



Cadernos do IUM



**ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS - UMA ANÁLISE COMPARATIVA
(NATO, UE, ESPANHA, FRANÇA, ITÁLIA, PORTUGAL E REINO UNIDO)**

**Coordenação:
Capitão-tenente Sofia Saldanha Junceiro**



Março 2022

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS –
UMA ANÁLISE COMPARATIVA
(NATO, UE, Espanha, França, Itália,
Portugal e Reino Unido)

Coordenação:

Capitão-tenente Sofia Saldanha Junceiro

Março de 2022

Os **Cadernos do IUM** têm como principal objetivo divulgar os resultados da investigação desenvolvida no/sob a égide IUM, autonomamente ou em parcerias, que não tenha dimensão para ser publicada em livro. A sua publicação não deverá ter uma periodicidade definida. Contudo, deverão ser publicados, pelo menos, seis números anualmente. Os temas devem estar em consonância com as linhas de investigação prioritárias do CIDIUM. Devem ser publicados em papel e eletronicamente no sítio do IUM. Consideram-se como objeto de publicação pelos Cadernos do IUM:

- Trabalhos de investigação dos investigadores do CIDIUM ou de outros investigadores nacionais ou estrangeiros;
- Trabalhos de investigação individual ou de grupo de reconhecida qualidade, efetuados pelos discentes, em particular pelos do CEMC e pelos auditores do CPOG que tenham sido indicados para publicação e que se enquadrem no âmbito das Ciências Militares, da Segurança e Defesa Nacional e Internacional;
- Papers, ensaios e artigos de reflexão produzidos pelos docentes;
- Comunicações de investigadores do IUM efetuadas em eventos científicos (e.g., seminários, conferências, workshops, painéis, mesas redondas), de âmbito nacional ou internacional, em Portugal ou no estrangeiro.

N.ºs Publicados:

1 – Comportamento Humano em Contexto Militar

Subsídio para um Referencial de Competências destinado ao Exercício da Liderança no Contexto das Forças Armadas Portuguesas: Utilização de um “Projeto STAfS” para a configuração do constructo

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

2 – Entre a República e a Grande Guerra: Breves abordagens às instituições militares portuguesas

Coordenador: Major de Infantaria Carlos Afonso

3 – A Abertura da Rota do Ártico (*Northern Passage*). Implicações políticas, diplomáticas comerciais

Coronel Tirocinado Eduardo Manuel Braga da Cruz Mendes Ferrão

4 – O Conflito da Síria: as Dinâmicas de Globalização, Diplomacia e Segurança (Comunicações no Âmbito da Conferência Final do I Curso de Pós-Graduação em Globalização Diplomacia e Segurança)

Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Rui Vieira
Professora Doutora Teresa Rodrigues

5 – Os Novos Desafios de Segurança do Norte de África

Coronel Tirocinado Francisco Xavier Ferreira de Sousa

- 6 – Liderança Estratégica e Pensamento Estratégico
Capitão-de-mar-e-guerra Valentim José Pires Antunes Rodrigues
- 7 – Análise Geopolítica e Geoestratégica da Ucrânia
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Leonel Mendes Martins
Tenente-Coronel Navegador António Luís Beja Eugénio
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Tenente-Coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 9 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações de Angola. Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Coronel Tirocinado José Luís de Sousa Dias Gonçalves
Tenente-Coronel de Infantaria José Manuel Figueiredo Moreira
- 10 – O Fenómeno dos “*Green-on-Blue Attacks*”. “*Insider Threats*” – Das Causas à Contenção
Major de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 11 – Os Pensadores Militares
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Carlos Filipe Lobão Dias Afonso
- 12 – *English for Specific Purposes no Instituto Universitário Militar*
Capitão-tenente ST Eling Estela do Carmo Fortunato Magalhães Parreira
- 13 – I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Fernando César de Oliveira Ribeiro
- 14 – Identificação e caracterização de infraestruturas críticas – uma metodologia
Major de Infantaria Hugo José Duarte Ferreira
- 15 – O DAESH. Dimensão globalização, diplomacia e segurança. Atas do seminário 24 de maio de 2016
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Adalberto José Centenico
Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
- 16 – Cultura, Comportamento Organizacional e Sensemaking
Coordenadores: Coronel Piloto-Aviador João Paulo Nunes Vicente
Tenente-Coronel Engenheira Aeronáutica Ana Rita Duarte Gomes S. Baltazar
- 17 – Gestão de Infraestruturas Aeronáuticas
Major Engenheira de Aeródromos Adelaide Catarina Gonçalves

