

CADERNOS NAVAIS
N.º 26 – Julho - Setembro 2008

**1º SIMPÓSIO DAS MARINHAS
DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA**

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica
Edições Culturais da Marinha
LISBOA

O Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), foi criado pelo Despacho número 2/07, de 29 de Janeiro, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, já 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:

1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

26/Julho-Setembro 2008

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha
Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN 978-989-8159-02-1

Depósito Legal n.º 183 119/02

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

INDICE

Introdução	4
Programa do Simpósio.....	5
Chefes das Delegações das Marinhas Presentes	6
Abertura pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada	7
Conferência do Professor Doutor Adriano Moreira	11
Conferência do Professor Doutor André Thomashausen	17
Apresentação da Delegação de Angola	31
Apresentação da Delegação do Brasil	37
Apresentação da Delegação de Cabo Verde	47
Apresentação da Delegação da Guiné-Bissau	59
Apresentação da Delegação de Moçambique.....	63
Apresentação da Delegação de Portugal	75
Apresentação da Delegação de S. Tomé e Príncipe	87
Apresentação da Delegação de Timor-Leste	93
Conferência do Professor Doutor Marques Bessa.....	105
Conferência do Professor Doutor Borges Graça	119
Conferência do Vice-almirante Lopo Cajarabille	127
Encerramento pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada	133

INTRODUÇÃO

Em 2 e 3 de Julho, com a presença dos mais altos representantes das Marinhas dos oito países lusófonos, realizou-se na Academia de Marinha o 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa.

Esta iniciativa, promovida pela Marinha Portuguesa com a colaboração do Instituto de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa, visou promover o diálogo, incrementar a cooperação e partilhar experiências organizacionais entre as Marinhas que usam a mesma língua, estreitando os laços de amizade que as ligam.

O tema base escolhido para este primeiro Simpósio foi "O papel das Marinhas no actual contexto internacional", tendo em vista a análise da adaptação das Marinhas à nova complexidade do ambiente internacional.

Apesar das diferenças entre as Marinhas, face às características e especificidades de cada uma, foi possível partilhar experiências, defender convicções e, sobretudo, reflectir sobre alguns dos mais importantes temas da actualidade, onde as Marinhas jogam papel de relevo.

As apresentações das diferentes Marinhas deram a oportunidade de aprofundar o conhecimento mútuo, bem como conhecer algumas perspectivas regionais ou mais abrangentes.

A excelência dos conferencistas, a qualidade das apresentações das diferentes Delegações e o nível dos debates que se seguiram, proporcionaram magníficas sessões de trabalho e um excelente ensejo para reforçar as relações de amizade e solidariedade entre as Marinhas.

1º SIMPÓSIO DAS MARINHAS DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA

PROGRAMA

	HORA	INTERVENÇÃO	ORADOR
2 DE JULHO	09.00	Abertura do Simpósio, Presidida por SEXA o Ministro da Defesa Nacional	Almirante Fernando de Melo Gomes Chefe do Estado-Maior da Armada
	10.15	A Maritimidade de Portugal	Prof. Doutor Adriano Moreira
	11.30	Interesses Marítimos e Direito Internacional Marítimo na África Austral	Prof. Doutor André Thomashausen
	14.30	Angola no contexto da Defesa e Segurança Marítima do Golfo da Guiné	Delegação da Marinha de Angola
	15.00	O papel da Marinha do Brasil no actual contexto internacional"	Delegação da Marinha do Brasil
	15.45	Guarda Costeira e desafios emergentes face à emigração clandestina e face à futura Extensão da Plataforma Continental	Delegação da Marinha de Cabo Verde
	16.15	Nova visão Geo - Estratégica	Delegação da Marinha da Guiné-Bissau
3 DE JULHO	10.00	Desafios da Marinha de Guerra de Moçambique no contexto nacional e supranacional	Delegação da Marinha de Moçambique
	10.30	Marinha Portuguesa e seus projectos de modernização	Delegação da Marinha de Portugal
	11.50	Guarda Costeira de S. Tomé e Príncipe, hoje e perspectivas	Delegação da Marinha de S. Tomé e Príncipe
	12.20	O desenvolvimento da componente naval e as perspectivas e possíveis contributos para a estratégia nacional	Delegação da Marinha de Timor-Leste
	14.30	Para uma geopolítica do mar no século XXI e o lugar dos interesses lusófonos	Prof. Doutor M. Bessa
	14.55	Por um sistema de informações estratégicas marítimas	Prof. Doutor B. Graça
	15.55	Capacidades navais. A Marinha equilibrada	VALM Lopo Cajarabille
	16.30	Encerramento do Simpósio	Almirante Fernando de Melo Gomes Chefe do Estado-Maior da Armada

CHEFES DAS DELEGAÇÕES

ANGOLA	Chefe do Estado-Maior da Marinha de Guerra	ALM Augusto da Silva Cunha
BRASIL	Comandante de Operações Navais	ALM ESQ Aurélio R. da Silva Filho
CABO VERDE	Comandante da Guarda Costeira	TCOR Fernando Pereira
GUINÉ-BISSAU	Chefe do Estado-Maior da Marinha	CALM José A. Bubo Na Tchuto
MOÇAMBIQUE	Chefe do Estado-Maior da Marinha de Guerra	CALM Patrício Cancuta Yotamo
PORTUGAL	Chefe do Estado-Maior da Armada	ALM Fernando de Melo Gomes
S. TOMÉ E PRÍNCIPE	Comandante da Guarda Costeira	TCOR Justino Lima
TIMOR - LESTE	Comandante da Componente Naval da Força de Defesa	CFR Donaciano Gomes

ABERTURA DO
1º SIMPÓSIO DAS MARINHAS DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA
Alocação do Almirante Chefe Estado-Maior da Armada

Senhor Ministro da Defesa Nacional,
Prof. Dr. Nuno Severiano Teixeira,

As minhas primeiras palavras são dirigidas a V. Exa., por se ter dignado aceitar o convite para presidir a esta Sessão de Abertura do 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa, sinal inequívoco da importância que atribui a este evento e testemunho de encorajamento para todos quantos nele vão participar.

Muito obrigado pela presença de V. Exa.

Senhores Embaixadores,

Senhores Representantes das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa,

Senhor Presidente do Conselho Directivo do ISCSP,

Senhores Almirantes, Senhores Comandantes,

Distintos Convidados,

É para mim uma honra e um enorme prazer receber em Lisboa, neste Simpósio, os mais altos representantes das Marinhas dos Países amigos de Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, S. Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

Utilizo a expressão genérica “Marinhas” apenas por facilidade de linguagem, embora sabendo que a organização escolhida em alguns dos Estados representados assume o modelo de Guarda Costeira ou Componente Naval da Força de Defesa.

Tirando proveito da enorme vantagem da língua comum, a Marinha Portuguesa acolhe as Marinhas destes Países amigos, com o intuito de promover o diálogo, incrementar a cooperação e partilhar os diferentes saberes profissionais, incentivando o estreitamento dos laços que nos unem, como homens do mar.

Neste Mundo em permanente transformação, a imprevisibilidade dos acontecimentos e as ameaças à sua segurança, são razões de sobra para juntarmos esforços e canalizarmos energias, apostando na frontalidade de opiniões, na diversidade de experiências e no engenho de cada um, tendo em vista o incremento da segurança internacional.

O tema escolhido para este Simpósio: “O papel das Marinhas no actual contexto internacional” representa, pela sua actualidade e relevância, um desa-

fio às nossas capacidades. É um desafio porque, no mundo moderno, a abrangência das missões que podem ser atribuídas às Marinhas tem vindo a aumentar por um lado e a modificar-se por outro, dada a aproximação ao litoral que se verifica, em termos de tendências de área de actuação.

Cada país tem as suas particularidades e, conseqüentemente, os requisitos que se colocam às respectivas Marinhas serão diferenciados, em consonância com os objectivos prioritários definidos a nível político. Mas, a evolução das chamadas novas ameaças constitui certamente uma preocupação comum, na medida em que estará em causa o uso do mar para actividades criminosas e até a eventual perturbação da liberdade de circulação do tráfego marítimo.

Actualmente são muitas as preocupações com a segurança no mar, quer sob o ponto de vista das normas da condução segura da navegação e prevenção de acidentes, quer na óptica da protecção de pessoas e bens transportados e das infra-estruturas de apoio. A permanência e a persistência das Marinhas são factores indispensáveis à redução do nível de perigosidade dos inerentes riscos e ameaças. A experiência demonstra que o vazio é a pior opção, porque é sinal de fraqueza e atrai o que não nos convém.

O mar também tem que ser encarado como fonte de recursos, o que exige disciplina e fiscalização, e como espaço estratégico, o que requer instrumentos de força para defender os legítimos interesses nacionais. Podemos ainda perspectivar o mar como veículo cultural e, nesse âmbito, encontrar os traços de união para o diálogo construtivo alicerçado nos interesses mútuos e transparentes.

Parece ser consensual entre os Estados que alinham pelo campo da estabilidade e da paz que a solução ou atenuação de um grande número de problemas relacionados com o mundo marítimo passa pela cooperação internacional. Nós, militares, ao sermos fiéis intérpretes da vontade política, fazemos com que a cooperação militar seja uma sequência natural desse desígnio político. Daí este nosso contributo ao lançarmos a ideia deste 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa, tão generosamente escutada pelos seus destinatários.

Durante esta manhã vamos ter o privilégio de assistir a duas magníficas conferências:

- uma, a cargo do Professor Doutor Adriano Moreira, que dispensa apresentação, insigne Presidente da Academia das Ciências de Lisboa e prestigiado professor de Relações Internacionais e de Ciência Política de muitas gerações de Oficiais de Marinha, a quem muito agradeço ter tido a amabilidade de aceitar, uma vez mais, o nosso convite;
- e outra, a cargo do Professor Doutor André Thomashausen, académico sul-africano, director do Instituto de Direito Estrangeiro e Comparado da Universidade de Pretória, que muito gentilmente aceitou a participar neste Simpósio.

Cumpre-me, igualmente, agradecer ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, na pessoa do seu Presidente do Conselho Directivo, Professor Doutor João Bilhim, o excelente contributo dado para a realização deste Simpósio, através da participação de consagrados professores daquela Faculdade para proferirem duas conferências, no âmbito do protocolo de cooperação existente com a Marinha.

A excelência dos conferencistas, o valor das apresentações das diferentes Delegações e os debates que se seguirão, vão por certo inspirar a qualidade dos nossos trabalhos, proporcionando um excelente pretexto para reforçar as relações de amizade e solidariedade entre as nossas Marinhas.

Termino com um agradecimento, pelo apoio prestado, ao Senhor Almirante Ferraz Sacchetti, ilustre Presidente da Academia de Marinha, em cujas instalações vamos realizar as nossas sessões de trabalho.

Com estas premissas e na expectativa de que os programas organizados sejam do agrado de todos, julgo estarem criadas as condições para garantir-mos o êxito e a continuidade desta iniciativa.

Sejam bem-vindos ao 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa e, uma vez mais, muito obrigado pela vossa presença.

"A MARITIMIDADE DE PORTUGAL"

Conferência do Professor Doutor Adriano Moreira

Professor Emérito da Universidade Técnica de Lisboa

Nos meus tempos de estudante, a maritimidade de Portugal estava sobretudo representada, no imaginário popular, pelos moliceiros da Ria de Aveiro, pelas redes de armação de atum e pela alegria dos pescadores do Algarve, pela caça heróica das baleias no mar dos Açores, pelas ostras do Sado e pelos golfinhos do Tejo, e pela partida da frota da pesca do bacalhau, benzida por D. Manuel Trindade Salgueiro, que morreria no cargo de Arcebispo de Évora.

O Império continuava a dar reputação e missão à Marinha de Guerra, cujos cadetes eram sempre aclamados quando desfilavam nas paradas da Avenida da Liberdade.

Num livro publicado pela Gradiva, em 1987, para comemorar o Ano Europeu do Ambiente, intitulado O Homem e o Mar, José Manuel Fernandes, que escreveu o texto apoiado nas excelentes fotografias de Maurício Abreu, documentou o estado da maritimidade, do Norte até ao que chamou O Outro Reino, isto é, o Algarve, chamava a atenção para os efeitos colaterais dos excessos inerentes ao globalismo e aos avanços das capacidades científicas e técnicas que destruíram a antiga relação humilde com a natureza, desmentindo o optimismo da proclamada destruição criativa de economistas que não preveniram as mudanças irreversíveis e inquietantes do planeta.

A imagem que nos deixou Miguel Torga de um Algarve que, para ele, era "sempre um dia de férias na pátria", mudou de realidade, mas não de especificidade, entregue crescentemente ao turismo, mas sem perder a atracção marítima que lhe reconheceu Mariano Feio.

Nos anos decorridos desde essas avaliações e juízos, desapareceu o Império colonial, não apenas o português mas sim o Império euromundista de que aquele fazia parte, a evolução política da União Europeia acentuou a redefinição das competências que vão sendo transferidas para os seus órgãos de gestão, ou submetidos à gestão partilhada, ou atingidos pela debilitação das capacidades efectivas do Estado. A pergunta que as circunstâncias tornaram imperativa é a de saber de que modo a maritimidade continua a ser parte, e que parte, da identidade nacional. Daqui, a necessidade de regressar à raiz do valor dessa maritimidade na identidade portuguesa, cuja primeira solene definição está, creio, em "Os Lusíadas".

Procuo desenvolver neste breve ensaio algumas premissas da maneira de estar no mundo que o Manifesto de "Os Lusíadas" ensaiou propor como projecto europeu e português. O sentido da indagação implica uma espécie de

atreuimento, que se traduz em considerar a proposta camoniana como modelo observante, para ajudar a compreender os desafios que ao modelo observado da realidade global dos nossos dias dirige a mencionada proposta.

Ao dizer isto, reassumo o essencial de um antigo ensaio sobre o manifesto político inscrito no poema, que serviu de oração proferida no acto de recebimento do grau de Doutor Honoris Causa pela Universidade do Amazonas, na fascinante Manaus, em 18 de Junho de 1972.

A questão então abordada foi a de estar ali um Projecto baseado sobre uma percepção da Europa como unidade, do legado cristão como identificador do seu variado conjunto de povos e soberanias, da expansão como ideia motora da imposição da hegemonia ao mundo a descobrir, da avaliação de todas as culturas encontradas como uma cera mole que receberia a imposição das nações cristãs, das leis melhores que regeriam a interdependência global criada pelo propósito ao mesmo tempo colonial e evangélico, com Portugal assumindo um desígnio e exercendo uma liderança que o define como cabeça da Europa toda.

Olhando à dimensão do Reino e dos seus recursos, compreende-se a suspeita poética de Natália Correia de que Luís de Camões contribuía assim para inflamar o espírito do jovem D. Sebastião, deste modo fortalecido no propósito que conduziu ao desastre catastrófico de Alcácer Kibir, levando a logística do Império ao ponto de ruptura.

Tentando resumir espaços essenciais do Poema em que assenta a definição do referido Manifesto Político, lembremos que começa por apoiar a alternativa vencedora do dilema avaliado por D. João I e pelos Infantes segundo relata Zurara na Crónica da Tomada de Ceuta.

A alternativa era entre a continentalidade que apontava para Granada como meta inicial do projecto do Estado em movimento que se discutia, e a maritimidade que teria na tomada de Ceuta o primeiro passo.

A questão da balança de poderes peninsulares foi decisiva, o conceito de zonas de influência apareceu para orientar um modelo de expansão soberana sem conflito de vizinhança, a ponderação da logística das capacidades teve lugar, uma ideologia orientadora do voluntarismo político foi assumida, a moral de responsabilidade estava presente.

Na interpretação camoniana, entre a concepção oceânica e a concepção continental, entre a maritimidade e a continentalidade, foi a primeira que teve vencimento.

Por isso não canta os que verberam "o primeiro que, no mundo, nas ondas vela pôs um seco lenho" (Canto IV, CII), canta sim os que "por mares nunca de antes navegados/passaram ainda além da Taprobana" (Canto I, I). Não se trata de uma aventura imaginada, trata-se de um Projecto Estratégico Nacional, de um povo concreto, numa conjuntura internacional lida e assumida.

É talvez oportuno avaliar hoje que presença ainda tem a opção oceânica, a maritimidade do poema, na circunstância portuguesa.

Mas não apenas portuguesa, porque o poeta também articula esse elemento do conceito estratégico nacional com a identidade europeia à qual se encontra ligada a especificidade portuguesa.

Tem a maior actualidade o facto de equacionar a relação entre o pluralismo histórico, antropológico, e geográfico dos seus povos – Rutenos, Moscos e Livónios, Polónios, Saxonos, Boémios e Panónios, Traces, Macedónios, Dálmatas, Romanos e Gauleses, Espanhóis e Portugueses, todos da “soberba Europa” (Canto III, VI), e todos unidos pelo Credo: a lei daquele “que do Céu à Terra, enfim, desceu, para subir os mortais da Terra ao Céu” (Canto I, LXV).

O conceito moderno do Estado em movimento vai sendo documentado pelos feitos que se traduzem em desbaratar “os turcos belecíssimos e duros”, “os Reis da Índia, livres e seguros”, todos “ao Rei potente subjugados”, não apenas pelo triunfo das boas armas que seriam louvadas por Maquiavel, mas porque “serão dadas na terra leis melhores” (Canto II, XLVI). Não alongarei mais o ensaio de juntar as componentes principais do modelo observante para o conceito estratégico nacional que o poeta assume, e que define compatível com a unidade europeia, porque noutra lugar tal perspectiva se encontra, e tentarei contribuir para reconhecer o que está vivo e o que está ultrapassado na história do presente em que tenta apoiar-se a prospectiva.

Em primeiro lugar a questão da alternativa entre a maritimidade e a continentalidade, que alguns lêem como tendo uma solução invertida pela descolonização global a que procedeu a ONU.

Parece-me não ser difícil demonstrar a importância da maritimidade na estrutura da identidade portuguesa, documentada ao longo da história nacional, comprovada pelos efeitos na mundialização das interdependências, lembrada nos símbolos da nacionalidade, inscrita em “Os Lusíadas” que definem o talvez primeiro Manifesto Político euromundista, e consagrada no Hino Nacional.

Até o que em certos aspectos parece um passivo dessa variável estrutural, e que se traduz no despovoamento da interioridade, e acumulação das gentes, recursos e actividades, na orla marítima, está existencialmente relacionado com a decisão que os Infantes inculcaram a D. João I, avaliando o muro de Castela, e insistindo em que a expansão era em direcção ao mar, mesmo dando atenção devida aos receios do europeísta que foi o Velho do Restelo.

O tema agora, desaparecida a estrutura imperial que teve raiz naquela reunião de verdadeiro Conselho de Estado, é avaliar se o império foi razão imprescindível para que a maritimidade se fortalecesse como elemento do conceito estratégico nacional, pelo que, esgotado o modelo, também a vocação se deveria considerar extinta.

Talvez baste recordar, com brevidade, que essa não foi a conclusão de nenhum dos países da frente marítima europeia, que todos mandaram regressar as legiões às metrópoles, mas nenhum deixou de continuar a mostrar a bandeira, agora com motivações e diferentes interesses.

Digamos que o fim da estrutura euromundista, em acelerada diluição depois de 1939, fez surgir a urgência e dificuldade de reorganizar a ordem mundial, posta em regime de ameaça total durante o período da guerra fria, e agora, depois do colapso da Ordem dos Pactos Militares, pela queda do Muro em 1989, a responder mais a um modelo de anarquia madura, do que a qualquer projecto definido e consistente.

Não obstante as aceleradas mudanças da estrutura internacional, a história documenta que algumas variáveis duras resistem e se reforçam, e a maritimidade, em vez de enfraquecer, cresce como interesse comum da Humanidade, como elemento estruturante dos grandes espaços intermediários entre o Estado e a globalização, como trave mestra da estabilidade mundial.

Já por meados do século XX, o ilustre C. John Colombos (1967), depois de analisar os vários Pactos em que se dividia a precária ordem mundial de então, escrevia: "É evidente que o estabelecimento da tal futura sociedade internacional, quando efectivada, tem de basear-se numa poderosa organização na qual a Royal Navy, em colaboração com a United States Navy e marinhas das outras Comunidades e Estados aliados, é inevitável desempenhar uma parte inquestionável e predominante na manutenção da paz internacional, e segurança e liberdade dos mares e desenvolvimento das comunicações internacionais e comércio, o que é essencial para o bem-estar e avanço de todas as Nações".

O evidente é que nenhum país da frente marítima atlântica, antigas cabeças de império a exigir uma marinha, decidiu adoptar um modelo racional diferente para equacionar o seu envolvimento na defesa dos interesses específicos de cada um, e na cooperação com os aliados para o interesse comum.

Digamos, para simplificar, que a comum fronteira marítima dos países da NATO é o Atlântico Norte, e que por isso a desterritorialização da defesa, que resultou da mudança de conceito estratégico, também abrange as fronteiras marítimas. Dentro delas estão as águas portuguesas, os territórios da descontinuidade territorial, a partilha dos interesses e dos riscos, a maritimidade a desafiar a capacidade de assumir no processo de mudança global.

Uma resposta desmesurada, e frequente, é a que, dentro do modelo europeu que a evolução vai criando, qualifica Portugal de periférico. Suponho que a exigência estrutural da maritimidade contraria absolutamente o conceito de raiz económica. Portugal é, antes de mais, neste processo, um país de fronteira: fronteira na articulação da segurança europeia com expressão na NATO, com o Atlântico a servir de referência estrutural da aliança; fronteira na

exigente política de articulação com a África, tema principal da presidência portuguesa da União Europeia, tendo em vista a paz estruturada do Mediterrâneo e o projecto de solidariedade euro africana que inspira essa política; fronteira na necessária organização da segurança do Atlântico Sul, cujas margens estão ocupadas por novas soberanias aglomeradas na CPLP, fazendo desse Atlântico um Oceano Moreno no qual a intervenção do Brasil é desejada, esperada, e indispensável. A capacidade de responder a este peso e desafio da maritimidade no século XXI, que mantém o essencial da formulação camoniana, será o critério de medida da distância entre o Estado capaz de exercer uma soberania funcional e cooperativa dos novos tempos, e do Estado a derivar para exíguo sem reformulação de um conceito estratégico nacional à altura dos novos tempos. O primeiro risco está na privação da liberdade de intervenção no mar territorial, na plataforma continental, na zona marítima exclusiva, onde recursos fundamentais tendem para serem submetidos à regra da intervenção efectiva. O articulado do Tratado em que aparece reformulado o texto recusado dos convencionais de Giscard d'Estaing causa inquietações a tal respeito. Isto é, agudiza o desafio de o Estado português responder com êxito à maritimidade da sua inalienável circunstância.

“INTERESSES MARÍTIMOS E DIREITO INTERNACIONAL NA ÁFRICA AUSTRAL”

Conferência do Professor Doutor André Thomashausen

Professor de Direito Internacional e Comparado da Universidade da África do Sul

A Comunidade do Desenvolvimento da África Austral (SADC), comporta 14 nações da África Austral, com territórios, forças económicas, tradições, culturas, línguas e sistemas legais bem diferentes. Entre eles estão dois países de expressão Portuguesa e membros da Comunidade de Países de Língua Portuguesa – CPLP: Angola e Moçambique. Os 14 países SADC totalizam um território de 6,931,000 quilómetros quadrados. Porém, somente 7,6% dessa massa territorial pode ser considerada terra arável.

A DIMENSÃO TERRITORIAL

Vale a pena lembrar que a dimensão territorial desta região é enorme em termos comparativos, sendo maior que o território inteiro da Europa Ocidental. Poucas vezes temos consciência da verdadeira dimensão do continente Africano, devido à distorção inerente aos nossos mapas correntes

O elemento que mais uniformemente une os 14 países membros da SADC bem como os seus dois países de expressão portuguesa com os restantes membros da CPLP, Brasil, São Tomé e Príncipe e Timor, é o mar e a dependência das suas economias dos transportes e comércio marítimo.

Os países costeiros membros da SADC possuem na totalidade uma linha costeira em excesso de 10.000 km abrangendo do Tanzânia no Leste a Angola no Oeste, incluindo os Estados Arquipélagos das Maurícias e Seychelles. Esta linha costeira dos países SADC acumula pouco menos de um terço da linha costeira total do continente Africano, de 32,068 km.

Todos os 14 membros do SADC bem como os restantes membros da CPLP, Brasil, São Tomé e Príncipe e Timor, são países membros da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (Convenção de Montego Bay), em vigor desde 16 de Novembro de 1994¹. A convenção garante aos países costeiros na África Austral (Tanzânia, Seychelles, Maurícias, Moçambique, África do Sul, Namíbia, Angola e República Democrática do Congo) zonas marítimas de 200 milhas náuticas, totalizando assim, uma zona exclusiva económica de 6 milhões de km², havendo ainda por considerar uma demais área de plataforma continental de 503646 km² agregados.²

A Zona Económica Exclusiva da SADC tem uma importante extensão Sul devido às ilhas Prince Edward e Marion, da África do Sul, devendo-se também lembrar que a África do Sul é uma das 12 nações signatárias originais que estabeleceram o regime do Pólo Sul, pelo meio do Tratado da Antárctica de 1959, o que resulta num acesso privilegiado da África do Sul à Antárctica e aos seus eventuais recursos.

A zona estratégica marítima da África do Sul reveste ainda maior importância se incluirmos as áreas correspondentes às plataformas continentais que podem ser reclamadas.

RECURSOS VIVOS

O valor económico só da exploração dos recursos vivos na zona económica exclusiva da SADC, pelas várias indústrias da pesca, tem aumentado consideravelmente nos últimos 25 anos.

Em 2004 valor da produção total para a região SADC atingiu 1,5 bilhões de dólares:³

São ainda bastante desiguais os níveis de desenvolvimento das respectivas indústrias de pesca, estando a África do Sul e o Namíbia a contribuir cada um com mais ou menos 1/3 do volume total, enquanto que Angola, por exemplo, com uma zona económica exclusiva quase igualmente importante, contribui com menos de 3% do volume agregado para a região SADC.

De facto, a produção Angolana de peixe tem sentido um declínio constante devido a vários factores, mas especialmente o longo período de guerra a que o país esteve sujeito, até 2002. Assim unicamente nestes últimos 5 anos passados tem mostrado sinais de recuperação.

Estimativas ao nível das duas principais organizações regionais dedicadas à protecção dos recursos vivos do mar, a South East Atlantic Fisheries Organisation (SAEFO) e a Benguela Current Commission (BCC), calculam que Angola deve ter perdido anualmente entre 100.000 a 200.000 toneladas de peixe à pesca ilegal, com um valor monetário de entre 60 a 120 milhões de dólares anuais. No decorrer de mais ou menos 25 anos, este prejuízo pode ser totalizado à volta dos 2 bilhões de dólares.

Além do prejuízo directo, deve considerar-se uma perda de actividade industrial em terra, ligada à indústria pesqueira, podendo-se estimar que 200.000 toneladas de peixe perdidas equivalem a mais ou menos 200.000 postos de trabalho directos e muitos mais indirectos. Basta considerar que várias análises económicas correntes calculam que mesmos com os baixos níveis de produção actuais, a indústria pesqueira em Angola providencia, directa e indirectamente, para o emprego e outras oportunidades de vencimento, mais ou menos metade da população activa em Angola⁴.

O problema da pesca ilegal tem sido amplamente reconhecido a nível regional e existe forte cooperação ao nível da SADC para combater com maior eficácia este tipo de atentado à soberania marítima de países que ainda carecem dos meios de defesa das suas zonas económicas exclusivas. Está a decorrer nestes mesmos dias, de 2 a 4 de Julho 2008, uma cimeira dos Ministros da Pesca da SADC em Windhoek, na Namíbia. O relatório preparatório para a conferência determina que correntemente a perda da região SADC à pesca ilegal deve ser calculada a um monte de 1.000 milhões de Dólares por ano.⁵

RECURSOS NATURAIS

Os mais preciosos recursos naturais nas zonas exclusivas económicas da região SADC são os hidrocarbonetos, principalmente o petróleo bruto e as enormes reservas de gás natural em Angola. Angola assume praticamente a totalidade da exportação referente ao SADC, tendo actualmente ultrapassado os 2 milhões de barris de petróleo bruto por dia, o que corresponde a um valor anual de receitas de 10 bilhões de dólares anuais em 2005, equivalente a 90% das receitas do estado ou seja metade do produto bruto interno (BPI) do país.

Embora não tenham sido anunciados os mais recentes números, podemos antecipar seguramente que as receitas líquidas do estado Angolano da exploração petrolífera em 2007 devem estar à volta dos 15.000 milhões de Dólares.

Para as nossas considerações, é fundamental a observação que praticamente 100% da produção de hidrocarbonetos em Angola é baseada no mar com aproximadamente 65% da produção baseada em águas profundas e ultra profundas, bem distantes do litoral.

Igualmente, a pequena produção de gás natural na África do Sul é situada no mar, e os possíveis jazigos em Moçambique também ficarão situados no mar. Esta observação é igualmente válida para São Tomé e possivelmente algum dia para a Guiné-Bissau. O mais importante jazigo novo com uns 21 bilhões de barris de petróleo bruto, o jazigo de Sugar Loaf no Brasil, também é situado no mar, a uns 50 quilómetros da costa.

Alem do enorme valor da produção diária, também se deve considerar o valor das instalações e equipamentos aplicados nesta indústria totalizando correntemente em Angola além de 20 bilhões de Dólares, estando em curso novos e adicionais investimentos já aprovados num monte total de 22 bilhões de Dólares adicionais, a realizar até ao fim de 2010.⁶

Em termos de valores de mercado, os números são ainda mais dramáticos. Uma produção diária de 2 milhões de barris ao preço corrente internacional de 150 Dólares por barril equivale a 280 milhões de Dólares por dia, ou seja, multiplicado por 365, a 102.200.000.000 Dólares quer dizer 102 bilhões e 200 milhões de Dólares anualmente. Lembrando que a receita líquida anual do Estado de Angola de produção de petróleo totaliza correntemente 15 bilhões de Dólares podemos agora apreciar quatro factores importantes:

- O proveito ou interesse directo de Angola no valor da produção petrolífera representa somente uns 15% do valor de mercado do produto antes da sua transformação.
- O caso de Angola não é invulgar e a taxa de 10-15% de benefício para os países produtores corresponde mais ou menos à média mundialmente.

- Os países produtores só numa medida na realidade insignificante de 10-15% do interesse podem responsabilizar-se pelas subidas dos preços dos combustíveis aos consumidores.
- É inconcebível, que os países produtores que na realidade só têm um benefício de uns 10 a 15% da riqueza petrolífera, são tidos responsáveis, em 100% dos custos da protecção e segurança das operações petrolíferas.

O quarto ponto torna-se especialmente relevante nas situações onde a produção petrolífera é situada no mar.

Será que todo o encargo da segurança marítima terá que reverter para o Estado, enquanto que as empresas petrolíferas estão a reter e controlar entre 85 a 90% do valor de mercado do produto extraído?

Esta observação é grave considerando que o custo de produção na média mundial por barril não ultrapassa os 6 Dólares. Mesmo se vamos acrescentar os custos médios da exploração, calculados em 9 dólares por barril, totalizando custos de 15 dólar por barril, os custos de produção não ultrapassam 10% do valor de venda do barril, assumindo o preço já indicado de 150 Dólares por barril.⁷

Parecem assim existir fortes considerações em favor duma responsabilização das empresas produtores para pelo menos uma parte substancial dos encargos resultantes da providência da segurança marítima.

Este princípio duma participação no custo da segurança marítima corresponde à prática já desde há muito tempo estabelecida em relação à responsabilização do utente pelos custos da utilização dos portos marítimos. Este argumento permite concluir esta parte com a observação que os 35 portos marítimos na região SADC, também constituem um grande valor económico marítimo.

OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

Na base destas considerações, os objectivos principais de estratégia marítima na África Austral, devem centrar-se na protecção e na preservação dos recursos marítimos, quer dizer:

- Manutenção da integridade territorial dos países litorais no mar, quer dizer na totalidade das suas zonas económicas exclusivas
- Garantia de segurança de todas as actividades marítimas legalmente conduzidas, quer dizer:
 - Trânsito e movimento livre das marinhas mercantes
 - Comércio marítimo
 - Pesca
 - Exploração de recursos naturais
 - Turismo e pesca desportiva

- Fiscalização
 - dos recursos vivos e aplicação das normas internacionais para a protecção dos mesmos
 - da exploração dos recursos naturais (contra exploração excessiva ou excedente e práticas lesivas)
 - das actividades ilícitas:
 - Pesca ilegal
 - Poluição do mar
 - Contrabando de mercadorias incluindo armas, drogas e poluentes tóxicos
 - Imigração ilegal
 - Pirataria e tomada de reféns
 - Terrorismo (salientando-se a vulnerabilidade especial das plataformas)
- Apoio
 - Missões de Manutenção da Paz
 - Missões diplomáticas, tais como negociações no alto mar
 - Calamidades, evacuações
 - Operações de Socorro e Salvamento Marítimo
 - Assistência à navegação
 - Assistência à protecção do meio ambiente
 - Assistência a missões de pesquisa científica

A cada um destes objectivos estratégicos correspondem ameaças específicas que neste contexto não necessitam de ser elucidadas, sendo amplamente conhecidas.

ENQUADRAMENTO NO DIREITO INTERNACIONAL

A defesa dos interesses marítimos deve integrar-se no enquadramento do direito do mar geralmente, e mais especificamente no direito internacional regional na região do SADC.

DIREITO DO MAR

A nova Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar entrou em vigor 16 de Novembro de 1994 e hoje conta com 155 Estados Partes. Os Estados Unidos da América embora que tiveram um papel muito activo e positivo na elaboração da Convenção, continuam reticentes de ficarem vinculados formalmente à lei da Convenção, e por enquanto não ratificaram.⁸

Dos 39 países costeiros no continente Africano, 33 ratificaram a Convenção, tendo-se mantido afastados somente os Seychelles, Comoros, Eritreia, Líbia, Libéria e a Argélia.

As novas definições dos espaços marítimos baseiam-se sobre as seguintes noções:

Águas Interiores

A soberania do Estado Costeiro nas águas interiores é plenamente exercida nas águas marítimas interiores às linhas de base rectas (origem da medição do mar territorial), as águas dos rios, lagos, lagoas e canais do território nacional.

Mar Territorial

Definido pela Convenção como uma zona de mar adjacente ao território e além das águas interiores e, no caso do Estado Arquipélago, das águas arquipelágicas, sobre as quais se estende a soberania do Estado Costeiro. Seu limite é fixado em até o limite de 12 milhas a partir da linha de baixa-mar ao longo da costa, além disto determina a Convenção que a soberania do Estado será exercida não só sobre o Mar Territorial, como também sobre o espaço aéreo, o leito e o subsolo desse mar. Entretanto, os navios de qualquer bandeira, terão o direito de passagem inocente, podendo atravessar as águas do Mar Territorial desde que sejam navios de bandeira e o façam de maneira rápida e ininterrupta. O direito de passagem inocente está no entanto condicionado pelo respeito pelas leis do Estado Costeiro e as normas internacionais pertinentes, não podendo ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado.

Zona Contígua

A Convenção estabelece que este espaço marítimo se estende até 12 milhas além do limite exterior do Mar Territorial, tendo o Estado Costeiro o direito de adoptar medidas de fiscalização.

Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Este conceito foi estabelecido pela Convenção como sendo a zona situada além do Mar Territorial e a ele adjacente, que se estende até 200 milhas da linha da costa a partir da qual se mede a largura do Mar Territorial. Nessa área qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo aos estados interessados ainda a liberdade de instalação de cabos e ductos submarinos, enquanto que os Estados costeiros retêm o direito de exercer sua soberania para fins de exploração e aproveitamento dos recursos biológicos e minerais existentes no leito e subsolo do mar e nas suas águas sobrejacentes.

Caberá, ainda, ao Estado costeiro, na ZEE, o direito de exploração dos minerais encontrados no solo e subsolo marinhos. Esse direito estender-se-á à produção de energia derivada da água, das correntes e dos ventos, além de

abranjer jurisdição para o estabelecimento e a utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, para a investigação científica marinha e para a protecção e preservação do meio ambiente marinho.

Sobre o direito de liberdade de navegação na ZEE, a Convenção deixou uma lacuna interpretativa, pois não esclareceu se essa liberdade, permite ou não a realização de manobras e exercícios militares por outros Estados que não o Costeiro.

No entanto há concordância entre os especialistas que a regra geral que se aplica no mar territorial, nomeadamente de que navios de bandeira estrangeira não podem interferir com os direitos de soberania que o país costeiro tem direito de exercer na ZEE, o que inclui os direitos de preservar a segurança das suas instalações na ZEE, bem como dos recursos sujeitos aos direitos de exploração do país costeiro.⁹

Plataforma Continental

A Convenção estabelece uma quarta área em que a liberdade do mar fica condicionada por certos direitos do país costeiro, desde que um país costeiro venha a exercer as suas opções nesse sentido. Trata-se da área determinada pela Plataforma Continental de um Estado Costeiro.

Portanto, a delimitação da Plataforma Continental pelo Estado Costeiro exigirá, como requisito preliminar, que o mesmo determine o limite externo de sua margem continental, segundo critérios específicos. Esses critérios são referenciados ao chamado "pé do talude continental", ponto mais próximo ao fim da inclinação da crosta terrestre, quando a mesma passa de continental a oceânica.

Alto-Mar

Este espaço marítimo é caracterizado por compreender todas as partes do mar não incluídas na Zona Económica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado Arquipélago. Foi reafirmado o princípio da liberdade de navegação para os navios de todos os Estados, tenham ou não litoral, sendo inaceitável, nos termos da Convenção, que este ou aquele Estado pretenda submeter qualquer parte do Alto-Mar à sua soberania.

Embora possa haver dúvidas sobre o assunto, existem fortes argumentos para excluir a Antártica com as suas zonas económicas exclusivas do regime do Alto Mar, já que existe um regime de soberania conjunta para a Antártica, estabelecido nos termos do Tratado da Antártica de 1959.¹⁰

Fundos Marinhos (a Área)

A Convenção estabeleceu regimes jurídicos distintos para o Alto-Mar e para o que foi categorizado com os Fundos Marinhos situados além das jurisdic-

ções nacionais. Enquanto que para o Alto-Mar foi estipulado o regime de liberdade, os Fundos Marinhos foram considerados patrimónios comuns da humanidade, ou seja, *res communis*.

É importante o debate actual sobre o previsto na Convenção de que as áreas das Plataformas Continentais não reclamadas pelos países costeiros nos termos dos prosseguimentos e prazos previstos, serão considerados, já a partir de 13 de Maio 2009, parte integrante dos Fundos Marinhos, administrados e explorados pela nova Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos, sediada em Kingston, Jamaica.

Dos 33 países costeiros Africanos que ratificaram a Convenção, por enquanto unicamente o Quénia, a África do Sul, Ghana e a Nigéria já encaminharam o processo de reclamar as suas plataformas continentais, um processo aliás também referido como de extensão da Zona Económica Exclusiva. Para Angola existe um trabalho exemplar de preparação do requerimento por parte de Angola, da autoria do ilustre colega Eurico Paz Costa, Membro da Comissão Técnica Nacional para as Questões de Delimitação da Fronteira Marítima, que aliás determina com todo o rigor a extensão da Plataforma Continental de Angola, muito larga e rica em recursos naturais.¹¹

NOVOS REGIMES ANTI-TERRORISTAS

A Convenção determina com algum rigor que o direito de passagem só existe enquanto que não venha a prejudicar a soberania do estado costeiro, nomeadamente são interditos quaisquer actividades militares, a colheita de informações com possível relevância militar, e o embarque ou desembarque de equipamentos ou dispositivos com propósitos militares. O estado costeiro também exerce plena jurisdição em matérias de crime em relação a actos crimes cometidos a bordo de navios que reclamam o direito de passagem. É considerada uma jurisdição subsidiária que normalmente não deve ser exercida sem justa causa. Uma tal causa está a ser considerada sempre que um acto terrorista, ou possíveis actos ou conspirações preparatórios dum acto terrorista, ocorram.

