquia Das Potências.** Lisboa: ISCSP - UTL, 1990, p. 236.

Página 37 – DEFARGES, Philippe-Moreau - **Les Relations Internationales dans le Monde d’Aujourd’hui.** Paris: Éditions STH, 1992, p. 426

Página 51 – THUAL, François; CHAUPRADE, Aymeric - **Dictionnaire de Géopolitique: États, Concepts, Auteurs.** Paris: Ellipses, 1998, p. 495.

Página 85 – Cardinal Duc de Richelieu, Armand Jean du Plessis - **Testament Politique. Seconde Partie.** 8ª edição, Amesterdão: Janssons à Waesberg, 1738, p. 116.

Página 88 – THUAL, François - **Méthodes de la Géopolitique.** Paris: Ellipses, 1996, p. 23.

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. **A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti.
2. **Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados**
Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille
3. **Conceito Estratégico de Defesa Nacional**
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
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 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 Néson 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 Sacchetti,
Professor Doutor António José Telo,
Vice-Almirante Magalhães Queiroz,
Almirante Vieira Matias,
Contra-Almirante Lopo Cajarabille,
Comandante-Mar-e-Guerra Marques Antunes,
Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-Almirante Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-Almirante Reis Rodrigues,
Contra-Almirante Melo Gomes,
Vice-Almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-Almirante Pires Neves,
Vice-Almirante Rebelo Duarte

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

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

12. As Forças Armadas e o Terrorismo

Contra-Almirante José Augusto de Brito

13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal

Almirante Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

Professor Doutor 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**
Dr. 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 Carlos César Martinho Gusmão Reis Madeira

29. Reflexões sobre o Mar.
Uma Homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

30. A "Guerra às Drogas"
Capitão-de-Mar-e-Guerra MN J. Margalho Carrilho

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