- 18 – A Memória da Grande Guerra nas Forças Armadas
Major de Cavalaria Marco António Frontoura Cordeiro
- 19 – Classificação e Análise de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes na Força Aérea
Alferes Piloto-Aviador Ricardo Augusto Baptista Martins
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
Capitão Engenheiro Aeronáutico Bruno António Serrasqueiro Serrano
- 20 – A Aviação Militar Portuguesa nos Céus da Grande Guerra: Realidade e Consequências
Coordenador: Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo
Rui Alberto Gomes Bento Roque
- 21 – Saúde em Contexto Militar (Aeronáutico)
Coordenadoras: Tenente-Coronel Médica Sofia de Jesus de Vidigal e Almada
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
- 22 – *Storm Watching. A New Look at World War One*
Coronel de Infantaria Nuno Correia Neves
- 23 – Justiça Militar: A Rutura de 2004. Atas do Seminário de 03 de março de 2017
Coordenador: Tenente-Coronel de Infantaria Pedro António Marques da Costa
- 24 – Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate - Moçambique 1964-1975
Coordenadores: Coronel Tirocinado de Infantaria Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-Coronel de Infantaria Vítor Manuel Lourenço Ortigão Borges
- 25 – A República Popular da China no Mundo Global do Século XXI. Atas do Seminário de 09 de maio de 2017
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Maria Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel de Infantaria Paraquedista Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 26 – O Processo de Planeamento de Operações na NATO: Dilemas e Desafio
Coordenador: Tenente-coronel de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 27 – Órgãos de Apoio Logístico de Marinhas da OTAN
Coordenador: Capitão-tenente de Administração Naval Duarte M. Henriques da Costa
- 28 – Gestão do Conhecimento em Contexto Militar: O Caso das Forças Armadas Portuguesas
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 29 – A Esquadra de Superfície da Marinha em 2038. Combate de alta Intensidade ou Operações de Segurança Marítima?
Capitão-de-mar-e-guerra Nuno José de Melo Canelas Sobral Domingues

- 30 – Centro de Treino Conjunto e de Simulação das Forças Armadas
Coronel Tirocinado de Transmissões Carlos Jorge de Oliveira Ribeiro
- 31 – Avaliação da Eficácia da Formação em Contexto Militar: Modelos, Processos e Procedimentos
Coordenadores: Tenente-coronel Nuno Alberto Rodrigues Santos Loureiro
Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 32 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações da Guiné-Bissau (1963-1974).
Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Brigadeiro-general Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-coronel de Administração Domingos Manuel Lameira Lopes
- 33 – O Direito Português do Mar: Perspetivas para o Séc. XXI
Coordenadora: Professora Doutora Marta Chantal Ribeiro
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação (2.ª edição, revista e atualizada)
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 34 – Coreia no Século XXI: Uma península global
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Maria Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 35 – O “Grande Médio Oriente” Alargado – Volume I
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Ricardo Dias Costa
- 36 – O “Grande Médio Oriente” Alargado – Volume II
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Ricardo Dias Costa
- 37 – As Forças Armadas no Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais
Coordenador: Tenente-coronel Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 38 – A Participação do Exército em Forças Nacionais Destacas: Casos do Kosovo, Afeganistão e República Centro-Africana. Vertente Operacional e Logística
Coordenador: Brigadeiro-general Jorge Manuel Barreiro Saramago
Major de Transmissões Luís Alves Batista
Major de Material Tiago José Moura da Costa