Nas zonas adjacentes ao Mar Territorial, o estado costeiro tem direito de exercer actividades de fiscalização e de exercer a sua jurisdição desde que isso venha a ser necessário para prevenir actos que constituiriam uma interferência com os seus direitos de soberania no Mar Territorial. Em qualquer caso, um estado tem sempre o direito de verificar se a bandeira dum navio é legítima, e navios suspeitos de estarem envolvidos, directa ou indirectamente, em actos de pirataria ou de escravatura, não podem reclamar a liberdade do mar, seja qual forem as águas em que venham a ser encontrados. Uma outra base da extensão dos direitos de intervenção dum estado costeiro é a conduta de operações de prossecução e apreensão em "hot pursuit" de navios suspeitos de terem violado as normas do estado costeiro, antes de terem saído do Mar Territorial.

Enquanto, felizmente, ainda nunca houve um ataque de natureza terrorista nas zonas marítimas da África Austral, as lacunas do Direito do Mar em relação à ameaça do terrorismo são preocupantes. Correntemente existem apenas dois instrumentos recentes que dão poderes de intervenção e procuram estabelecer medidas preventivas de segurança:

- as medidas preventivas de codificação de navios e cargas mediante do Código Internacional de Protecção de Navios e Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code) bem como o sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (Long Range Identification and Tracking - LRIT), na base de certas alterações da Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar, originalmente de 1994 (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS)¹²
- as reformas introduzidas na Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention), através dum novo Protocolo de 2005 criando poderes de intervenção e detenção de pessoas suspeitas nos casos de actividades relacionadas com actos de natureza terrorista. Porém, o novo Protocolo de 2005 ainda não entrou em vigor por não ter conseguido a ratificação por um número suficiente de pelo menos 12 países.

Os receios contra a criação de normas anti-terroristas no direito marítimo têm a sua explicação. Fora do Mar Territorial e fora das circunstâncias específicas que permitem uma intervenção na Zona Adjacente e na Zona Económica Exclusiva, a única soberania que existe no Alto Mar, é a soberania da bandeira e do estado da bandeira. O navio que navega sem bandeira, tipicamente o navio pirata, é um "outlaw", um "fora da lei" que pode ser interceptado sempre quando é encontrado. Em contrapartida, a regra da responsabilidade exclusiva do país da bandeira pelos actos cometidos num navio portador dessa bandeira protege a vasta maioria dos estados que não querem ficar sujeitos às três super-potências navais com alcance global, nomeadamente os Estados Unidos da América, a Grã-Bretanha e o Japão.

Como há muita resistência de simplesmente equiparar o navio suspeito de constituir um perigo de natureza terroristas, a um navio pirata, "fora da lei", os Estados Unidos da América em 2003 lançaram a iniciativa sobre Segurança Contra a Proliferação (Proliferation Security Initiative – PSI) cujo propósito é de permitir a interdição e busca de navios no alto mar, por parte dos países membros desta iniciativa, desde que o navio utilize uma bandeira dum desses mesmos estados membros da iniciativa PSI.

Participam na iniciativa PSI: Alemanha, Austrália, França, Itália, Japão, Países Baixos, Polónia, Portugal, Espanha, Reino Unido, Canadá, Dinamarca, Noruega, Rússia, Singapura e Turquia. Na África Austral, onde a África do Sul

tem sido o maior parceiro da aliança anglo-americana nas medidas antiterroristas, nenhum país aderiu à iniciativa PSI.

Complementarmente existem acordos bilaterais que autorizam as forças navais dos EUA a interceptar navios e a sujeitá-los a buscas. Os alvos destes acordos bilaterais são principalmente os pequenos estados tradicionalmente favorecidos pelas marinhas mercantes como estados de bandeira, nomeadamente o Belize, a Croácia, Chipre, a Libéria, as Marshall Islands e o Panamá.

DIREITO INTERNACIONAL REGIONAL

A nível regional da África Austral, a SADC já há mais de uma década tem feito vários esforços destinados ao estabelecimento de regimes integrados de defesa dos seus interesses marítimos.

Este objectivo está abrangido no artigo 5 do Tratado de 1992 (conforme emendado) que estabeleceu a SADC, sendo os propósitos da SADC:

- Alcançar o desenvolvimento e crescimento económico, aliviar a pobreza, reforçar os níveis e padrões de vida dos povos da África Austral e apoiar os socialmente desfavorecidos através da integração regional;
- Desenvolver valores políticos, sistemas e instituições comuns;
- Promover e defender a paz e segurança
- Promover o desenvolvimento auto-sustentável na base da auto-confiança e interdependência dos estados membros;
- Alcançar a complementaridade entre os programas e estratégias regionais e nacionais;
- Promover e maximizar empreendimentos produtivos e a utilização dos recursos naturais regionais;
- Alcançar o uso sustentável dos recursos naturais e protecção efectiva do meio ambiente;
- Reforçar e consolidar as longas afinidades históricas, sociais e culturais e ligações entre os povos da região.

Além do Protocolo do SADC sobre a Pesca (SADC Fisheries Protocol), concluído em 2001 e entrado em vigor em 2003, o Protocolo da SADC sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia de 1996, entrado em vigor em 1998 determinam objectivos estratégicos marítimos e de cooperação no domínio da marinha.

Porém, a maior importância prática para as Marinhas de Guerra resulta dos trabalhos do Comité Permanente Marítimo (Standing Maritime Committee (SMC)) da SADC. Este Comité foi estabelecido conforme as recomendações aprovadas em Março de 1995 em Gabarone, Bostwana pelo Comité de Defesa e Segurança Inter-Estadual (Inter-State Defence and Security Committee -

ISDSC)¹³ O SMC teve a sua primeira reunião em Julho de 1995 e tem o estatuto de sub-subcomité do Comité Operacional do ISDC. O ISDC faz parte do Órgão Para a Defesa e Segurança da SADC.

O SMC (Comité Permanente Marítimo - Standing Maritime Committee) da SADC tem como meta definida a realização do nível optimizado de cooperação militar marítima na região da África Austral e tem como seus objectivos:

- a realização da segurança marítima mutuamente assegurada para garantir a liberdade das linhas de comunicação marítimas na região (provision of mutual maritime security in order to ensure the freedom of sea lines of communication);
- o desenvolvimento e manutenção das capacidades navais na região (development and maintenance of maritime capability in the region);
- o desenvolvimento de capacidades navais para a resposta a situações que requerem intervenção rápida (development of maritime capacity to meet contingencies that require quick response);
- ser um agente respeitado, capaz e vital para a integração regional e o desenvolvimento sustentável (a reputable, efficient and responsive enabler of regional integration and sustainable development).

A Marinha de Guerra da África do Sul mantém um site nas suas páginas do Internet dedicado à difusão dos trabalhos do SMC, e das reuniões anuais deste Comité. O Comité tem feito trabalhos importantes incluindo a elaboração de manuais de trabalho como por exemplo para a harmonização dos procedimentos de Busca e Salvação (Search and Rescue – SAR) ou as Orientações para a Defesa Multilateral da Legalidade no Mar e nos Grandes Lagos (SADC Guidelines for Multilateral Law Enforcement at Sea and Large Inland Water Bodies) ou ainda para o progresso de tarefas hidrográficas. Não sendo um órgão político, o seu trabalho e mesmo a sua existência são por vezes ignorados, tal como testemunha uma recente reunião de rotina do Comité das Relações Internacionais, Paz e Segurança do Ministério das Relações Internacionais da África do Sul, que em declaração à imprensa com data de 13 de Fevereiro 2008 fez saber:

Uma outra área de trabalho na qual a África do Sul está a fazer uma importante contribuição é a promoção da Segurança Marítima Regional e Continental. Correntemente os países com os quais estamos a colaborar são Angola, Guiné-Conakry, Nigéria, Lesotho, Uganda e o Zimbabué. Durante o ano a passado, teve lugar uma conferência em Simonstown com o tema "O Conceito Marítimo Emergente na África Austral". Esta Conferência resolveu, entre outros pontos:

- Que irá ser estabelecido um centro de excelência de formação naval
- Reforçar a área de coordenação naval e navegação de navios

- Formação da componente marítima da SADC
- Exploração da área das capacidades de evacuação aérea do mar necessitadas para as operações de manutenção da paz na região.

O comunicado tem interesse num sentido positivo porque manifesta a crescente consciencialização relativa aos urgentes desafios no sector marítimo. Mas também manifesta a necessidade de melhores esclarecimentos sobre trabalhos e esforços existentes, e de integração desses esforços.

Está estudado e documentado o desafio de demonstrar e proteger os direitos de soberania numa vasta agregação de Zonas Económicas Exclusivas ao SADC, medindo além de 6 milhões de quilómetros quadrados, acrescentados possivelmente num futuro breve de mais um meio milhão de quilómetros quadrados relativos as reclamações dos direitos ligados às plataformas continentais.

Unicamente as alianças estratégicas entre Estados bem como o estudo e o prosseguimento de novas vias de financiamento para o potenciamento das marinhas de guerra da SADC poderão viabilizar a visão dum mar ao serviço do desenvolvimento e da sobrevivência da África Austral. Ambas estas vertentes, as alianças e as vias de financiamento, poderão encontrar novos caminhos e reforços.

Notas

¹ Com a ratificação da Guiana completando o número requerido de 60 estados, nos termos do artigo 308 da Convenção.

² Southern African Development Community, Annual Report 2003/2004, SADC Secretariat August 2004, p 44. http://www.sadc.int/english/documents/reports/sadc/annual_03_04/SADC%20English%20interior.pdf, accessed 25/06/008.

³ Africa's Fish Industry, Eurofish Magazine 5/2006, p 50 (http://www.globefish.org/files/Africa_384.pdf, accessed 25/06/008).

⁴ Report BCLME/LMR/SE/03/03, at www.bclme.org, accessed 28 Feb 2008.

⁵ "Southern Africa: SADC Loses Billions to Illicit Fishing, New Era (Windhoek), 27 June 2008.

⁶ SONANGOL estimate, as quoted in "Angola strikes gold as oil investments pour in", Agence France Presse, August 14, 2005.

⁷ Crude Oil Production, Energy Information Administration – EIA, Jan 2008. <http://www.eia.doe.gov/neic/infosheets/crudeproduction.html> (Accessed 25-06-008).

⁸ As partes mais importante da Convenção são as suas regras sobre:

- Limites das zonas marítimas (mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental)
- Direitos de navegação, incluindo através de estreitos utilizados para a navegação internacional
- Paz e segurança nos oceanos e nos mares
- Conservação e gestão dos recursos biológicos marinhos
- Protecção e preservação do meio marinho
- Investigação científica
- Regime aplicável às actividades levadas a cabo nos fundos marinhos para além dos limites da jurisdição nacional
- Procedimentos para a solução de controvérsias entre Estados.

⁹ Ver o recente artigo de Craig Forrest, "The balancing of maritime interests in the Southern African oceans in light of the new international maritime security regime", 2008 (1) Comparative and International Law Journal of Southern Africa – CILSA.

¹⁰ Ver por exemplo a interessante obra de Bermejo, *L'Antarctique et ses Ressources Minerales: le nouveau régime juridique*, 1990.

¹¹ Eurico Paz Costa, *Ideias Para O Projecto De Delineação Dos Limites Exteriores Da Plataforma Continental De Angola*, Janeiro de 2006.

¹² 1184 UNTS 2 (opened for signature 1 November 1974; entered into force 25 May 1980); Amendments to the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea [2003] (opened for signature 12 December 2002; entered into force 1 July 2004).

¹³ Ver <http://www.navy.mil.za/SMC/default.htm>.

"ANGOLA NO CONTEXTO DA DEFESA E SEGURANÇA MARÍTIMA DO GOLFO DA GUINÉ"

Apresentação da Delegação de Angola

INTRODUÇÃO

O perfil histórico da Segurança Marítima e da protecção do Ambiente Marinho na Região da África do Oeste e Centro está repleto de incidentes e acidentes que demonstram a inadequada capacidade de resposta na sub-região.

Os esforços da IMO sobre a Segurança no mar mediante a elaboração de várias Convenções tais como a Convenção SUA (Convenção para Supressão de Actos Ilícitos contra Navios) a Convenção SAR, não são correspondidos na medida devida pelos Países Africanos.

A ausência de um esquema de integração regional a Convenção SAR de 1979 origina onerosas obrigações em cada um dos Estrados da África de Oeste e Centro e não permite uma resposta adequada sobre busca e salvamento na Região.

Apesar dos Comandos Navais, Policias Marítimas e Administrações de Marinha Mercante estarem a realizar funções próprias de uma Guarda Costeira, porém tais actividades não estão a ser coordenadas para efeitos de uma resposta regional em caso de crises transcendendo as fronteiras nacionais.

Perante todas estas debilidades operacionais que se reflectem na ausência de unidades navais no mar e aliado às dificuldades financeiras, os Países de África de Oeste e Centro decidiram criar uma organização marítima com o objectivo de aglutinar os esforços de cada País para uma defesa integral da Região denominada OMAOC – Organização Marítima dos Países de África de Oeste e Centro.

A Organização depois de várias reuniões em Gana, Benim e Senegal, nas quais a Marinha Angolana jogou um papel preponderante, acordaram criar um órgão especializado denominado como Rede Integrada da Guarda Costeira Regional que operará como uma organização civil de segurança marítima, cujos objectivos são:

- Promover a realização de esforços comuns das Partes nas suas actividades públicas no mar, especialmente aquelas que se destinam à protecção da vida humana, reforço da aplicação da lei e melhoria da segurança marítima e da protecção do meio ambiente.
- Implementar as Convenções Internacionais, Códigos e Regulamentos, tendo em vista a supressão de pirataria, roubo armado e outros actos ilícitos contra navios, ao mesmo tempo que se reforça a segurança marítima, a busca e salvamento e combate à poluição marítima.

PAISES QUE FAZEM PARTE DA OMAOC

Mauritânia, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Cabo Verde, Guiné-Conacri, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo-Brazaville, RDC, Angola e São Tomé e Príncipe

ANGOLA NO CONTEXTO DO GOLFO DA GUINÉ

Situado na Costa Ocidental da África, a Sul do Equador, entre os paralelos 4º e 18º S e meridianos 11º E e 24º E.

A Costa de Angola, incluindo o troço correspondente ao território de Cabinda, tem cerca de 810 MN de extensão.

A Lei nº 21/92 de 28 de Agosto, estabelece um mar territorial de 12 MN e ZEE de 200 MN, isto faz com que a superfície do mar a controlar seja de 162 000 MN quadradas, o que representa 24% da superfície terrestre de Angola, que é de 1.246.700 km².

Apesar de Angola possuir uma grande extensão da superfície do mar e o mesmo ser a espinha dorsal da economia nacional, pelo mar se exerce mais de 95% do comércio externo do País, são extraídos hidrocarbonetos que representam mais de 70% do PIB e ser uma importante via de comunicação internacional, a verdade porém é que a consciência marítima do Estado não evoluiu na mesma proporção.

Este facto deveu-se porque durante todo o tempo de guerra a mesma se ter desenvolvido no teatro terrestre, aliado às dificuldades financeiras do País, restringindo a visão do Estado em relação ao mar e às políticas conjunturais, permitindo a actuação descoordenada dos organismos que intervêm no mesmo, com iniciativas individuais.

Devido a estes factores conjunturais, até ao momento o controlo do espaço marítimo é feito pela (o):

- MGA através de navios e lanchas de fiscalização e sistema de radares costeiros;
- MINPESCAS através do sistema MVS para o controlo pesqueiro via satélite;
- MINTRANS através das lanchas de fiscalização portuária pertença das Capitánias;
- MININT através das embarcações da polícia fiscal.

Com o fim da guerra nota-se um despertar da consciência marítima do Estado, que decidiu recentemente impor a sua presença no mar de forma coordenada por forma a poupar recursos financeiros e promover uma eficaz teia de fiscalização para o combate de todas as transgressões no mar.

Para tal está em curso:

- Reequipamento da MGA;
- Criação do Sistema Nacional de Vigilância Marítima.

SISTEMA NACIONAL DE VIGILANCIA MARITIMA

O sistema terá como objectivo:

- Monitorizar o controlo do tráfego marítimo ao longo da costa angolana por forma a verificar o cumprimento dos regulamentos internacionais respeitantes à navegação;
- Contribuir para a preservação das condições ambientais no mar, combatendo a poluição e prevenção de acidentes;
- Auxiliar o policiamento e fiscalização das águas territoriais e interiores contra violações e actividades ilícitas;
- Apoiar as operações de Busca e Salvamento Marítimo;
- Melhorar as condições de gestão de tráfego marítimo na área portuária por forma a assegurar um fluxo de tráfego eficiente, através do controlo de entradas e saídas de navios nos portos;
- Coordenar toda actividade de fiscalização do exercício da pesca ao longo da faixa da costa marítima;
- Garantir o exercício de direitos soberanos para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos e não vivos do mar;
- Exercício da soberania em águas interiores e mar territorial.

Componentes do Sistema:

- Componente de Detecção
- Componente de Intervenção

O Sistema será coordenado pelo Ministro da Defesa Nacional através da Marinha de Guerra

Farão parte do sistema vários Ministérios que intervêm no mar, para o seu funcionamento o Sistema contará com:

- Navios e lanchas;
- Sistema de radares costeiros;
- Sistema VTS costeiros;
- Sistema VTS portuários;

- Sistema de Identificação Automática (AIS); e
- Aviões de patrulha marítima.

Para visualização e processamento de dados o sistema contará com:

- Centro Principal de Controlo e Processamento de dados na Marinha de Guerra;
- Centro Auxiliar no MINPESCAS para o controlo e processamento de dados referentes a embarcações de pescas;
- Centro Auxiliar no MINTRANS para o controlo e processamento de dados referentes a marinha de comercio; e
- Centros Regionais (Cabinda, Soyo, Luanda, Lobito e Namibe).

PATRULHAMENTO ATÉ AO GOLFO DA GUINÉ

O Golfo da Guiné dista de Angola 2.232 milhas náuticas o que perfaz um percurso (ida e volta) de 4.464 MN, sem ter em conta a fiscalização na área.

Neste momento são várias as tendências e contra-medidas relacionadas com a pirataria e o crime marítimo organizado nas costas de Africa. Em função do carácter da missão a MGA descarta a hipótese de comprar navios de menor porte, isto é, navios inferiores a 40 metros.

Embora não se saiba qual o papel e o lugar das Marinhas dos países que compõem o Golfo da Guiné, do estudo feito concluiu-se que a maioria dos Países terá que reequipar as suas Marinhas com navios de grande porte para fazer fase às exigências do Protocolo de Entendimento assinado pelas Partes.

CAPACIDADE ACTUAL DA MGA

A MGA conta na sua composição somente com duas vedetas e quatro lanchas de pequeno porte operacionais, empregues na fiscalização e patrulhamento das águas interiores e territoriais, sem autonomia nem capacidade técnica para o cumprimento da missão em vista, isto é, patrulhamento até à região do Golfo da Guiné o que implica dotar o Ramo de navios com um raio de acção superior a 4000 MN e estruturas capazes para garantir com êxito as travessias, assim como as reparações e manutenções.

CONCLUSÕES

Para a sua inserção no contexto internacional a Marinha de Guerra Angolana trabalha arduamente no reequipamento e modernização da sua frota, assim como na revitalização das suas estruturas em terra, estando neste momento em revisão a sua estrutura orgânica para adequá-la às exigências do momento, fruto dos compromissos internacionais que o Governo Angolano assumiu na vertente marítima.

Apresentação da Delegação do Brasil

INTRODUÇÃO

Este início de século mostrou que ainda são muitos os fatores de instabilidade com potencial de afetar a paz e a segurança marítima. Assim sendo, disputas por riquezas dos oceanos, o uso dos mares e hidrovias para atividades ilícitas transnacionais e crises decorrentes de preconceitos étnicos ou religiosos poderão gerar situações de conflito e exigir maior atuação das marinhas nos próximos anos.

Nesse contexto, ao final desta apresentação, após mostrar uma análise sucinta da importância da segurança marítima mundial e algumas características do Brasil e do Atlântico Sul, indicaremos como a Marinha do Brasil (MB) está se estruturando para enfrentar esses novos desafios.

Apresentaremos o seguinte SUMÁRIO:

- A INFLUÊNCIA DOS ATAQUES TERRORISTAS NA SEGURANÇA MARÍTIMA MUNDIAL;
- O DILEMA ENTRE A SEGURANÇA E A LIBERDADE DOS MARES;
- O BRASIL, O ATLÂNTICO SUL E A MARINHA DO BRASIL; e
- CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A INFLUÊNCIA DOS ATAQUES TERRORISTAS NA SEGURANÇA MARÍTIMA MUNDIAL

Os atentados de 11 de Setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, e, posteriormente, na Espanha e no Reino Unido, demonstraram que o terrorismo internacional é capaz de infligir a insegurança em todos os ambientes, trazendo perdas de vidas humanas e danos econômicos. Apesar de não ser um fenômeno novo, o emprego do terrorismo, em escalada inusitada, criou uma nova situação, fazendo com que o mundo tivesse que aprender a conviver de forma diferente, em comparação com outros tempos. Nesse sentido, a agenda internacional passou a atribuir maior importância às chamadas “novas ameaças”, comumente identificadas como o terrorismo, poluição, o tráfico ilegal de armas, de drogas, imigração ilegal e a pirataria. Assim, essas atividades nos mares afetam a segurança em terra e vêm sendo motivo de ações no campo internacional, promovidas principalmente pelos EUA, que, diretamente envolvidos na “Guerra Global Contra o Terrorismo”, estão se empenhando em incrementar a cooperação marítima internacional, com o propósito de tornar mais seguros os oceanos.

Esse novo cenário passou a influenciar o dispositivo de segurança internacional, exigindo a adequação das estruturas defensivas das nações. Nesse ambiente de incertezas, é possível observar a importância do espaço marítimo como um dos meios para potenciais ameaças, principalmente nos mares e oceanos que ocupam 2/3 do globo terrestre, e, em sua maioria, localizam-se fora da jurisdição de qualquer Estado, onde as fronteiras não se distinguem claramente. Tal vulnerabilidade tende a crescer à medida que o mundo se torna cada vez mais integrado na economia globalizada.

Nesse contexto, em adição às iniciativas da Organização Marítima Internacional (IMO) de ampliar a segurança nos oceanos, foi concebida uma estratégia para a segurança marítima, estruturada no conceito de "*Consciência do Domínio do Mar*". Essa estratégia pauta-se no efetivo conhecimento de qualquer fato associado com o ambiente marítimo global e que possa influenciar de forma adversa a segurança (aqui entendido como os conceitos de *safety* e *security*), a economia ou o meio ambiente de um Estado costeiro.

O propósito desse conceito é o desenvolvimento da capacidade de identificação das ameaças, o mais rápido e o mais distante possível do território nacional. Assim, há um grande número de países discutindo a necessidade de se estabelecer uma rede global de cooperação e compartilhamento de informações, para aumentar a segurança marítima mundial.

Sobre esse assunto, o Almirante Vern Clark, Comandante de Operações Navais da Marinha dos EUA no período de 2000 a 2005, afirmou que, para manter os espaços marítimos seguros e livres do terrorismo, seria preciso controlar os litorais, vistos como o campo de batalha do século 21, e ter forças prontas para neutralizar aqueles que ameacem a segurança dos mares (1).

Nessa mesma linha de pensamento, o Almirante Michael Mullen, Comandante de Operações Navais da Marinha dos EUA no período de 2005 a 2007, reconheceu que existem novas ameaças e a existência de áreas marítimas onde a presença do Estado é fraca ou nula (2). Apresentou, então a idéia, da "Marinha dos 1.000 navios", visando a criação de uma rede global de nações para a garantia da liberdade e a intensificação da segurança nos mares (3), sendo, portanto, indispensável a cooperação internacional para o enfrentamento das ameaças transnacionais.

Desse modo, a partir desse ambiente de batalha unificado pelo mar, é essencial a união de esforços dos atores envolvidos com as atividades marítimas, em nível nacional e, posteriormente, internacional. Estes setores devem desenvolver a capacidade de coletar e analisar as informações e disseminá-las, com o propósito de facilitar a decisão e as conseqüentes ações preventivas, ou mesmo coercitivas, no menor tempo possível.

O DILEMA ENTRE A SEGURANÇA E A LIBERDADE DOS MARES

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) – Convenção da Jamaica estendeu a jurisdição nacional dos estados costeiros

além dos seus mares territoriais. Da mesma forma, a globalização tem aumentado, acentuadamente, o fluxo do comércio marítimo, cuja segurança é fundamental para a economia mundial. Dados obtidos em publicações especializadas mostram que cerca de 90% do comércio intercontinental é realizado pelo mar, utilizando mais de 46.000 navios que servem cerca de 4.000 portos do mundo (4).

Estudos efetuados no final dos anos 90 concluíram que o comércio marítimo deve triplicar até 2020, com um crescimento vertiginoso no transporte de containers. Em paralelo, espera-se um incremento na poluição marinha e no uso dos mares pelo crime organizado e por organizações terroristas (5).

Segundo o professor Ken Booth, os direitos legados aos estados costeiros pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar iriam gerar, nesses países, o aumento do interesse e do controle das suas águas jurisdicionais. Assim, a ampliação das regras e regulamentos no mar, iria reduzir a idéia da liberdade de navegação nos mares, ocasionando o que o professor denominou de "jurisdição insinuante". Da mesma forma, o gerenciamento nacional sobre as águas jurisdicionais e sobre a plataforma continental poderia gerar um sentimento de posse desses espaços marítimos, como uma forma de "territorialização e ampliação das fronteiras psicolegais"¹, que poderia resultar na possibilidade de disputas e restrições à mobilidade dos poderes navais (6)². Durante essa mesma Convenção, os EUA buscaram evitar que a mobilidade dos poderes navais e a liberdade de navegação fossem limitadas (7). Entretanto, após o 11 de setembro, a visão da Marinha norte-americana, ante a necessidade de garantir a segurança dos mares, indica que os EUA estarão evoluindo no sentido de apoiar os esforços de cada nação no controle de suas águas jurisdicionais.

A pressão de alguns países sobre a Organização Marítima Internacional (IMO), motivou a ampliação do conceito de segurança para se contrapor à possibilidade de atentados terroristas, adotando, inclusive, o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code). Nessa mesma linha, foi aprovado, em 2005, o Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (SUA 88), que inclui medidas para evitar o transporte, por via marítima, de qualquer material explosivo ou radioativo com a intenção de causar danos à população ou de material que possa contribuir para a produção de armas químicas, biológicas ou nucleares. Esse Protocolo cria novas possibilidades de interceptação de navios mercantes, gerando conflito entre a segurança e a liberdade dos mares.

Embora ainda não seja signatário da Convenção da Jamaica, o governo norte-americano já externou seu desejo em aderi-la. Segundo declaração feita

¹ Os conceitos de territorialização e de fronteiras psicolegais são usados por Ken Booth para expressar a tendência de projeção, para além do mar territorial, do sentimento de posse existente em relação ao território de cada país. Contrariando aqueles que defendem que essa Zona é parte dos altos-mares, onde o Estado costeiro tem apenas alguns direitos.

² A lei nº 8.167/91 é um exemplo. Proíbe exercícios militares na ZEE brasileira sem autorização.

na Casa Branca, em maio de 2007, o Presidente BUSH mencionou que a referida convenção deveria ser aprovada pelo Congresso, em caráter de urgência (8).

Portanto, essa mudança na política norte-americana, se por um lado cria maiores pressões e custos para as demais nações, por outro lado poderá contribuir para o reconhecimento pelos EUA dos direitos dos países sobre as suas águas jurisdicionais, contrariando a tese defendida por alguns analistas, durante a elaboração da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de que a Zona Econômica Exclusiva seria "uma área dos altos-mares, que passou a ficar submetida a determinados direitos jurisdicionais limitados"(9) do Estado costeiro.

Dessa forma, a necessidade de segurança da maior potência naval poderá contribuir para que a Zona Econômica Exclusiva e a plataforma continental passem a ser mais controladas pelos Estados costeiros. Esse controle, certamente, acarretará um maior sentimento nacional de posse desses espaços marítimos, num processo de sua "territorialização", Este fenômeno trará reflexos sobre a liberdade de navegação, ocasionando um dos maiores desafios ao conceito internacional da liberdade dos mares.

O BRASIL, O ATLÂNTICO SUL E A MARINHA DO BRASIL

Com cerca de 8.000 quilômetros de fronteira marítima e cerca de setenta e cinco portos marítimos organizados ao longo do litoral, o Brasil ocupa uma invejável posição estratégica no Atlântico Sul. Além da extensão do litoral, existem nove bacias com cerca de 27.000 km de rios navegáveis, sendo a mais extensa a da Região Amazônica, com cerca de 18.000 km.

As águas jurisdicionais brasileiras no Atlântico Sul abrangem uma área de 4.500.000 km², equivalente à metade do território nacional. Constituída pelo mar territorial, zona econômica exclusiva e extensão da plataforma continental além das 200 milhas, esta área corresponde, em dimensões, a uma nova Amazônia, que a Marinha do Brasil convencionou chamar de "Amazônia Azul", com o propósito de conscientizar a sociedade brasileira sobre a importância do mar.

No que tange aos macro-valores, verifica-se que, aproximadamente, setenta e oito por cento da receita da União, oitenta por cento da população e noventa e três por cento da nossa produção industrial concentram-se a menos de 200 km do litoral, assim como o consumo de oitenta e cinco por cento de energia elétrica das principais cidades.

A região de Busca e Salvamento (SAR) sob a responsabilidade do Brasil no Atlântico é de grandes dimensões, correspondendo a uma vez e meia a superfície terrestre brasileira.

Constata-se, assim, que o Atlântico Sul tem um papel importante no desenvolvimento socioeconômico do Brasil, como via natural de intercâmbio comercial com as nações de outros continentes e área da qual exploramos

recursos naturais, petróleo e gás, parte da matriz energética do país. Logo, é imprescindível ter uma efetiva capacidade de controle, como também se contrapor às ameaças identificadas.

Sendo o Comandante da Marinha o responsável pelas atribuições legais de Autoridade Marítima, é, portanto, a Marinha a responsável por estudar o assunto e propor soluções para os órgãos governamentais, tais como: orientar e controlar a marinha mercante, prover a segurança à navegação, cooperar com outras instituições federais etc.

IMPLICAÇÕES PARA A MARINHA DO BRASIL

A Defesa da Pátria em um conflito interestatal sempre foi a principal preocupação das Marinhas no do Poder Naval. Entretanto, este pensamento clássico poderia ser esmaecido pela importância dada à segurança marítima para enfrentar os novos desafios.

Segundo o professor Eric Grove (10), o Poder Naval pode ser aplicado nas tarefas militares relacionadas à guerra, à diplomacia e ao cumprimento de leis e regulamentos que digam respeito ao mar. Afirmou também, que, embora as marinhas sejam construídas primariamente para a guerra, elas encontram sua maior utilidade nos períodos de paz, como elemento de dissuasão em apoio à política externa e implementando e fiscalizando o cumprimento de leis e regulamentos no mar.

O término da Guerra Fria gerou uma tendência mundial para a redução das atividades ligadas à guerra, direcionando o Poder Naval para o emprego em tarefas relacionadas à diplomacia e à fiscalização de leis e regulamentos.

No Brasil, onde, no momento, a probabilidade de um conflito interestatal é considerada baixa, a Marinha vem sendo freqüentemente acionada pelos Poderes Executivo e Legislativo e por setores da comunidade marítima para participar mais intensamente de assuntos relacionados com ao mar.

Se hoje existe uma demanda maior por segurança nos mares, não se pode aceitar que, estruturalmente, o sistema internacional tenha mudado. Os Estados continuam sendo os atores principais, envolvidos em um ambiente que mescla vetores de interdependência, cooperação e conflito. Embora as conjunturas internacional e nacional clamem por uma maior participação dos poderes navais na segurança marítima, é preciso manter a capacidade de defesa do território nacional. Esta exigência é fundamental, principalmente porque os meios navais empregados para essa defesa não podem ser obtidos rapidamente e aqueles utilizados em tarefas relacionadas à segurança marítima não são adequados ao emprego para a defesa da Pátria.

A questão, portanto, é como buscar o equilíbrio que permita à Marinha manter, prioritariamente, seus meios e seu aprestamento para a defesa da Pátria e para o apoio à política externa e, simultaneamente, incrementar as atividades relacionadas com a segurança marítima. Na verdade, esses propósi-

tos podem ser harmonizados de forma a contribuir para o aprimoramento das forças navais como um todo, pois, embora haja a necessidade de adestramento e adaptações para as ações relacionadas com as "novas ameaças", muitas tarefas a serem desempenhadas para atingir aqueles propósitos têm um caráter dual, podendo ser utilizadas tanto para atividades militares, quanto para as de segurança marítima. É o caso, por exemplo, das operações navais de controle de área marítima, que permitem o adestramento para fins militares e, ao mesmo tempo, o desenvolvimento de atividades que contribuem para a segurança marítima.

Quanto à resolução da IMO que concita os Estados Membros a adotarem um sistema de identificação e acompanhamento de navios mercantes a longa distância, a Marinha do Brasil está desenvolvendo sistemas que permitam uma maior vigilância da nossa Amazônia Azul com o desenvolvimento do novo Sistema de Acompanhamento do Tráfego Marítimo. Logo, a Marinha do Brasil vem aprimorando seu Sistema de Proteção Marítima contra as "novas ameaças" no mar.

Em consonância com o conceito de "*Consciência do Domínio do Mar*", está em andamento a criação do "*Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul*". Esse Sistema permitirá à Marinha melhor desempenho nas suas atribuições ligadas à segurança e à proteção dos espaços marítimos, sob jurisdição nacional, e contribuirá para a inserção do Brasil nas tratativas mundiais a respeito do combate as ameaças que podem impedir o harmonioso funcionamento do sistema marítimo internacional. Mas esse aperfeiçoamento requer também maior cooperação multinacional.

Nesse sentido, a valorização dessa cooperação é obtida por meio de operações conjuntas, entre as forças navais da região e pelo desenvolvimento da interoperabilidade entre as Forças. Um exemplo é a execução de operações navais multinacionais, como UNITAS, PANAMAX, ATLASUR, IBSAMAR, SWORD-FISH etc, cuja participação de meios da Marinha do Brasil vem aumentando nos últimos anos. Esses exercícios são orientados para desenvolver a capacidade de resposta coletiva a ameaças, com a atuação de uma Força Naval Multinacional efetiva.

O enfrentamento às "novas ameaças" exige um posicionamento forte dos Estados e em particular das marinhas. A demanda por maior segurança nos mares tende a aumentar à medida que crescem os interesses econômicos ligados aos espaços marítimos. Além do mais, o incremento nas atividades ligadas aos oceanos, especialmente na área de segurança marítima, exigirá maior controle e coordenação entre as diversas instituições nacionais com atribuições nessa área.

Por meio do incremento das patrulhas navais e do advento do sensoramento remoto, ambos interligados a sistemas de comando e controle, a Marinha está garantindo a presença do Estado em uma área onde as fronteiras não são visíveis, afirmando a idéia de que a Amazônia Azul é um patrimônio

nacional. Esse conceito é uma importante iniciativa que vem ao encontro do que foi acima discutido sobre o fenômeno da "territorialização" dos mares, pois ele estimula o sentimento brasileiro de posse dos espaços marítimos sobre os quais o País tem direitos de jurisdição.

Para atender essas novas tarefas, a Marinha possui como visão de futuro ser uma Força moderna, equilibrada e balanceada, dispondo de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica do nosso País no cenário internacional e em sintonia com os anseios da sociedade brasileira. Assim, deveremos estar permanentemente prontos para atuar em águas azuis, marrons e interiores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nenhuma alteração geopolítica será capaz de modificar a relevância do mar para o futuro da humanidade.

Portanto, a Marinha do Brasil está se reestruturando para enfrentar as "novas ameaças" no mar, sem prejudicar as tradicionais tarefas relacionadas à guerra e ao apoio à política externa. Estas ações permitirão ampliar a presença do Estado brasileiro na Zona Econômica Exclusiva, contribuindo para estimular o sentimento nacional de posse desses espaços marítimos, fortalecendo o conceito da Amazônia Azul como patrimônio nacional. Assim, a atuação da MB no mar e nas hidrovias, protegendo ou defendendo os interesses do país, é fundamental para o desenvolvimento e progresso econômico e social do nosso povo.

Uma das prioridades da política externa brasileira é a intensificação das relações com os países da América do Sul, da África Ocidental e com os países de língua portuguesa. Em consonância com esta Política, é necessária uma maior aproximação entre as nossas Forças Armadas. Portanto, existem áreas de cooperação entre as Marinhas dos Países de Língua Portuguesa no tocante à segurança (protecção) marítima internacional que podem aumentar a eficiência no combate aos novos fatores de instabilidade com potencial de afetar a paz nos oceanos como, por exemplo: implementar a troca de experiências e o intercâmbio de pessoal nos assuntos relacionados com a segurança marítima; estabelecer canais operacionais que permitam disponibilizar as informações obtidas por meio dos sistemas ligados à segurança marítima, principalmente os relacionados com o ISPS Code e disponibilizar a consultoria na área dos sistemas brasileiros relacionados à segurança marítima.

Como última reflexão, expressamos que o êxito de qualquer estratégia que envolva parceiros internacionais deve estar focado no desejo de compartilhar "inteligência". A superioridade tecnológica possibilita a obtenção de um maior número de dados em um menor espaço de tempo possível. Entretanto, dados não processados não possuem valor. Sua análise, à luz de outras informações disponíveis entre as partes, transformando-os em "inteligência", é o que realmente agregará valor a informação. O intercâmbio dos resultados dessa atividade intelectual é o que poderá gerar o diferencial no contexto da "Marinha

dos 1.000 Navios” do Almirante Mullen. Assim, ser eficaz será dispor de apenas um único navio, no momento certo, no local correto e em condições adequadas para reprimir uma ameaça, do que vários outros vagando a esmo pela imensidão dos oceanos.

Espero que esta apresentação possa estimular o debate de idéias. Por fim, gostaria de agradecer, mais uma vez, a oportunidade de estarmos participando desse importante Simpósio.

Muito obrigado.

NOTAS

¹ Almirante Clark, Vern. Remarks in the International Sea Power Symposium. Naval War College, Newport, RI. October 27, 2003.

² Almirante Mullen G. Michael. Remarks in the International Seapower Symposium. Naval War College, Newport, RI. September 21, 2005 pp2-4.

³ Idem p.5

⁴ Clark. Pub.cit.p2

⁵ Collins, Thomas H. Change and Continuity. The US Coast Guard Today. Naval War College Review, Spring 2004, Vol LVII, n.2. p21.

⁶ Booth. Ken. Aplicação da Lei, da Força e da Diplomacia no Mar. Escola de Guerra Naval e Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 1989. pp-43-52.

⁷ Idem, pp.73-85.

⁸ <http://tribunaispecializados.blogspot.com/2007/02/tratado-sobre-o-direito-do-mar.html>

⁹ Booth. Ken. Aplicação da Lei, da Força e da Diplomacia no Mar. Escola de Guerra Naval e Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rio de Janeiro, 1989. pp-49-50.

¹⁰ Grove, Eric. The Future of Sea Power. Naval Institute Press, Annapolis, 2003. pp187-198

¹¹ Ver por exemplo, os artigos 107, 110, 111e 224 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

¹² Till, Geoffrey. A Guide for the Twenty-First Century. Frank Cass Publishers. London, 2004.p.350

“GUARDA COSTEIRA E DESAFIOS EMERGENTES FACE À EMIGRAÇÃO
CLANDESTINA E FACE À FUTURA EXTENSÃO DA PLATAFORMA
CONTINENTAL”

Apresentação da Delegação de Cabo Verde

Senhor Chefe do Estado-Maior da Armada Portuguesa, Almirante
Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,

Excelência,

Excelentíssimos Senhores Almirantes, Chefes das Distintas Delegações e
seus respectivos membros,

Ilustres Senhores Conferencistas, Caros Oficiais, minhas Senhores, meus
Senhores

Antes de mais, queria aproveitar o ensejo para, em nome do Governo de
Cabo Verde, particularmente em nome de SE o Chefe do Estado-Maior das FA
de Cabo Verde, agradecer a SE o Senhor Almirante CEMA pelo convite formu-
lado para participar neste que é o primeiro Simpósio das Marinhas dos Países
de Língua Portuguesa. Permita-me também lançar, a partir deste pódio, o desa-
fio para que este evento se transforme numa tradição e que seja o primeiro de
muitos a advir no futuro. Que o Simpósio das Marinhas dos Países de Língua
Portuguesa seja instituído de forma rotativa e por ordem alfabética dos países
membros da CPLP. Pois, acredito que são estes os espaços propícios para deba-
termos questões de interesse comum ao espaço marítimo da CPLP e conhecer
melhor as capacidades de cada um, visando uma melhor inter ajuda entre os
membros representados neste fórum.

Sou o Major António Duarte Monteiro, Comandante da Esquadilha Naval
da Guarda Costeira, com base na Ilha de S. Vicente (para aqueles que conhe-
cem Cabo Verde), e tenho o privilégio e a honra de apresentar o tema da nossa
Delegação.

A nossa apresentação está subordinado ao tema “Guarda Costeira -
Desafios Emergentes face à Imigração Clandestina e Futura Extensão da
Plataforma Continental”.

O plano da apresentação vai ser o seguinte:

- Resenha histórica
- Campos de actuação
- Estrutura
- Meios

- Migração clandestina
- Extensão da Plataforma
- Limitações
- Sugestões/recomendações

RESENHA HISTÓRICA

A Guarda Costeira de Cabo Verde nasce por imperativo geo-estratégico pois, é sobejamente conhecido por todos a localização estratégica do país, bem na encruzilhada de rotas de navegações marítimas importantes que unem três continentes – o Africano, Americano e o Europeu. Cabo Verde possui uma Zona Económica Exclusiva de 734.265 km², daí a necessidade de uma Guarda Costeira adequada para defender os seus interesses.

Assim, inserido no programa do Governo no respeitante à Defesa Nacional, o vazio deixado com a extinção da Marinha Nacional nos anos 80, leva o Governo, logo no início dos anos 90, a criar uma Comissão Intersectorial para instalação, desta feita, da Guarda Costeira, através do Decreto-Lei n.º 18/92 de 6 de Março.

Concluídos e aprovados os trabalhos da aludida comissão, através dos Despachos Regulamentares 41/93 e 42/93, do Ministro da Defesa é instalado o Comando Guarda Costeira e nomeado o seu primeiro comandante, respectivamente.

No âmbito da reforma das Forças Armadas reflectida no Decreto-Lei 30/2007 de 20 de Agosto e estabelecido a estrutura das FA. A mesma compreende os Órgãos Militares de Comando, a Guarda Nacional e a Guarda Costeira, sendo as Unidades Navais, uma das componentes da Guarda Costeira, hoje designadas por Esquadilha Naval

De conformidade com o citado Decreto-Lei, a Guarda Costeira é a componente das Forças Armadas destinada à defesa e protecção dos interesses económicos do país, no mar sob jurisdição nacional e ao apoio aéreo e naval às operações terrestres e anfíbias, de acordo com as suas missões específicas.

CAMPOS DE ACTUAÇÃO

A Guarda Costeira actua em três campos, a saber:

- No mar - promovendo acções de SAR e controle de actividades ilícitas
- Em terra - promovendo e participando em acções conjuntas em defesa do objectivo de interesse nacional com destaque para protecção do ambiente marítimo
- No ar - promovendo acções de patrulhamento na ZEE e SAR oceânica

ESTRUTURA DA GUARDA COSTEIRA

- O comando central da Guarda Costeira situa-se na cidade capital-Praia, na ilha de Santiago;
- As forças e os meios navais, baseados na cidade do Mindelo, Ilha de S. Vicente;
- As forças e os meios aéreos, baseados na cidade da Praia;
- As forças e os meios em terra, também baseados em Praia.

Missões da Guarda Costeira

As missões da Guarda Costeira de Cabo Verde, de certeza, não diferem em muito das missões de outras instituições e/ou organizações semelhantes. De acordo com o já referenciado Decreto-Lei à GC são atribuídas várias missões, a saber:

- Assegurar a defesa militar do país e apoio aéreo e naval ao cumprimento das demais missões das FA;
- Executar, no seu âmbito, a declaração do Estado de Sítio ou de emergência;
- Patrulhar o espaço aéreo e marítimo sob a jurisdição nacional, incluindo a ZEE;
- Colaborar com autoridades competentes no combate à migração clandestina;
- Prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes, armas, etc...;
- Garantir a salvaguarda da vida humana no mar;
- Coordenar e executar operações de busca e salvamento sem prejuízo das competências atribuídas a outras instituições, nomeadamente capitania dos portos;
- Participar no sistema nacional de protecção civil;
- Prevenir, controlar e combater a poluição do meio marinho, em colaboração com as demais autoridades;
- Cumprir missões de fiscalização, controle e repressão de actividades ilícitas no mar no âmbito dos compromissos internacionais assumidos;
- Desempenhar outras missões de interesse público, especificamente que lhe forem consignadas.

MEIOS DA GUARDA COSTEIRA

A . Constituição da Esquadilha Naval

A Esquadilha Naval da Guarda Costeira é, neste momento, constituída por quatro unidades, sendo " VIGILANTE", o navio de maior porte. Foi construído na Alemanha em 1971 e adquirido pelas FA de Cabo Verde em 1998, a bordo do qual tive a honra e o privilégio de ter sido o seu primeiro comandante.

– As características principais do navio são as seguintes:

- Deslocamento – 360 t
- Comprimento – 52,02 m
- Boca moldada - 6,19 m
- Calado – 2,4 m
- Velocidade Máxima – 18 Nós
- Autonomia até 15 dias
- Guarnição – 19 pessoas

– Navio TAINHA:

- País de Construção – China
- Ano de construção – 1998
- Comissionado em 2000
- Deslocamento – 57,54 t
- Comprimento – 26,80 m
- Boca moldada – 4,18 m
- Calado – 1,24m
- Velocidade Máxima – 24 Nós
- Autonomia até 3 dias
- Guarnição – 9 pessoas

– Navio ESPADARTE:

- País de construção – Estados Unidos
- Ano de construção – 1993
- Comissionado em 1993
- Deslocamento – 20 t
- Comprimento – 15,5 m

- Boca Moldada – 4,3 m
 - Calado – 1,2m
 - Velocidade Máxima – 24 Nós
 - Autonomia até 2 dias
 - Guarnição – 6 pessoas
- E por último temos o SEA RAY BOAT:
- Oferta dos Estados Unidos da América
 - Comissionado em 2007
 - Comprimento - 11,5 metros
 - País de construção – Estados Unidos
 - Boca Moldada – 4,3 m
 - Calado – 1,2m
 - Velocidade Máxima – 24 Nós
 - Guarnição – 3 a 4 pessoas

À exceção do navio VIGILANTE, que está em processo de reparação, gostaria de mencionar que as três últimas unidades apresentadas estão operacionais. Apraz-me ainda referir que antes de irmos a Lisboa, tivemos a oportunidade de assinar com a CABNAVE, S.A.R.L. estaleiros navais de Cabo Verde o contrato de reparação daquele navio e esperamos que dentro de três a cinco meses, estará a sulcar os mares de Cabo Verde, e lá onde for preciso, pois, já esteve empenhado em missões internacionais, nomeadamente no patrulhamento das ZEE's dos países da CEDEAO (Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Senegal e Gâmbia).

B. Esquadrilha Aérea

No que tange à Esquadrilha Aérea, neste momento só possui um avião que tem as seguintes características:

- DORNIER 228:
- País de construção - Alemanha
 - Dados Tácticos:
 - Tipo/Classe: DO 228
 - Comprimento: 15,6 m
 - Autonomia: 07h30mn

C. Forças e meios em terra

As forças e meios em terra está contemplada com uma companhia, que se encontra na sua fase de completamento, e será constituída por cerca de 94 militares, sendo um dos pelotões integrantes, dedicado à abordagem.

A companhia tem como missão principal o controle das fronteiras não fiscalizadas, ou seja as fronteiras que não são guarnecidas, e como missão secundária cooperar com a polícia militar nacional (aqui, a intenção não era Policia marítima) no controle de praias, da orla marítima, etc...

DESAFIOS EMERGENTES

I. IMIGRAÇÃO CLANDESTINA

A privilegiada posição geográfica de Cabo Verde faz com que a mesma se situe na rota da imigração clandestina procedente de países da costa da África Ocidental com destino a Europa. Assim, o país tem vindo a sofrer, nos últimos anos, uma invasão de imigrantes ilegais oriundos de países como Mauritânia, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné-Comacri, Serra Leoa e Nigéria. Existem imigrantes de outros países, mas os números são menos significativos.

Neste âmbito, a Guarda Costeira tem sido, frequentemente chamada a intervir e, muitas vezes colocada em situação de "stand by". O último caso com respeito à imigração nos espaços sob jurisdição nacional ocorreu no dia 29 de Junho, ou seja, um dia antes da nossa vinda a Lisboa.

Passamos a elucidar no quadro abaixo indicado os dados estatísticos relativos a imigrantes ilegalmente entrados no país desde 2005 à presente data:

Ano	Número de Imigrantes	Local de Intercepção
2005	215	Alto mar/Praia
2006	240	Fogo/Maio
2007	543	Fogo/S. Vicente
2008	416	Porto Novo/Alto mar

De acordo com os dados fornecidos pela Policia Nacional as despesas que Cabo Verde despense com cada imigrante ilegal, por um período de 15 dias, incluindo a passagem de regresso ao país de origem, rondam os 100.000\$00 (cem mil escudos caboverdeanos) (1 Euro = 110.265 Cv).

As embarcações e/ou navios partem normalmente da Gâmbia, Senegal Guiné-Bissau e Guiné-Conacri. Na sua trajectória rumo a Europa podem passar por entre as ilhas de Cabo Verde, como podem ir directamente para Europa. Em certos casos pudemos, com alguma facilidade, concluir, pela quantidade de

combustível consumida, tempo de permanência no mar, de acordo as informações prestadas por ocupantes das pirogas, versus o estado físico das pessoas que as mesmas foram transportadas em navios mãe e depois desembarcadas perto da costa das ilhas, provavelmente por engano ou deliberadamente abandonados ao seu próprio destino. É de salientar que no quadro antes apresentado quisemos elucidar os imigrantes que têm passado por Cabo Verde mas, que não necessariamente representam os numeros concretos dos emigrantes clandestinos entrados no país.

Embora Cabo Verde esteja a tornar-se num país apetecível para este fim, temos a convicção que o destino final dessa emigração clandestina não seja Cabo Verde, mas sim a Europa.

O mais recente caso aconteceu em 29 de Junho, com uma embarcação de 22 a 24 metros de comprimento, contendo 128 pessoas a bordo, entre as quais 10 mulheres e duas crianças. Esta piroga foi interceptada a sul de Boavista por uma embarcação de pesca nacional, tendo, mais tarde, a Guarda Costeira assumido o controle da situação com a chegada do N/P TAINHA na cena da intercepção, tendo sido rebocada até o Porto da Praia.

Sou da opinião que esses imigrantes são vítimas das dificuldades advindas das más políticas dos governos dos seus respectivos países e do efeito da globalização. É óbvio que não pactuamos com essa forma ilegal de se aventurar por uma vida melhor, porém, Cabo Verde tem vindo a acolher todos os anos centenas de imigrantes clandestinos e tem-lhes prestado o tratamento mais adequado, de acordo com as possibilidades do país.

Tendo em consideração o papel activo da Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Exteriores dos Estados membros da União Europeia (FRONTEX), em coordenação e cooperação operativa entre os Estados membros da União Europeia e também com países terceiros, no âmbito do controlo e vigilância da fronteira, para combater a migração ilegal, o Governo de Cabo Verde, na pessoa da sua Ministra da Defesa Dra. Cristina Fontes, assinou dois acordos com os seus homólogos de Portugal e Espanha, em Setembro de 2006 na cidade de Mindelo e em Fevereiro de 2008 na cidade da Praia, respectivamente.

Acções levadas a cabo com Portugal

Cabo Verde tem uma ZEE bastante vasta, cerca de 734.265 km² enquanto o território nacional representa uma área de 4.033 km², por conseguinte uma ZEE superior ao território nacional em cerca de 182 vezes.

Como podem constatar, meus Senhores, a correlação entre os meios que a Guarda Costeira dispõe e a área a ser patrulhada é pura e simplesmente desproporcionada, ou seja, é impensável cumprir com as nossas obrigações só com os meios de que a GC dispõe neste momento. É com este desígnio que os nossos governantes têm vindo a procurar junto dos seus aliados, parcerias e/ou

apoio, por forma a colmatar a situação. Assim, no âmbito do Protocolo a fragata portuguesa "Batista de Andrade", foi empenhada em missão de patrulhamento conjunto nas águas sob jurisdição caboverdeana, de Agosto a Setembro de 2006, por um período de 30 dias.

Acções levadas a cabo com a Espanha

Em consequência do flagelo da imigração clandestina, no âmbito do acordo assinado o Governo da Espanha colocou nas águas sob jurisdição nacional, entre 22 de Julho a 31 de Outubro, o rebocador "SERTOSA 17" em que estiveram embarcados militares nacionais com o objectivo de realizar missões de fiscalização conjunta na zona FRONTEX entre os países africanos que fazem fronteira marítima com Cabo Verde. Para além deste meio naval foi colocado um avião Casa na Ilha de Santiago. Com o término da missão levada a cabo pelo "SERTOSA 17", com efeito a parti de 15 de Novembro foi colocado o navio "BRITANIA UNO" da Guarda Civil espanhola para dar continuidade á missão, tendo esta terminada a 7 de Dezembro de 2007.

Desde aquela altura até à presente data, não temos tido navios no âmbito dos acordos internacionais ou bilaterais. Quero dizer aqui que esta época é precisamente a altura que as pirogas começam a aparecer em Cabo Verde, tendo em conta o estado do mar e tempo, condições favoráveis para navegar nesta altura do ano.

II EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

Cabo Verde é Estado Parte da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) desde 19 de Agosto de 1987, cinco anos após a entrada em vigor deste instrumento importante. Com base no artº 76º da citada da Convenção, Cabo Verde já manifestou a sua pretensão de alargar os limites da sua Plataforma Continental para além das 200 milhas. Quero destacar a situação de vantagem em que Cabo Verde se encontra em relação a essa matéria, tendo em conta que um dos requisitos para se avançar com os estudos é a inexistência de fronteiras sobrepostas entre países não resolvidas. Vários países costeiros ainda têm essa problemática de fronteiras por resolver, enquanto Cabo Verde já tem essa questão resolvida através das seguintes resoluções:

Resolução 29/IV/93, de 16/07/93 Acordo bilateral de delimitação de fronteiras marítimas com o Senegal;

Resolução 99/VI/04, de 02/07/04 Acordo bilateral de delimitação de fronteiras marítimas com a Mauritània.

O prazo limite para submissão do estudo à Comissão sobre Limites da Plataforma Continental, no caso de Cabo Verde, é 9 de Maio de 2009. Contudo, teve lugar na sede das Nações Unidas, de 13 a 20 do mês passado, um encontro sobre este assunto em que tudo se apontava para uma proposta de prorrogação do prazo de entrega dos referidos estudos, tendo em conta as inúmeras

tarefas que a preparação do estudo requer. Nós estamos a trabalhar com o apoio da Estrutura da Missão para a Extensão da Plataforma Continental de Portugal (EMEPC-PT), tendo esta Estrutura deslocada a Cabo Verde duas vezes para encontros e apresentação de estudos preliminares.

Pensamos estarem criadas as condições para se prosseguir com os estudos e com o envolvimento, com efeito a partir do início do próximo ano, temos o navio hidrográfico de Portugal, para ajudar a fazer os levantamentos necessários para a submissão dos estudos da extensão da plataforma dentro do prazo estipulado.

Do estudo preliminar já efectuado e espelhado no relatório preliminar da EMEPC-PT, o Professor Pinto de Abreu apresentou 3 cenários, conforme no quadro abaixo indicado. Analisados os diferentes cenários, ou seja, se considerarmos o CENÁRIO 1 como o que mais probabilidade de sucesso apresenta, a plataforma de Cabo Verde será aumentada de 734.265 km² para 1.000.000 km².

CENÁRIO/OPÇÃO	SUSTENTABILIDADE	AREA ACRESCIDA
CENÁRIO 1	MÉDIA/FRACA	277.500 Km ²
CENÁRIO 2	MÉDIA/FRACA	464.104 Km ²
CENÁRIO 3	MUITO FRACA	473.300 Km ²

Possíveis cenários de extensão da Plataforma de Cabo Verde

Com base no artº 77º o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para fins de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. Esses direitos são exclusivos, ou seja, se o Estado não puder explorar e/ou aproveitar esses recursos, ninguém podem empreender essas actividades sem o devido consentimento do Estado. Os direitos do Estado Costeiro sobre a plataforma continental são independentes da sua ocupação, real ou física, de qualquer declaração expressa.

Em decorrência do possível alargamento dos limites da plataforma continental, Cabo Verde terá um incremento do espaço onde exerce a sua soberania em relação aos prováveis recursos naturais ali existentes. Se por um lado esse aumento de espaço poderá representar um manancial de recursos minerais e energéticos do leito e do subsolo, por outro lado representa para o país um incremento das suas responsabilidades para poder ter o controlo efectivo sobre esses possíveis recursos.

Assim, a nós parece ser sensato que a submissão da proposta da extensão plataforma continental junto da Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental deve ser seguido do equacionamento dos meios capazes para fazer o controlo da zona sob a nossa responsabilidade.

Como puderam constatar durante a nossa apresentação, a Guarda Costeira de Cabo Verde tem varias limitações, nomeadamente as seguintes:

- Meios navais
 - Parcos meios navais
 - Navios existentes de pequeno porte
 - Autonomia reduzida
 - Dependem das condições meteorológicas
 - Raio de acção limitado
 - Orçamento reduzidíssimo
- Pessoal
 - Falta de pessoal especializado em matéria de segurança marítima

SUGESTÕES E RECOMENDAÇÕES

Tendo em consideração as enormes responsabilidades que o país tem na fiscalização de uma área marítima imensa, em clara desproporção com os meios que tem e, tendo em conta que no contexto internacional actual dificilmente um país por si só consegue de forma cabal exercer esses direitos de soberania.

Cabo Verde necessita de desenvolver e estreitar a sua cooperação com parceiros a nível internacional, inclusivamente com a NATO que é uma organização vocacionada para questões de segurança no Atlântico Norte, onde Cabo Verde se insere. (atenção! CV insere-se no Atlântico Médio)

Em jeito de conclusão, gostaríamos de tecer as seguintes recomendações:

- Ter em consideração as atribuições da Guarda Costeira, vastidão da área a ser patrulhada e condições meteorologia ao adquirir novos meios navais, ou seja, navios capazes de operar nas nossas águas em qualquer altura do ano (existe uma projecção para aquisição de novos meios nos próximos 15 anos);
- Apostar na formação diversificada do pessoal;
- Melhorar o sistema de informações e partilha através de uma rede integrada;
- Realizar exercícios e patrulhas conjuntos programados, com parceiros internacionais;
- Organizar-se melhor e estreitar os laços de cooperação a nível regional;
- Alargar os acordos com os países da União Europeia e intensificar os já existentes

Com estas recomendações terminamos a nossa apresentação. Porém, antes de passarmos à secção de perguntas e respostas, gostaria de aproveitar a oportunidade para também agradecer a todos aqueles que estiveram directa ou indirectamente ligados á organização do evento pois, tenho a certeza que terão trabalhado de forma árdua para que hoje este Simpósio fosse uma realidade.

Obrigado pela atenção.

“NOVA VISÃO GEO – ESTRATÉGICA”

Apresentação da Delegação de Guiné-Bissau

1. Introdução

Para a Guiné-Bissau esta é a soberana ocasião para, em conjunto, fazer-mos uma reflexão profunda dos problemas dos nossos mares.

No nosso entendimento, esta é mais uma oportunidade para demonstrar ao mundo que o nosso problema, as nossas dificuldades, transcendem os nossos desejos. Daí a necessidade de partilhar os nossos compromissos com os nossos irmãos da CPLP, aqui representados.

Poderíamos servir da nossa configuração geográfica ou do nosso valor de posição, como factor de poder, mas, a falta de capacidades, de força, impossibilidade de exercício efectivo de controlo do nosso território marítimo são, entre outros, condicionalismos que nos levam a estar presentes neste Simpósio.

Outrossim é a observância das regras gerais de gestão e de desenvolvimento que Marinha impõe, em particular a da CPLP e seu papel no actual contexto internacional.

A Defesa dos nossos Recursos haliêuticos em conformidades aos engagements internacionais assumidos pelos nossos Países, no que concerne a Conservação, preservação dos nossos respectivos recursos Biológicos aquáticos nas águas sob Soberania e jurisdição nacionais, deveriam ser intransigentemente respeitadas.

Aceitamos as diferenças entre as Marinhas porque são evidentes; revelação de forças prova também o poder dos Estados. Alguns Países com uma gestão equilibrada, versando por duplo uso das suas forças, por ter meios e sinergias, revelação da evolução lógica das nossas Sociedades, pelo que temos que ter a capacidade de gerir as Diferenças.

2. Missão e Organização

- Colaborar com o Exército e a Força Aérea na Defesa do Território Nacional
- Proteger as linhas de comunicação
- Fiscalizar a Z. E. E
- Participar nas buscas e salvamentos
- Satisfazer no âmbito naval, os compromissos Internacionais assumidos

É neste âmbito que a Marinha Nacional, como instituição militar, não poderia constituir um corpo isolado, dentro da conjuntura Nacional.

Excelentíssimos, a nossa presença neste evento, representado ao mais alto nível do Comando da Marinha da Guiné-Bissau, prova quão necessitamos de ver solidificado este grande espaço de concentração e de trocas de experiências.

Pois a Guiné-Bissau, e a Marinha Guineense em particular, tem uma nova visão, uma nova percepção, baseada na sua realidade geográfica (suas fronteiras marítimas, ilhas adjacentes, os rios, a extensão da costa e a densidade populacional). Por isso, privilegia o factor humano-estrutura social e o factor recurso-estrutura económica, de ser equilibrada, ou seja, racionalizada em função da sua dimensão.

3. Recursos: Situação e Perspectivas

O nosso *plafond* em termos pessoal é de 433 homens, sendo 218 da classe da Marinha e 215 da classe do Corpo dos Fuzileiros Navais, neste momento.

Este efectivo tende a reduzir, com a Reforma no Sector da Defesa em curso, para 329 homens. Conforme a estratégia do Governo, este *plafond* poderá aumentar gradualmente em detrimento do recrutamento previsto e consignado no Programa da Reforma, sendo prioritária a Marinha, tendo em consideração a configuração Geográfica do País e a predominância do mar em relação a terra e também a existência dos recursos aquáticos.

Neste tributo exposto, realista da retórica, baseado na dimensão da nossa Marinha, conforme os ditames da Reforma no Sector da Defesa, a Marinha apresentou ao EMGFA a sua proposta duma nova Estrutura Organizativa, perspectivando um novo *plafond* de 1500 homens; sendo 500 para a classe de Marinha e 1000 para o Corpo dos FZN.

Foram recuperadas algumas infra-estruturas, descentralizando os meios marítimos para as Bases de Apoio e Centros de Vigilâncias, no Centro, no Norte e no Sul do País.

Foram criadas escolas de capacitação de militares. Vários acordos e protocolos foram rubricados com países amigos da Guiné-Bissau.

De recordar que a Guiné-Bissau é uma Nação Marítima territorialmente descontínua, com uma largura de 274km² de costa, 36.125km² de superfície e uma plataforma continental com 40.123km².

Excelências, a lei N°3/85 de 17 de Maio, delimita as áreas marítimas da Guiné-Bissau, determinando que, o País exerce soberania sobre uma extensão de mar territorial com uma largura de 12 milhas marítimas e jurisdição sobre uma Zona Económica exclusiva de 200 milhas.

Ora, neste contexto, torna-se imperativamente necessário definir de forma legal, adequada conservação, preservação, gestão e aproveitamento

sustentável dos Recursos. Daí a necessidade de equilibrar os Recursos Humanos com os Recursos Económicos.

Ainda sobre esta matéria, o artigo 20010 da Constituição da Republica da Guiné-Bissau, a Marinha de Guerra Nacional foi eleita como instituição de Estado onde se deve exercer a Autoridade Marítima e foi-lhe atribuída a missão de garantir o exercício efectivo do controlo do nosso território marítimo.

Esta magna responsabilidade e outros condicionalismos, à luz da Globalização, nos seduzem a cooperar e criar parcerias com outros Estados.

A nossa presença neste evento meus Senhores, Sua Ex.a Sr. Almirante CEMA de Portugal, prova a nossa confiança na vossa Marinha equilibrada, uma Marinha de duplo uso, pois o nosso desejo é de ver solidificado este grande espaço de concertação e de troca de experiências entre os falantes da mesma língua.

Interessa-nos a cooperação com as Marinhas dos Países irmãos da CPLP, como estamos a consolidar agora com os nossos vizinhos da CEDAO, a compartilhar os compromissos, pois a segurança comum, adopção de Política Externa, aplicabilidade de alianças, tratados, acordos militares e relações económicas, são garantes do equilíbrio e efectivamente a razão do nosso redimensionamento. Por isso estamos a exercitar de forma a elevar o nosso nível de prontidão combativa.

Neste tributo exposto, realista, da retórica baseada na dimensão da nossa Marinha, conforme os ditames da nossa situação geo-estratégica, ao longo dos tempos, determinaram a necessidade de aperfeiçoamento, desenvolvimento de conhecimentos e competências técnicas - capacidades dirigidas, prioritariamente à Defesa dos Recursos haliêuticos, com incidência no combate à pesca ilícita, não regulamentada e não declarada, ao combate à criminalidade por via marítima, à defesa das fronteiras marítimas, no âmbito de exercício da soberania do nosso Estado.

Os factores Desigualdade, Capacidades e Força são condicionantes do sucesso e insucesso no cumprimento que impera de forma transcendente nas obrigações da Marinha da Guiné-Bissau.

É nesta prisma que esperamos contar com a CPLP e, em particular com a Marinha Portuguesa, como sinergias na materialização das nossas prioridades, no domínio de formação dos Recursos Humanos e na aquisição de meios navais, assim como assistência, reparação e manutenção das lanchas.

A visão do EMA da Guiné-Bissau está vertida para a formação do novo pessoal, novas capacidades, de forma a estarem à altura dos novos desafios da tecnologia e das exigências do Mundo de Globalização Moderna.

A nossa estratégia assenta na racionalização de meios, face aos Recursos e espaços geográfico por controlar.

Tanto assim é que, assinados os acordos de sub-regiões no concernente à fiscalização conjunta no espaço UMOA, gostaríamos de ver solidificadas as perspectivas da CPLP.

Acabámos de realizar mais um exercício de prontidão combativa para testar níveis das Forças dos Fuzileiros Navais, prontos para participar na missão de Manutenção de Paz.

Com Portugal no âmbito da Cooperação técnica militar, numa perspectiva Organizacional, as nossas prioridades são:

- Organização do EMA;
- Estruturação de uma Companhia de Fuzileiros Navais;
- Formação do Pessoal de Máquinas e Electricidade;
- Assessoria no âmbito do Sistema de Autoridade Marítima.
- Reparação das Lanchas Cacine, Cacheu e Caio.

No âmbito da parceria interna com o Ministério das Pescas, todos os meios Navais Operacionais foram descentralizadas para Bases de Apoio e Centros de Vigilância em Bubaque (Centro), Cacheu (Norte), Cacine (Sul), Orangozinho (Centro); João Vieira, Caravela (Centro), construídos com fundos do BAD, da UE e do Banco Mundial, cujos resultados culminaram nos apresamentos dos navios de pescas, por cometimento de infracção de pesca grave, totalizando 35 só em 2007, maioritariamente Navios de pavilhão Sulcoreano e chineses e 15 navios no decorrer deste ano 2008, o que efectivamente permitiu arrecadar no Tesouro Público mais de 3 Milhões de dólares.

4. Conclusão:

Digníssimos Chefes do Estado-Maior, a Marinha Guineense está a atravessar momentos difíceis. De reconhecer que sem meios navais, tornaria difícil combater enfermidades, criminalidades no mais moderno e dramático conceito, por via marítima.

O Orçamento do nosso funcionamento mínimo está na ordem dos 409.771.200 Fcfa, correspondente a 630.41 7,00 Euros.

As vossas generosidades nos comovem. São tantos apoios que gostaríamos de referenciar aqui, mas não poderíamos deixar de realçar os esforços da Equipa do Arsenal de Alfeite, que tem tentado fazer algumas intervenções no navio Cacheu.

Esperemos que Portugal ajude a Guiné-Bissau em particular a Marinha, uma vez assinada os acordos de Cooperação técnico-militares.

Os Estados têm Igualdades "de jure", na realidade são diferentes.

A revelação de forças prova o poder dos Estados.

Apelamos à solidariedade, à confraternidade e à paz entre os Povos.

“DESAFIOS DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE NO CONTEXTO NACIONAL E SUPRANACIONAL”

Apresentação da Delegação de Moçambique

I. INTRODUÇÃO

É com imensa satisfação que a delegação da “Pérola do Indico” se faz presente neste grandioso encontro que constitui uma oportunidade para um conhecimento mútuo, entre as Marinhas dos Países de uma comunidade, unida desde séculos por uma língua comum: a Língua Portuguesa; é por outro lado, um meio de reforço das relações de cooperação.

A Marinha de Guerra de Moçambique aproveita o tempo que lhe é concedido para endereçar a todos, em nome do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, votos de sucessos nos trabalhos deste Simpósio, no qual se propõe fazer uma abordagem sobre os seus desafios no contexto nacional, regional e supra-regional.

Na sua singela contribuição a Marinha de Guerra de Moçambique se debruçará sobre os seus desafios em diversos contextos, concomitantes à situação conjuntural do país em si e os compromissos internacionais em geral. É o reflexo de todo um processo que encontra o seu epicentro na organização interna.

A apresentação que se segue terá como enfoque inicial uma abordagem sobre a génese da Marinha de Guerra de Moçambique, passará por uma exposição sobre os desafios no processo do contínuo reajustamento aos complexos cenários do seu emprego. Ela fará de seguida referências sobre para as próximas etapas do crescimento da Marinha e, à guisa de conclusão, destacará os aspectos relevantes de todo um processo.

1. Generalidade

Moçambique situa-se entre as latitudes 10° 27' S e 26° 51' S, com uma área aproximada de 783mil km² e possui uma das maiores costas marítimas de África (2.780 km), toda banhada pelo Oceano Indico.

Estima-se que cerca de 140 km³ de água constituam a descarga de alguns dos rios das nove bacias hidrográficas de Moçambique para o mar, sendo 85% somente na região central, onde o Rio Zambeze é responsável por cerca de 60% do total das descargas.

É essa abundância dos recursos hídricos que vai catapultar o desempenho da agricultura nacional, de sorte a garantir a segurança alimentar, numa altura em que se presente carência nesse domínio à escala mundial.

As marés são grandes, podendo a diferença entre a baixa-mar e a preia-mar atingir mais de 6 metros. A costa é rochosa a norte e a sul, orlada de recifes de coral. Os mangais, ao longo da costa, cobrem uma área de cerca de 1300 km²

O banco de Sofala, ao centro, com uma costa de praias amplas e ladeadas por cadeias de dunas, é palco da principal pescaria industrial de camarão.

As actividades relacionadas com o turismo constituem uma das potencialidades no desenvolvimento económico e social do país, pois as lindas e extensas praias são um dos grandes atractivos que proporcionam a demanda massiva de cidadãos de todos os cantos do mundo.

2. Breve historial

a) Organização de base

O conhecimento sobre a génese da Marinha de Guerra de Moçambique, conduz a uma leitura cabal do tema proposto, pelo que se sugere uma retrospectiva de alguns momentos marcantes.

Os objectivos genéricos logo após a Independência centravam-se na necessidade de dotar o país de Forças Armadas, ainda Forças Populares de Libertação de Moçambique (FPLM), com vocação para a defesa da Independência e soberania nacionais, numa perspectiva terrestre, aérea e marítima.

A criação da Marinha de Guerra de Moçambique (MGM) resulta da transformação da Marinha Popular, um processo que possibilitou uma disponibilidade de recursos humanos com conhecimentos técnico-científicos específicos sobre o mar e a consequente criação de um núcleo operacional e de serviços.

Assistiu-se ao início de um ciclo de formação de quadros em diversas Instituições de ensino nos Países com que Moçambique tinha relações de cooperação nesse domínio, bem como de aquisição de alguns meios e melhoramento de infraestruturas.

Desta forma, a Marinha já dava uma contribuição efectiva no conjunto dos esforços para dissuadir ameaças que pairavam sobre a jovem Nação que procurava consolidarse na nova jornada, rumo ao exercício da sua soberania. As circunstâncias históricas tornaram esse caminho sinuoso, pois em quase toda região Austral de África se vivia uma época de turbulência generalizada, caracterizada por conflitos armados, desde os internos até a agressão directa de Estados contra outros.

Num ambiente de complexa situação político-militar, um país como Moçambique, com uma vasta frente marítima, já visualisava grandes vulnerabilidades que urgia a necessidade de limitar à exploração desmedida dessas fraquezas por forças hostis.

Na sequência disso, o novo cenário impunha um redimensionamento de todo o sistema tendente a elevar a capacidade operacional do ramo para fazer face as missões que continuamente se tornavam complexas.

As acções práticas, resultaram no estabelecimento dos pontos principais e intermédios de apoio com a criação das três Bases Navais na extensão, Sul-Norte banhada pelas águas oceânicas do Índico (BN's de Maputo, Beira e Pemba) e uma na costa lacustre do Niassa (Base Naval de Metangula), assim como as Sub-Bases Navais e o reforço das unidades flutuantes.

Isso possibilitou uma presença naval ao longo da costa. Apesar de limitada, já se dispunha de alguma capacidade de acção de superfície, da componente anti-minas e de guerra anti-submarina, áreas que vieram contrapor as ameaças identificadas.

Mais que essa base operacional autónoma da Marinha, o binómio "coordenação e cooperação" consubstanciado por uma unidade de comando efectiva, bem como a complementaridade entre os Ramos e Armas das Forças Armadas, desempenhou um dos principais papéis no desencorajamento das hostilidades de grandes proporções via mar ou albufeira e a parte de jurisdição moçambicana do Lago Niassa.

É reconhecida a grande contribuição no exercício da função dissuasora, da parceria entre a Marinha de Guerra de Moçambique e as Marinhas que se dispunham em oferecer os seus préstimos, não só no domínio operacional, mas também na investigação científica.

A realização concreta das actividades de investigação consistia na formação de equipas ou expedições mistas para o levantamento sobre as informações hidrográficas, pesqueiras e outras.

Foi assim que, na perspectiva de melhorar a segurança de navegação nas águas nacionais, condição também preponderante para o aprimoramento das capacidades de acção, foi lançado em 1986, uma edição actualizada do roteiro da costa e outras publicações de apoio náutico.

Depreende-se claramente que, apesar das tarefas meramente militares colocadas à Marinha, ela sempre esteve, desde os primórdios da sua história, na disponibilidade de cumprir outras que igualmente contribuem para a prossecução dos objectivos nacionais. Aliás, esse foi o apanágio da Marinha moçambicana que continua bebendo dessa inspiração para traçar os rumos subseqüentes.

Portanto, essa etapa da Marinha pretende mostrar as peripécias para pôr à prova as suas capacidades, face às incontornáveis realidades a que o país se sujeitou, caracterizadas por hostilidades, das quais se destaca o conflito armado ou "guerra dos dezasseis anos" cujo fim deu azo a uma outra fase da história do país, das Forças Armadas e da Marinha de Guerra de Moçambique.

b) Adequação da Marinha à situação político-militar

O acordo de paz, assinado em Roma a 4 de Outubro de 1992, é um dos acontecimentos políticos mais importantes, por ser aquele que implicou mudanças estruturais com impacto directo na vida do país em geral.

A criação das Forças Armadas de Defesa de Moçambique trouxe novo ímpeto no desenvolvimento da Marinha, pois ela viria a relançar-se numa etapa de reajustamento à nova realidade, não apenas no contexto nacional, mas também nas mudanças operadas na cena internacional.

Como é sabido, o processo que marcou essa criação, implicou a junção de militares provenientes de ambas as forças outrora beligerantes, sob a égide da missão das Nações Unidas para a pacificação de Moçambique (UNIMOZ), por sinal integrada por, entre outros, observadores do Brasil, Guiné-Bissau, S.Tomé e Príncipe e Portugal.

Por ser a Marinha uma área muito especializada, o enquadramento do pessoal para o efeito indigitado, foi antecedido por uma adequação com o intuito de corresponder às especificidades do ramo. Isso foi conseguido graças ao empenho de todas as partes envolvidas, principalmente dos próprios militares candidatos a marinheiros, através de cursos intensivos.

De referir que essa formação ainda continua a ser proporcionada a todos, através de actividades inscritas no plano relativo à preparação combativa, consubstanciadas em palestras, seminários e estudos por especialidades.

Os entendimentos alcançados entre o Ministério da Defesa Nacional e Instituições de Ensino Superior Nacionais, lançam um outro quadro de elevação dos níveis académicos dos membros das Forças Armadas em geral e, particularmente, da Marinha de Guerra de Moçambique.

O principal desafio assenta na necessidade de se dispor de pessoal com capacidade adequada para responder integralmente os propósitos do emprego da Marinha.

Por outro lado, visa dar resposta às exigências resultantes da reorganização do Aparelho do Estado na actual conjuntura.

No cenário doméstico, esses esforços significam acções visando a obtenção de soluções para os problemas candentes, como os graves problemas das calamidades naturais, bem como, a limitação dos desmandos em águas jurisdicionais, sem descuidar as missões de interesse público, onde a Marinha é chamada a desempenhar, em paralelo com outros ramos das Forças Armadas, diversas tarefas em prol da Nação.

Na sequência dessa contínua dinâmica, novas capacidades foram acrescentadas, nomeadamente a criação dos Fuzileiros, o estabelecimento de pontos de apoio à fiscalização, através de postos de observação e bocas de fogo para a defesa costeira. Estas e outras acções permitem, sobretudo, dar resposta ao

questionário cíclico e pertinente do qual continuarão reflexões sobre: "QUE MARINHA DE GUERRA PARA MOÇAMBIQUE?".

Todos os passos que esta componente do Poder Militar vai dando conta, contará obviamente com o precioso apoio dos seus parceiros de cooperação, cuja contribuição é de proporções incomensuráveis no processo de desenvolvimento da Marinha e do seu ajustamento à complexidade das missões .

Para colmatar as lacunas no concernente a legislação, vários documentos foram produzidos no quadro da Defesa e Segurança, das Forças Armadas e a regulamentação de todas as disposições legais. A Marinha se empenha no processo e continuará a fazê-lo, não só para legitimar o posicionamento da instituição no contexto do Poder Nacional, mas também valorizar a profissão castrense através de definições claras das obrigações e direitos dos cidadãos que cumprem uma das mais nobres e honrosas formas de servir a Pátria.

No cômputo geral, as fases descritas oferecem um entendimento de como uma Marinha em fase embrionária pode contribuir para os objectivos imediatos do seu país, principalmente quando se trata de um país de recursos escassos, por conseguinte, com Marinha simbólica, como é o caso de Moçambique.

Elas mostram igualmente que, de experiência em experiência, com todos os condicionalismos aí decorrentes, o país vai moldando uma Marinha que, sem olhar necessariamente pela dimensão, ela vai cumprindo algumas das tarefas básicas inerentes ao Poder Naval.

É pois esta Marinha que corresponde às possibilidades nacionais. Uma Marinha à altura dos interesses pontuais do país e com uma gama de desafios à sua volta.