- 39 – Pensar a Segurança e a Defesa Europeia. Atas do Seminário 09 de maio de 2019
Coordenador: Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 40 – Os Desafios do Recrutamento nas Forças Armadas Portuguesas. O Caso dos Militares Contratados
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 41 – Inovação na Gestão de Recursos Humanos nas Forças Armadas Portuguesas: Os Militares em Regime de Contrato. Atas das Comunicações do *Workshop* de 28 de janeiro de 2019
Coordenador: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
- 42 – Sistemas de Controlo de Gestão: Modelos, Processos e Procedimentos
Coordenador: Tenente-coronel Nuno Alberto Rodrigues Santos Loureiro
- 43 – Desafios Estratégicos para Portugal no Pós-Covid-19
Auditores Nacionais do Curso de Promoção a Oficial General 2019/2020
- 44 – Gestão Estratégica: Contributos para o Paradigma Estrutural da Marinha Portuguesa
Capitão-de-mar-e-guerra Nuno Sardinha Monteiro
- 45 – A Geopolítica dos *Chokepoints* e das *Shatterbelts* (Volume I)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 46 – A Geopolítica dos *Chokepoints* e das *Shatterbelts* (Volume II)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 47 – A Geopolítica dos *Chokepoints* e das *Shatterbelts* (Volume III)
Coordenadores: Professor Doutor Armando Marques Guedes
Tenente-coronel Marco António Ferreira da Cruz
- 48 – Estudos Estratégicos das Crises e dos Conflitos Armados
Coordenadores: Brigadeiro-general Lemos Pires
Tenente-coronel Ferreira da Cruz
Tenente-coronel Pinto Correia
Tenente-coronel Bretes Amador
- 49 – A Vulnerabilidade em Infraestruturas Críticas: Um Modelo de Análise
Tenente-coronel Santos Ferreira

50 – Função de Combate Proteção

Coordenadores: Coronel de Infantaria Paulo Jorge Varela Curro
Major de Cavalaria Rui Miguel Pinho Silva

51 – Estudos Estratégicos das Crises e dos Conflitos Armados

Coordenadores: Coronel de Cavalaria (Reformado) Marquês Saraiva
Tenente-coronel GNR Marco Cruz
Tenente-coronel ENGEL Silva Costa
Major Engenheiro Reis Bento

52 – Reinventar as Organizações Militares

Coordenador: Tenente-coronel de Administração Militar Carriço Pinheiro

53 – Estudos de Reflexão sobre as Informações Militares

Coordenador: Tenente-coronel de Infantaria Carlos Marques da Silva

54 – Convulsões Eurasiáticas. *in illo tempore* e agora

Coordenador: Coronel (Reformado) Carlos Manuel Mendes Dias

Como citar esta publicação

Junceiro, S.S. (Coord.) (2022). *Estratégias Marítimas – uma análise comparativa (NATO, UE, Espanha, França, Itália, Portugal e Reino Unido)*. Cadernos do IUM, 55 Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Diretor

Tenente-general José Augusto de Barros Ferreira

Editor-chefe

Comodoro João Paulo Ramalho Marreiros

Coordenadora Editorial

Tenente-coronel Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada

Capa – Composição Gráfica

Tenente-coronel Técnico de Informática Rui José da Silva Grilo

Secretariado

Primeiro-marinheiro Rodolfo Miguel Hortência Pereira

Assistente técnica Gisela Cristina da Rocha Basílio

Propriedade e Edição

Instituto Universitário Militar

Rua de Pedrouços, 1449-027 Lisboa

Tel.: (+351) 213 002 100

Fax: (+351) 213 002 162

E-mail: cidium@ium.pt

<https://cidium.ium.pt/site/index.php/pt/publicacoes/as-colecoes>

Paginação, Pré-Impressão e Acabamento

Sumário Colorido

Rua de Palames, Edifício Caravelas 1º esq.

2970-703 Sesimbra

Tel: (+351) 932 696 712

E-mail: sumariocolorido@gmail.com

ISBN: 978-989-53460-1-1

ISSN: ISSN: 2183-2129

Depósito Legal: 497388/22

Tiragem: 90 exemplares

© Instituto Universitário Militar, março, 2022.