II. DESAFIOS DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE FACE À COMPLEXIDADE DAS MISSÕES

a) No âmbito interno

As atenções pesam sobre a necessidade da continuação do aperfeiçoamento da base organizacional em curso e o crescente ajustamento à realidade que a actualidade impõe, através de um desdobramento de acções em duas frentes fundamentais:

(1)- como componente do Poder Militar, os principais desafios estão orientados para a contribuição na prossecução dos objectivos que decorrem da Política de Defesa e Segurança, particularmente nas missões das Forças Armadas.

Nessa óptica, a Marinha de Guerra de Moçambique se engaja no desenvolvimento de acções tendentes ao reforço do grau de uniformização dos critérios de procedimentos entre os três ramos, com vista a se evitar a sobreposição desnecessária de tarefas e conseqüente desperdício de recursos.

A Estrutura das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, compreende o Estado-Maior General, como Órgão Director e os três Ramos como os Executivos. Sendo a Marinha uma componente, continuará a prosseguir a operacionalização das estratégias gerais e particulares que permitam aumentar a sua visibilidade no seio dos outros ramos e da sociedade.

As actividades de preparação combativa da Marinha decorrem da Directiva do Chefe do Estado-Maior General e perconizam a manutenção da capacidade de intervenção existente bem como a criação de novas, com vista a responder com eficácia e eficiência às tarefas a ela colocadas.

Uma das importantes apostas se atribui ao preenchimento da orgânica através de recrutamento de pessoal, efectuado normalmente em dois turnos anuais, a partir dos principais centros de formação básica militar, no âmbito da Lei do Serviço Militar, aprazado para dois anos.

Esses Centros se encarregam da transformação do cidadão civil em militar, por meio da instrução básica que pretende não só conferir a base de preparação militar, mas a promoção de ambiente de convivência entre jovens provenientes de todas as províncias do país. Essa doutrina tem por finalidade contribuir para o reforço da unidade nacional, num país com rico mosaico cultural.

Terminada a chamada "fase de tronco comum" o pessoal atribuído à Marinha segue para os cursos de formação específica nas instituições de ensino do próprio ramo, sendo as principais o Grupo de Escolas e o Centro de Formação de Fuzileiros, duas Unidades de referência obrigatória.

A formação do pessoal para a Marinha ocorre também noutros estabelecimentos, destacando-se a Academia Militar Marechal Samora Moisés Machel que, em 2009, fará a primeira graduação de Oficiais de nível superior inteiramente formados dentro do país. Com o ciclo de provisão de quadros que se reiniciará com esse processo, estão criadas as condições para uma aposta na qualidade do desempenho, particularmente da Marinha e das Forças Armadas.

Moçambique é um país que tem sido assolado por calamidades naturais como a seca, as cheias e ciclones de alta intensidade, com efeitos bastante negativos não só no aspecto económico nacional, mas sobretudo, quando o que está em causa são vidas humanas.

As inúmeras experiências vividas, mostram quão relevante é a participação das Forças Armadas na mitigação dos efeitos desses fenómenos. Vem daí o grande desafio da Marinha em estar sempre pronta para o conjunto de todas as acções, particularmente para as situações cuja intervenção seja da primeira linha, como é o caso de inundações, das cheias ou ainda dos desastres / acidentes no mar.

Outros vectores de acção incidem sobre as actividades de interesse público que têm merecido reconhecimento não só pelas Instituições envolvidas nas realizações conjuntas, mas também da sociedade em geral.

(2)- como componente do Poder Marítimo, a Marinha se junta a outros intervenientes nacionais em assuntos comuns e relacionados com o mar na prossecução das devidas estratégias.

O conceito de autoridade marítima, ora em definição, visualiza os métodos de coordenação e cooperação interinstitucional que permitam a utilização criteriosa dos recursos disponíveis, possibilitando assim que sejam alcançados os objectivos previstos nessa esfera.

A gestão dos assuntos do mar em Moçambique é feita por um Conselho Coordenador de Mar e Fronteiras, dirigido pela Primeira Ministra e congrega: o Ministério da Defesa Nacional, o Ministério dos Negócios Estrangeiros e Cooperação, o Ministério dos Transportes e Comunicação, o Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental, o Ministério do Interior, o Ministério das Pescas e o Ministério dos Recursos Minerais. Para o tratamento das questões técnicas inerentes ao processo de gestão, dispõe-se de um grupo de trabalho constituído por especialistas da Marinha de Guerra de Moçambique, do Instituto de Mar e Fronteiras, do Instituto Nacional da Marinha, do Instituto Nacional de Investigação Pesqueira, do Instituto Nacional do Petróleo, do Centro de Desenvolvimento Sustentável, da Direcção Nacional de Gestão Ambiental e da Polícia Marítima, Lacustre e Fluvial.

Os principais desafios da Marinha, neste contexto, visam fundamentalmente apoiar as actividades das outras Instituições na realização dos objectivos sectoriais, devido à sua natureza equidistante. De entre as acções, se destacam: a fiscalização marítima, a segurança de navegação e o desenvolvimento de actividades económicas (transporte, pesca e turismo).

b) No âmbito supranacional

(1)-NO âmbito da SADC

A predecessora da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), a Conferência de Coordenação do Desenvolvimento da África Austral (SADCC) foi formalizada por meio de memorando de entendimento entre as instituições da Conferência, em 20 de Julho de 1981 e a 17 de Agosto de 1992 foi reformulada para a actual caracterização.

Moçambique é um dos membros dessa organização regional desde a sua fundação, e dos 14 membros, alguns fazem parte de outras organizações, segundo a sua realidade concreta. Tal é o caso dos países banhados pelas águas do Oceano Índico, que convergem numa organização com identidade específica concemente a essa região. Para além de Moçambique, fazem parte da família dos Estados da Costa do Índico, designada "Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC)", a República de África do Sul, Madagáscar, Maurícias e a República da Tanzânia.

Com excepção das Maurícias, todos os países da SADC banhados pelo Índico, possuem fronteiras marítimas comuns e nessa situação se encontra o

Arquipélago das Comores, um Estado ainda com um processo de normalização institucional em curso, depois de contínuas clivagens políticas internas desde a sua Independência da França em 1975, destacando-se os últimos acontecimentos da Ilha Autónoma de Anjouan, caracterizados por perturbações políticas.

O problema de fronteiras marítimas nessa parcela do vasto Índico é uma questão a ser solucionada através de entendimentos entre os respectivos Estados, tal como foi o Acordo sobre fronteiras alcançado entre Moçambique e a Tanzânia, em 1988, um pressuposto primordial dos princípios de gestão e conservação dos recursos marinhos, e das disposições relativas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Ciente que os assuntos fronteiriços influem na soberania da Nação, a Marinha de Guerra contempla no role das suas apostas a contribuição, através da participação directa nos diversos grupos de trabalho ou Comissões Inter-Institucionais, com vista a regularizar a situação, num esforço de prevenção de conflitos.

No tocante à cooperação marítima, a SADC tem activo um Comité Marítimo, com finalidade de promover a segurança marítima mútua, de ordem a assegurar uma duradoura amizade entre os povos, o desenvolvimento de mecanismos que possibilitem rápida resposta face às contingências regionais.

No plano naval, a Marinha de Guerra direcciona as suas atenções na necessidade da constituição de unidades ou forças de apoio (Force Support), uma tarefa que decorre do entendimento das Marinhas no processo de acções combinadas para o alargamento da cooperação a nível da Comunidade.

Uma das especificidades desta organização regional, é que os países que dela fazem parte, abarcam os Oceanos Atlântico e Índico, e se estendem para o interior, tangencialmente aos grandes lagos e é caracterizada por uma multiplicidade linguística (Português, Inglês e Francês), numa miscelânea, onde o essencial são os objectivos e finalidades que são comuns.

O sistema económico regional cresce em complexidade e interdependência, fruto da abertura e globalização, resultando daí a internacionalização das actividades marítimas.

Basicamente os Estados da África Austral têm no mar o suporte do progresso e bem estar das suas populações, daí o seu empenho na criação de políticas e estratégias que coordenem e integrem os diversos domínios das actividades marítimas, mormente a exploração de recursos, o transporte marítimo, a preservação da qualidade do meio marinho, bem como a garantia da segurança na região.

Aqui reside a convicção ou crença, individual ou colectiva, da importância do mar para as Nações, a disposição, a atitude, o comportamento e vontade de agir no sentido de utilizar as potencialidades do mar nos campos político, económico, social e militar, com vista à satisfação dos interesses regionais, a genuína mentalidade marítima.

Moçambique como parte das sociedades marítimas privilegia, através das suas instituições vocacionadas, particularmente da Marinha de Guerra, o cultivo permanente duma genuína mentalidade marítima, fazendo-se valer dos diversos geofactores para estruturar a sua relação com os países vizinhos em torno do mar.

(2)- No âmbito do Oceano Indico

O Oceano Indico ocupa 20 % da superfície oceânica mundial (1.000 km, do sul de África à Austrália) e uma área de cerca de 68.556 milhões km².

É uma linha vital do comércio internacional.

A posição geográfica de Moçambique no Oceano Indico, numa área que, devido às suas condições naturais (geográficas, meteorológicas, etc) forçam a convergência de rotas marítimas (chock points), constitui alternativa particularmente de petroleiros, quando não utilizam o Canal do Suez.

Note-se que a rota do Canal de Moçambique absorve cerca de 75% do tráfego marítimo de e para os países vizinhos e 15% de outras partes do mundo.

A Marinha de Guerra de Moçambique, na sua condição de Parte das Marinhas dos Estados da orla do Oceano Indico, está empenhada no incremento da cooperação entre os membros do chamado "Simpósio Naval do Oceano Indico (SNOI)", participando nos fóruns de discussões sobre os assuntos marítimos e no processo de gestão de informações relevantes, com vista a contribuir para os objectivos da Organização.

A incidência desses objectivos racai, designadamente, na promoção de um entendimento partilhado e o estabelecimento de um conjunto de estratégias comuns que possibilitam o reforço da segurança marítima, a mitigação dos efeitos de desastres naturais e assistência humanitária célere em qualquer ponto da região.

A cooperação efectiva a este nível abrange áreas como o levantamento hidrográfico, a busca e salvamento, a meteorologia e outras. Ela se manifesta através de visitas, troca de pessoal, formação e treino, exposições e outras actividades.

(3)- No âmbito continental

Como membro da União Africana, Moçambique tem compromissos de índole político, cultural e militar, esta última componente caracterizada pelo mecanismo para os assuntos de segurança, como garante da paz no continente.

A experiência bem sucedida do país ao conseguir uma transição de um conflito armado para a paz de forma harmoniosa, faz dele uma referência útil, muitas vezes tomada como exemplo para outros processos de transição.

A Marinha sempre se fez presente em todas as missões incumbidas às Forças Armadas de Defesa de Moçambique, integrando contingentes e missões de apoio à paz.

Nas mesmas condições do empenhamento das Forças Armadas de Defesa de Moçambique e da sua Marinha nas missões sob a égide da União Africana, a contribuição ocorre de igual modo ao nível das missões tuteladas pelas Nações Unidas.

(4)- No âmbito da CPLP

No âmbito da Comunidade dos Países da Língua Portuguesa, destaca-se a vontade do desenvolvimento dum quadro de cooperação que permite potenciar o nível organizacional e operacional da Marinha de Guerra de Moçambique. Neste sentido, diversas actividades têm sido desenvolvidas para a manutenção de laços de irmandade entre as Marinhas dos Países dessa Comunidade, sendo o presente Simpósio uma clara ilustração das históricas relações.

Os desafios da Marinha de Guerra de Moçambique, no âmbito da CPLP podem ser fundamentados, citando o Prof Dr Adriano Moreira (10º Curso Geral Naval de Guerra, 1997-1998, ISNG — Novo Conceito Estratégico Nacional) que se pode citar nos seguintes termos:” as opções políticas fundamentais, em resposta possível à crescente dependência sistémica de factores externos, num claro processo de mundialização dos fenómenos internacionais e de globalização organizacional, exigiam harmonizar o europeísmo actualizado em face das novas tendências e estruturas, o convívio peninsular para além dos históricos condicionalismos, a salvaguarda da possibilidade de reatar laços com um vasto espaço da lusofonia, onde se afundara um sistema político, mas não a história comum, os valores comuns, interesses que são melhor servidos em comum”.

Na sequência dos interesses em questão, várias são as realizações desenvolvidas no quadro das relações bilaterais e multilaterais.

III. PERSPECTIVAS

Para uma maior projecção da Marinha de Guerra de Moçambique, continuar-se-ão esforços tendentes a dar visibilidade, por meio da elevação dos níveis de profissionalização do pessoal.

Este esforço compreende a adequação dos recursos humanos e materiais inscrita nos planos de desenvolvimento para curto, médio e longo prazos das Forças Armadas, donde a Marinha é uma parte.

A estreita colaboração interinstitucional, no âmbito da autoridade marítima, continuará a conferir sinergias que permitam aumentar a capacidade de contribuição deste ramo em várias frentes.

Continuará a desenvolver entendimentos multilaterais e bilaterais de sorte a promover intercâmbios com outras Marinhas através por exemplo da participação em exercícios combinados, com destaque para os “Felinos” da CPLP, dos “Recamps” e outros que garantam uma prontidão permanente para qualquer missão.

IV. CONCLUSÃO

A construção da Marinha de Guerra de Moçambique ocorre em paralelo com a criação das Forças Armadas, e compreende quatro etapas, que são:

1. Definição da base organizacional e a consequente montagem duma estrutura consentânea à finalidade de defesa da Independência e soberania da jovem Nação;
2. Ajustamento da estrutura à situação político-militar;
3. Redifinição estrutural, face ao cenário caracterizado pela ausência de guerra e reunificação das partes beligerantes;
4. Reorganização da Marinha, como resposta à complexidade das novas missões.

É nesta fase que ocorre a avaliação da utilidade do Poder Naval pelo Poder Político ou pelos cidadãos em geral e, em contrapartida, a Marinha se empenha na demonstração da pertinência dessa componente do Poder Militar, através de trabalho concreto, visando a consolidação do seu potencial valor perante a sociedade.

No julgamento de todas as etapas está adjacente o interesse para a Nação como um todo e para os cidadãos individualmente:

A Soberania, a Integridade Territorial (Segurança), a Independência, a Segurança Interna, o Desenvolvimento da Nação, as capacidades de Dissuasão e Defesa, os Aliados e Amigos, a Expansão dos Interesses Nacionais, o prestígio Nacional no concerto das Nações e a contribuição para o equilíbrio do poder na ordem internacional e consequente situação de paz.

A finalidade é pois o estabelecimento de uma Política Naval, virada fundamentalmente:

- a harmonização do desenvolvimento dos meios com os recursos disponíveis;
- a determinação de especificações operacionais e técnicas;
- a definição de doutrinas coordenadas de emprego;
- o desenvolvimento dos programas de aquisição e de infraestruturas;
- a formação/instrução do pessoal;
- a investigação técnica específica.

Atingidos esses objectivos, estão criadas as condições de afirmação de um Poder Naval credível e até lá terá que ser definido: QUE MARINHA DE GUERRA PARA MOÇAMBIQUE?

“MARINHA PORTUGUESA E SEUS PROJECTOS DE MODERNIZAÇÃO”

Apresentação da Delegação de Portugal

Ao apresentar a Marinha Portuguesa e seus projectos de modernização saudamos com amizade as delegações das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa aqui presentes, que connosco constituem um espaço de cooperação para o desenvolvimento das nossas Marinhas, das sociedades em que nos inserimos e do cumprimento da missão.

Tendo presente o tema deste primeiro simpósio - O PAPEL DAS MARI-NHAS NO ACTUAL CONTEXTO INTERNACIONAL - apresentarei a Marinha Portuguesa e seus projectos de modernização fazendo breves abordagens ao ambiente de afirmação da Marinha, à doutrina estratégica em vigor, à situação actual dos recursos humanos e ao produto operacional da Marinha, concluindo com uma referência aos principais projectos de modernização nos domínios da formação e da regeneração da esquadra.

1. O AMBIENTE DE AFIRMAÇÃO DA MARINHA

A economia globalizada de hoje depende da confiança dos operadores e agentes económicos. Um dos aspectos que concorre para a formação desta confiança é a segurança marítima, seja nas vertentes da segurança – seguro –, seja nas vertentes da salvaguarda – safo –. A busca de novas fontes de recursos, a investigação e o desenvolvimento tecnológico, conduzirão a exploração dos recursos no mar e no seu leito para novas fronteiras. A estabilidade global depende, pois da segurança marítima, sendo que as ameaças directas ao uso do mar, e as que do mar tiram partido, têm crescido.

Portugal é um país marítimo.

Esta determinante marítima assume diversas expressões:

- Uma expressão política, traduzida num pequeno território com um imenso mar jurisdicional, que é a base física do Estado e que se revela fundamental para a circulação entre as três parcelas do território nacional: Continente, Açores e Madeira. O mar viabiliza, ainda, a ligação de Portugal a outros espaços geográficos, actuando como factor determinante nas relações internacionais do país;
- Uma expressão económica, traduzida no turismo, na pesca, no tráfego marítimo e na actividade portuária e litoral;
- Uma expressão cultural, evidente no modo de pensar, agir e sentir dos portugueses, no nosso acervo espiritual e material, unindo povos nos 5 continentes;

- Uma expressão de segurança e defesa, traduzida pela participação activa na Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) – eixo central do relacionamento multilateral de Portugal no campo da defesa, e na União Europeia.

Sendo Portugal um pequeno país, com cerca de 91 000 km², correspondente a uma posição por volta do 110º lugar no ranking dos países do mundo, exerce soberania ou jurisdição sobre uma extensíssima área marítima, da ordem de 1,7 milhões km², incluindo águas interiores, mar territorial e Zona Económica Exclusiva (ZEE). Esta área coloca Portugal no 11º lugar a nível mundial, à frente de países como a Índia e a China, e é o país da União Europeia que possui a maior área de jurisdição marítima.

Devido à sua localização e capacidades, Portugal tem ainda a responsabilidade internacional por duas extensas regiões de busca e salvamento no âmbito das Convenções de Busca e Salvamento (Convenção SAR) e da Aviação Civil Internacional (ICAO).

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional elenca áreas prioritárias para a definição do espaço estratégico de interesse nacional, entre as quais se inserem:

- A CPLP;
- Os países em que existem fortes comunidades de emigrantes portugueses e;
- Os países de origem das comunidades imigrantes em Portugal.

Importa portanto olhar com algum detalhe para os países de destino das comunidades portuguesas mais significativas e para os países de origem das comunidades imigrantes em Portugal, sendo que os países da CPLP assumem posição relevante em ambas as vertentes.

As comunidades portuguesas no exterior, cerca de 5 milhões de cidadãos, estão distribuídas pela América do Norte (1,7 M), pela Europa (França, Reino Unido, Alemanha) (1,6 M), pela América do Sul (Brasil, Venezuela, ...) (1,1 M) e na África subsariana (África do Sul, Angola, ...) (375 m). A dimensão das comunidades portuguesas nos países de língua portuguesa é a seguinte 45 000 em Angola, 700 000 no Brasil, 8000 em Cabo Verde, 1000 na Guiné-Bissau, 13 000 em Moçambique, 1000 em São Tomé e Príncipe e 400 em Timor-Leste. A Marinha pode assumir nestes espaços um importante papel no apoio à política externa do Estado e na ligação a estas comunidades.

Vivem em Portugal cerca de 435 000 cidadãos estrangeiros, dos quais 179 000 da Europa (2/3 dos quais de países da UE), 147 000 da África e 73 000 da América do Sul, sendo que são cerca de 33 000 de Angola, 66 000 do Brasil, 64 000 de Cabo Verde, 24 000 da Guiné-Bissau, 6000 de Moçambique, 11 000 de São Tomé e Príncipe e cerca de 60 de Timor-Leste.

2. DOCTRINA ESTRATÉGICA

A Marinha adoptou nos últimos 4 anos um modelo de gestão estratégica, cuja implementação ainda decorre. No que respeita à formulação estratégica, o modelo assenta na formulação da política naval e da doutrina estratégica naval, cujo conjunto forma a documentação estruturante da estratégia naval.

A política naval traduz o que a Marinha fará para cumprir a sua missão, tendo presente as circunstâncias do ambiente estratégico e a influência resultante das políticas públicas de escalão superior. A política naval é definida pela Directiva de Política Naval (DPN), aprovada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) e desenvolvida para os principais Sectores da Marinha pelas Directivas Sectoriais, aprovadas pelos respectivos titulares e homologadas pelo CEMA.

A directiva de política naval contém a visão estratégica do CEMA, a qual aponta para uma Marinha relevante, pela competência, pronta, porque capaz de ser empregue quando requerido e de abordar os desafios, presentes e futuros, logo que surjam, Flexível, cumprindo a sua missão com inovação e capacidade de adaptação, acompanhando a mudança e as mudanças, Coesa, revendo-se os seus membros nos propósitos e na acção de comando, sustentada numa cultura própria e nos valores militares e Prestigiada, pelo reconhecimento da sua utilidade e eficácia no cumprimento da missão, pelos nossos concidadãos e pelos países amigos.

A doutrina estratégica naval traduz a forma como a Marinha cumprirá a sua missão, tendo presente a postura estratégica institucional e as determinações resultantes das doutrinas estratégicas de escalão superior. É definida pelo conjunto de princípios, orientações e medidas, segundo os quais os sectores da Marinha devem regular as suas acções, no cumprimento da missão da organização.

A Doutrina Estratégica Naval compõe-se do Conceito Estratégico Naval, das Missões Sectoriais e dos Paradigmas de Planeamento - genético, estrutural e operacional.

O conceito estratégico naval afirma uma Marinha desempenhando três missões fundamentais no uso singular que Portugal faz do mar:

- Materializa um elemento central da defesa militar e do apoio à política externa do Estado, destacando-se o carácter expedicionário do emprego do poder naval;
- Garante a segurança e a autoridade do Estado no mar, salientando-se a execução das missões de vigilância, fiscalização e busca e salvamento marítimo;
- E contribui para o desenvolvimento científico, cultural e da economia do mar, concretizando, entre outros, o papel relevante da investigação científica nacional no mar.

Os Paradigmas de Planeamento são as referências para a transformação da Marinha, necessárias à sua permanente adaptação aos requisitos do cumprimento das missões.

O Paradigma Genético, da Marinha Equilibrada, fixa as medidas necessárias para edificar os recursos materiais e humanos, que sustentam as capacidades a disponibilizar para as operações no momento adequado e que, articulando-se com o Conceito Estratégico Naval, acompanhem a evolução da conjuntura. Este paradigma genético sustenta-se numa matriz coerente e equilibrada de capacidades geradoras dos meios e em assegurar a interoperabilidade tecnológica e doutrinária que permitam a actuação conjunta e combinada. A NATO assume particular centralidade quer em termos doutrinários quer tecnológicos. O paradigma de "Marinha Equilibrada" desenvolve-se em contraponto ao de "Marinha Especializada", como sendo a única forma de responder cabalmente à instabilidade e à imprevisibilidade características do actual ambiente estratégico.

O Paradigma Estrutural, da Marinha Optimizada, fixa as medidas necessárias para definir a composição, a organização e a articulação dos meios materiais e humanos que integram as capacidades, de forma a assegurar o melhor desempenho dos processos de decisão e das actuações dos meios. Em termos estruturais, a actual organização operacional da Marinha vai de encontro ao paradigma operacional do duplo uso através de um modelo próprio consolidado ao longo de décadas. Quando se compara a estrutura da Marinha Portuguesa com outras Marinhas, normalmente maiores e de referência, a diferença substancial é o facto do Almirante CEMA acumular o cargo de "Autoridade Marítima Nacional", e a existência de uma estrutura subordinada, chefiada por um Vice-Almirante, que constitui a componente naval do "Sistema de Autoridade Marítima. O facto do Almirante CEMA ser por inerência a Autoridade Marítima Nacional e da lei orgânica da Marinha garantir a acumulação dos cargos de comandante de zona marítima com Chefe de Departamento Marítimo, assegura um mecanismo de coordenação e cooperação operacional único, o qual garante ao Estado o apoio recíproco de duas estruturas, a eficácia no cumprimento da missão e a eficiência no emprego dos recursos, potenciando ainda as ligações e dependências organizacionais e institucionais externas à Marinha que naturalmente cada uma das vertentes cria com base na sua actuação.

O Paradigma Operacional, da Marinha de Duplo Uso, fixa as medidas necessárias, nos campos da sustentação, do treino e da doutrina, ao emprego das capacidades atendendo às suas características e possibilidades para cumprir as missões da Marinha. Tradicionalmente as operações da Marinha assumiam prevalência na vertente de matriz essencialmente militar (função de defesa militar e apoio à política externa) e, numa menor extensão, na vertente dita de "interesse público" (segurança e autoridade do estado). De acordo com este paradigma, resultava clara uma hierarquia entre estas vertentes de actividade da Marinha, o de matriz militar, assumido como primário. A emergência de novas ameaças levou à necessidade de alargar os quadros de actuação nive-

lando, tendencialmente, os domínios de actuação nas funções de defesa militar e apoio à política externa e de segurança e autoridade do estado. Segundo o novo paradigma operacional, privilegia-se o equilíbrio entre as intervenções, numa lógica funcional de integração e complementaridade, visando a optimização de recursos. Esta optimização é expressa nas sinergias de emprego, permitindo actuar em ambas as funções do poder naval recorrendo à partilha de uma matriz comum de meios, estruturas, conhecimento e competências.

O desempenho simultâneo da missão de defesa militar e apoio à política externa e da missão de segurança e autoridade do Estado no mar, característica essencial do modelo da Marinha de Duplo Uso que somos desde finais do século XVIII, poupa recursos escassos do país, eliminando a necessidade de uma Marinha de Guerra e de uma Guarda Costeira. Nos países em que existem ambas, verifica-se que durante os períodos de menor conflitualidade internacional, a Guarda Costeira tem um empenhamento bastante frequente, em missões de baixa intensidade, enquanto a Marinha de Guerra tem um empenhamento menos frequente. No entanto, nos períodos de crise internacional, a situação inverte-se. Dessa forma, ambas as organizações estarão normalmente com um empenhamento aquém daquilo para que estão preparadas. Numa Marinha de Duplo Uso, o grau de empenhamento é continuamente elevado e sem grandes oscilações.

Interessa ainda referir que o paradigma operacional é sustentado em dimensões essenciais das operações da marinha, de entre as quais refiro as seguintes: a "Projecção de Força", que visa a capacidade de influenciar os acontecimentos no mar, e a partir dele, dando corpo ao carácter expedicionário e litoral das operações, assegurando ao Estado uma ampla liberdade de acção política, essencial à afirmação e à defesa dos seus interesses; a "Presença", que traduz o vínculo territorial da autoridade marítima, e é essencial à articulação com os demais intervenientes nos espaços marítimos, à ligação com as comunidades marítimas; e, à salvaguarda da fronteira marítima e dos espaços marítimos; e "o continuum" da autoridade do Estado no mar, que traduz a sustentação da actuação do Estado, pela afirmação do direito interno e do direito internacional, em todo os espaços marítimos e domínios conexos.

No que respeita à implementação do continuum da autoridade do Estado no Mar é essencial, para além da continuidade assegurada pela actuação da Marinha nas suas vertentes, garantir uma adequada articulação de diferentes domínios de autoridade, em razão da matéria e em razão dos planos de actuação estratégico, operacional e tático.

A necessidade do Estado dar respostas a uma enorme diversidade de missões, materializando a sua acção no mar em áreas e com intervenções diversas, seja em razão da segurança (seguro / security), seja em razão da salvaguarda da vida ou do ambiente marinho (safo / safety), originou, nos últimos anos, uma evolução legislativa que levou naturalmente a uma dispersão de competências sobre os assuntos do mar. Torna-se, assim, imperiosa a coordenação

nação interdepartamental, a fim de eliminar duplicações de esforços e garantir a permanente articulação entre os diversos intervenientes, primeiro ao nível nacional, mas também ao nível internacional e transnacional.

A eficácia das actuações passa pois pela articulação inter-agências, assumindo a Marinha a centralidade decorrente da sua tradição, da sua vocação e da sua competência para actuar no mar. São exemplos recentes da promoção de uma acrescida articulação os protocolos estabelecidos entre a Marinha, a Autoridade Nacional de Protecção Civil e a Força Aérea, para a Busca e Salvamento (2007) e com a Polícia Judiciária (em 2003). Essa articulação reforçou-se com a criação do Centro Nacional Coordenador Marítimo, no final de 2007, materializando um órgão coordenador da acção no mar que visa a regulação, de forma integrada, da articulação, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, entre autoridades de polícia e demais entidades competentes. O CNCM está localizado no Centro de Operações da Marinha, em Oeiras.

Os resultados positivos obtidos na articulação de capacidades e cooperação inter-agências demonstra-se operacionalmente através da flexibilidade de emprego no cumprimento da missão, expressa na economia que o País e o Estado extraem do emprego de meios navais capazes de executar um conjunto alargado de missões, cujo expoente paradigmático são, no caso da Marinha portuguesa, o navio tipo corveta ou de patrulha oceânico ou ainda a futura lancha de fiscalização costeira. Estes navios possuem capacidade para transitarem da missão primária de busca e salvamento marítimo oceânico para missões de fiscalização de pesca, mas que se alarga ao exercício, mais lato, da autoridade do Estado no Mar, designadamente na execução de operações de luta contra tráficos, contra a imigração ilegal ou noutros domínios da segurança marítima, ao nível nacional ou ao nível internacional.

3. RECURSOS HUMANOS

O quantitativo actual de militares, civis e militarizados que servem na Marinha é cerca de 13.575 homens e mulheres. O total global de pessoal militar cifra-se em cerca de 10.143, tendo-se registado, desde 1995, uma redução de 4.664 efectivos (32%).

No entanto, essa erosão de pessoal militar verificou-se sobretudo entre 1995 e 2000, ao ritmo médio de 6,1% ao ano. Desde 2001, o quantitativo de militares pode-se considerar estabilizado, uma vez que a redução dos efectivos militares tem sido inferior a 1% - tendo havido que fazer face nesse período ao fim do Serviço Militar Obrigatório (em 2003) e às passagens à reserva ocorridas com a nova legislação, datada de 2005.

A atribuição dos recursos humanos pelas diversas funções organizacionais é equilibrada e racionalizada, como as seguintes percentagens parciais indicam: conselho, estudo e apoio à decisão – 1%; superintendência, administração e direcção – 9%; ensino superior e formação – 16%; saúde – 3%;

órgãos de natureza cultural – 2%; compromissos externos permanentes (fora do ramo) – 3%; componente operacional (comando naval e autoridade marítima) – 36%; apoio logístico comando – 6%; aprontamento – 5% -; apoio logístico operacional – 19%. Estão colocados forma do ramo cerca de 400 militares, satisfazendo compromissos de provimento de cargos de natureza conjunta, ao nível do EMGFA, do MDN e de missões no estrangeiro, em QG militares e em representações diplomáticas.

4. PRODUTO OPERACIONAL DA MARINHA

O produto operacional das unidades navais, de fuzileiros e de mergulhadores, da Autoridade Marítima e do Instituto Hidrográfico, são a razão de ser da Marinha.

Nos diversos espaços sob soberania ou jurisdição nacional, o exercício da autoridade do Estado é assegurado pelo Dispositivo Naval Padrão, constituído por meios atribuídos com carácter permanente. Assim, a Marinha mantém uma ou duas corvetas na área dos Açores, um ou dois patrulhas na área da Madeira, uma fragata ou uma corveta no Continente e vários patrulhas e lanchas de fiscalização rápidas nas áreas costeiras do Norte, Centro e Sul do Continente. Uma unidade naval oceânica é permanentemente mantida em reserva.

A Marinha mantém ainda compromissos permanentes no âmbito da Força de Reacção Imediata (FRI) e da Força de Reacção Rápida da NATO (NRF).

No âmbito das missões mais expressivas realizadas recentemente, refere-se o contributo para o projecto de alargamento da plataforma continental, o qual visa habilitar Portugal a exercer jurisdição sobre os fundos marinhos até às 350 milhas da costa ou até às 100 milhas da batimétrica dos 2 500 metros. Tal acarretará um aumento dos espaços marítimos, que na perspectiva mais favorável poderá chegar a 1,4 milhões de km² (aumento de 82% nos espaços marítimos jurisdicionais, 14,9 vezes a área emersa de Portugal) e na perspectiva menos favorável atingirá os 230 mil km² (aumento de 14% nos espaços marítimos jurisdicionais; 2,6 vezes a área emersa de Portugal).

O apoio que a Marinha, através dos navios hidrográficos e do IH, dá à Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental tem-se revelado decisivo na boa prossecução dos trabalhos. Nesse âmbito, os navios hidrográficos da Marinha já tinham efectuado, até final de 2007, levantamentos hidrográficos numa área marítima correspondente a 640 943 km² (sete vezes o território nacional).

No âmbito da actividade operacional relativa a 2007, saliento as cerca de 43 000 horas de navegação efectuadas pelos navios da Marinha, que totalizaram mais de 5 000 dias de missão e mais de 370 000 milhas percorridas.

Relevo, ainda, os empenhamentos no âmbito da NATO, no STANDING NATO MARITIME GROUP 1, no qual se integrou uma FFGH, com périplo por

África (26 de Julho a 13 de Outubro) e participação na Operação Active Endeavour. Ainda em 2007, no âmbito da União Europeia, a Marinha participou na Operação HERA, de combate à imigração ilegal, sob patrocínio da agência Europeia de controlo de fronteiras (FRONTEX), tendo-se atribuído uma corveta na fiscalização de espaços marítimos na costa oeste de África (Senegal), entre 23 de Julho e 15 de Setembro. No âmbito da participação na Euromarfor, atribuiu-se uma corveta, que foi navio-chefe, no EXER ALCUDRA 07 e uma fragata no EXER TAPON 07.

Relativamente a 2008, para além das operações correntes que a Marinha continua e continuará a assegurar 24 horas por dia / 365 dias por ano e dos exercícios visando o aprontamento dos navios e forças, saliento os seguintes empenhamentos no âmbito das organizações que Portugal integra e de projectos em curso. No âmbito da NATO, integração numa FFGH no STANDING NATO MARITIME GROUP 1 (NRF 11), com participação na OAE, atribuição de capacidades na formação dum OMLT (Operational Mentor and Liaison Team) para atribuição à ISAF.

No âmbito da EU, participação na operação das Nações Unidas na RD CHADE (UN), com a atribuição de um oficial no Operational Headquarter, assim como participação na rede de patrulhas marítimas europeias (FRONTEX), no Algarve e na Madeira. Nestas patrulhas articulam-se meios da Marinha, AMN, GNR e Guardia Civil espanhola, empenhando a Marinha LFR's, UAM's e Viaturas TT.

No âmbito da EUROMARFOR, a marinha participa na operação UNIFIL (UN Ops), entre Mar a Dez (1 OF Staff), prevendo-se que a missão seja estendida até Mar 2009.

Destaco ainda em 2008 a participação na missão da US Navy African Partnership Station, no âmbito do conceito das Global Maritime Partnership e a participação, com uma companhia de fuzileiros embarcada no SPS Galicia, no exercício combinado organizado pela Marinha Brasileira ESPABRAS 08.

Ainda relativamente a 2008, salienta-se a realização da Operação "Mar Aberto", atribuída ao NRP "Sagres", que decorre presentemente e visitará diversos portos em países de língua portuguesa, designadamente Cabo Verde (Praia), de 21 a 25JUN08, S. Tomé e Príncipe, de 12 a 15JUL08, Angola (Luanda e Lobito), de 20 a 30JUL08, África do Sul (Cape Town), de 14 a 20AGO08 (desembarque dos cadetes da EN em 17AGO08) e Moçambique (Maputo), de 31AGO-5SET08. Esta missão decorre na continuidade da prioridade estratégica conferida pelo ALM CEMA à navegação para Sul ao encontro dos países amigos de língua portuguesa e às comunidades portuguesas, seguindo-se à viagem da fragata Côrte-Real a Angola em 2006, no apoio à visita do primeiro-ministro de Portugal a Angola, na sequência da qual se realizaram exercícios combinados no Ambriz e em Luanda, envolvendo unidades angolanas e portuguesas, e às visitas da fragata Álvares Cabral a Luanda, Lobito e Maputo, em 2007, durante a missão de périplo de África empreendida pela SNMG1. No regresso, o navio escalará a África do Sul (Port Elisabeth), de 10 a 14SET08, Angola (Lobito), de 28SET a 2OUT08, Cabo Verde

(Mindelo), de 23 a 27OUT08, Espanha (Las Palmas), de 3 a 7NOV08, prevendo-se que chegue a Portugal (Lisboa) a 13NOV08.

Procurando rendibilizar o significado da presença da Sagres, em termos de política naval e de representação de Portugal, definiram-se como objectivos para a operação Mar Aberto a execução da Viagem de Instrução do 2º Ano da Escola Naval (EN), a realização de actividades, no decurso dos trânsitos e permanência nos portos, no âmbito da política naval e de cooperação técnico-militar, e proporcionar períodos de embarque a militares e a alunos de instituições de ensino militar, no âmbito das relações bilaterais.

O cariz de que se reveste a execução desta viagem, constitui uma experimentação nos domínios apontados, face ao envolvimento coordenado de diversos organismos e unidades de Marinha, e pela qual se permitirá a recolha de elementos para avaliação do seu sucesso e perspectivas de eventual continuidade.

Daí termos transformado a viagem de instrução numa operação face ao conjunto de iniciativas de cooperação que se desenvolverão em redor desta viagem, e que ultrapassou já todas as nossas expectativas, não só na afirmação interna do papel da Marinha no apoio à política externa, como na resposta obtida aos convites formulados a Marinhas amigas das mais diversas proveniências para embarque de cadetes e militares.

Serão realizadas acções de treino e formação nos domínios técnico-naval, essencialmente vocacionadas para as actividades gerais e científicas das Marinhas, sendo atribuída a designação de "Operação Mar Aberto".

Já o empenhamento de unidades navais dos tipos FS ou FF deverá enquadrar-se numa lógica orientada para a Segurança Marítima.

Sem ser exaustivo, face à diversidade e dimensão das actividades dos órgãos da autoridade marítima nacional, os dados que a seguir se apresentam pretendem ilustrar a dimensão na actividade operacional no âmbito da acção não militar. Assim, no âmbito da salvaguarda da vida humana no mar, respondemos a 1267 pedidos de socorro, tendo-se registado 1067 vidas salvas, 149 vidas perdidas e 33 desaparecidos. o esforço total de fiscalização da pesca no mar manteve-se em 2007 ao nível do ano anterior, tendo-se realizado cerca de 2500 vistorias no mar. no âmbito das acções visando a imposição da autoridade do estado no mar realizou-se um significativo número de acções de fiscalização, totalizando cerca de 50 000 acções de polícia, essencialmente a cargo dos órgãos da autoridade marítima nacional.

5. PROJECTOS DE MODERNIZAÇÃO

A concluir, apresentarei brevemente os principais projectos de modernização, designadamente os projectos de formação e as escolas no âmbito do pessoal e os principais projectos que concretizarão no futuro próximo novas capacidades para a Marinha

Um dos projectos mais importantes em curso é a implementação do Sistema de Formação Profissional da Marinha (SFPM), cujo impacto organizacional é significativo e que traduz a elevada prioridade que a Marinha sempre atribuiu à formação. A estrutura directiva e operativa do SFPM inclui a SSP, a DSF, a ETNA as Escolas de Formação e os Centros de Formação. A acreditação destas entidades no âmbito do Sistema de Formação Profissional nacional, através do Instituto para a Qualidade na Formação ocorreu em 2006.

As escolas e os centros do Sistema de Formação Profissional da Marinha cobrem diversas áreas de formação e são actualmente essenciais na alimentação dos novos quadros de praças, na sequência duma profunda reformulação das classes de pessoal militar. O sistema integra cerca de 548 formadores, incluindo formadores externos, numa base permanente, possuindo a seguinte natureza e origem: Oficiais: 165 (30%); Sargentos: 341 (62%); Praças: 15 (3%); Civis: 27 (5%)

Está em curso a concentração infra-estrutural da Escola de Tecnologias Navais no Alfeite, e a libertação das infra-estruturas de Vila Franca, estando previsto que o ano lectivo 2009/10 já decorra exclusivamente na ETNA, no Alfeite, cujas instalações estão, também a ser modernizadas.