Nota do Editor:

Os textos/conteúdos do presente volume são da exclusiva responsabilidade dos seus autores

ÍNDICE

PREFÁCIO	1
NOTA INTRODUTÓRIA	3
ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE ESPANHA – COMPARAÇÃO COM NATO, EU E PORTUGAL	5
ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE FRANÇA – COMPARAÇÃO COM NATO, UE E PORTUGAL	29
ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE ITÁLIA – COMPARAÇÃO COM NATO, UE E PORTUGAL	53
ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE REINO UNIDO – COMPARAÇÃO COM NATO, UE E PORTUGAL	75
ESTRATÉGIA MARÍTIMA: NATO VERSUS UE	95

PREFÁCIO

O conhecimento da nossa realidade e do mundo que nos rodeia constitui-se como um elemento fundamental numa abordagem estratégica. E esta tem em vista um melhor desempenho das organizações, através de um processo de comparação, assente na observação, aprendizagem e melhoria.

O Curso de Promoção a Oficial Superior (CPOS) tem por finalidade conferir competências necessárias para o desempenho de cargos e para o exercício de funções como oficiais superiores, nomeadamente ao nível dos conhecimentos técnico-militares, onde a Área de Ensino Específico da Marinha (AEEM) tem este comprometimento na sua área de responsabilidade.

Geoffrey Till, historiador e estrategista marítimo britânico, considera a globalização como o fator primordial do ambiente estratégico do século XXI, a qual estabeleceu um novo paradigma naval colaborativo, o qual difere do paradigma naval mais competitivo do passado. E a North Atlantic Treaty Organization (NATO) é disso um exemplo, ao qual a União Europeia (UE) também se associa, pela interdependência económica existente.

Neste sentido, a AEEM abraçou o repto de lançar um desafio aos futuros oficiais superiores da Marinha: a realização de análises comparativas entre as estratégias marítimas (EM) de Espanha, França, Itália, Portugal e Reino Unido, assim como uma análise relativamente ao seu alinhamento com as estratégias da NATO e da UE no que ao mar diz respeito.

A escolha sobre estes países decorre da proximidade cultural, concretamente os países do sul da Europa, e da atualidade do abandono da UE pelo Reino Unido. A opção pelas organizações acima indicadas é natural, para efeitos de alinhamento e conhecimento dos desafios expectáveis, onde Portugal se posiciona, tendo em conta o seu vasto historial associado ao mar e porque as circunstâncias geográficas assim o mostram, sendo de relevar ainda que Portugal atualizou recentemente a sua estratégia para o mar.

Assim, o presente trabalho apresenta a análise elaborada pelos alunos do CPOS, nos anos letivos de 2019-2020 e 2020-2021, onde procederam a uma análise dos principais atores do domínio marítimo, das políticas relativas ao mar, no sentido de perceber o alinhamento das estratégias desses países/organizações, assim como os principais aspetos mais relevantes e distintivos de cada uma delas. E aqui é interessante ver-se a evolução do pensamento estratégico destes países e como a história e a economia estão presentes, a importância do desenvolvimento tecnológico, bem como os quadros comparativos elaborados, ajudando a uma maior compreensão do tema.

Tendo em vista proporcionar um conhecimento o mais atualizado possível e de dimensões diversas, a AEEM organizou ainda seminários específicos relativos às “Estratégias Marítimas – UE, NATO e Nacional”, com a presença de reconhecidos especialistas nacionais. Entre estes é de destacar o Dr. Miguel Marques, economista perito em assuntos do mar, responsáveis da Direção-Geral de Política do Mar (DGPM), assim como de conselheiros militares na delegação portuguesa na NATO (DELNATO) para os assuntos ligados ao mar, que permitiu enriquecer os trabalhos desenvolvidos pelos auditores.

Desta forma, pretendemos que este trabalho possa servir de apoio para futuros estudos e investigações, de modo a que haja uma evolução contínua do conhecimento nestas áreas.