Dos cursos ministrados, referentes aos Planos de Actividades de Instrução da Marinha é importante salientar os Cursos de Formação Inicial e de Carreira (Ex: Curso de Formação de Sargentos, Curso de Formação de Praças) (PAIM I) e os Cursos de Formação Contínua (Ex: Patrão Semi-rígida, formação em Tecnologias de Informação e Comunicação; Inglês).

Passarei agora aos domínios ao domínio das capacidades. No âmbito do comando e controlo destaco o projecto "A Marinha em Rede", o qual foi desenvolvido a partir de uma visão que estruturou um paradigma com o objectivo de assegurar que a rede de comunicações da Marinha chegasse a todos os locais onde existissem unidades da Marinha, em terra ou no mar. A "MARINHA EM REDE", no mar e em terra, prossegue a adequação às novas necessidades e desafios, rumo a uma capacidade geradora de rede, com um conceito que procure tornar as unidades da Marinha aptas a "plug &... play" e efectivamente interoperáveis nos seus ambientes de actuação, sejam de natureza conjunta, combinada ou cooperativa.

Relativamente à capacidade projecção de força, pode referir-se que os requisitos operacionais e especificações técnicas do Navio Polivalente Logístico, incluindo o transporte duma capacidade anfíbia estão definidos e harmonizados com a Lei de Programação Militar em vigor. O projecto de construção (basic design) foi desenvolvido pela HDW, com participação da EWC, tendo ficado concluído em FEV07. Em MAI07, foi concluída a versão base da Contratual Technical Specification, elaborada pelo Joint Project Team – Marinha. O programa é conduzido pelo Ministério da Defesa Nacional, mantendo a Marinha activas as estruturas de projecto adequadas ao acompanhamento do seu desenvolvimento. A aquisição deste navio em Portugal é um objectivo nacional,

tendo neste sentido sido assinado, em Fevereiro de 2005, um contrato base entre o Governo e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) para a construção do navio. Actualmente está a proceder-se à renegociação do contrato base e às negociações com o estaleiro, tendo em vista a assinatura do contrato de aquisição entre o Estado e os ENVC.

Após a assinatura, seguir-se-á a elaboração do projecto detalhado e a construção propriamente dita, antecipando-se que o navio possa estar pronto em 2014.

O processo de reequipamento das unidades de Fuzileiros e do Destacamento de Acções Especiais, incluindo equipamento individual, veículos tácticos e de transporte, equipamentos de comunicações, entre outros, está a decorrer em consonância com o programa de aquisição do Navio Polivalente Logístico para transporte anfíbio. O fornecimento de Viaturas Blindadas Ligeiras Anfíbias (VBLA) 8x8 PANDUR é um projecto comum à Marinha e ao Exército. As 20 Viaturas Blindadas Ligeiras Anfíbias (VBLA) destinadas à Marinha e que se incluem na fase do programa de reequipamento dos Fuzileiros estão previstas serem entregues em 2009 (18 viaturas) e 2010 (2 viaturas).

Ainda no âmbito do reequipamento das unidades de fuzileiros, está previsto o fornecimento de até 33 Viaturas Tácticas Ligeiras Blindadas (VTLB) 4x4.

Em 2006, foi edificado um destacamento de HUMINT vocacionado para a recolha de informações baseada em meios humanos, objectivo estabelecido para a capacidade de projecção de força. Está previsto que o DHUMINT atinja a FOC (com 5 equipas de 2 homens cada) em 2008. No âmbito do reequipamento das forças com uma nova arma ligeira, que vai substituir a G-3, está a decorrer o concurso para a sua aquisição.

No âmbito da capacidade oceânica de superfície está prevista a incorporação na esquadra de duas fragatas tipo M, holandesas, em 2008 e 2009.

Relativamente à capacidade submarina realça-se a aquisição de duas unidades convencionais, que se encontram em construção na Alemanha. Os 2 submarinos encontram-se em construção de acordo com o planeamento, prevendo-se a sua entrega em 2010, de acordo com seguinte planeamento: 1º SSG - NRP "Tridente": entrega em FEV 2010, 2º SSG - NRP "Arpão": entrega em SET 2010. Os dois submarinos "Tridente" e "Arpão", encontram actualmente em Kiel dentro do hangar onde decorre a construção. No submarino "Tridente" foram já soldadas todas as secções e prevê-se a sua colocação na água no próximo dia 15 de Julho de 2008.

No que se refere à capacidade de fiscalização, o programa de construção de 8 patrulhas oceânicos está já a ser concretizado nos estaleiros de Viana do Castelo. A construção tem acumulado atrasos e não é ainda possível, com rigor, saber quando ocorrerá a incorporação dos primeiros navios na esquadra, embora se aponte para 2009. De momento, está decidido que o 3º e o 4º navio a construir terão capacidade de combate à poluição e de balizagem. Em

19MAI04 foi assinado o contrato para a construção dos 3º e 4º navios, a iniciar após a entrega dos primeiros dois, e em 17NOV04, foi assinado um contrato base para a construção de mais NPO.

Ainda no âmbito da capacidade de fiscalização, substituindo os navios patrulha da classe "Cacine", foi decidida a construção de 8 Lanchas de Fiscalização Costeiras (LFC), de 660 Toneladas, a par do programa dos NPO. Estes navios possuirão capacidade para transitarem da missão primária de busca e salvamento marítimo oceânico para missões de fiscalização de pesca, mas que se alarga ao exercício, mais lato, da autoridade do Estado no Mar, designadamente na execução de operações de luta contra tráficos, contra a imigração ilegal ou noutros domínios da segurança marítima, ao nível nacional ou ao nível internacional. O contrato base foi assinado em 19DEZ05, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. As 8 unidades serão construídas entre 2011 e 2014.

A concluir, direi que a geografia do País, os vastos espaços marítimos de jurisdição e de soberania originados pela faixa continental e por treze ilhas atlânticas, e os interesses nacionais permanentes são factores que ditam, hoje e no futuro, o entrosamento da Marinha com a Nação. Acreditamos que a actuação integrada e complementar dos meios da Marinha, no desempenho das funções de defesa e apoio à política externa, e de segurança e afirmação da autoridade do Estado - aquilo a que chamamos de Marinha de Duplo Uso - garante uma judiciosa utilização dos recursos existentes e cria sinergias de emprego vitais para o país, permitindo que a Marinha se afirme e evolua numa procura contínua de excelência, de forma a que o país continue a usar o mar no seu interesse.

“GUARDA COSTEIRA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE, HOJE E PERSPECTIVAS”

Apresentação da Delegação de São Tomé e Príncipe

INTRODUÇÃO

É para nós um grande privilégio estar presente neste importante Fórum. Mas, antes de começarmos a nossa abordagem à Guarda Costeira gostaria de agradecer de forma cordial o convite que nos foi formulado e felicitar os organizadores deste Fórum.

O desenvolvimento deste trabalho seguirá a seguinte estrutura:

- Factores Geoestratégicos do País
- Enquadramento Jurídico
- Missão da Guarda Costeira (GC)
- Situação Actual da GC
- Futuro da Guarda Costeira
- Conclusão

FACTORES GEOESTRATÉGICOS DO PAÍS

São Tomé e Príncipe é um arquipélago, constituído por duas ilhas e vários ilhéus, situado no Golfo da Guiné, com uma superfície total de 1001Km². As ilhas distanciam-se em cerca de 80nm, sendo a Ilha de São Tomé com uma superfície de 859km² e dividida administrativamente em 6 distritos e a Ilha do Príncipe com 142km², constituindo uma Região Autónoma.

A distância mais curta da Costa Ocidental Africana (S.Tomé-Gabão) é de cerca de 300Km.

A Zona Económica Exclusiva (ZEE) do arquipélago sobre uma área de 160000km² e uma população que ronda os 140000 habitantes. O arquipélago beneficia de uma boa extensão marítima, sendo um micro estado insular parte da riqueza do mesmo assenta incontestavelmente na exploração de recursos haliêuticos, pesqueiros, etc.

O sector das pescas constitui uma componente essencial para a economia, pois representa fonte de emprego para milhares de pessoas, proteína animal, receitas em divisas, entre outras funções eminentemente importante do sector.

Entretanto o desconhecimento do stock dos recursos haliêuticos, associado à incapacidade para controlo e a fiscalização das suas águas marítimas são aspectos que dificultam a correcta gestão dos recursos citados.

O mar santomense dado a sua localização constitui ou pode constituir um veículo para negócios ilícitos o que tem efeitos devastadores na reputação do

país a nível da sua Identidade, Criminalidade, Cultura, Desarticulação da Económica, etc.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A situação jurídica da Guarda Costeira é definida pela Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas, Lei 2/94 de 24 de Maio.

O Art. 32º Ponto 3 desta lei diz:

“A Guarda Costeira constitui um organismo paramilitar inserido na administração directa do Exército”. Neste mesmo artigo, no ponto 2, podemos verificar uma janela aberta para criação dos outros ramos das Forças Armadas de S.Tomé e Príncipe: “Os outros ramos das Forças Armadas são criados e regulados, quando as circunstâncias justificarem”.

A Lei 2/94 está na fase de revisão, encontrando-se na posse do Governo para apreciação e posterior envio para Assembleia Nacional. Várias emendas foram realizadas e respondendo ao número 2 do Art.32º, nesta proposta de revisão contempla:

“A estrutura das Forças Armadas compreende os órgãos militares de comando e os 2 ramos das Forças Armadas – Exército e Guarda Costeira”.

De igual forma deixa em aberto a criação do outro ramo, assim que as possibilidades económicas e financeiras o permitam.

Com base na convenção do direito do mar de Montego Bay, S. Tomé e Príncipe possui zona de 12 milhas de mar territorial, 12 milhas de zona contígua e 200 milhas de ZEE. Não definida a fronteira com a Nigéria, existe uma zona de exploração conjunta dos recursos petrolíferos com seguinte produto:

- 60% Nigéria
- 40% S. Tomé e Príncipe

MISSÃO DA GUARDA COSTEIRA

Decorrente no definido na Lei 2/94, a Missão da Guarda Costeira consiste em, “Assegurar a protecção e a fiscalização das águas territoriais, da Zona Económica Exclusiva, da navegação, dos portos e ancoradouros, cooperar na Defesa do Estado, através de exercícios e operações”. Sem Prejuízo da missão referida no parágrafo anterior, a GC desempenha também missões no âmbito dos compromissos internacionais assumidos e missões de interesse público.

As tarefas de carácter militar e diplomática estão muito bem definidas e citadas como sendo a defesa de território nacional, colaboração na protecção das linhas de comunicação marítima e no combate as redes transnacionais de terrorismo, a luta contra a imigração ilegal, tráfico de armas, de droga e de seres humanos, participações em missões que derivam dos acordos internacionais assumidos pelo estado e apoio a política externa do Estado. Assim passa-

mos conhecer também as tarefas de interesse público como sendo a busca e salvamento marítimo (SAR), a segurança marítima, a fiscalização da pesca, o combate aos ilícitos marítimos e a preservação dos recursos marinhos.

A Organização Marítima Internacional (IMO) definiu a área de responsabilidade SAR de São Tomé e Príncipe mediante a um Acordo Multilateral entre várias Nações:

Benin, Camarões, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Nigéria, Togo, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe.

SITUAÇÃO ACTUAL DA GC

A nível pessoal, presentemente a Guarda Costeira dispõe dos seguintes militares:

- 10 Oficiais
- 16 Sargentos
- 51 Praças

Anualmente entram nas fileiras da GC cerca de 30 militares, oriundos do recrutamento geral.

A formação do pessoal da GC conta essencialmente com os apoios da Marinha Portuguesa e da Marinha Americana.

As Infra-estruturas existentes:

- Um edifício central, onde se localiza a Estrutura de Comando
- Oficina
- Rádios VHF e HF
- Radares Costeiros
- Sistema de Identificação Automática (AIS)
- Câmara de Vídeo
- Sala de aulas (teóricas e práticas)
- Infra-estruturas portuárias (inclui rampa para varar embarcações)
- Cozinha e refeitório

Os actuais meios navais apenas permitem acções de fiscalização de curta duração perto da zona portuária. Presentemente a Guarda Costeira dispõe dos seguintes meios navais:

- 1 Lancha de 8,10 metros com dois motores fora de bordo, a Gasolina oferecida pelos EUA em FEV 2006;
- 3 Semi-rígida;
- 2 Botes pneumáticos.

FUTURO DA GUARDA COSTEIRA

Para que a Guarda Costeira acompanhe o desenvolvimento que se tem verificado em todo o mundo, é preciso desenvolver cada vez mais a capacidade dos elementos que a constituem.

Um das acções a realizar a nível do pessoal da Guarda Costeira de S. Tomé e Príncipe é a constituição de pelotão de Fuzileiros para embarcar como guarnição de presa (prevista formação técnica a decorrer durante o ano de 2008).

As necessidades são de várias ordens. Necessitamos de formação na área do Direito Marítimo, da navegação, da mecânica, etc.

Como campanha de sensibilização para mobilização de novos quadros a Guarda Costeira realiza algumas apresentações aos estudantes do 11º, 12º ano e das Universidades.

Como puderam verificar possuímos alguns sistemas de vigilância no domínio marítimo. Nas nossas acções operativas nos sistemas, verificamos inúmeras situações suspeitas nas nossas águas: navios de diversos tipos permanecem nas águas santomenses cerca de 4 a 5 dias e com a velocidade praticamente zero, navios aproximam-se durante algum tempo e depois se afastam em direcções contrárias.

Portanto existe a necessidade de se dispor de meios navais com autonomia para operarem nas águas territoriais/ZEE. Estado do mar e condições meteorológicas na região não exigem o recurso a navios de grande porte.

A Guarda Costeira está virada para cooperação a todos os níveis. Internamente fortalecemos cooperação com todas as entidades que estão ligadas ao mar em prol do desenvolvimento do sector. Junto à Direcção das Pescas instalamos rádios VHF em 4 vilas do norte ao sul do país, onde se verifica a presença de grandes comunidades de pescadores, nomeadamente: Neves, Santana, Angolares e Porto Alegre. Assim desenvolvemos cada vez mais a busca e salvamento marítimo.

Ainda em prol do desenvolvimento da busca e salvamento existe um projecto, que está na sua fase embrionária, de instalar alguns reflectores radar nas canoas de forma a passamos a ter também as informações das mesmas.

Pretendemos criar zonas de pescas e divulgá-las internacionalmente de forma a evitar acidentes, principalmente nos dias em que a visibilidade é reduzida, entre as canoas e os navios de grande porte, assim como pretendemos controlar todas as zonas de fácil acesso ao país.

CONCLUSÃO

A grande extensão de mar sem presença naval reclama a urgente obtenção de meios navais. Consideram-se adequadas lanchas com reduzida guarnição e com autonomia para efectuarem missões até ao limite da ZEE. O controlo e a fiscalização são actividades indispensáveis, quer para a correcta gestão dos recursos, quer para garantir um maior estatuto de soberania ao País.

“O DESENVOLVIMENTO DA COMPONENTE NAVAL E AS PERSPECTIVAS E POSSÍVEIS CONTRIBUTOS PARA A ESTRATÉGIA NACIONAL”

Apresentação da Delegação de Timor-leste

1. INTRODUÇÃO

Timor-leste como país independente sujeita-se a quaisquer ameaças como outras Nações na cena internacional. Na medida em que Timor-leste se desenvolve progressivamente, enquadrando-se na mudança global, é previsível que as suas necessidades se alterem sistematicamente e o seu ambiente estratégico se adapte à dinâmica do desenvolvimento global. Neste caso, um desenvolvimento semelhante deverá ocorrer paralelamente nas Forças Armadas com o objectivo de se afirmar como uma força robusta e profissional, indispensável para a Defesa da Nação.

O Desenvolvimento Nacional deve orientar-se numa perspectiva integrada de dois conceitos: o conceito de orientação-base continental (territorial) e o conceito de orientação-base marítima. Ambos deveriam estar equilibrados no Plano de Desenvolvimento Nacional, dadas as características e circunstâncias geográficas de Timor-leste, a qual constitui uma Nação arquipelágica com recursos marítimos potenciais para garantir o seu desenvolvimento sustentável.

A vocação marítima poderá ser uma orientação política do Estado da República Democrática de Timor-leste (RDTL), assumindo-se como um Estado Marítimo, referindo os aspectos estratégicos que poderiam sustentar e reforçar os instrumentos do poder económico da nação: os recursos energéticos no mar, a pesca, a rota de comunicação marítima (SLoC), os transportes marítimo e portuário, o turismo marítimo, a gestão do mar (ambiente e recursos marítimos), a segurança e defesa do mar, a investigação científica, e o desenvolvimento de um leque de formações especializadas de recursos humanos no sector marítimo.

Considerando as características arquipelágicas de Timor-leste, a caracterização das ameaças do ambiente marítimo e a importância vital do vector Mar para os interesses nacionais, Timor-leste tem necessidade quer de garantir a vigilância e o controlo dos seus espaços marítimos quer de dispor de uma força mínima, que no mar se oponha pela dissuasão, enquanto possível, a qualquer tipo de ameaça externa e apta a apoiar as tarefas operacionais da Força terrestre. Para a consecução deste objectivo, torna-se imperativo dar maior importância à Componente Naval no sentido da consolidação da sua estrutura e redimensionamento das suas capacidades (no curto prazo), tendo em vista a sua eficácia funcional no cumprimento das missões a atribuir e perspectivar o seu desenvolvimento para uma Força Naval Ligeira (no médio prazo).

2. FUNDAMENTAÇÃO

a) Enquadramento legislativo

Consta na ordem Constitucional, o Artigo 1460 e na revisão da Lei Orgânica das Forças Armadas (FALINTIL-FDTL) (Lei 7/2004, de 4 de Maio).

Estão atribuídas às Forças Armadas uma missão principal de garantir a defesa militar da RDTL, a independência nacional, a integridade territorial, a liberdade e segurança das populações, contra qualquer espécie de agressão ou ameaça externa. Entretanto, nos termos da lei, as Forças Armadas podem ser utilizadas em missões de interesse público. No âmbito da segurança regional e global, as Forças Armadas podem ainda ser incumbidas de participar nos termos da lei, em acções de cooperação técnica-militar, segurança e defesa militar, operações humanitárias, manutenção de paz e construção de paz - na consecução dos objectivos da Política de Defesa e no cumprimento das diversas tarefas e responsabilidades atribuídas, quer no âmbito nacional quer no âmbito internacional. Ainda no âmbito do enquadramento legislativo, Timor-Leste deve ratificar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Internacional do Mar e atribuir uma Lei Orgânica à Força Naval Ligeira das Forças Armadas de Timor-Leste com a seguinte definição das missões e tarefas para:

- 1) Garantir a vigilância e controlo das fronteiras marítimas de interesses nacionais;
- 2) Garantir patrulhamento permanente no mar territorial, ZEE e plataforma continental;
- 3) Garantir a Defesa do território nacional de qualquer tentativa de agressão externa via marítima;
- 4) Garantir apoio às operações militares da Força Terrestre;
- 5) Garantir uma cooperação com países vizinhos imediatos, aliados regionais e internacionais no âmbito da defesa e segurança comum, e;
- 6) Garantir apoio e assistência em colaboração com outras entidades do Estado nas acções de interesse público: busca e salvamento, naufragos e SAR.

Apesar das missões de interesse público, outras missões e propostas missões para a Componente Naval, ainda não estão consignados em diploma legal próprio, julga-se importante que a Lei explicita os termos da sua actuação, para que a sua missão principal não possa, em circunstância alguma, ser posta em causa.

b) Enquadramento Estratégico

A Libertação de Timor-Leste foi paga pelo próprio povo com custos de vidas elevadíssimos. A sua independência constitui um solene compromisso do Estado da RDTL com o seu povo e perante a comunidade internacional. Neste

contexto, o desenvolvimento nacional e a afirmação de Timor-Leste requerem, inevitavelmente, o envolvimento global, integrado e participativo no âmbito de entendimento mútuo com os países vizinhos imediatos, países próximos e com o resto do mundo, privilegiadamente com os países da CPLP. Através do estabelecimento de alianças multilaterais, bilaterais e outras parcerias de cooperação sem restrições geoestratégicas, Timor-Leste deverá conduzir, em permanência, o exercício estratégico da gestão de conflitos procurando soluções adequadas para responder aos tipos de ameaças comuns, militares e não-militares que podem comprometer a segurança nacional e/ou internacional.

Timor-Leste é uma nação situada, simultaneamente, na Ásia e no Pacífico, e por este motivo justifica-se que desempenhe um papel activo nos conselhos da Ásia e do Sudoeste do Pacífico. A ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) é uma organização que Timor-Leste deve integrar para ganhar credenciais e oportunidades políticas e económicas exclusivas. Como membro do ARF (Fórum Regional da ASEAN), Timor-Leste obterá algumas garantias de segurança com os seus vizinhos imediatos e próximos, numa perspectiva de futura cooperação de segurança comum. É também necessário considerar o facto de que a participação em fóruns multilaterais pode levar a uma maior cooperação bilateral em questões relativas à segurança.

A situação geoestratégica de Timor-Leste entre as duas grandes potências regionais: a Indonésia e a Austrália. A primeira, a Oeste e Norte, com elevado potencial humano, que constitui a maior fatia de fronteiras terrestre e marítima. A segunda, a Sudeste com elevado potencial económico e cuja fronteira marítima ainda se encontra em disputa. Ambas constituem situações de alta vulnerabilidade para Timor-Leste e constantes tentativas de influência estratégica, quer de uma quer da outra potência regional. Timor-leste está situado numa posição geográfica crítica, comprometedoramente estrategicamente, porém, deve permanecer firme com uma voz decisiva e afirmativa. Os acordos estabelecidos sobre o Great Sunrise trazem benefícios imediatos para o país, todavia, suspendem a demarcação da fronteira marítima por 50 anos como troca recíproca da Austrália, facto que gera impactos menos lucrativos para Timor-leste. Estes impactos sentem-se a dois níveis, pelo menos. O primeiro impacto afecta directamente o sector da pesca devido ao congelamento da definição e da legislação do Mar. O segundo impacto situa-se na previsão da acentuada perda das receitas (estimadas) provenientes do sector de transportes marítimo e portuário e das rotas de comunicações marítimas (SLOC), caso a Indonésia exija uma troca recíproca nos mesmos moldes. O posicionamento geográfico de Timor-Leste constitui um factor de interesse crucial para os vizinhos directos. Para a Indonésia pela sua conjuntura política e segurança, o processo da democratização e o desenvolvimento económico. A Austrália poderá, do ponto de vista de segurança, servir-se de Timor-leste como um dos seus arcos de protecção (chain of security), i.e. uma apólice de seguro (security insurance) no contexto da sua defesa imediata. Devemos aqui relembrar as amargas experiências impostas ao povo de Timor durante a 13 e 23 Guerra

Mundial. Actualmente, as pretensões estratégicas de ambos os países permanecem latentes e continuam a manifestar relevância no desenvolvimento de Timor-leste.

É imperativo que Timor-Leste intensifique a cooperação com Indonésia e desenvolva o diálogo trilateral entre Jacarta, Camberra e Díli Timor-leste tem um papel crucial a desempenhar nesta parceria triangular. O formato da Reunião Ministerial trilateral entre Austrália, Indonésia e Timor-Leste é uma organização particular que deve ser considerada para o âmbito da cooperação militar, começando talvez com as conversações que resultarão, eventualmente, na intensificação do processo de formação e treino e, posteriormente, nos exercícios conjuntos.

Os principais objectivos de segurança regional de Timor-Leste devem ser conduzidos através da criação de um ambiente de segurança externa cooperante e compatível consoante a dimensão do crescimento económico, desenvolvimento social e estabilidade política nacionais. A melhor forma de atingir estes objectivos é fortalecer as relações com a Indonésia e com a Austrália, e aumentar ou alargar a influência diplomática da nação, sempre que possível, através da entrada em organizações regionais (acima mencionadas). Timor-Leste deve cultivar activamente os laços com outros Estados com influência na região, em especial a China, o Japão e a Índia; e os estados da ASEAN como a Malásia, Singapura, Tailândia e Filipinas. Timor-Leste deve intensificar os laços de segurança com os EUA como super potência do mundo.

O grande desígnio de estabilidade e segurança na região, obriga Timor-Leste a desenvolver e empenhar-se decisivamente na cooperação internacional e no pressuposto da resolução pacífica dos conflitos. Assim, o envolvimento de Timor-leste numa gama alargada de fóruns internacionais e especialmente da região Ásia-Pacífico será uma prioridade. A contribuição de Timor-Leste para a paz e segurança globais passará em larga medida pelo forte empenho e activo papel no âmbito da ONU e de outras organizações multilaterais das quais se destacarão, conforme ainda determinado pela Constituição, os países da CPLP e os demais países vizinhos e os da região acima mencionada, uma vez que "Timor-Leste mantém laços privilegiados com os países de língua oficial portuguesa"¹ e "Timor-Leste mantém laços especiais de amizade e cooperação com os países vizinhos e os da região"²

Considerando a estrutura arquipelágica de Timor-Leste, a riqueza dos recursos naturais na sua plataforma marítima e a importância vital que esses recursos energéticos do Mar de Timor têm para o crescimento económico nacional, justifica-se a imperatividade do país dispor de legislação marítima adequada e de capacidade naval de negar e dissuadir qualquer ataque e ameaça externa, assim como de impedir incursões ilegais e criminosas.

3. ESTRATÉGIA NACIONAL

O ambiente estratégico marítimo de Timor-Leste é muito específico, apresentando desafios únicos no âmbito da segurança e defesa, nomeadamente no controlo de fronteira e na vigilância e salvaguarda dos aspectos económicos. Assim, assiste o direito de Timor-Leste reclamar a Zona Económica Exclusiva (ZEE), de acordo com as Convenções da ONU e do Direito Internacional Marítimo, o qual inclui a superfície, subsolo e espaço aéreo. Timor-Leste tem de fazer face aos problemas relacionados com o mar territorial e ZEE, mesmo sabendo que o nível de ameaça é de baixa intensidade e de natureza não-convencional, estando relacionada com incursões no âmbito da actividade ilegal/criminal. Porém, as análises das ameaças convencionais não excluem do ambiente estratégico a necessidade de definir o Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente (EINP).

Neste contexto, é importante e determinante para a segurança do país, que as Forças Armadas de Timor-Leste tenham capacidade naval efectiva para impedir e conduzir operações contra qualquer tipo de ameaça, sendo um imperativo da soberania nacional garantir a protecção da sua fronteira marítima. Sem esta capacidade o Governo de Timor-Leste não será capaz de contribuir para a segurança regional e mundial, contrariar as decisões de supremacia de força, contribuir com decisões em parceria e impedir actividades ilegais de embarcações no seu mar territoriais, o que conseqüentemente afectará directa ou indirectamente a soberania nacional. É exigível uma atenção acrescida tendo em vista a prevenção de situações potencialmente lesivas do interesse nacional e da região, relacionadas com o abuso das águas jurisdicionais, nomeadamente o terrorismo marítimo.

Timor-Leste não constitui excepção, na sua necessidade justificada quer de garantir a vigilância e o controlo dos seus espaços marítimos quer de dispor de um mínimo de força que no mar se oponha pela dissuasão, enquanto possível, a qualquer risco ou ameaça. Para isso, o Estado Timorense deve dispor de uma Autoridade Marítima forte que coordene os esforços das várias forças policiais e das diversas autoridades civis com competências na área do domínio público marítimo e nas águas adjacentes e que, se necessário, recorra aos meios militares, navais e aéreos, quando existirem, para intervir nesses espaços.

A nova vocação e orientação-base marítima para o Estado de Timor-Leste deve desenvolver-se de forma integrada e interministerial. Através da criação de um Sistema de Autoridade Marítima (SAM) eficaz e funcional, poderá agregar todas as tarefas multidisciplinares que se relacionam com o mar ao encontro do objectivo total do Estado.

O Governo da RDTL poderá determinar o levantamento das necessidades para a implementação do SAM, dando especial relevo à intervenção gradual da Força Naval Ligeira nas denominadas "missões de interesse público", nomeadamente no campo da aplicação e verificação do cumprimento das leis e regulamentos marítimos, em espaços sob soberania ou jurisdição nacionais (entre

outros, o controlo de navios, a fiscalização das pescas, o combate à poluição e repressão de outros ilícitos marítimos), cuja legitimação reside ainda no Direito Internacional, que lhe confere instrumentos para o combate ao narcotráfico, ao terrorismo e ao tráfico de pessoas. O diploma legal que vier a ser definido deverá aderir a essa lógica de consolidação dos meios institucionais e organizativos da Força Naval Ligeira como pilar essencial do Sistema de Autoridade Marítima.

O SAM deverá dispor de meios de coordenação nacional de nível ministerial e de coordenação operacional de alto nível, que potenciarão uma nova dinâmica na conjugação de esforços, para otimizar as capacidades dos organismos de defesa e segurança, por forma a concretizar os objectivos do Governo em relação à Organização e Atribuições do SAM. O SAM deverá adoptar o conceito de autoridade marítima nacional, criando condições de garantia de maior eficácia na utilização dos meios afectos à Força Naval Ligeira, no exercício das actividades anteriormente enumeradas em actuação, singular ou conjunta, com outras entidades do Estado.

4. A COMPONENTE NAVAL

Timor-Leste liga-se por mar aos seus principais parceiros regionais; as actividades económicas de natureza marítima podem vir a constituir um factor significativo do progresso e bem-estar nacionais; as rotas comunicações marítimas têm uma considerável influência na economia nacional; e os compromissos políticos externos do país passam por um fundamento marítimo. Neste contexto, pretendo realçar que os interesses marítimos devem ser considerados como factores relevantes na condução de assuntos de natureza política, económica, social e militar, no sentido de que o mar surja com um verdadeiro valor que nem sempre teve na vida nacional e do Estado Timorense.

Timor-Leste tem uma dupla necessidade vital do mar e é por esse motivo que se deve constituir e afirmar como Estado Marítimo com um Poder Naval. Por um lado, a manutenção da sua própria identidade e soberania depende do aproveitamento das suas características marítimas, por outro lado a importância económica do mar, é essencial para a sua viabilidade e sustentabilidade económica.

O novo ambiente estratégico e os contornos da actual conflitualidade confirmam que a diplomacia sem força não passa de um exercício de retórica, abstracto e inconsequente. Por isso, em qualquer destas crises a versatilidade do poder naval, ao permitir o seu emprego segundo linhas de acção apropriadas, contribuirá para os sucessos da política externa timorense.

Convém referir que no Estudo do King's College³ (encomendado pela UNTAET em 2000 e que esteve na base da criação das Forças Armadas, a maioria dos países doadores, com a excepção de Portugal, não concordou que as Forças Armadas de Timor-Leste não tivessem uma Componente Naval. O estu-

do pretende eliminar uma capacidade fundamental para a defesa de Timor-Leste. Neste contexto, quando surgir um conflito súbito, ao qual Timor-Leste não possa permanecer neutral ou participar com forças, terá de hipotecar a soberania e independência nacionais. Esta situação reduzirá Timor-Leste à condição de ser colónia do Estado-Nação que tutelar a sua defesa. Nesta tarefa importa ter presente que Timor-Leste não pode perder a capacidade de se defender no mar e de cuidar dos seus principais recursos aí localizados, o que implica ter uma capacidade naval verdadeiramente operacional, instrumento essencial para manter o poder nacional ajustado aos requisitos da estratégia de defesa nacional.

O Poder Naval na actualidade e a estrutura da Estratégia Naval constituem por inerência uma componente essencial da política marítima de cada Estado, assumindo na prática funções militares e funções de interesse público, face às características que viabilizam o emprego das forças navais operacionais em tarefas inerentes à função de interesse público, em tempo de paz, de crise ou de conflito, permite alcançar uma excelente relação entre o custo e eficácia entre os meios que integram essas forças.

A doutrina naval timorense deve, portanto, estar assente em princípios estratégicos permanentes no tempo, sendo inquestionável que a capacidade naval, independentemente do seu estatuto de força, deve ser concebida para garantir o uso do mar, empregando força no litoral, dominando águas litorais vitais e controlando regiões oceânicas críticas sempre que necessário.

Impõe-se, por isso, que a Componente Naval de Timor-Leste contribua para a livre utilização do mar como via de comunicação, na justa medida do interesse e das possibilidades nacionais, o que poderá implicar capacidades para a defesa de interesses vitais, onde se incluem, quer o reabastecimento das parcelas do território nacional (dada a descontinuidade do território), quer a assunção das responsabilidades soberanas nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. Adicionalmente, para assumirmos as nossas responsabilidades nos processos e actividades das alianças em que venhamos a participar e também para a defesa das fronteiras e dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, é imprescindível dispormos de um poder naval credível. Deveremos, pois, manter capacidade para acorrer onde seja necessário proteger os interesses nacionais, essencialmente os relacionados com a importância económica do Mar para o crescimento económico e desenvolvimento nacionais.

A Componente Naval, quer em tempo de guerra quer em tempo de paz, assume três categorias: diplomática, militar e de serviço público. Actualmente, Timor-Leste ainda não está dimensionado nestas vertentes, podendo no entanto, a curto prazo, assegurar algumas vertentes de serviço público.

Em termos gerais, a credibilidade da política externa dos Estados é valorizada pela existência de ambas as formas de poder, militar e não militar. A Componente Naval pode contribuir para se alcançarem vantagens no quadro da acção externa do Estado, defendendo ou ampliando posições e interesses.

A Componente Naval de Timor-Leste poderá vir a proporcionar a visibilidade estratégica que acrescenta prestígio a Timor-Leste, desde que sejam tomadas as medidas tendo em vista a sua consolidação e desenvolvimento para os próximos 15 a 30 anos, principalmente no que respeita às capacidades oceânica de superfície e de comando e controlo.

5. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA COMPONENTE NAVAL PARA FORÇA NAVAL LIGEIRA

a) Força Naval Ligeira

O potencial total das Forças Armadas de Timor-Leste deve ser estruturado pelas componentes de Forças Operacionais de Combate (terrestre e marítima) e Forças de Defesa Territoriais (terrestre e marítima), complementadas pelas componentes de Apoio Aéreo e de Apoio e Serviço.

Timor-Leste não necessita de uma Força Naval de grande dimensão capaz de derrotar os adversários mais prováveis, mas de uma componente Ligeira de Força Naval Integrada, i.e., uma Força Naval Ligeira com capacidade de defender os interesses nacionais e com poder de dissuasão. Pragmaticamente, Timor-Leste precisa de dispor de uma capacidade naval integrada e ligeira que sistematicamente se desenvolve como Força Naval Ligeira, compatível com os recursos e as responsabilidades nacionais, dotada de meios e recursos operacionais com capacidade de interoperabilidade (apostando num investimento real em tecnologias de última geração), e com guarnições adequadamente formadas e treinadas. Cumprindo estes requisitos, a Força Naval Ligeira terá a capacidade de vigiar a ZEE, patrulhar o SLOC, escoltar e assegurar a passagem dos petroleiros de crude e garantir a segurança das plataformas de extracção petrolífera. A Força Naval Ligeira deve possuir capacidades para dissuadir eventuais agressões, eventualmente contribuir para a resolução pacífica de conflitos, participar nas operações de interesse comum nos termos de parceria e, essencialmente, colaborar em missões de interesse público a cargo do Estado. Numa perspectiva futura, esta capacidade naval ligeira poderá desenvolver para uma dimensão de marinha de afirmação que poderá dotar uma postura ofensiva e pró-activa na defesa do EEINP face às exigências das capacidades regionais. Expectativa de garantia de segurança, o qual está indissociavelmente correlacionada com a eficácia da nossa política externa e capacidade de construir uma rede complexa das relações bilaterais e multilaterais.

Estratégia da Força Naval Ligeira - As condições para a consolidação e o redimensionamento no desenvolvimento da Força Naval Ligeira, deverão passar pela clara definição das missões e tarefas no âmbito do enquadramento legislativo, da estrutura adequada, dos Meios e Dispositivo que irão integrar o Sistema de Forças Nacional, assim como da Formação, no sentido de conferir a todo o sistema uma capacidade naval efectiva e integrada para: negar qualquer tentativa de agressão externa via marítima; dissuadir o agressor através do patrulhamento das águas territoriais e da ZEE; afirmar a soberania através da

definição do EEINP elaborado no ambiente estratégico marítimo; colaborar com outros órgãos de segurança civil e em constante apoio à Força Terrestre e; cooperar com países vizinhos imediatos, aliados regionais e internacionais no âmbito da defesa e segurança comum.

Estas tarefas e responsabilidades deveriam ficar na plena autoridade da Força Naval Ligeira integrando meios e capacidades de combate e de defesa em articulação com a unidade de helicópteros de apoio naval, mísseis superfície-superfície e superfície-ar, radares e sensores, e os Fuzileiros Navais.

Desenvolver a Capacidade da Força Naval Ligeira - No quadro do relacionamento de Timor-Leste com o mar, defende-se que o país deve dispor de uma Força Naval Ligeira com quatro vectores principais a desenvolver sistematicamente de forma integrada:

1º vector, para modernizar e redimensionar a Força Naval Ligeira consoante os objectivos do Estado, é necessário adquirir urgentemente novos Navios de Patrulhas (classe a definir) com capacidade de defesa e ataque, e maior autonomia; Lanchas de Assalto Rápidas (LAR) e Lanchas de Desembarque Médias (LDM) de baixo custo de investimento e de operação e manutenção, destinados às principais tarefas de segurança (tais como apoio às operações militares, busca e salvamento, colaboração no combate ao narcotráfico, terrorismo, imigração clandestina, contrabando, pirataria, vigilância contra delapidadores dos recursos do mar, contra poluidores, etc.). Os meios navais a adquirir deverão ser adequados ao tipo de mar na costa Norte e na costa Sul de Timor-Leste e devidamente apoiados por uma rede de Pontos de Apoio Naval (PAN). Simultaneamente, iniciar a formação da Força Operacional de Combate Naval (Fuzileiros Navais), com base num critério rigoroso e uma formação específica.

2º vector, a Força Naval Ligeira deve possuir uma capacidade de apoio logístico naval autónomo para fins militar, dotada de lanchas de desembarque ligeiro e médio (LDL e LDM) e de navio polivalente de logística (NPL). Esta capacidade poderá servir de transporte alternativo (caso solicitado) para missões de apoio humanitário e de interesse público;

3º vector, formação e treino naval de recursos humanos técnicos para robustecer e institucionalizar convencionalmente a Força Naval Ligeira para responder às necessidades estruturais definidas no primeiro, segundo e quarto vectores e, ao avultado investimento no sector marítimo.

b) Marinha da República de Timor

4º vector, a Força Naval Ligeira, após um período de 15 anos de desenvolvimento, poderá ser projectada para uma marinha de afirmação articulando com outras capacidades desenvolvidas. E, para que Timor-Leste seja identificado pela sua capacidade de afirmação com poder marítimo no futuro próximo, deve possuir uma capacidade de desencorajar qualquer acto de humilhação do

Estado de Timor-Leste no mar, ou atentatório dos seus interesses vitais. Deve, também, permitir a participação nas alianças em que o Estado se venha a comprometer, com eficácia e dignidade. Esta capacidade deve ser progressivamente constituída por Navios Combatentes (classe de Fragatas e Corvetas, incorporado com mísseis superfície-superfície e superfície-ar em 3-D) apoiada por um núcleo de Navios de Patrulha Oceânicos, unidade de helicópteros de apoio e ataque, radares e sensores da última gama, Fuzileiros Navais e mergulhadores para contra-medidas de minas. E, enquanto não estiver constituída esta capacidade, o Estado da RDTL poderá equacionar um mecanismo de cooperação técnica militar (nível tático operacional) no âmbito de acordos bilaterais com vista à criação sistemática e exclusiva desta capacidade, sendo imprescindível salvaguardar os interesses de Timor-Leste relativamente às questões da Defesa Marítima.

6. CONCLUSÃO

O poder naval timorense nas perspectivas e possíveis contributos para a estratégia nacional passa fundamentalmente pelo empenhamento na vocação do Estado pelo mar como vertente do futuro. Porém, existem vários factores a considerar.

Geograficamente, a inserção de Timor-Leste no desafio de interesse geoestratégico regional e mundial compromete as orientações estratégicas nacionais, trazendo constantes interferências externas no desenvolvimento das Forças Armadas, facto que tem vindo a acontecer sistematicamente. As interferências externas têm contribuído notavelmente para o desgaste do capital institucional das Forças Armadas de Timor-Leste. A possível moldagem estratégica das Forças Armadas de Timor-Leste também pode vir a representar uma vulnerabilidade singular no contexto dos interesses geoestratégicos dos países terceiros.

Neste contexto, o desenvolvimento nacional e a afirmação de Timor-Leste requerem, inevitavelmente, o envolvimento global, integrado e participativo no âmbito do entendimento de interesse mútuo e preocupação comum com os países vizinhos imediatos, países próximos e com o resto do mundo. Através do estabelecimento de alianças multilaterais, bilaterais e outras parcerias de cooperação sem restrições geoestratégicas, Timor-Leste conduzirá, em permanência, o exercício estratégico da gestão de conflitos procurando soluções adequadas para responder aos tipos de ameaças comuns, militares e não-militares que podem comprometer a segurança nacional e/ou internacional.

Politicamente, o presente representa uma vulnerabilidade vacilante e conjuntural para o futuro desenvolvimento das Forças Armadas de Timor-Leste, o qual depende do empenhamento sério do Estado da RDTL em perspectivar e construir uma Nação real, sustentável e duradoira com razões condignas de ser e estar no mundo. É, portanto, oportuno salientar que nem sempre as inovações táticas que adoptamos no desenvolvimento das Forças Armadas, por

mais excepcionais que sejam, ou as estratégias, por mais eficientes que sejam, contribuem automaticamente para a obtenção dos propósitos do Estado. É imperativo saber lidar com os interesses nacionais e os interesses dos nossos vizinhos.

Estrategicamente, Timor-Leste deve possuir uma Força Naval Ligeira de afirmação, sofisticada e moderna que representa a garantia decisiva da defesa e segurança, soberania e independência nacionais da RDTL consagradas na Constituição. A Defesa Nacional é, inquestionavelmente, um pilar fundamental para a construção e viabilização da Nação.

Notas

¹ Constituição da RDTL, Artº 8º nº3.

² Constituição da RDTL, Artº 8º nº4.

³ Independent Study on Security Force Options for East Timor (Estudo Independente das Opções para as Forças de Segurança de Timor-Leste), The Centre for Defence Studies, King's College, London, August 2000.

"PARA UMA GEOPOLÍTICA DO MAR NO SÉCULO XXI E O LUGAR
DOS INTERESSES LUSÓFONOS"

Conferência do Professor Doutor António Marques Bessa
Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
Universidade Técnica de Lisboa

Desaparecem os fundamentos da conquista inglesa
do Oceano e com eles o Nomos
até hoje existente na Terra.
No seu lugar, um novo Nomos do nosso planeta
surge, incontível e inevitável.
(...) Só da luta pode nascer.

*Carl Schmitt, Tierra y Mar,
Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1952 p.113*

1. PRIMEIRO: OLHAR PARA O MAR COM NOVOS OLHOS

Perspectivar uma geopolítica do mar, levando em conta os interesses de uma comunidade em formação, baseada nos laços linguísticos e a na história partilhada, que configuram uma Herança Comum, não é uma tarefa inútil, mas também não pode ser um esforço definitivo, mas tão só uma contribuição para o momento vivido. Há pouca reflexão nesta área e o facto é que o pensamento cuidado precede normalmente a acção, caso contrário os actos tendem a ser erráticos, flutuantes e ocasionais, nada que se inscreva numa perspectiva estratégica de qualquer significado.

No entanto, colocada a questão, a primeira verificação é que o meio marítimo entrou no domínio da mundialização e a problemática implicada tem a ver com o mundo e os seus processos. Os Oceanos constituem 71 por cento do Globo e a cartografia rigorosa do meio não abarca mais que 10 por cento das superfícies consideradas.

Os interesses mais significativos têm-se concentrado fora do *World Sea* (Mar Mundial) para se voltarem com um interesse nunca desmentido para as terras emersas, que não representam senão 29 por cento do Planeta, mas onde habitam provavelmente 99,5 por cento da espécie humana.

Quanto aos confrontos pelo domínio das terras emersas, pelas fronteiras dos Estados, pela esfera territorial, eles têm-se sobretudo desenvolvido em terra, como se se tratasse da única realidade do Globo. Isso, na realidade, não é verdade, e hoje as potências de recorte mundial, principiam a entender o que está em jogo no *World Sea* desde o grande combate naval pelo controlo do Oceano Pacífico na última Grande Guerra e pelo domínio do Atlântico¹. É toda-

via importante notar que desde a mais alta antiguidade, batalhas decisivas foram travadas inteiramente em meio marítimo e afectaram a sorte da guerra: é ter em conta Salamis (480 AC), Actium (31 AC), Baía de Akata (1281), Lepanto (1571), a Batalha da Armada (1588), Trafalgar (1805), Tsushima (1905), a Batalha da Jutlândia (1916), Batalha do Atlântico (1940-43), Midway (1942)².

Aliás, a História desde cedo tem revelado que as grandes batalhas marítimas mudaram a sorte da guerra em terra, facto que não escapou a alguns autores como Tucídides, que intuíram que o mar era um grande meio de poder com efeito sobre a terra e como notaram os ingleses quando tiveram de enfrentar Napoleão. Entre estes autores devem-se destacar pelo seu significado: o grego Tucídides com *A Guerra do Peloponeso*, o Almirante americano Thayer Mahan que orientou o triunfo do império talassocrático norte-americano com o seu livro *The Influence of Seapower Upon History, 1660-1783*, o geopolítico alemão Karl Haushofer ao escrever *Welmeere und Weltmächte*, o almirante francês Raul Castex, o estratega inglês Julian S. Corbett com *Principles of Maritime Strategy*, o politólogo germânico Carl Schmitt com o seu diálogo sobre os novos espaços intitulado *Mar y Tierra*, o geógrafo político Halford Mackinder com sua reflexão alargada em *Democratic Ideal and Reality*, o analista americano San Tangredi com *Globalization and Maritime Power*, mesmo o historiador Arthur Power Dudden com *The American Pacific* e o francês Hervé Coutau-Bégarie *La Pensée Géopolitique Navale. L'Évolution de la Pensée Navale*, para lá de expoentes de diversas correntes que seria ocioso mencionar depois desta lista de consagrados nas questões marítimas.

Em Portugal, haveria que tomar atenção às teorizações do almirante António Emílio Sacchetti e do saudoso Professor Políbio Valente de Almeida (Ensaios Geopolíticos) pela clareza das exposições e pelo pensamento dirigido a finalidades bem entendíveis. Mas, também se deve saudar a jovem doutrina exarada recentemente nos Cadernos Navais, editados pelo Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha, que vão actualizando a teoria naval portuguesa, naquilo que ela pode ser ainda elaborada, tratando de entender o futuro imprevisível das relações de poder no mar e insistir na necessidade de defesa dos nossos interesses nacionais. Nesse sentido têm trabalhado António Silva Ribeiro, Lopo Cajarabille, e uma elite de pensadores formados no ISCSP em Estratégia, que beneficiaram dos ensinamentos destes autênticos professores navais.

Ora, este texto, que deriva de uma comunicação, é um contributo para a compreensão de como se organizou no Oceano Global um poder marítimo sem rival e também como se podem aproveitar as novas oportunidades oferecidas pelas novas conjunturas que a dinâmica desta fortíssima armada suscita. No fundo, todos poderemos melhorar os nossos desempenhos com algum esforço, aproveitando os contributos já apresentados, mas mantendo uma atenção especial à nova conjuntura do mar, isto é, aos novos entendimentos do mar, às novas disputas sobre territórios marítimos, à evolução das armadas, e ao novo

interesse que se desencadeia sobre os oceanos e as orlas costeiras. Há sobretudo que ter em conta os novos interesses que se desenham e não minimizar as novas ameaças que se perfilam no horizonte dos acontecimentos não desejados e muito menos esperados.

Donde, a primeira atitude é olhar para mar com os velhos olhos dos grandes teóricos que miravam aquela extensão a perscrutar uma nova estratégia vencedora para as suas poderosas armadas, mas suficientemente informados para desenvolver um olhar de falcão sobre as águas que aparentemente não deixaram de ser as mesmas. A geografia não mudou, mas as sociedades ribeirinhas mudaram substancialmente, e a informação e a tecnologia de ponta alteraram tudo.

Quer dizer que é num mundo em mudança rápida que as Marinhas e as forças costeiras têm de agir e isso significa uma actualização de dados, de sistemas tecnológicos, de cultura humana e de navios.

2. UMA FONTE DE RIQUEZA

A primeira observação a fazer é que se chegou a uma nova consciência política daquilo que vale o mar costeiro, a ZEE, a plataforma continental e o mar alto. Não é óbvio, por diversas razões, mas o mar continua a ser uma fonte de alimento para as populações muito evoluídas e para as culturas tradicionais.

A pesca foi, desde há milénios, o meio de colmatar a fome e assegurar uma dieta rica em óleos superiores e carne. As áreas fluviais, ribeirinhas e costeiras e o chamado mar alto, foram as áreas de suprimento, o que obrigou ao desenvolvimento de técnicas de pesca e de tecnologias adequadas para conservar o pescado e vender o produto em mercados longínquos: e isto vale tanto para o salmão, como para o arenque e o bacalhau. Da salga medieval, ao uso de fumo e de especiarias até ao uso intensivo de gelo e de câmaras frigoríficas, estende-se uma experiência de milhares de anos em que centenas de gerações fizeram uma aprendizagem dura de recolher onde não semearam.

A epopeia da baleia ficou magistralmente descrita por Herman Melville em *Moby Dick* (1851) e que sintomaticamente tem o contraponto em Ernest Hemingway na celebração da pesca tradicional em *O Velho e o Mar* (1952), tal como entre nós fez Raul Brandão com *Os Pescadores* (1923). Provavelmente a aventura marítima guerreira pertence ao Almirante Thomas Cochrane, *10th Earl of Dundonald* (1775-1860), chefe de diversas armadas, ao serviço da Grécia, do Chile e do Brasil e obviamente à Royal Navy, ações que deixaram um traço firme em conhecidas novelas e cuja vida ele retrata em *Autobiography of a Seaman*. Mas como não lembrar ao lado deste homem nascido para comandar, o Leão dos Mares português, Afonso de Albuquerque, o estratega do Índico, o fundador de um *Seaborne Empire* como viria a reconhecer o historiador inglês Charles R. Boxer. Este império, curiosamente continua a ser um enigma e como J. Plumb coloca a questão é mais que isso: "o maior enigma" e mesmo Boxer

qualifica-o "é mais interessante que qualquer outro dos posteriores", observação que recolhe o prévio comentário feito setenta anos antes pelo penetrante C. R. Beazley³.

Todos os intervenientes nesta demanda do mar mantiveram uma função que fazia sentido na sua conjuntura própria, mas hoje em dia, e de há décadas para cá, os navios fábrica são a ponta mais avançada da tecnologia da destruição consumista e devoradora dos recursos do mar. No nosso tempo, tentar ascender neste meio competitivo da captura de pescado faz-se sempre pela aplicação de *design* e tecnologia aos novos equipamentos e navios, de modo que a tendência é para a pesca sem reposição das espécies, mesmo ameaçando suicidariamente a reposição dos cardumes. Neste sentido, a pesca por sucção não pode ser considerada uma pesca industrial, mas uma pesca assassina, um crime contra os povos dependentes do mar.

As frotas desenvolveram-se para pescar e recolher os alimentos do mar. Existem relatórios antropológicos documentados sobre as sociedades que desconheciam a frota de guerra como descreve Bronislaw Malinowski em *The Argonauts of Western Pacific* (1922) e a antropóloga americana Ruth Benedict em *Patterns of Culture* (1934), em que também analisou a vida das aldeias costeiras dos kwakiwlt. Mas que dizer dos pescadores de bacalhau à linha e dos iroqueses do rio São Lourenço, mesmo dos esquimós? Ou seja: é possível pescar sem destruir as reservas e sem pensar na frota costeira de defesa.

Claro que se tratam de povos tecnologicamente pouco desenvolvidos, mas altamente adaptados aos equilíbrios em que era habitual viver. Se a tecnologia potencia as capturas, é um facto conhecido que, também é eficientíssima para destruir os biótipos equilibrados e os sistemas ultra dependentes. Mas foi por aqui que se quis enveredar nas sociedades desenvolvidas, trilhando um caminho sem saída.

Nesta empresa de pesca para venda em mercado competitivo, as sociedades fizeram progressos de modo que os países muito equipados do ponto de vista tecnológico e com longa tradição de pesca foram capazes, desde o século XIX até agora, de pescar exaustivamente em todo o globo, enquanto outros países se retraíram para a compra e transformação ou se remeteram, paradoxalmente, nos seus mares ricos e peixe, para a mera pesca artesanal. Espanhóis, nipónicos, russos, noruegueses, chineses, sul-coreanos e ingleses, desenvolvem com grande interesse e vantagem para as suas indústrias uma intensa pesca global e especializada, recorrendo a todo o tipo de facilidades tecnológicas para maximizar as capturas e utilizando o desconhecimento do mar que os Estados costeiros mantêm teimosamente. Onde não há vigilância, há saque.

As suas áreas de pesca oscilaram, mas a sua nítida expansão pode ser vista em mapas que marcam as rotas que frequentam sistematicamente com os seus gigantescos pesqueiros industriais e as latitudes a que descem nas explorações, que tomam então o nome prosaico de "fronteiras de pesca" e que

são estudadas enquanto tal. As fronteiras de pesca, curiosamente, têm descido para sul a alta velocidade, depois de terem assegurado o controlo do norte. E essas fronteiras silenciosas instalam-se sem dar notícia.

Ao excesso de pesca e de acção predatória, os países com costas ricas pressionaram para uma convenção, a de Montego Bay, assinada na Jamaica, e actual Lei do Mar, em que se tentaram proteger destas acções, numa resposta manifestamente insuficiente: o limite das 200 milhas marítimas e a Zona Económica Exclusiva. Mais direitos sobre a plataforma, não são suficientes para garantir a sobrevivência das espécies. Estas áreas são constantemente violadas, especificamente nas costas de países pobres e carentes de vigilância, porque os países não têm Marinhas que façam valer os seus direitos.

Milhões de euros em pescado são desviados de águas territoriais sob jurisdição conhecida por autênticos piratas das pescas ilegais. Efectivamente, estas áreas sensíveis têm que ser vigiadas com muito cuidado porque serão cada vez mais decisivas, na conjuntura mundial de escassez de alimentos, sendo muitos os interessados em pesca barata ou gratuita. Aqui, como antes, vale sobretudo o direito de ocupação efectiva, o que significa, em última instância, o uso da força.

Assim, os Estados necessitam de um controle eficiente da extracção dos recursos do mar e da exploração das terras submarinas sujeitas à sua soberania. Na verdade, aos recursos piscatórios, como se sabe, vieram acrescentar-se outros recursos como os minérios, o gás, para lá dos tradicionais como o sal e as algas, o que significa que há uma responsabilidade cada vez maior e decisiva no controle dos alimentos e recursos provenientes do mar territorial.

Portugal é um exemplo a meditar devido à sua posição privilegiada e aos arquipélagos que o integram. A cerca de 92.000 quilómetros quadrados de terra correspondem 1.700.000 quilómetros quadrados de terras submersas. É óbvio que o país não tem meios soberanos que assegurem a vigilância e defesa da área marítima sob o seu controle, nem quanto à pesca, nem quanto aos recursos minerais. A posição atlântica é invejável, mas uma coisa é possuí-la e a outra é ocupá-la, efectivamente. É conveniente pensar que hoje, no mar costeiro, não há espaços vazios, não sendo um mero direito internacional, sem suporte, o meio mais importante para o defender e explorar. Quem tem riquezas que outros pressintam ou se prepara para os defender credivelmente ou fica sem eles, sobretudo se estão a alguns quilómetros de profundidade e muito mais de distância da costa.

3. MINÉRIOS OFF-SHORE

Depois da afirmação da pesca como uma nova realidade em perspectiva, um velho e novíssimo desafio, surgiu o novo elemento: os minerais. Ora, o petróleo off-shore tem batido todos os outros elementos e a sua pesquisa desenfreada na pouca conhecida cartografia do mar tem desencadeado os conflitos

mais conhecidos no domínio do direito marítimo, não só pela definição clara da zona exclusiva como também pelos direitos sobre poços longínquos das costas.

A Convenção de Montego Bay já não chega para conter as ambições das potências costeiras, que lhe dão interpretações fantasiosas no que toca às plataformas submarinas, mas que a outros interessados merece investigação científica cuidada para determinar a propriedade dos poços.

Todavia, minerais de diverso valor aguardam na imensidão desta terra coberta pelo mar para quem disponha da técnica de os detectar e explorar de seguida, segundo o direito do mar alto ou seja, o direito de ocupação e da força para lhe dar cobertura.

Parece pois que se desenha também aqui um campo concorrencial entre ricos e pobres, onde a supremacia tecnológica, o poder efectivo, terão a última palavra à custa dos povos pobres em meios e tecnologia, que ficarão nas mãos dos dirigentes de grandes potências militares e tecnologicamente muito superiores, mesmo ao dispor das mega-empresas da especialidade.

O mesmo se dirá para as riquezas do Mar Ártico, o conhecido Mediterrâneo do Pólo Norte, onde os russos desejam a sua fatia de espaço, dada a sua imensa área costeira, tal como outros países com costa neste mar. O Canadá, a Noruega, a Dinamarca ou os Estados Unidos não se limitam a proclamar direitos ao novo espaço, pois esforçam-se por compreendê-lo bem, para melhor o explorar. No mesmo caso se encontra o Antártico em cujo espaço convergem ambições diferentes dos Estados a sul do Equador.

Isto significa que as riquezas que se tornam acessíveis pelos impactos novos das tecnologias vão sendo detectadas e, ao mesmo tempo, disputadas. E isso será inevitável. Não é de acreditar que quem tem poder ceda recursos que precisa a quem carece deles e não tem poder credível.

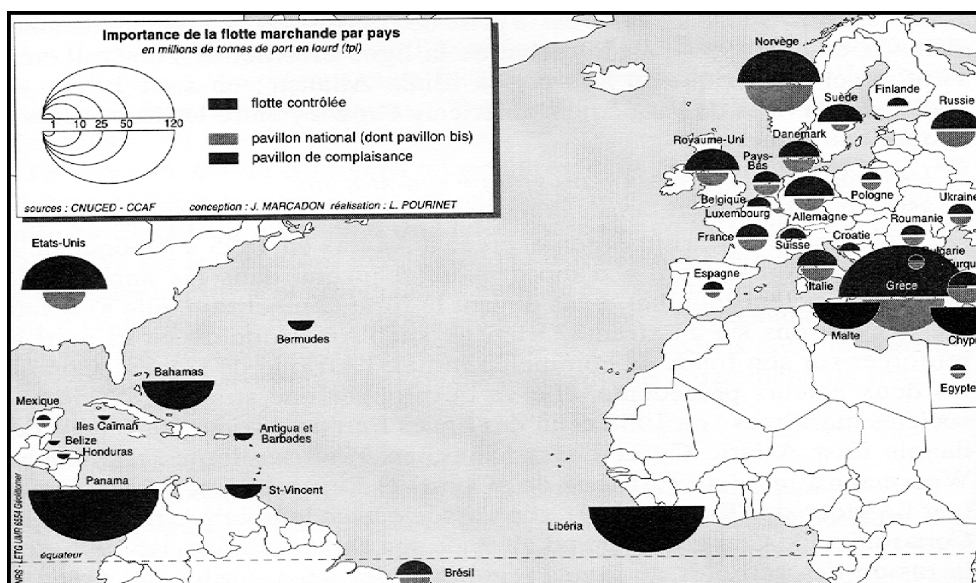
4. O TRANSPORTE E AS COMUNICAÇÕES

Mas o oceano global também é uma via para as comunicações, sejam elas de trocas comerciais ou de informações. Tendo perdido a maior parte do seu interesse para o transporte de pessoas, ganhou relevância no transporte de mercadorias a longa distância entre uma bateria de portos sofisticadamente equipados, assegurando cerca de 99% dos transportes de bens trocados no mundo. As redes marítimas asseguram portanto exportações e importações muito para lá dos 90 por cento entre portos que movimentam o grosso das mercadorias mundiais.

Tem importância notar que a Europa se encontra em queda, com os seus antigos e importantes portos a perderem hegemonia mundial e o mesmo se passa com os portos americanos. Entre os primeiros 20 portos mundiais só se contam nos Estados Unidos: Los Angeles, na costa oriental e Houston, no estuário do rio Mississípi. A dominância nos transportes mercantis está a desli-

zar para o Extremo Oriente e cidades como Singapura, Xangai, Hong Kong, Shenzhen concentram já uma parte substancial do tráfego mundial. Isto significa que a marinha comercial se consolida nos portos orientais da China, que lidam com cerca de 1/3 das mercadorias mundiais com taxas anuais de crescimento bruto verdadeiramente espantosas. Para entender a questão basta mencionar que 12,1 por cento do transporte de petróleo processa-se entre o Médio Oriente e a Ásia Meridional. Os Estados Unidos baixaram brutalmente o seu tráfego e além disso sob a sua bandeira navegam menos navios, que optam por bandeiras de conveniência.

A Europa perdeu significativamente, mas também os seus portos principais se tornaram caros e as taxas de incidência sobre os armadores levam a que estes procurem bandeiras de conveniência. Torna-se evidente que todo este panorama demonstra a falta de capacidade dos Estados para controlar as forças económicas e os interesses dos seus armadores nacionais e internacionais, bem como as suas frotas, que agora escolhem vantagens no planeta globalizado. A Inglaterra começou a dar o exemplo providenciando bandeiras de conveniência em Gibraltar e na Isle of Man, no Canal da Mancha. Isto pode dar-nos um indício sobre o queríamos saber respeitante ao futuro das frotas pesqueiras e comerciais.



O Panamá, segundo a importância da bandeira exibida, é a primeira potência, seguido logo pela Libéria e pela Grécia, onde ainda avultam pretensos gigantes marítimos como as ilhas Bahamas, Chipre, Malta, Antigua e Barbuda. Claro está que se trata do mesmo problema: os armadores percebem os seus interesses e desfrutam de vantagens, embora a Grécia se profile como

um grande poder naval mediterrânico e atlântico. Os portos europeus de Roterdão, Anvers e Hamburgo, pela política de definição de corredores de escoamento para a Europa vão-se tornar portos decisivos para o escoamento de produtos até Itália, França e Leste europeu. Iremos ver se esta política de definição de *portos chave* resulta numa maior competitividade e capacidade dos europeus num mundo tão competitivo⁴.

Indubitavelmente, verifica-se que enquanto via de transporte, o Oceano desempenha e continuará a desempenhar um papel hegemónico, tal como na época medieval: o seu lugar está assegurado porque é a mais eficaz e a mais barata via de transporte.

Parece que existem os povos que perceberam o desafio e os povos que o não entenderam, e com ele as oportunidades de terem portos competitivos e acolhedores nas rotas das grandes transportadoras, tornando-se centros de facilitação para o comércio mundial. Lisboa, por exemplo, é um porto perdedor em toda a linha por erros sucessivos de decisão ou não decisão.

As rotas marítimas reforçam-se e estão para ficar, ligando uma bateria de cidades dotadas de um bom *hinterland*, de facilidades de transportes por terra e de serviços portuários modernos, eficazes e baratos. E neste campo não há muito a modificar sem fortes investimentos e capacidade de inovação. Não é agora, quando os portos orientais surgem com todas as suas facilidades, mesmo em preços, que os que perderam a sua vez, já estando no jogo há muito tempo, vão recuperar a sua perdida posição. Foi erro estratégico o que se notou em muitos países, justamente para perseguir vantagens de momento. Uma tática sem estratégia. Os serviços caros e morosos, burocráticos e evitados de múltiplos interesses irracionais, somando alcavalas sobre alcavalas, afastaram os armadores de portos tradicionais na França, na Alemanha e em Portugal, e são agora outras cidades que desenvolvem serviços que as enriquecem e oferecem emprego como os transportes, os seguros e resseguros, o *banking business*, o comércio intenso, os serviços portuários, a hotelaria, a indústria de divertimentos, a construção e reparação navais e a engenharia de ponta. Estas são apenas algumas das vantagens para as grandes cidades portuárias que se transformam em placas giratórias do comércio mundializado. Como bem assegura o estrategista Marcadon, já mencionado, "o interface portuário sobre o Oceano é uma das chaves do desenvolvimento dos países ribeirinhos". Acrescentando: "o desenvolvimento portuário é pois um elemento maior dos desafios atlânticos"⁵. Era preciso compreender estas frases para perceber o que está agora e continuará em jogo.

Por outro lado, os cabos marítimos deram uma nova vida às comunicações intercontinentais telefónicas, que principalmente no século até 1956 permitiram 89 comunicações simultâneas, mas os cabos de fibra óptica, que dispensam os fios de cobre, facultam 200 milhões, mais seguras e mais baratas. O cobre passou, os satélites são importantes e o mar continua a ser importante neste ponto de vista de ligações seguras.

Ficámos com um conceito ajustado às necessidades actuais em termos de força naval pacífica e das tarefas inadiáveis que lhes estão cometidas. Como já se disse, quem fica para trás escolheu o seu epitáfio.

Importa agora analisar a outra parte do comprometimento naval, o que implica abordar os novos perigos que se perfilam no horizonte dos Estados desenvolvidos e que podem causar grandes problemas internos, senão mesmo a desintegração social. É fundamental possuir forças de guerra, que enfrentemos novos desafios, e também é indispensável que os armadores entendam que o seu dever de base é prevenir e denunciar, oportunamente, qualquer uma destas novas ameaças que lhes apareça no horizonte.

5. OS PERIGOS CONTEMPORÂNEOS

As Marinhas contemporâneas não têm só que se preocupar com as missões clássicas porque novos perigos estão a emergir, que fazem recair nelas um crescendo de expectativas e novas tarefas. Só que os problemas estão interligados e todos têm de agir para encontrar uma solução viável para estas questões que minam as nossas sociedades. Não há dúvida que conhecer os novos desafios de fronteira é meio caminho andado para lhes dar resposta adequada. Vamos sumariá-los brevemente:

a) Tráfegos ilícitos

O mar, como se disse é um caminho e as costas convidativas uma tentação: estupefacientes de vária origem, produtos legalmente proibidos, importações ilegais como tabaco, armas, máquinas, dinheiro, produtos manufacturados, frutas, animais sob defeso, e assim por diante, podem chegar e chegam às praias encontrando vias de escoamento, como se tem visto mesmo nas nossas costas. A confusão das autoridades nas costas, onde é inacreditável que proliferem, contribui para não saber quem deve intervir e não é raro observar a confusão instalar-se neste meio. A França que chegou a ter este problema, eliminou-o.

Obviamente que compete à Marinha e autoridades dela derivadas a coordenação da repressão aos tráfegos ilícitos, tendo para isso o direito a informação sobre os movimentos, as operações policiais, a coordenação da costa e portos, bem como a decisão de apreensão, destruição e confisco de bens e encarceramento de criminosos.

A França, recentemente, deu um exemplo inultrapassável nessa simplificação de procedimentos e autoridades que se multiplicavam sobretudo prejuízos para todos, mostrando claramente que a proliferação de *mini autoridades* não conduz a nada. Ao contrário, serve para atrapalhar as decisões e para resolver expeditamente os assuntos marítimos desde a construção às actividades portuárias.

b) Imigração clandestina

Efectivamente, é a imigração clandestina que afecta hoje em dia o trabalho e as relações sociais nos países europeus. Tomados como Paraísos que não são, tornaram-se o destino desejado de inúmeros sem terra que querem melhorar a sua situação económica. Vindos da fome, já conheceram as cidades dos seus países de origem, onde não ganharam para o susto. O próximo salto é a Europa, aqui tão perto: para marroquinos, argelinos, egípcios, africanos, turcos e paquistaneses. Não percebem que estas são sociedades de alta definição e quem não tem cultura científica mínima ou tecnologia rudimentar a oferecer, não tem espaço senão num *ghetto*. Tal como os outros que já cá vivem e que não tiveram a ideia de se valorizar social e educativamente.

Os desastres podem ser previstos, mas para o país poder aplicar as directivas comunitárias, a Marinha tem que estar activa, num ponto de vista costeiro, no sentido de evitar desembarques de contingentes humanos nas costas do território. A imigração clandestina tem que ser travada, se ainda quisermos manter algum nível de vida e taxas compatíveis de PNB *per capita*. Não é aceitando indiscriminadamente analfabetos, desesperados, inqualificados, que se pode melhorar qualquer taxa indicativa do progresso do país. Compreende-se que queiram sair do Inferno, não se compreende que desejemos tornar o nosso país num Inferno. Que se ajude o Inferno donde saíram, melhorando as condições de vida, isso seria realmente a acção certa.

Se pensarmos que as pirogas da costa da Guiné já chegam às ilhas de Cabo Verde, repletas de famintos e desesperados, bem podemos esperar no Algarve um milagre semelhante, como os italianos da costa oriental tiveram todos os dias com fugitivos dos Balcãs navegando pelo mar Adriático.

O problema é suficientemente grave para merecer ao Papa Bento XVI palavras de compreensão para o fenómeno das migrações, que sempre aconteceram na história, mas também uma pesada advertência para os países que originam este fluxo devido à má governação. Pediu expressamente "que os Estados tenham mais responsabilidade e se esforcem por fazer desaparecer as causas da imigração ilegal e para cortar pela raiz todas as formas de criminalidade associadas a estas causas"⁶. Bem sabe o Papa, um intelectual de raro gabarito, que as causas são a guerra endémica, a conflitualidade de sobrevivência, a pilhagem, economias abaixo da margem da sobrevivência, padrões degradados em todos os níveis que se quiserem considerar.

c) Pirataria

A pirataria sempre foi uma profissão e os franceses, ingleses e holandeses, destacaram-se no passado nestas actividades, ameaçando as rotas normais dos portugueses e castelhanos entre as Américas e a Europa e entre a Índia e a Europa, atacando mesmo o galeão do Japão, que era enviado de Macau.

Hoje, as Marinhas modernas têm pela frente o mesmo problema, graças ao grande tráfego marítimo que agora não traz prata, ouro, louças da China de porcelana fina, pimenta, jóias raras, mas que transporta em contentores através de águas perigosas, artigos de grande valor. Trata-se de uma ameaça às linhas de comunicação e transportes, que se traduz na retenção de navios, na tomada de reféns e no pedido de resgate pelos carregamentos e pela vida dos reféns. As áreas do Oriente nos estreitos de Malaca, no dédalo das ilhas Filipinas e Indonésias, bem como o mar Vermelho com os piratas Eritreus, fazem-nos lembrar as aventuras de Sandokan, só que agora as seguradoras vão pagando os estragos.

Torna-se evidente que as Marinhas interessadas têm de por cobro a estas interessantes incursões de bandidos dos mares, para securizar as rotas, a não ser que, desejem tornar o mar um grande Mar das Caraíbas, cheio de piratas folgazões, de rum e mulheres.

As estatísticas mostram que, se decresceram os ataques (276 ataques), eles tornaram-se mais violentos, envolvendo mortes de tripulação. Numa escala de perigosidade dever-se-ia colocar: Chittagong, o arquipélago da Indonésia, o Bangladesh, o golfo de Bengala, tudo no Extremo Oriente onde, segundo tudo indica, surgirá um novo poder marítimo, logo policial e repressivo destas actividades, que até agora se desenvolvem na paz dos deuses menores. Todavia Marcadon entende que a pirataria é um facto recorrente das Caraíbas ao Brasil e do Brasil à África Ocidental, atingindo portanto o Atlântico e os seus portos, onde ele entende que se desenvolvem múltiplas actividades ilícitas⁷.

d) Terrorismo e Banditismo

O terrorismo marítimo ataca terminais petrolíferos, porta-aviões ancorados, bases marítimas, navios de transporte e turismo para obter reféns e pode desenvolver um terrorismo selectivo no mar e nas cidades portuárias. Como se trata de uma guerra assimétrica, os danos são sempre maiores para os mais poderosos que têm de encaixar os custos em perdas humanas e as despesas económico-financeiras para levar o combate à sede dos contestatários. A instabilidade não é boa para a securização das rotas e volta-se, por este caminho específico, à necessidade de policiamento intenso das rotas.

O início destas operações, no tempo moderno, podem colocar-se no ataque pela equipa de activistas comandada pelo Capitão Henrique Galvão ao navio *Santa Maria*, que desviou o paquete civil para o Brasil, acto que teve continuação em 1971, quando um petroleiro israelita foi atacado por palestinianos no Canal do Suez e também quando o IRA atacou o *Queen Elisabeth II*. Em 1986 foi a vez do paquete italiano *Acquiles Lauro* e as coisas continuaram até ao ponto em que, hoje, os terminais petrolíferos e os oleodutos nigerianos são atacados por rebeldes armados incontrolados, fazendo desvalorizar o produto. Em 2009 registou-se um acto de banditismo perpetrado contra um

veleiro de luxo no sul da ilha de Córsega, mas a ilha é conhecida por albergar o crime organizado e estruturas políticas independentistas.

Daqui se deduz, outra vez, que o espaço marítimo torna-se uma área cada vez mais sensível a controlar e a não deixar ao seu desenvolvimento natural. A impunidade dá eco à ganância e esta ao crime.

e) Proliferação

A proliferação de armamento atómico levou os Estados Unidos a declarar unilateralmente uma *Proliferation Security Initiative* que oferece aos seus navios o direito de investigar a carga de qualquer navio suspeito. Certos países com bandeiras de conveniências apressaram-se a assinar a iniciativa, como o Chipre, o Panamá, a Libéria, e as ilhas Marshall, não fosse acabar o maná do céu. O que é certo é que o primeiro navio detido destinava-se ao Iémen e era o *So-San*, norte-coreano.

f) Atentados contra o ambiente

Os mais espectaculares provêm dos petroleiros, por derrame ou lavagem de tanques. Mas o resultado das indústrias faz-se sentir sobre os fundos marinhos. Cerca de 6 milhões de toneladas de poluentes são lançadas ao mar cada ano, como se fosse um grande e inesgotável caixote de lixo. Descobre-se agora, com espanto, que há zonas mortas no mar, ou seja, onde existe uma rarefacção de oxigénio anormal que não permite a vida da fauna ou flora marítima.

Estes parecem ser os grandes desafios que, sem cooperação, sem perceber que a humanidade é uma e que o mar é único, não se materializarão em soluções. Mas também são problemas que estão a despertar uma nova tentativa de criar Direito do Mar unívoco, para favorecer as grandes esquadras e as suas tarefas políticas. Como se pode perceber, os países são profundamente desiguais e portanto a lei vai ser aplicada por quem tem frotas transcontinentais. Isso nunca foi o nosso caso.

É por isso que convém ter uma noção das frotas disponíveis, da sua classificação e do modo como podem actuar. É, efectivamente, este o objectivo das linhas que se seguem.

6. AS FINALIDADES DA FORÇA NAVAL

As forças navais emanam naturalmente de uma resposta ao desafio do Oceano que rodeia o país ou que desafia a inventividade da sua população nos seus estuários e costas agrestes. Daí que, as populações tivessem inicialmente desenvolvido uma Marinha costeira para a pesca, uma Marinha de longo alcance para o comércio (frotas comerciais) e, logo que o Estado estendeu que

havia uma área de negócios a proteger e defender ou uma soberania que podia ser posta em causa a partir de frotas oceânicas, uma Marinha armada (força naval).

Dos países costeiros inventivos, quer para praticar a pesca, quer para transportar e comerciar bens, quer para se defender de ataque inesperados e procurar vantagens no mar contra outras Marinhas e costas apetrechadas, protegendo linhas de abastecimento ou atacando-as, há uma história documentada e um pouco esgotante. Não é disso que quero tratar, embora essa história ilustre, com os seus altos e baixos, a tentativa da supremacia momentânea de uma potência sobre a outra e dê um lugar de relevo à experiência portuguesa⁸.

Em meados dos anos 70 do século passado, o Almirante Zumwalt formulou uma categorização das missões dessa Marinha evolutiva que corrobora de maneira específica o que hoje se pensa que uma Marinha de Guerra deve fazer.

Claro que os anos que vivemos são diferentes, mas a Marinha de Guerra não tem muitas outras possibilidades que as de responder com eficácia aos quesitos colocados por Zumwalt, que se decifram em missões características do grande poder marítimo: dissuasão, senhorio dos mares, projecção de poder e presença.

a) Dissuasão

Examine-se a finalidade de dissuasão. Decifra-se em desencorajar qualquer ataque proveniente da costa, como bombardeamentos ou o desembarque para invasão, mesmo a penetração por praias, por rios ou linhas de água navegáveis ou até no extremo a tomada de controlo de estuários e portos. A Marinha de Guerra deve ter capacidade para repelir qualquer ataque proveniente do mar e ser susceptível de ter um poder conhecido que iniba qualquer tentativa dessa natureza. Considerando as defesas, o inimigo potencial deve ter uma percepção de força revelada ou oculta que faça que a tentativa seja de facto muito cara em vidas humanas e em material de guerra.

A desguarnição das costas e dos estuários de meios de guerra marítima, que antigamente se configuravam em lugares fortificados dotados de meios de ataque, fortins ou fortes dotados de armamento convincente, colocou hoje a Marinha na dependência da acção da força aérea, o que obriga a Marinha moderna a contar com um apoio aéreo significativo, para levar a bom termo as suas meras acções de defesa e patrulha.

Todavia, com o aparecimento de submarinos atómicos e porta-aviões, esta questão permanece congelada em termos não nucleares e aplicável apenas a poderes com iguais capacidades, abstraindo das alianças em que cada um se encontra inserido. Hoje em dia as alianças marítimas tornam pouco credível na Europa acções deste tipo, daí as Marinhas europeias não ensaiarem

defesas deste teor. Contudo, isto não implica que a dissuasão tenha de estar sempre a cargo da aliança. É certo que a Aliança pode desincentivar os ataques, pode intervir depois dos ataques, mas enquanto eles são desfechados, entretanto, quem defende quem?

b) Domínio dos Mares

O domínio dos mares é o objectivo tradicional da estratégia marítima, que se cifra no controlo do meio marítimo que rodeia o Império. Pode ser um mar único ou um conjunto de oceanos. Isso depende do Império e do tempo. Claro que as ambições dependem das armadas que existam ao tempo, o que está em directa relação, como se sabe, com a capacidade económica do país e das opções da sua classe política governante.

Historicamente, aqui se coloca a ascensão de Portugal a potência regional naval no Índico por duas centenas de anos, a ascensão da Holanda a Império naval e por fim a afirmação da Inglaterra como potência marítima mundial global. Os ingleses que eram adeptos do conceito descrito como *Command of the Sea*, substituíram-no pelo conceito de *Sea Control*, o que significa que se contentam em ter o seu comércio protegido do mais forte que se manifestasse na área. O comércio e controlo do mar não significam mais que vigilância apertada das rotas, uma especiaria rara que já se tinha percebido na Europa na época medieval, uma vez que o comércio marítimo tinha já alcançado um volume considerável e mostrado a sua vantagem sobre o comércio terrestre. Daí que as potências desse tempo remoto optassem por comércio protegido na rota, de modo a evitar qualquer perigo de ataque aos bens transportados de porto a porto. Se Portugal optou por embarcações com canhões, a Holanda optou, mais tarde, por um comboio de navios em que alguns só comerciavam e em que outros eram de guerra. O comboio armado foi uma solução inteligente, face à caravela mista utilizada para o transporte e para a guerra.

c) Projecção de Poder

O Poder projecta-se do mar através de uma plataforma de guerra que prepara a invasão terrestre. Aqui se inserem os bombardeamentos por meios navais e aéreos, os desembarques de fuzileiros e a utilização meios anfíbios. Assim se pode solidificar uma posição que pode vir a ser reforçada.

O avião de combate e os mísseis são, sem dúvida, o sinal da modernização deste vector. Mas aqui também é válido o reparo anterior. Só potências políticas que têm meios financeiros para manter tal capacidade de prontidão e a armada apropriada é que dão a esta missão a importância que tem para os Impérios desta Terra.

Aí o que importa é tomar a doutrina naval de 2002 da Marinha dos Estados Unidos que para a consolidação da projecção de poder, distingue clara-

mente três meios: "sea strike", "sea shield", e "sea basing", o que nos aponta para a estratégia que está a ser considerada pelo Império.

O *sea strike* é a projecção dura de força, assente em porta-aviões nucleares, de que existem 12, de fuzileiros em navios lança mísseis ou anfíbios do grupo *Tarawa*. Se é claro que a resposta rápida assenta em porta-aviões, a Marinha dispõe de muitos mais homens que aqueles que estão ali empenhados.

O *sea shield* é um conceito da Marinha que consiste na capacidade de defender os Estados Unidos e os Países aliados de ataques estratégicos e táticos. Em primeiro lugar proteger a Marinha dos mais variados ataques: suicidas, anfíbios, e dos provenientes de terra. A linha de desenvolvimento desta necessidade obriga a Marinha a procurar inventar um escudo anti-míssil, visto que é aí que reside a sua vulnerabilidade primitiva.

O *sea basing* é a concepção de que, para manter a operacionalidade da Armada no Oceano, a Marinha necessita de ter, quando os navios estão a 2 000 milhas das costas americanas, bases amigas e um abastecimento de 240 toneladas por dia. Claro que se desenvolvem novos conceitos logísticos para este efeito, mas isso era de prever com a consequente necessidade de um arquipélago mundial de bases operacionais.

d) Presença

Em Estados em crise ou falhados, que são hoje comuns, surge como antigamente a utilidade da diplomacia naval. Normalmente, são *Estados Ilhas* ou pequenos Estados costeiros, sem defesas de qualquer ordem e com um arsenal heteróclito e sem interesse, a não ser para os ajustes de contas internos. A dissolução do Estado, como se viu na Serra Leoa, em Timor, na guerra infinita do Darfur e da Eritreia, nas partilhas de influência em zonas isoladas, provoca estragos directos e colaterais de grande impacte interno e externo, em termos de refugiados, famintos e doenças transmissíveis. É de todo o interesse travar estes fenómenos políticos que se continuam a observar um pouco por toda a parte. Eles inspiram receios nos vizinhos e espoletam a necessidade de intervir para repor formas civilizadas de viver e proteger as próprias sociedades locais desarmadas, vítimas de grupo armados, que se tornarão receptáculos da ajuda humanitária.

Quando estão em riscos interesses em áreas acessíveis ou vidas humanas de nacionais ou aliados que exigem cooperação, a Armada, com a sua presença, é um elemento dissuasor e interveniente que faz pender a balança pela força ou pela pressão para o lado que apoia. Lembremos que foi assim que o Estado do Panamá foi proclamado em 1903. Enfrentando a ameaça da Colômbia, de que era território integrante, viu desde o seu nascimento, ao largo da cidade do Panamá, uma armada protectora dos Estados Unidos, o que ajudou o pequeno Estado a manter o *status quo*. Este é um aspecto da diplomacia naval de *punho de ferro*. Portugal, no século passado, desistiu de gran-

des pretensões territoriais em África, o conhecido Mapa Cor-de-rosa, simplesmente por causa de uma ameaça britânica de usar a força no estuário do Tejo, para melhor se entenderem os seus direitos àquelas terras. O Ultimatum (1890), ajudou a entender que Portugal não tinha defesas, não possuía modos de defender o que ambicionava, mas, mais do que isso, não se conseguia defender a si mesmo. Por isso bastou uma ameaça de utilização da Armada Inglesa, que nessa altura não tinha rival, para ter de ceder o que se exigia. Aqui existe uma utilização diplomática da força contra um pequeno Estado.

Mas as acções diplomáticas ou de guerra assim desencadeadas têm efeitos nos países que se submetem. Na Argentina, por exemplo, a Inglaterra provocou com a guerra da Malvinas, a queda do Governo; com o Ultimatum a Portugal o assassinio de Dom Carlos em 1908, e pouco depois a implantação da República, a 5 de Outubro de 1910, que se propunha dignificar o País. Entre 1911 e o Golpe militar de 1926, em 15 anos, vieram chefiar o país 8 Presidentes da República, por entre peripécias dignas de uma ópera cómico-burlesca. O problema da continuidade de projectos é aqui que se deve colocar: no coração da instabilidade política e no facciosismo impenitente de partidos anões, que do interesse nacional sempre perceberam pouco, o exacto domínio da barriga dos seus dirigentes.

Mais recentemente, o Iraque conheceu a projecção de potência e a presença da Marinha, que se fez notar pelos intensos bombardeamentos, pelo uso de porta-aviões e mísseis para preparar o terreno.

7. A CLASSIFICAÇÃO DAS MARINHAS

Para enfrentar os problemas dos países, cumprir com os objectivos táctico-estratégicos que lhes são atribuídos pelo poder político, as Marinhas organizaram-se historicamente, evoluíram, perderam peso, ganharam notoriedade em outros campos, mas o que interessa, é o seu peso na hierarquia de forças no mar.

As Marinhas, de facto, devido não só à sua tonelagem mas também ao seu equilíbrio, ao seu envelhecimento e à sua juventude tecnológica, podem conhecer uma hierarquia classificativa organizada com bom senso e que conhece um certo consenso nos meios especializados.

a) Marinha de alcance mundial

Só existe uma única Marinha desta categoria, que é a dos Estados Unidos, que pode intervir em qualquer mar do Globo, durante o tempo conveniente. A sua modernização passa pelo *Naval Transformation Roadmap* de 2003, que se inclina para a construção do *Littoral Combat Ship*. Mas com 11 porta-aviões, 19 Cruzadores, 62 Destroyers, 55 Littoral Combat Ships e 14 submarinos estratégicos, num total de 313 navios de combate, afirma-se como a Marinha mais poderosa do mundo, mas mesmo assim longe da hegemonia inglesa, baseada no *Two Powers Standard*, estatuído pela lei de 1889.

Todavia, se bem que em 1892 os estaleiros ingleses construísem 81% da tonelagem total em circulação, em 1890 a United States Navy já tinha o controlo do Hemisfério Norte. Mas depois da sua expansão e de ter atingido um ponto alto depois II Guerra Mundial e particularmente nos anos da Guerra Fria, iniciou a sua transformação e, quiçá, o seu declínio

A Marinha americana vem sofrendo dos recursos disponíveis para a sua manutenção e o seu recuo é manifesto, de modo que tende a depender de Marinhas colaborantes. Os Estados Unidos já não são os maiores construtores, nem são os maiores armadores e a sua Marinha de Guerra tem que acompanhar os apertos do orçamento. Isto implica adaptações tecnológicas de ponta e busca activa de cooperação nos pontos sensíveis do mundo. Este facto é muito relevante para todas as Marinhas que colaboram com os Estados Unidos, que daqui poderão extrair algumas vantagens que as reforcem.

b) Marinha de capacidade mundial

São Marinhas que podem agir em outras áreas, que se encontram longe das suas águas. Dispõem de porta-aviões e submarinos atómicos dotados das armas inerentes e beneficiam de um orçamento sustentado. Estas Marinhas tecnologicamente evoluídas são a do Reino Unido e a da França. Na realidade, na Europa, não existem outras Marinhas capazes de intervir consistentemente em áreas distantes e manter uma situação de confronto durante o tempo necessário para obter resultados positivos. As Marinhas deram provas disso em diversas operações e os meios de que dispõem são adequados aos objectivos que politicamente lhes foram atribuídos, apesar das críticas que se têm publicado sobre a evolução das armadas em causa. Se é certo que isso possa ser assim, trata-se de mais uma prova da continentalização do pensamento estratégico de uma ilha grande e de um país com duas costas, uma no Atlântico Norte e outra no Mediterrâneo, o que aconselharia a pensar muito bem o caso da Marinha de Guerra. Mas não se pode passar por cima do facto que ambos países têm uma rede de portos notáveis, muito frequentados e são centros de um comércio marítimo de alto significado no contexto europeu e mundial. São também países de tradição marítima e fizeram das actividades marítimas um importante factor de enriquecimento.

O Japão, por seu lado, possui uma tonelagem superior a ambos países, mas não se encontra rotinado para um desenvolvimento e uma intervenção fora do seu mar.

Nesta categoria poder-se-ia ainda incluir a Rússia com alguma razão, por causa do seu porta-aviões Kuznetzov e dos submarinos atómicos de ataque. Porém, é uma pálida imagem do que dispunha a URSS, mas sem dúvida a Rússia moscovita pode certamente, em alguns decénios, recuperar e melhorar a sua capacidade marítima, dependendo esse desfecho das prioridades da sua classe política.

c) Marinha Regional

São Marinhas com meios modernos avançados, equilibradas para os fins que lhes foram atribuídos, mas sem alcance mundial. Mantêm uma hegemonia regional, mas muitas são heteróclitas como a da China. Outras fazem um esforço de modernização como a da Índia, que chega a contar com porta-aviões muito ultrapassados, embora pretenda chegar aos submarinos atômicos, como de resto a China.

Nestas Marinhas Regionais podem-se incluir: na Europa, a Marinha da Itália com um porta-aviões a funcionar (Garibaldi) e outro a construir (Cavour), dispendo de navios convencionais modernos; e a Marinha da Espanha, igualmente com um porta-aviões (Príncipe das Astúrias) e uma frota moderna, mas representando a faixa baixa desta categoria.

Fora da Europa deve-se contar com o Brasil, com o seu porta-aviões São Paulo (Ex-Foch) e uma frota submarina homogénea, afirmando-se como uma força naval aceitável no Atlântico Sul. É provável que o Estado brasileiro reforce a sua Marinha, dados os interesses petrolíferos das suas águas territoriais e também o interesse estratégico da porção do Atlântico que pode controlar.

d) Marinha Subregional

São Marinhas limitadas, como as do Canadá, Austrália, Chile, Alemanha, Coreia do Sul, que se autolimitaram nos meios, como hoje está a fazer a Holanda, sendo a Argentina um caso duvidoso. Estas Marinhas buscam oferecer segurança costeira, patrulhar o seu mar, vigiar as pescas e combater os novos perigos que vêm do mar.

e) Marinha de Zona

As Marinhas desta tipologia controlam apenas um espaço restringido. As duas grandes características destas Marinhas são a sua adequação ao espaço marítimo dos seus países e a definição estratégica dos seus fins por uma classe política cautelosa. Dotam-se de meios sofisticados e avançados tecnologicamente para exercer eficazmente o controle do seu mar. Evitam surpresas desagradáveis e combatem penetrações indesejáveis tal como pescas ilegais com toda a facilidade, registam o trânsito de navios de guerra e pesqueiros de países amigos ou indiferentes. São as duas Marinhas nórdicas muito qualificadas, a da Suécia e a da Dinamarca, especializadas no Báltico e nos Estreitos, e é também o caso da Marinha israelita especializada no Mediterrâneo Oriental.

O oposto são as Marinhas heteróclitas do Leste e do Terceiro Mundo, tecnologicamente atrasadas, com pessoal pouco qualificado e com capacidades muito limitadas de controlar seja o que for, mas existem algumas em reforma acelerada.

f) Marinha Costeira

São Marinhas sem valor militar, dedicadas a missões de policiamento da costa. Algumas dessas Marinhas não têm capacidades reais de fiscalizar seja o que for. As capacidades encontram-se apenas atribuída na lei, mas não existem meios para levantar os instrumentos, para realizar as missões apontadas pelo poder político dirigente. Há uma grande diversidade entre estas Marinhas, que podem ir do zero da escrita a Marinhas equilibradas para as suas tarefas e que compreendem as suas missões.

8. PARA UMA GEOPOLÍTICA DO MAR NO NOSSO TEMPO

Por tudo o que foi escrito até aqui, verifica-se que no mar também a desigualdade é uma regra. Os poderes das Marinhas variam abissalmente e nesse ambiente marítimo passa-se o mesmo que no ambiente aéreo e terrestre. Os grandes poderes económicos buscam manter Marinhas proporcionais e úteis aos seus fins, os poderes débeis não têm meios financeiros para as despesas mínimas que implicam uma frota que cuide minimamente da sua maritimidade e que defenda os seus interesses. O *World Sea*, enquanto área de disputa, via de rotas, meio de comunicação, espaço de definição de influências, tipo de guerra, continua a estar à espera dos equilíbrios das Armadas dos Estados com capacidade para manter Marinhas que pesam nos Orçamentos. O que significa: grandes Marinhas, com tradição, escola, tecnologia, quadros e pessoal motivado. O que havia na Europa e nos Estados Unidos, condicionados pela tradição britânica.

Mas, notaram-se entretanto mudanças fundamentais fazendo rodar o eixo de interesses para a Ásia. Os grandes portos, activos e com capacidade de expansão, mudaram para o Extremo Oriente. O tráfego principal escolhe bandeiras de conveniência e os grandes construtores, neste momento, são a Coreia do Sul, o Japão e a China, embora a Europa mantenha grandes portos, que estão a ser considerados pela União Europeia como portos fundamentais para o transporte de mercadorias na União. Este esquema promete pouco, mas deve sair caro.

Mas o que os anglo-saxónicos chamam *shifting* acentua-se quando se pensa que a Armada dos Estados Unidos está recuar para o conceito de *sea control*, aliás já instalado no alto comando. Ninguém podia prever que os custos de manutenção se iam tornar iguais aos custos de aquisição e que nem todos os países dotados de vastas Marinhas poderiam pagar a factura das despesas de funcionamento e manutenção da frota. Há uma crise financeira e ela reflecte-se já, na limitação política de missões navais. Esse ponto observa-se na passagem de Armadas poderosas a Marinhas Sub Regionais em países ricos, e na reformulação da estratégia naval global por parte da superpotência dominante.

O geopolítico americano Ray Cline já tinha advertido, no seu famoso livro *World Power Trends*, que a capacidade militar poderia vir a tornar-se uma função muito limitada da capacidade económica real, e é justamente tal facto que está acontecendo diante dos nossos olhos⁹. A Marinha e a concepção da

Marinha Imperial reflectem esta nova maneira de ver, que passa pela poupança, pelo equilíbrio nas contas e pela eliminação de grandes despesas, tidas pela elite política como inúteis ou injustificáveis.

É claro que a elite política nunca reflectiu sobre os temas da continentalidade ou da maritimidade, porque isso é verdadeiro trabalho geopolítico, geohistórico e estratégico e não é aí que a classe dirigente tem que mostrar conhecimentos ou dar provas. Não é de um dia para o outro que se aprende estas matérias, que exigem anos de maturação, daí as confusões das classes dirigentes políticas, oriundas de muitas áreas, com as questões marítimas. Pura e simplesmente não percebem a dimensão do mar na vida dos países ribeirinhos e também não a querem perceber, porque isso colide com o seu próprio sentido de preservação, enquanto classe e com a sua opção, enquanto classe dirigente. Portanto, as Marinhas encontram-se em concorrência com os outros ramos das forças armadas e são as classes dirigentes políticas que, pela negociação, chegam às dotações, mesmo quando não têm qualquer ideia sobre o que é importante.

Ora, enquanto em muitos países mais pobres, como a China, o Brasil e a Índia, se procura transformar o espaço marítimo numa vantagem e ganhar relevância internacional através da frota, nos Estados Unidos ocorre o contrário. A uma grande distância dos poderes que hão-de vir, podem dar-se ao luxo de não investir na sua frota. Isto significa que a Marinha é obrigada a procurar parcerias, colaborar com as ilhas onde têm bases. Neste momento quem precisa de maior colaboração é justamente a Marinha do Império americano, porque já não pode cobrir o Domínio do Mar.

Washington continua com uma poderosa arma nos Oceanos, mas tal não chega. Torna-se necessário, para a plataforma de projecção de poder, a colaboração mais ou menos desejada, mais ou menos imposta, de todos os Aliados, como se ainda se vivesse no ambiente que gerou a Organização da Aliança Atlântica. De facto tinha um objectivo naquele tempo, brumoso e difícil, enquanto enformava uma coligação de poderes talassocráticos apontados ao coração do *Heartland*, a esse tempo representado pela União Soviética, um poder continental, por excelência.

Este ponto de vista de base, até hoje pouco provável de ser contrariado, foi desenvolvido por Sir Halford Mackinder, um geógrafo político britânico, que lançou os fundamentos teóricos do poder residente no *Midland Ocean*, que veio a resultar na teia de poder da Aliança do Atlântico Norte, feita entre talassocracias que acabaram por vencer o seu inimigo continental: a União Soviética, realmente consolidada por Estaline numa extensão territorial impensável¹⁰.

Mas um desafio histórico para esta Aliança é conhecer os seus limites, até para a sua própria estabilidade. E é perceber que perdeu o seu objectivo quando se desintegrou a URSS, e que a Rússia não é a União Soviética. A Rússia de Moscovo, ortodoxa, nacionalista, orgulhosa de um passado, pode e deve ser um país amigo da Europa, porque sem ela a Europa tinha soçobrado ao projecto de Napoleão e ao projecto de Hitler.

Para lá desta Marinha, que pode vir a conhecer a crise e a já conhece a necessidade de colaboração eficaz, tem interesse notar que as Marinhas orientais dos médios poderes entendem, juntamente com o poder político dominante, que dotar-se de porta-aviões e submarinos atômicos é poder aceder a outro nível de poder e intervenção nos assuntos do mar.

Ora o controlo da proliferação é o que move o Império americano. Ou estabelece parcerias para a paz no mar, com Marinhas credíveis, com Estados interessados no mesmo objectivo, ou não terão, isolados, capacidade para resolver esses problemas, que por agora só ainda se mostram como uma fronteira de riscos emergentes.

O problema está seguramente inserido, em dormição, nas políticas externas dos Estados, mas o segundo problema é se essa emergência detectada não se converterá em *megatrend*, extensível a todos.

Então, definitivamente, a Aliança Atlântica terá novamente utilidade, como já se manifestou anteriormente em apoios ao Império e no fornecimento de tropas e meios. Mas nessa altura, a Aliança terá que ser uma Aliança do *World Sea* e não se esgotar em questões cada vez mais continentalizadas.

Aí residirá a grande oportunidade, a hora marítima dos povos que nunca a conheceram, e a nova hora daqueles que já a conheciam.

9. E OS PAÍSES LUSÓFONOS?

É nesta conjuntura internacional descrita que se podem analisar as possibilidades e articulações das Marinhas de língua portuguesa, que se encontram com meios muito diversos e possibilidades muito diferenciadas, ao mesmo tempo que a distância estabelece o que é possível e racional e o que é naturalmente romântico, nascido do afecto de séculos.

Primeiramente, é necessário verificar que o eixo que liga os países lusófonos reside no Atlântico. E isto é verdade porque a massa crítica do espaço lusófono é constituída por países ribeirinhos deste Oceano. Claro que Moçambique tem costa no Índico e Timor ocupa uma minúscula posição no Pacífico.

No ponto de vista estratégico o que se passa é que Timor se localiza num oceano onde os interesses concretos da Austrália e da Indonésia fazem a lei regional para o pequeno espaço e nada pode alterar esse facto. A distância, a falta de meios navais, também ditam esta sentença tanto para a diplomacia de Lisboa como para a de Brasília.

Moçambique é claramente um país do Índico, com interesses periféricos no Atlântico. E a sua comunidade natural é formada pelos seus vizinhos como a Tanzânia, a norte, a África do Sul na fronteira meridional e o Malawi, o Zimbabwe e a Zâmbia na fronteira ocidental.

A desenvolver poder naval, mais lhe interessará a segurança do Canal de Moçambique e a posição favorável de Madagáscar, o que significa que os seus interesses movem-se no xadrez político de um mar para lá do Cabo. A teia de relações da África Oriental sempre esteve mais ligada à Índia, aos comerciantes do Iémen e aos poderes do Decão, que a qualquer potência na Europa.

Não seria, pois, por aqui que se poderia estabilizar um pensamento marítimo lusófono. Porém, o mesmo não se pode dizer de entidades que se encontram no Atlântico e que por isso têm relevância. Fala-se, por conseguinte, de um núcleo duro de Estados que falam português e que se encontram espalhados no Atlântico Norte e no Atlântico Sul. De Portugal com as ilhas adjacentes, de Cabo Verde, da Guiné, de São Tomé e Príncipe, de Angola, do Brasil e também das suas ilhas adjacentes.

Em segundo lugar é preciso verificar que as Marinhas são muito desnive-ladas. Se alguns países dispõem de Marinhas de subzona, isto é, que nem a sua zona costeira de 200 milhas controlam eficazmente, com embarcações pobremente dotadas, com corpos de fuzileiros mal equipados; outras há, como a do Brasil, que é considerado na literatura da especialidade, como uma Marinha regional a caminho de uma grande Marinha.

Torna-se, portanto, óbvio que as Marinhas lusófonas são muito diferentes e a maior parte heterogéneas. Enquanto uma tem dificuldade em vigiar a costa, outra é capaz de projectar força no sul do Atlântico com eficácia. Enquanto umas se debatem em definir hierarquias, outras já o conseguiram e mantêm uma tradição de escola náutica, de bem servir a Pátria e com uma grande consciência de corpo.

É claro para todos que há articulações possíveis na cooperação, no treino, na ajuda, na formação de combatentes. Mas bem se vê que tem que existir vantagens para ambos os lados. O mundo real das relações internacionais diz claramente que ninguém dá, seja o que for, a ninguém; e se dá, o preço vai ser bem caro. Talvez as pretensas dádivas sejam os empréstimos cedidos à maior taxa do juro.

Como se trata de coisas sérias, não se podem seguir ordens alfabéticas, mas sim a do poder efectivo no mar. Claro está que nas Marinhas de língua portuguesa encontra-se como natural líder o Brasil, quer pela maritimidade estudada por Therezinha de Castro, quer pela gigantesca rede hidrográfica, quer ainda pelos meios de acção que hoje exhibe. A Marinha contava com 48.500 efectivos num total de 288.500. Sendo a mais pequena força em efectivos deve ser a mais dotada em meios.

De facto, conta com um porta-aviões bem reparado e operacional, com um contratorpedeiro, com cinco submarinos, nove fragatas, diversos navios patrulha, navios caça-minas, de instrução, de transporte, de desembarque, hidrográficos, navios hospital e, obviamente, corvetas e navios patrulha fluviais.

A Marinha do Brasil tem uma aviação onde se destacam aviões de ataque

AF1, Esquilo e os helicópteros anti-submarinos *Sea King*, aparecendo como fornecedores a França e os Estados Unidos.

O equipamento foi obtido em pontos diversos num leque de vendedores credenciados: em Israel (morteiros), USA (blindados anfíbios, blindados leves, espingarda de assalto, morteiros), Japão e Áustria (blindado ligeiro), Alemanha (blindados *UNIMOG*), Suécia (canhões antiaéreos, mísseis, morteiro portátil anti-carro), França (mísseis), Grã-Bretanha (artilharia com alcance de 17 km).

Podemos dizer que o Brasil se encontra com uma frota ainda a ter contacto com o seu mar, dotada para a zona de poderoso armamento, que combina meios aéreos com as capacidades marítimas. Com chefias claras e uma escola de formação de oficiais muito conceituada, a Marinha tem uma boa base para se consolidar como a maior e a melhor a sul do Equador, no Atlântico.

A segunda Marinha da lusofonia, a grande distância da primeira, é certamente a de Portugal. A tradição da grande Marinha desapareceu de modo que, em forças armadas que rondam os 37.600 efectivos, a Marinha conta com cerca de 10.000, que se ocupam de 38 navios e 68 unidades auxiliares. Os meios principais contam-se em 3 Fragatas para escolta e combate, 7 Corvetas para vigilância e fiscalização, 1 Submarino para escolta e combate, 4 Patrulhas e 12 Lanchas para vigilância e fiscalização, 1 lancha grande para defesa do território, 3 navios escola, 4 navios hidrográficos. A Marinha portuguesa dispõe de 5 helicópteros *Lynx* para a guerra anti-submarina e de superfície e uma quantidade reduzida de mísseis e torpedos. Estão já em adiantado processo de aquisição dois submarinos novos e duas fragatas usadas, mas modernas.

Torna-se claro que para as responsabilidades em mar territorial, os meios são escassos e que a classe dirigente continua a entender o mar como uma parte accidental do país. Provavelmente a União Europeia não vai pensar assim e portanto, a partir de Bruxelas, vai começar a ocupar-se daquilo com que não nos queremos incomodar, ou seja, riqueza.

Os restantes países dispõem de meios muito modestos. O que se espera é que a consciência da intensa maritimidade afecte a classe dirigente para entender o que é necessário.

Forças Navais Disponíveis

Países	Efectivos	Navios	Embarcações avulsas
Angola	1 000	3	18
Cabo Verde	100	3	
Guiné-Bissau	150	3	
Moçambique	200	2	6
São Tomé e Príncipe	77	1	
Timor	87	2	

(Elaborado pelo autor)

Deste quadro sumário se deduz que nenhum destes Estados encarou o mar com olhos de ver. A classe política de Angola travou uma longa luta no terreno e não viu o mar como um recurso ou uma ameaça. Assim se dirá de Moçambique. As guerras fratricidas criaram as condições para só pensar o exército e os vizinhos dotados de poder ou para onde os fugitivos às emboscadas ou confrontos poderiam criar santuários. Daí as preferências em armamento e oportunidades.

Não escapa contudo à observação que Cabo Verde é um Arquipélago cheio de potencialidades estratégicas, na orla sul do Atlântico Norte, com capacidade de integrar a NATO e fazer entre o Norte e o Sul deste oceano uma ponte estratégica. Apresenta-se também como uma barreira à imigração ilegal proveniente da costa de África que se dirige em primeiro lugar às ilhas. Conhece-se a boa governação e o método de aplicação de verbas e recursos. Trata-se do Estado que se encontra em melhores condições para criar poder insular de zona com o apoio dos Estados amigos, interessados na sua cooperação e no seu modelo de aplicação de dinheiros públicos.

Sendo o equipamento manifestamente insuficiente acredita-se que num espaço de tempo lógico a República será capaz de resolver o problema da quadratura do círculo: de uma soberania marítima gigantesca contrabalançada por poucos meios de fiscalização. Terá de fazer frente à imigração ilegal que usa as ilhas como plataforma de chegada a Ibiza e às outras ilhas da Espanha, nas Canárias.

O arquipélago tem as capacidades que a classe política quiser explorar: é apetecível à linha *atlantista* da NATO e por isso também aos Estados Unidos, para possuir meios de vigilância sobre o Atlântico Sul e as rotas mais frequentadas.

Este já não é o caso de Angola que dado a sua própria experiência de guerra civil e regional se tornou assumidamente um poder militar amplamente terrestre regional, que decifra os seus inimigos próximos nos vizinhos com fronteiras terrestres. Teve de descurar a costa, donde não surgiam ameaças militares, mas que tem 1 600 quilómetros de extensão com bons portos e boas linhas de costa. Além disso a costa tem reservas de petróleo. É rica em recursos piscícolas e outros recursos que fazem correr inúmeras companhias para Luanda. Se não houver fiscalização o que vai acontecer nos poços de petróleo e nas pescas? Mas se não existir uma política pública para o mar o que vai ser da costa, dos estuários e da plataforma rica em hidrocarbonetos. Ir-se-á contentar o governo com os habituais 10 por cento sobre o barril de petróleo?

São estas questões que ditarão a evolução da Marinha e, quiçá, o reforço do seu orçamento. Se a maritimidade entrar nas contas políticas, os decisores não terão outra possibilidade que a de reforçar os seus meios de acção no mar costeiro e no mar alto.

Em Moçambique, onde conheceu uma história paralela a Angola, o que interessa é o futuro e o projecto não poderá deixar de dar espaço a um mar que envolve o território, com bons portos que asseguram serviços para o *hinter-*

land, com estuários de interface e uma linha de mar que convida a desenvolver uma companhia de pesca e uma Marinha a sério. O que se tem visto é a sistemática pilhagem dos recursos marítimos sem qualquer repercussão política. Mas mais que isso, o país parece adensar a sua escassa continentalidade sem que os dirigentes percebem que a vida está no mar e o desenvolvimento está numa economia de serviços dirigida para a continentalidade de países sem portos. Aí estão os corredores de saída, conhecidos antes da colonização portuguesa, mas hoje altamente ineficazes e à espera de reabilitação e do crescimento das economias do *hinterland*.

Não vale comentar a política pública portuguesa para o mar, visto que ela existe parcelarmente e de acordo com os partidos que elegem classes dirigentes políticas. Flutuou ao longo de decénios, provocou prejuízos sem monta, e continua de uma inconstância imperdoável. Mas também não se pode esperar uma política continuada e inteligente para o único grande recurso que nos resta. Depois da Índia (Fumos da Índia), veio o Brasil (El dorado), depois do Brasil foi o ciclo da África (Algodão, Sisal, Diamantes), depois do Ciclo da África torna-se evidente que se regressa ao primeiro ciclo, o ciclo do Mar, onde se volta a dar corpo ao Continente e aos seus Arquipélagos da Madeira e dos Açores num Triângulo Estratégico único no Atlântico. Mas será isto compreensível? É difícil, no Ciclo do Povo, entender este problema, porque a gente apenas vê mar a partir da terra. E a sintomática busca de facilidades parece apresentar Bruxelas como a nova Árvore das Patacas. Mas não é assim. Felizmente.

Quer a Guiné, quer Timor são territórios muito específicos e distintos para tratar no mesmo local. Todavia para a Guiné é fácil ver que a proporção de costa e terrenos alagados é notável em relação a todo o território. Desde cedo, mesmo na Guerra, os portugueses utilizaram essas facilidades, que hoje em dia parecem ser utilizados por transportadores de droga com destino à Europa. Detentora de meios que podem facilmente ser ultrapassados por experientes candongueiros de droga e diamantes, o pequeno Estado corre o risco de ser visto como uma plataforma do narcotráfico. Se a Guiné adquiriu a reputação que hoje desfruta deve-o também ao facto de ter descurado as forças navais nos rios e não ter meios de intervenção eficazes no oceano.

No que toca a Timor, ilha integrada no arquipélago da Indonésia, embora possa cultivar uma amizade nunca negada, a verdade é que a sua área de actuação e de negócio situa-se noutra esfera. A China próxima, o controlo australiano e a influência Indonésia, chegam para definir o pequeno Estado. Mas se não for capaz de se ocupar do mar, onde tem petróleo, como é de prever, quem é que se vai ocupar disso?

10. QUE SE PODE FAZER?

Reconhecer uma hierarquia das Marinhas lusófonas pode estabelecer uma grande tranquilidade entre nós. É evidente que a grande Marinha é a do

Brasil e ainda bem que está no Atlântico Sul e alimenta os seus projectos de expansão, a uma grande distância das projecções do Mar no Norte integrado na Aliança da NATO. Portugal participa na NATO e tem responsabilidades nesta aliança, que o obrigam a uma activa posição de melhoria da sua eficácia náutica. Para lá disso, tem o seu próprio espaço marítimo que já se viu que não tem resposta formulada à altura.

A seguir perfilam-se Marinhas viáveis e entre estas estão a de Cabo Verde, e se a elite política desejar, a de Angola e de Moçambique, que muito precisam de desenvolvimento próprio e seguimento para se tornarem credíveis no seu próprio espaço.

Numa terceira linha estão as Marinhas que podem evoluir para Marinhas costeiras, de vigilância, como é o caso de São Tomé e Príncipe, da Guiné e de Timor.

Na conjuntura, como já se disse, que se caracteriza pelo recuo da Armada do Império americano, a solicitação de parceiros credíveis com capacidade de tomar conta de si e de colaborarem com o Império na vigilância dos mares internacionais, é uma oportunidade a não perder. É nesta folga que as armadas mais inteligentes devem ver uma janela de oportunidades, um momento para organizar realmente aquilo que têm e solicitar aquilo que precisam para desempenhar eficazmente o seu papel.

Nunca se viu esta estratégia que, seguramente, foi imposta pelas despesas excessivas da frota americana multi-dimensionada, mas não é de perder o conceito que a Armada quer colaboração e vai financiá-la aos poderes credíveis na sua zona de actuação. Como nada é dado, no futuro, o Império pedirá: a Armada lá estará para cobrar o que foi dado. Mas, entretanto, há um tempo de modernização de meios, uma adequação à modernidade em termos de pensamento e acção, de aquisição de saberes e tecnologia. E isso revelar-se-á, quiçá, muito mais importante que os custos que terão de pagar. O que ganharam foi mais interessante, especialmente a experiência foi interiorizada e com isso passou a uma institucionalização forte no seio das forças armadas navais, dando-lhe espírito de corpo e motivação.

Deve-se voltar a lembrar que é necessário estabelecer um plano rigoroso e estratégico para cada Marinha, reforçar as Marinhas débeis e educar e treinar quadros, treinando os homens em tarefas que poderão ser aplicadas a actividades piscatórias com alto rendimento.

Torna-se importante rotinar as operações costeiras nuns casos; aprofundar cooperações bilaterais e multilaterais em outros; e obter fundos para garantir o cumprimento das estratégias o que não é ocioso para o triunfo de um projecto de cooperação.

Por fim, é preciso entender que um parceiro como o Brasil está solto para a sua própria política. Entender que o Brasil tem o seu projecto como potência regional em processo de maritimização, é um acto de inteligência.

Compreender esse projecto, que se pode apoiar em Angola e nas praias da Namíbia e mesmo em Moçambique no Índico, se atrair para o seu eixo a Marinha mais credível de África: a da RAS, traduz-se num triunfo da política lusófona do mar no Atlântico Sul e deve ser apoiado. Trata-se de securizar o sul e tornar essa área um complemento da aliança atlântica original.

Num último ponto chamar-se-ia a atenção para as Marinhas muito débeis. Não são da nossa responsabilidade visto que se tratam de Estados independentes, mas se ligam a nós pela língua comum. Para eles deveria ir uma atenção especial dos países mais fortes navalmente, para os conduzir a níveis orgânicos, úteis à sua dimensão. Não convém nunca, como diria Ray Clyde: "*ter objectivos irrealistas*", que de resto é comum encontrar entre todos nós, os oito que falam a mesma língua.

É um voto pelo realismo das relações entre Estados lusófonos e pelo reconhecimento das suas especificidades, que emito um voto de esperança no futuro de um mar livre para todos. A língua trabalhará por nós no Brasil e nos restantes países, embora isso não os dispense de estar atentos às oportunidades das suas costas, que acontece serem fabulosamente ricas

Oportunidade sem igual, dirão só alguns com a consciência do que há a fazer. E esses têm razão. O que é urgente é não deixar as oportunidades, como o peixe a apodrecer na praia ou serem colhidas por outros embarcados em navios sugadores. Pois é isso que tem acontecido. Infelizmente.

Notas

¹ É curioso notar que no livro *Les Batailles les plus Sanglants de L'Histoire*, Editions Famot, Genève (1977), se descreviam apenas estas: Salamina, Hastings, Navas de Tolosa, Tannenberg, Lepanto, Fontenoy, Eylau, Wagram, Essling, Wagram (8 de Julho), Moscovo, Waterloo. Solferino, Sedam, Moukden, La Marne, Verdun, Dunkerque, Estalinegrado, Tarawa, Ardenas, Seoul, Dien Bien Phu. É compreensível que as batalhas terrestres custem mais vidas e isso ressalta muito cedo das evidências estratégicas. Mas já se começava a notar os custos das batalhas navais como em Lepanto ou Matapan.

² Jeremy Black (Ed.), *The Seventy Great Battles of All Time*, Thames and Hudson, Londres, 2005.

³ Ver: C.R. Boxer, *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Edições 70, Lisboa, 1992, pp. 7-17.

⁴ Jacques Marcadon, *Les Enjeux Atlantiques*, Ellipses, Paris, 2001.

Ver também revista: *Le Débat*, Gallimard,, Mars-Avril, 2004, "Convergence et divergences atlantiques par Ran Halévi et Jed Rubenfeld.

⁵ Jacques Marcadon, Op. Cit., p.79.

⁶ Cfr. *Diário de Notícias*, 1.Set. 2008.

⁷ Cfr Jacques Marcadon, Op. Cit., p.110 e sgs.

⁸ Cfr. A. R. Disney, *A Decadência do Império da Pimenta*, Editorial 70, Lisboa, 1981. Para essa emergência do poder português no Índico não estará mal ver em primeiro lugar.

⁹ Ver a este respeito: Ray S. Cline, *World Power Trends and US Foreign Policy for the 1980's*, Westview Press, Boulder, Colorado,1980.

¹⁰ Cfr. Halford J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, National Defense University Press, Washington DC, 1996.

“POR UM SISTEMA DE INFORMAÇÕES ESTRATÉGICAS MARÍTIMAS”

Conferência do Professor Doutor Pedro Borges Graça

Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
Universidade Técnica de Lisboa

Homenagem a Políbio Valente de Almeida
Professor Catedrático Jubilado do ISCSP

Começamos pelo princípio, que é o da afinação dos conceitos operacionais para bom entendimento comum de quem debate estas questões. Não vou aqui falar de um sistema de informações militares nem de algo correspondente aos frequentemente chamados “serviços secretos”. Vou sim abordar a necessidade para Portugal, urgente, da existência de um sistema de produção contínua de conhecimento sobre os factores económicos e não-exclusivamente económicos do espaço marítimo português e da correlativa real e potencial área de influência geo-económica; e, conseqüentemente, esboçar uma possível matriz para esse mesmo sistema enquanto unidade de produção de Open Sources Intelligence (OSINT), com o objectivo declarado de potenciar, em direcção ao futuro, a projecção de Portugal na conjuntura económica internacional.

O conceito de informações estratégicas serve-nos aqui de instrumento operacional de análise da realidade, incluindo também em si mesmo as dimensões tática e operacional. Ou seja, refiro-me a um sistema que visa – num horizonte económico múltiplo, a curto, médio e longo prazo - a aquisição contínua de conhecimento por parte das empresas e demais organizações privadas e instituições públicas, directa ou indirectamente relacionadas com a economia do mar, com vista à obtenção de capacidade prospectiva e vantagem competitiva na defesa dos correspondentes interesses, e também da salvaguarda destes interesses e conhecimento perante o exterior, no processo de globalização em curso.

O pressuposto do qual parto é pois assumidamente o de que o mar configurou Portugal, e que este é um elemento distintivo da nossa identidade que se encontra ainda subaproveitado e no qual reside em grande medida a solução para a crise económica endémica que sofremos há já pelo menos uma geração. É assim aqui aberta a perspectiva de que o conceito estratégico nacional português deve assentar fundamentalmente na vertente marítima do nosso território.

O nosso conceito estratégico nacional parece no entanto, uma geração após o 25 de Abril, não se ter ainda definido nem firmado, como tem alertado repetidamente Adriano Moreira apontando para o facto de sermos um “país de fronteira e de articulação”.¹ Ideias e estudos pioneiros neste sentido têm esbar-

rado com dificuldades de aplicação, porventura em prol do imediatismo dos fundos europeus que, pelo que é dado observar, não têm provocado o crescimento esperado de Portugal à escala da média dos países europeus desenvolvidos. Têm ficado para trás ideias de projecção geoestratégica e geopolítica como a do "triângulo estratégico português"², tão debatida então no ambiente da guerra fria mas ainda tão actual no que respeita à visão da cooperação no espaço lusófono, e ficaram também para trás estudos como o designado "O País Que Somos", levado a cabo na passagem dos anos 70 para os 80 no Instituto da Defesa Nacional, e que elencou de forma detalhada as potencialidades e vulnerabilidades de Portugal, com uma actualidade ainda digna de registo, como no caso do factor económico e correspondentes sub-factores.³

Permitam-me a imodéstia institucional de referir também a já longa tradição existente no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas de estudo, reflexão e ensino destas matérias, visível por exemplo no legado pedagógico e científico de Adriano Moreira e de oficiais de Marinha como Virgílio de Carvalho e António Emílio Sacchetti. Nesta hora, gostava porém especialmente de assinalar Políbio Valente de Almeida e, entre outras obras, os seus Ensaios de Geopolítica, publicados em 1994, em particular o que escreveu sobre Portugal e o Poder Marítimo.⁴ Nesse ensaio, Políbio Valente de Almeida recorda que o Almirante Alfred Mahan, o famoso geopolitólogo americano que postulou a supremacia do poder marítimo, criticou a forma como nós, portugueses, não soubemos historicamente aproveitar a nossa condição marítima para desenvolvermos a agricultura, a indústria e o comércio, calculando ele que no século XVIII só 5% do ouro do Brasil é que ficou em Portugal e que isso era um exemplo marcante da diferença entre riqueza real e riqueza fictícia.⁵

Observando a curta história da nossa integração europeia, a analogia é inevitável e parece que de facto enfrentamos vulnerabilidades económicas estruturais inultrapassáveis. Mas a verdade é que somos um país velho de quase nove séculos que está ainda numa fase de grande mudança estrutural, desde logo territorial, pois 30 anos de turbulência social e económica, como os que nos separam do 25 de Abril, numa visão estatística porventura fria, correspondem apenas a 3% do tempo da nossa História.

Com efeito, é possível ter uma visão optimista do futuro de Portugal, sobretudo se nela integrarmos as sinergias possíveis no espaço lusófono. Isto contraria a visão negativista com que uma parte influente das elites portuguesas, em particular os "opinion makers", têm tratado o nosso Passado recente e antigo. Porém, faz também parte da nossa identidade nacional a tendência de valorizar o que se faz ou o que vem, como é costume dizer, lá de fora. E assim frequentemente se esquece ou se subalterniza o que se faz cá dentro. Numa perspectiva estratégica, isto fragiliza o nosso poder anímico e consequentemente a nossa afirmação colectiva que, de forma indelével, sustenta a projecção internacional das nossas empresas.

Contudo, insisto, o cenário global do futuro apresenta-se optimista. Basta olhar com atenção para aquele que, após o 25 de Abril, é o principal factor da mudança cultural de Portugal, que se encontra a operar uma revolução silenciosa da nossa estrutura social e que se manifestará em pleno daqui a uma ou duas gerações. Estou a falar da abertura e expansão da Universidade e da correspondente proliferação de instituições públicas e privadas por todo o país que, conforme sublinhava há algum tempo atrás Adriano Moreira, na qualidade de Presidente do Conselho Nacional de Avaliação do Ensino Superior, as universidades "em duas décadas, alteraram o panorama cultural, científico, e urbano do país profundo, das interioridades, das comunidades despertadas para o desenvolvimento e para a competitividade."

Não obstante os queixumes dos insatisfeitos do costume - e todos nós, num momento ou outro, aderimos a esse coro - Portugal é hoje, permitam-me a hipérbole, um país universitário. Os alunos inscritos no ensino superior, sem contar por isso com os já formados ao longo dos anos, representam cerca de 10% da população activa, e é relevante sublinhar o facto de que as mulheres são tendencialmente maioritárias. Por exemplo, os doutoramentos cresceram em termos absolutos de cerca de 3.000 no início dos anos 90 para cerca de 10.000 no tempo presente, tendo o peso das mulheres nesta realidade já ultrapassado os 50%.⁶ E é legítimo inferir que o potencial de desenvolvimento do país aumenta na proporção do nível cultural das mães. Estas, apesar da modernidade dos tempos, continuarão a ter um papel muito influente na formação e educação dos filhos, e é diferente crescer num ambiente de formação básica ou de analfabetismo do que num ambiente de formação universitária. É pois uma questão de tempo. Para alguns, mais impacientes, tudo está a acontecer muito lentamente, e não deixam de ter razão. Mas dar tempo ao tempo é mais uma característica antiga da nossa identidade cultural que oferece inúmeras resistências ao stress anglo-saxónico do tempo é dinheiro.

De todo o modo, a Universidade, nas suas múltiplas formas de ensino superior e investigação científica, é um factor de mudança, de desenvolvimento e de consolidação da identidade nacional. A nossa identidade é de facto muito antiga, não é demais lembrá-lo, e por isso é também previsível que as novas gerações venham a sentir o impulso de partirem à descoberta da nossa História, nomeadamente económica, de forma a compreenderem quem realmente são nesta conjuntura acelerada de globalização. É que, tal como as pessoas, uma Nação é aquilo que é no presente, em função do que foi no passado e do que está a projectar ser no futuro.

* * *

Na viragem do milénio, na esteira do movimento que enquadrou a Expo 98 em Lisboa e o correlativo tema dos Oceanos, foi produzido um estudo de situação sobre o posicionamento estratégico marítimo de Portugal que acabou por plasmar um conceito estratégico nacional que é porventura o mais completo exercício do género desde o 25 de Abril e que de modo algum poderá

cair também no esquecimento, sob pena de empenharmos o futuro. Trata-se do relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos intitulado O Oceano. Um Desígnio Nacional para o Século XXI, publicado em 2004, que apresenta de forma muito clara uma Visão e uma Missão para Portugal:

- uma Visão que é a de que um oceano saudável, sustentável e seguro é o principal activo físico e sócio-cultural de Portugal;
- e uma Missão que é a de destacar Portugal como uma Nação Marítima da União Europeia.⁷

A verdade é que o nosso peso na União Europeia não é manifestamente significativo nem se afigura provável que o venha a ser num quadro de opção estratégica prioritária europeia e ibérica. A situação é exposta de forma muito simples e realista no relatório:

"No cenário de uma integração europeia cada vez mais vasta e profunda, Portugal com menos de 2% da população, menos de 1,3% do produto e com uma situação geográfica periférica, torna-se um país com um perfil e uma capacidade de influência cada vez mais limitados na União Europeia".⁸

Ou seja, a situação sugere uma inflexão do europeísmo, o que pressupõe desde logo uma reorientação progressiva, prioritária mas reequilibrada, da política externa de Portugal para Oeste e para Sul, exigindo por isso igualmente um certo esforço de reorientação político-institucional no ambiente diplomático, mais talhado desde o 25 de Abril, e em especial desde o 25 de Novembro, para as linhas de acção europeias.

Não obstante as consequências institucionais que desencadeou, com a criação de organismos ministeriais e produção de documentos ditos estratégicos, como a chamada "Estratégia Nacional para o Mar" elaborada pela Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, que de modo questionável o tentou resumir e operacionalizar, o relatório, com as suas 330 páginas e 250 recomendações e propostas de acção, não deverá pois cair no esquecimento enquanto referência incontornável de reflexão estratégica e política sobre o assunto. Desde, por exemplo, a caracterização da actividade portuária em Portugal até à formação e investigação científica, o relatório aborda praticamente todos os assuntos do mar, incluindo o campo dos sistemas de apoio à tomada de decisão, diagnosticando como ponto fraco a "inexistência de um sistema integrado para a difusão e partilha de dados, informação, conhecimento e tecnologias".⁹ A solução apontada é assim a da criação de "um sistema integrado de recolha de dados, gestão da informação e do conhecimento, e monitorização do oceano, incluindo as zonas costeiras".¹⁰ Das recomendações e propostas concretas de acção neste domínio, destacam-se estas duas:

1. "Definir a natureza de um sistema nacional de informação e o respectivo plano de desenvolvimento, incluindo nomeadamente as bases para a cooperação entre as partes interessadas";

2. "Criar um Atlas Nacional de Dados acessível à comunidade científica, onde conste a informação relevante para a gestão integrada do Oceano, designadamente informação ambiental, biológica, geológica, económica, social e cultural"¹¹

Se queremos potenciar o mar enquanto factor de desenvolvimento económico e social, afigura-se absolutamente imprescindível começar a casa de baixo para cima, como é natural, e isto pressupõe efectivamente começar pela informação como instrumento de apoio à tomada de decisão. Ora, é neste quadro que me tem parecido que é urgentíssimo criar um sistema complementar, se se quiser um sub-sistema, de informações estratégicas especializadas nos assuntos do mar, ou seja, à falta de melhor expressão, um sistema de informações estratégicas marítimas.

Esse sistema teria como objectivo principal a produção de intelligence através de fontes abertas. Portanto, um centro de OSINT – open sources intelligence – suficientemente flexível, perspectivando de facto o país como um território de fronteira e de articulação, como observa Adriano Moreira, para articular precisamente informação de fontes públicas com informação de fontes privadas, em especial de empresas, e tratá-la de forma sistemática nas suas componentes tática, estratégica e operacional, de modo a não só defender mas também projectar Portugal economicamente a nível internacional e abrir possibilidades de cooperação afins no espaço lusófono. Essa articulação seria logicamente posta em prática através de uma intranet com condições e níveis de acesso a definir num estudo que teria obrigatoriamente de ser realizado para o efeito.

Mas, em esboço, podemos desde já partir do princípio que a economia do mar abrange as componentes marítima propriamente dita, arquipelágica e continental, dividindo-se esta última em costa e hinterland. Na função de unidade de produção de intelligence fundamentalmente económica, o sistema de informações estratégicas marítimas constitui-se pois em plataforma de articulação de informação proveniente, por um lado, dos níveis global, europeu, nacional e local, e, por outro lado, do nível multidimensional das empresas e correspondentes associações. O sistema deverá ainda associar-se em rede a outros intervenientes nos assuntos do mar, civis e militares, para além da necessária capacidade própria de desenvolver actividades de recolha e tratamento de informação de acordo com um plano autónomo de produção de intelligence. Os alvos e prioridades têm obviamente de ser definidos e não escasseiam os temas no ambiente das potencialidades e vulnerabilidades da economia do mar, como por exemplo a visão politológica dos recursos enquanto fontes de tensão e competitividade crescente entre os Estados, ou os recorrentes avanços tecnológicos com impacto na exploração desses mesmos recursos, ou o acompanhamento de empresas-chave estrangeiras (incluindo recém-criadas e projectadas) que ameaçam as empresas nacionais, ou mesmo o posicionamento estratégico dos portos nacionais na corrente do tráfego marí-

timo internacional e correspondentes efeitos na dinâmica das relações económicas entre a costa e o hinterland.

Para que tal sistema surta efeito, é imprescindível uma estrutura simples, flexível e multidisciplinar. Obviamente haverá um nível de direcção geral, apoiado numa coordenação geral da análise, por sua vez assente em departamentos geográfico-temáticos onde a informação geo-referenciada terá um papel central. Os produtos serão relatórios de intelligence imediatos, periódicos e especiais, de acompanhamento da situação, perseguindo evidentemente a excelência da capacidade prospectiva. Em suma, trata-se de criar um instrumento de alta precisão no domínio da chamada inteligência económica ou competitiva, de apoio à tomada de decisão política e empresarial tanto defensiva como ofensiva. A sua localização institucional seria porventura mais adequada, do ponto de vista operacional, no quadro da presidência do conselho de ministros, assumindo-se a vontade de integrar o sistema numa real política pública nacional de inteligência económica e territorial.

Veja-se o exemplo francês que há já alguns anos criou no gabinete do primeiro-ministro a função do Alto Representante para a Inteligência Económica e veja-se também o actual movimento de expansão do conceito para a área francófona com o objectivo de reforçar o nível de competitividade empresarial em relação ao que os franceses consideram ser a ameaça económica anglo-americana dominante do processo de globalização em curso a que chamam mundialização.

No que respeita à localização geográfica, o centro operacional do sistema ficaria porventura adequadamente instalado na ponta sul do nosso triângulo estratégico, não só por uma questão simbólica, uma vez que o arquipélago da Madeira, depois da conquista de Ceuta, foi de facto o nosso primeiro palco da expansão marítima, mas também porque a partir desse ponto se torna apropriado desenhar e executar triangulações a sul e, sobretudo, porque - é preciso assumí-lo - é possível não descurar esquemas de cooperação com a Espanha, eventualmente sob a perspectiva do conceito de Oceano Moreno de que fala Adriano Moreira há mais de um quarto de século, ao mesmo tempo que nos conservamos atentos e alerta contra a incontornável ameaça espanhola ao nosso território marítimo a sul projectado a partir das Ilhas Selvagens e à área de influência que tentam consolidar a partir das Ilhas Canárias.

Para efeitos operacionais, este sistema de informações estratégicas marítimas deverá funcionar a partir de uma percepção geopolítica que represente cartograficamente o país de forma horizontal, tal como o nosso primeiro mapa o representava no século XVI, ao invés da forma rectangular tradicional que nos transmite uma noção de isolamento histórico do nosso hinterland. Este, visto a partir do mar e da nossa costa como zona económica de articulação, apresenta-se como uma área de mercado natural para a nossa projecção económica. Para sublinhar um exemplo expressivo, nesta perspectiva, face ao cenário muito provável de expansão a médio prazo do mercado do gás natural, Sines tem um

potencial não negligenciável de projecção para esse hinterland, quer em competição quer em complementaridade com Huelva. Outro exemplo é o das potencialidades da aquacultura na nossa costa que, não obstante a economia de mercado e a livre circulação de capitais, seguramente será para nós uma mais-valia se forem exploradas por empresas portuguesas competitivas à escala internacional. Outro exemplo ainda é o dos recursos marítimos para os quais, de forma continuada, devemos estar tecnologicamente apetrechados e actualizados face à concorrência internacional.

Em suma, necessitamos com urgência de um sistema de recolha e tratamento de informação, notícias e dados para apoiar a gestão estratégica da economia do mar de acordo com um plano de informações bem estruturado, simples e flexível quanto ao tempo acelerado das mudanças económicas e tecnológicas. Embora a nossa dinâmica socio-cultural tradicional nos enquadre no princípio do dar tempo ao tempo, a verdade é que a competitividade económica acelerada internacional obedece ao princípio do tempo é dinheiro, e nós por isso não temos mais tempo a perder. Para percebermos de forma realista a ameaça, basta vermos que à escala internacional a utilização de inteligência por parte das grandes empresas internacionais está a crescer de forma exponencial. Segundo a Global Intelligence Alliance, reputado grupo empresarial especializado no sector, 87% dessas empresas possuem unidades de inteligência e 68% aumentarão significativamente os investimentos no desenvolvimento dessa capacidade até 2010.¹²

Portanto, ameaça é real e o grau aumenta na medida em que nos mantivermos desprotegidos em termos defensivos e desarmados em termos ofensivos. Mas, como tudo começa pelo princípio, tal sistema de informações estratégicas marítimas requer um estudo de viabilidade que poderia ser executado com eficácia acrescida no quadro de uma parceria Universidade-Forças Armadas, e seguramente se neste âmbito se distinguisse a experiência e o conhecimento acumulado na relação centenária entre a Marinha e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Para todos os efeitos, o mar é o caminho, é o futuro de Portugal, em cooperação com os restantes países lusófonos, pois, como bem afirma Políbio Valente de Almeida, "Portugal, apesar de europeu, não pode aderir a uma solução exclusivamente europeia",¹³ sobretudo se quisermos ultrapassar mais este ciclo histórico de riqueza fictícia.

Notas

¹ Ver, por exemplo, Adriano Moreira, *Estudos da Conjuntura Nacional*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 2000, pp. 325-328.

² Cfr. José Lopes Alves, *Geopolítica e Geoestratégia de Portugal*, Lisboa, Ed. Autor, 1987, p. 127ss.

³ AAVV, *O País Que Somos*, 2 Vols., Lisboa, Instituto da Defesa Nacional, 1982 (policopiado com classificação "Reservado").

⁴ Políbio Valente de Almeida, *Ensaio de Geopolítica*, Lisboa, ISCSP, 1994, p. 21ss.

⁵ *Idem*, p. 27.

⁶ <http://www.estatisticas.gpeari.mctes.pt/?idc=47&idi=105243>

⁷ Cfr. AAVV, *O Oceano. Um Desígnio Nacional para o Século XXI*, Lisboa, Comissão Estratégica dos Oceanos, 2004, p. 17ss.

⁸ *Ibidem*

⁹ *idem*, p. 80

¹⁰ *idem*, p. 93

¹¹ *idem*, p. 95

¹² Global Intelligence Alliance, *Competitive Intelligence in Large Companies-Global Study*, White Paper, 4/2005, (37p.), p. 6 e 27.

¹³ *Op. cit.*, p. 41.

“CAPACIDADES NAVAIS. A MARINHA EQUILIBRADA”

Conferência do Vice-almirante Lopo Cajarabille

Esta exposição resulta, em grande parte, dos estudos realizados no Estado-Maior da Armada nos últimos doze anos, na busca de conceitos de suporte para desenvolver o planeamento de forças da Marinha Portuguesa com um racional esclarecido.

1. O PROBLEMA DO PLANEAMENTO DE FORÇAS

O problema essencial a resolver, quando se cuida do planeamento de forças militares, é bastante fácil de enunciar, mas extremamente difícil de concretizar. De facto, pretende-se simplesmente identificar e quantificar as capacidades militares que um Estado deve possuir em razão dos requisitos de defesa, convertendo depois o resultado em programas calendarizados. Por outras palavras, trata-se de saber qual o sistema de forças que corresponde às necessidades do Estado, dentro dos constrangimentos orçamentais.

A dificuldade reside em descortinar que processo se deve utilizar e como chegar à conclusão de que um determinado nível de forças pode ser considerado suficiente para os objectivos pretendidos. “How much is enough” é uma expressão inglesa que traduz bem esta problemática.

Não há uma doutrina geralmente aceite que resolva de forma amplamente satisfatória as dificuldades referidas. Todavia, existem formas de abordagem mais ou menos teorizadas, cuja aplicação varia com as perspectivas de análise e a valorização atribuída a determinados factores. Assim, encontram-se abordagens ascendentes, descendentes, tecnológicas, de cenário, etc, sendo certo que na realidade se aplicam frequentemente combinações de vários métodos.

Mas, antes de se chegar ao planeamento de forças, torna-se necessário percorrer todo o planeamento de defesa nacional, donde saíam as análises de situação e os conceitos mais relevantes a adoptar. Duma forma geral todos os países definem conceitos estratégicos militares a partir dos interesses a defender e dos objectivos a alcançar, tendo em conta o ambiente externo e as potencialidades e vulnerabilidades nacionais. No quadro da interacção político-militar próprio de cada Estado, estabelecem-se então, de modo formal ou implícito, as missões das Forças Armadas e os sistemas de forças preconizados. É exactamente esta fase, destinada a apurar o sistema de forças, que nos interessa agora considerar, sob a designação de planeamento de forças.

Como decorre do que já foi descrito, é necessário identificar os meios militares que se julguem suficientes para atingir os objectivos pretendidos, no quadro dos recursos disponíveis. Podemos então dizer que se procura um sistema de forças nacional militarmente adequado, financeiramente exequível e politicamente aceitável.

Face ao enquadramento do presente Simpósio vamos concentrar a nossa atenção nas forças navais, embora em boa parte o planeamento deva ser conjunto, por razões óbvias de articulação, mas não exclusivamente, dados os requisitos próprios das Marinha para as suas missões particulares. Contudo, o raciocínio será similar para qualquer tipo de forças, dentro do método adoptado como o mais apropriado.

2. DIFICULDADES ACRESCIDAS NA ACTUALIDADE

A complexidade sempre foi, e será, uma característica predominante do planeamento de forças. O enorme emaranhado de factores envolvidos e as respectivas implicações em termos de custos e objectivos, constituem razões principais da dificuldade do problema, ainda agravada pelo efeito de reacção mútua entre os elementos em jogo.

Nos dias de hoje, acrescem ainda outras dificuldades, se compararmos com o que acontecia há duas décadas atrás. Então, as ameaças estavam relativamente bem definidas no quadro mundial e os métodos de planeamento de forças tinham como ponto de partida o entendimento que cada Estado fazia das consequências dessas ameaças. Assim, as metodologias mais usadas procuravam deduzir o conjunto de meios que melhor contrariava as ameaças, tendo em conta as mais prováveis ou as mais perigosas, ou combinações de ameaças, normalmente consideradas no âmbito de cenários bastante específicos. Tinham portanto como base as ameaças.

Porém, o xadrez internacional modificou-se muito, pondo em causa os conceitos clássicos de ameaça, o que provocou a erosão da base daquele racional. Actualmente, embora permaneçam alguns conflitos regionais com inimigos assumidos, numa forma geral as ameaças tornaram-se difusas, incertas e pouco previsíveis. Passou a ser muito difícil, ou mesmo impossível, definir as novas ameaças através dos seus factores essenciais. Quem as patrocina como unidade política, quais as suas reais possibilidades e verdadeiras intenções, quando e onde podem constituir perigo, qual a sua evolução a prazo e de que formas se poderão revestir. Tudo isto são questões sem resposta sólida. A credibilidade política de quaisquer cenários específicos de ameaça ficou também abalada.

Como consequência, o método de planeamento clássico com base nas ameaças ficou bastante prejudicado, havendo que pensar em alternativas. Surge assim a metodologia com base em capacidades.

3. A ABORDAGEM POR CAPACIDADES

Antes de avançar mais no processo relativo às capacidades convirá esclarecer desde já uma questão que tem tendência a provocar alguma confusão. Todos os meios militares em geral, e navais em particular, podem estar organizados em termos de capacidades, mas isso não implica necessariamente que

tenha sido utilizado um método de planeamento de forças com base em capacidades. As capacidades em si próprias são apenas conjuntos de meios militares, enquanto que o processo de planeamento é bem mais complexo. Esclarecida esta questão voltemos ao método.

Uma metodologia com base nas ameaças deixa de funcionar bem quando não se conseguem caracterizar as ameaças com suficiente nitidez, nem se vislumbra uma razoável previsão da sua evolução futura, porque se torna praticamente impossível contrariar frontalmente o que é mal conhecido. Uma solução possível é afastar o raciocínio das ameaças como ponto crucial e deslocá-lo para outro elemento básico, encontrando-se uma outra lógica.

Podemos pensar em capacidades para executar missões genéricas, decorrentes de cenários pouco específicos, tentando cobrir um leque de necessidades tão alargado quanto possível. O que está agora em causa é a eficácia exigida para o desempenho dessas missões, as quais estão relacionadas com as formas como as ameaças se poderão manifestar. Isto é, em suma, o método de planeamento de forças com base em capacidades.

Um exemplo ilustrativo ajudará a perceber melhor quem não conhece bem o racional subjacente ao método. Quando se pretende edificar uma capacidade de vigilância e fiscalização da costa, não havendo inimigo bem identificado, a nossa preocupação centra-se fundamentalmente nas formas prováveis de violação da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional e não tanto em quem possa transgredir. Do mesmo modo podemos chegar à conclusão que precisamos de uma capacidade de projecção de força, sem termos ideia precisa de onde a vamos aplicar e quais as tarefas reais que lhe vão ser cometidas.

Registe-se porém que a análise sistemática das missões para deduzir capacidades constitui um problema bastante complexo, com processos mais ou menos sofisticados, principalmente quando as missões são muitas e variadas.

Seria excelente para qualquer país marítimo dispor de muitas capacidades navais e todas elas robustas. Não sendo tal exequível, o método inclui uma variante orientada não para as missões, mas sim para os recursos disponíveis. Neste caso, trata-se de otimizar o conjunto de capacidades, face a um tecto de financiamento anteriormente estabelecido. Na verdade as duas variantes estão sempre presentes, porque os recursos são sempre limitados.

Para resumir a noção central, pode afirmar-se que o processo de planeamento de forças baseado em capacidades consiste em planejar sob efeito da incerteza, procurando capacidades adequadas às circunstâncias actuais, mas num quadro económico que implica escolhas.

4. SELECCIONAR E DOTAR AS CAPACIDADES

Aceite o modelo, temos que eleger as capacidades requeridas e determinar o volume de meios que compõem cada capacidade. As capacidades podem ser entendidas com maior ou menor integração de funções e variedade de

meios. Apenas as grandes potências têm recursos para conceber capacidades complexas e muito integradas, desenhadas para intervir em um ou mais conflitos regionais simultâneos. Outros países preferem capacidades funcionais que visam prevenir, defender, conter, dissuadir, ou ter outras funções do mesmo tipo. Outras alternativas são possíveis.

No caso da Marinha Portuguesa, dada a sua dimensão, optou-se pela nomenclatura de acordo com a utilização primária dos meios. Assim, por exemplo, temos uma capacidade submarina, uma capacidade oceânica de superfície, uma capacidade de fiscalização, etc.

Depois de seleccionar as capacidades, chegamos a outra questão crucial: quais os meios que devem preencher cada uma das capacidades. O modelo de planeamento de forças seguido indica que, consoante as capacidades existentes, para cada missão genérica vão contribuir uma ou mais capacidades. Ora a eficácia pretendida para o desempenho de cada missão é que vai determinar a robustez das capacidades envolvidas.

Se para a fiscalização da costa for determinada uma eficácia muito elevada tal corresponderá a X unidades navais. Mas, se nos contentarmos com metade da eficácia, então podemos reduzir o número de unidades para cerca de metade, dependendo do tipo de navios. Podemos naturalmente incluir os meios aéreos, se os houver disponíveis para o efeito. Para as missões que requerem submarinos posso partir de um mínimo de duas unidades para justificar a existência da capacidade, mas se quiser ter submarinos disponíveis para proteger uma força e simultaneamente ter uma patrulha de área activada, necessito de mais submarinos.

Seja qual for a decisão relativamente a todas as capacidades, há sempre hipótese de encontrar o ponto de equilíbrio entre as disponibilidades financeiras e a eficácia. Porém, torna-se evidente que a redução de recursos financeiros implica uma redução de eficácia, sendo fácil mostrar a sua grandeza. Os estudos de investigação operacional podem apresentar fórmulas matemáticas para quantificar estes efeitos.

5. A MARINHA EQUILIBRADA

Conforme já referido, a selecção de capacidades faz-se mediante a perspectiva que se tem das missões genéricas a desempenhar. O conceito de Marinha equilibrada, defendido pela Marinha Portuguesa, ajudou a examinar as missões, tendo em vista a dedução de capacidades.

A experiência demonstra que a forma mais simples de explicar o que se entende por Marinha equilibrada é descrever primeiro o seu oposto, ou seja a Marinha especializada. Assim, uma Marinha especializada acolhe essencialmente determinados tipos de meios, como sejam navios de contra-medidas de minas, navios costeiros, patrulhas rápidos com forte armamento, ou outros. Ao invés a Marinha Equilibrada requer um conjunto bastante diversificado de meios.

Retira-se de imediato que, para uma mesma disponibilidade de recursos, a Marinha especializada é mais eficaz num número restrito de missões e a Marinha equilibrada tem a vantagem de desempenhar um leque de missões muito mais alargado. A melhor alternativa será consequência das condicionantes próprias de cada país.

Mesmo preferindo a Marinha equilibrada, cada Estado irá definir o equilíbrio pretendido. Para alguns, poucos, uma Marinha equilibrada inclui a aviação embarcada, os submarinos nucleares, os mísseis de longo alcance, etc. Para outros, os meios navais costeiros e ribeirinhos formam Guardas Costeiras mais ou menos separadas das Marinhas. Ainda outros apostam em componentes oceânicas médias, bem integradas com componentes costeiras.

Em Portugal, a Marinha alinha neste último grupo, obedecendo a uma dimensão proporcional aos recursos do país. Assim, a Marinha tem várias capacidades vocacionadas para a defesa militar e o apoio à política externa e outras capacidades para garantir a segurança e autoridade do Estado no mar. Como já foi referido neste Simpósio, esta integração harmoniosa de capacidades constitui o paradigma da Marinha de Duplo Uso. Podemos mesmo afirmar que o conceito de Marinha equilibrada se exprime em Portugal fundamentalmente por uma Marinha de Duplo Uso.

Para completar a amplitude de funções e fazendo ainda parte do equilíbrio pretendido, as funções de desenvolvimento científico, cultural e económico não deixam de ter a sua importância, nomeadamente através das actividades do Instituto Hidrográfico e dos órgãos de natureza cultural que a Marinha dispõe, bem como a promoção da construção naval e actividades relacionadas.

Convirá ainda realçar o facto de o planeamento de forças se fazer a longo prazo, dada a longevidade dos meios e o tempo indispensável para os adquirir, obrigando a programas contínuos ou próximo disso. Este facto atribui ainda maior importância aos conceitos, para evitar erros de análise que se podem revelar desastrosos nas consequências.

Na realidade, as circunstâncias específicas de cada país e a eficácia pretendida obrigam à concepção e construção de navios com características próprias, o que torna o processo moroso e demorado. Ressalvam-se naturalmente as aquisições de meios usados e os de muito pequena dimensão.

6. BREVES CONCLUSÕES

O processo de planeamento de forças com base em capacidades não será certamente uma solução definitiva para um problema tão complexo e difícil como é a tradução em meios militares dos objectivos nacionais, dentro dos limites orçamentais. Todavia, constitui uma abordagem lógica e moderna, que tem em conta o quadro geral das ameaças, mas não se baseando nelas para produzir as linhas de acção a recomendar. Por outro lado, a lógica subjacente tem a flexibilidade necessária para se adaptar bem às necessidades de cada Estado, independentemente da sua grandeza e ambição.

O conceito de Marinha equilibrada contribui decisivamente para a identificação das capacidades requeridas e ajusta-se bem ao actual ambiente internacional, caracterizado por ameaças incertas e muito pouco previsíveis.

A aposta na Marinha de Duplo Uso beneficia especialmente os países onde a riqueza não abunda, consumindo menos recursos para os mesmos resultados, porque tira partido da utilização comum das infra-estruturas de apoio e do pessoal, com unicidade de doutrina.

Face à questão do financiamento, sempre presente, pergunta-se se é a estratégia que prevalece ou o orçamento. A resposta correcta é que são ambos e de uma forma interactiva.

O problema crucial, sendo essencialmente político, absorve uma contribuição incontestável do pensamento militar e técnico-naval na convergência de dois dos grandes vectores da defesa nacional: o que o país deseja da sua Marinha e o que a Marinha pode oferecer ao país.

Para os Estados marítimos há uma certeza. Os custos de não possuírem Marinhas minimamente eficazes são certamente superiores aos encargos que elas representam.

ENCERRAMENTO DO
1º SIMPÓSIO DAS MARINHAS DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA

Alocução do Almirante Chefe Estado-Maior da Armada

Senhores Representantes das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa,
Senhores Almirantes, Senhores Comandantes,
Distintos Convidados,

Vamos em breve dar por terminados os trabalhos deste 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa.

Começo por renovar os meus mais sinceros agradecimentos aos Representantes das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa, aos ilustres conferencistas e a todos os nossos convidados, por se terem disponibilizado de forma tão generosa e qualificada, tornando possível levar a bom termo, esta iniciativa que, julgo eu, do agrado de todos. Também uma palavra de agradecimento aos ilustres conferencistas e a todos os nossos convidados pelo valor que acrescentaram a este Simpósio.

Durante estes últimos dois dias, conseguimos realizar um conjunto de eventos, cumprindo com rigor o plano de trabalhos que nos tínhamos proposto concretizar.

O tema escolhido: "O papel das Marinhas no actual contexto internacional", era aliciante e é aliciante, como se viu pelas discussões que suscitou.

Apesar das diferenças existentes entre as nossas Marinhas, face às dimensões, características e especificidades próprias de cada uma, foi possível partilhar experiências, defender convicções e reflectir sobre alguns dos mais importantes temas da actualidade, onde as Marinhas jogam papel de relevo.

Ainda estão frescas na nossa memória, pela sua qualidade e inspiradora reflexão, as conferências proferidas e os debates que se lhes seguiram.

Não menos importantes foram as intervenções das várias Marinhas e congéneres, porque de facto, os marinheiros sabem pouco do mar, mas os outros do mar não sabem nada. Mas nestas circunstâncias, eu julgo que tivemos uma oportunidade de aprofundar o conhecimento mútuo, bem como algumas perspectivas regionais mais ou menos abrangentes.

Ficámos ainda mais convictos de uma certeza que já tínhamos. As Marinhas não são só indispensáveis aos países como são o garante da sua soberania, como também podem desempenhar um largo somatório de missões, que atravessam praticamente quase todos os interesses dos Estado.

Os tempos modernos, ao contrário do que alguns podiam pensar, alargaram ainda mais as possibilidades de emprego das Marinhas em colaboração

com os outros ramos das forças armadas ou com forças de segurança, sendo também maior a probabilidade de cooperação entre países e com organizações internacionais de segurança e defesa.

A cooperação de facto, julgo eu que é a palavra-chave do mundo moderno, tanto no âmbito interno entre os vários departamentos do Estado, como também no âmbito externo entre os países e organizações que prosseguem interesses comuns paralelos aos militares.

Isto aplica-se obviamente à partilha de informação e à ligação entre nós.

O 1º passo que eu proponho, e como já tive oportunidade de trocar opiniões com os representantes das várias Marinhas, é criarmos uma rede de pontos de contacto para facilitarmos essas ligações e esses trabalhos que julgo são de interesse comum.

É muito simples, termos uma pequena folha em que eu pedia para cada Marinha indicasse um ponto de contacto com o seu e-mail, com o número de telefone, fax, etc., de maneira a que possamos começar a trabalhar em rede, que é como se trabalha hoje em dia.

Para além disso, uma iniciativa muito interessante, proposta por uma das Delegações e que julgo que acolhe a unanimidade do pensamento de todos, é criarmos uma simples página de internet em que podemos depois estabelecer os procedimentos para alimentarmo-nos de maneira a que todos possamos pôr as nossas notícias, trocarmos as nossas opiniões de uma maneira informal e imediata, de um modo muito barato e simples com a tecnologia que temos hoje ao nosso alcance.

Estas duas propostas, nós depois trataremos de as implementar se estiverem de acordo com essas ideias.

De facto, estas reflexões, tal como outras, foram alvo de debate, numa saudável abordagem conceptual, a que não faltou a necessária liberdade opinativa, coisa que nós muito na Marinha prezamos e que a Academia de Marinha facilita na liberdade académica própria daqueles que acham que a domesticação não é apropriada às instituições, sobretudo às instituições que têm uma cultura própria contrária a estas mesmas domesticações.

Mas, eu julgo que é importante também notar que as Marinhas apresentam obra todos os dias, ao contrário de muitas outras organizações e instituições mesmo que se viva na mais completa tranquilidade e ambiente pacífico, nós todos os dias somos capazes de apresentar o nosso produto operacional.

Penso que se cumpriram os objectivos pretendidos para este Simpósio, mas terei que aferir o meu ponto de vista, como sempre optimista, com o vosso juízo. Tenho porém a certeza de que passámos a conhecer-nos melhor e fortalecemos a nossa amizade e espírito marinho, derrubando desconhecimentos, barreiras que aqui informalmente conseguimos facilmente ultrapassar. Esta harmonia é em si, um capital muito valioso para que haja maior disponibilidade para actividades de cooperação.

Enfim, acho que estamos todos de parabéns.

Aproveito a oportunidade para uma vez mais agradecer ao Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas a prestimosa colaboração dada neste Simpósio, no âmbito do protocolo existente com a Marinha.

Muitas das ideias que os Senhores Professores aqui vieram partilhar connosco, obviamente fazem parte da nossa cultura e muitas das ideias para o futuro podem estar certos que terão da parte da Marinha a resposta para que se concretizem as coisas, porque de facto eu penso que temos que passar do domínio da estratégia para o domínio operacional, do domínio dos conceitos para o domínio da operacionalização dos conceitos.

É essa a minha visão e é nesse sentido que eu procurarei orientar a nossa acção para o futuro.

É nossa intenção através do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica publicar em próxima edição dos Cadernos Navais, os textos das conferências e das apresentações que V. Ex^{as} tiveram o cuidado de nos apresentar e que nós tivemos o gosto de ouvir.

Para que fique em registo tudo o que nos foi oferecido, para que isso não se perca, pois julgo que é um património muito importante.

Hoje à noite teremos ainda a oportunidade de nos encontrar ao jantar, nas instalações do Farol da Guia, que julgo são bastante agradáveis, num momento para descontraír juntamente com as nossas famílias e outros convidados, oportunidade para comentarmos, mais informalmente, tudo o que aqui se passou.

Amanhã concluiremos o nosso programa com uma visita às instalações do Alfeite, ali que é o campo da honra onde estão os navios, que será guiada pelo Sr. Almirante Comandante Naval e que incluirá uma visita à Base Naval, a dois tipos de navios e ao Comando do Corpo de Fuzileiros, oportunidade para vos ser mostrada uma parte da componente operacional da nossa Marinha.

Espero que este curto programa social que vos preparámos, tenha sido do agrado de todos, especialmente das Senhoras que são sempre muito importantes para o estado de espírito das delegações e só lamento que o tempo disponível não nos tenha permitido considerar mais eventos, como gostaríamos.

Procurámos igualmente darmos uma oportunidade para conhecerem melhor a nossa Marinha, num ambiente descontraído, aproveitando da melhor maneira a Vossa estadia que muito nos honra.

E parece que de facto, esta ideia deste Simpósio acolhe o agrado dos representantes das delegações aqui presentes e, sendo assim, temos que fazer com que este evento se possa repetir noutras latitudes e noutras longitudes e portanto a minha proposta era que, por ordem alfabética, fizéssemos uma reedição deste evento num período que, de início, poderia ser de 2 em 2 anos.

Já sei que há várias Delegações que amavelmente se disponibilizaram

para o fazer e propunha que em 2010 começássemos com a delegação de Angola, que gentilmente se disponibilizou para fazer a 2ª Edição deste Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa.

Queria agradecer a todos a Vossa cooperação, a Vossa amizade, o Vosso estar aqui, e queria terminar com uma breve reflexão que nos suscitou agora a intervenção do Sr. Almirante Cajarabille e o debate que essa intervenção suscitou.

"Penso que a melhor Marinha não é a grande, não é a pequena, não é a equilibrada, é aquela que serve os interesses do nosso País, como todos nós tentamos fazer".

Muito Obrigado

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. *A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares*
V.Alm. António Emílio Sacchetti.
2. *Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados*
C.Alm. Victor Manuel Lopo Cajarabille
3. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*
V.Alm. António Emílio Sacchetti e C.Alm. 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*
V.Alm. Alexandre Reis Rodrigues
6. *Portugal e a sua Circunstância*
Prof. Doutor Adriano Moreira, V.Alm. António Emílio Sacchetti,
Dr. João Soares Salgueiro, Prof.^a Doutora Maria do Céu Pinto,
Prof.^a Doutora Maria Regina Flor e Almeida
7. *O Poder Naval. Missões e Meios*
C.m.g. Carlos Néelson Lopes da Costa
8. *Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação.*
Breve Abordagem Filosófico-Estatutária
Ten. Carla Pica
9. *Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bi-Lateral*
Dr. José Medeiros Ferreira
10. *A Estratégia Naval Portuguesa*
V.Alm. António Emílio Sacchetti, Prof. Doutor António José Telo,
V.Alm. Magalhães Queiroz, Alm. Vieira Matias, C.Alm. Lopo Cajarabille,
C.m.g. Marques Antunes, Dr. Nuno Rogeiro, V.Alm. Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha, V.Alm. Reis Rodrigues, C.Alm. Melo Gomes,
V.Alm. Alexandre Silva Fonseca, V.Alm. Pires Neves, V.Alm. Rebelo Duarte
11. *O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares*
C.m.g. José Manuel Silva Carreira
12. *As Forças Armadas e o Terrorismo*
C.Alm. José Augusto de Brito

13. *O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal*
Alm. Vieira Matias
14. *Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial*
Prof. Doutor Hernâni Lopes, Prof. Doutor Manuel Lopes Porto, Dr. João Salgueiro,
Prof. Doutor José Carlos Venâncio, Dr. Salgado Matos, Dr. Félix Ribeiro,
Prof. Doutor Fernando Santos Neves, Dr. Joaquim Aguiar,
Prof. Doutor Adriano Moreira
15. *A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS*
Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo, C.Ten. José António Velho Gouveia
16. *O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia*
V.Alm. António Emílio Sacchetti
17. *As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz*
C.Ten. José António Zeferino Henriques
18. *A Nato e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?*
V.Alm. 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*
António Marques Bessa
21. *O Poder na Relação Externa do Estado*
Luís Fontoura e 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*
Maria Francisca Saraiva
24. *Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*
Coordenadores António Marques Bessa e Pedro Borges Graça
25. *A Europa da Segurança e Defesa*
Vice-almirante António Rebelo Duarte

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