O Coordenador da Área de Ensino Específico da Marinha
Helder Fialho de Jesus
Capitão-de-mar-e-guerra

NOTA INTRODUTÓRIA

No âmbito da Unidade Curricular de Estratégia Naval do Curso de Promoção a Oficial Superior – Marinha e Serviço de Saúde (CPOS M e CPOS M-SS), desenvolveram-se ao longo de quatro edições, correspondendo aos anos letivos de 2019-2020 e 2020-2021, análises comparativas entre as EM de alguns países, nomeadamente, Espanha, França, Itália, Portugal e Reino Unido, assim como uma análise relativamente ao seu alinhamento com as estratégias da NATO e da UE.

Esta temática surge numa altura em que o Reino Unido abandona a UE, Portugal atualiza a sua estratégia para o mar, e a UE apresenta algumas considerações nas questões securitárias para o mar. Importa então proceder a uma análise do que se passa nos principais atores do domínio marítimo, e das suas políticas relativas ao mar, no sentido de perceber o alinhamento dessas estratégias, assim como, os principais aspetos de cada uma delas.

Para o desenvolvimento da presente publicação, os auditores analisaram os principais documentos em vigor no período analisado (2019-2021) das diversas entidades acima aludidas, realçando que foi considerada já a nova Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM), tendo participado igualmente nos seminários relativos às “Estratégias Marítimas – UE, NATO e Nacional”, no âmbito da UC de Estratégia Naval, que permitiu enriquecer os trabalhos desenvolvidos pelos auditores.

Estes trabalhos permitiram concluir que, embora os países analisados pertençam às duas organizações, e apesar de dimensões e capacidades diferentes, existe um alinhamento nas questões associadas à exploração económica do mar, e consequentemente, com a EM da UE. Em contrapartida, o alinhamento entre a EM da NATO e as EM dos países, é, de uma forma geral, diminuta, manifestando-se em aspetos genéricos de segurança marítima. Outro aspeto relevante prende-se com a visão das EM. Dos países analisados, apenas o RU possui uma estratégia a longo prazo, sendo os restantes de curto/médio prazo.

O livro que é agora levado à estampa, encontra-se dividido em cinco capítulos. Os primeiros quatro representam a análise a cada país. Assim, apresenta-se uma breve evolução histórica da sua EM depois a análise comparativa da EM do país com a Estratégia Marítima da NATO, da UE e de Portugal. O quinto, e último, apresenta uma análise entre a EM da NATO e da UE. Os textos aqui reunidos referem-se a excertos dos estudos desenvolvidos no CPOS M e SS, estando os trabalhos completos disponíveis para consulta no Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal (RCAAP).

1. ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE ESPANHA – COMPARAÇÃO COM NATO, EU E PORTUGAL

1.1. PERSPETIVA HISTÓRICA DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE ESPANHA

Tiago Manuel Ribeiro de Oliveira
Primeiro-tenente Médico Naval

Maria Rita Sousa Dias de Araújo
Primeiro-tenente Médico Naval

Mário António Ferreira Canastro
Primeiro-tenente Médico Naval

Adérito dos Santos Silva
Primeiro-tenente Técnico de Saúde

(CPOS M - SS 2020/2021)

Espanha, denominada oficialmente de Reino de Espanha, é assumidamente uma nação marítima, não só pela sua posição geográfica, mas também pela sua história e pelo papel do mar na sua política, economia e na vertente militar do país (Presidencia del Gobierno de España, 2013).

Uma das demonstrações incontestáveis da influência do mar e da EM na ascensão e desenvolvimento de um país é o império espanhol na Idade Moderna, no período dos Descobrimentos, que no seu auge se assumiu como um dos maiores impérios da história da humanidade, representando o conceito e as palavras defendidas por Mahan de que a grandeza nacional está inextricavelmente associada ao domínio do mar – “Quem dominar o mar, dominará o comércio do mundo. Quem dominar o comércio do mundo, dominará as riquezas do mundo e quem dominar as riquezas do mundo, dominará o mundo” (Mahan, 1890).

Efetuando uma análise da perspetiva histórica da EM de Espanha, pode-se verificar a influência desta na consecução dos objetivos políticos do país ao longo dos vários períodos da história, permitindo um melhor entendimento da sua atual EM e do papel do mar no futuro de Espanha (Presidencia del Gobierno de España, 2013).

A perspetiva histórica será organizada de acordo com os períodos determinantes para a evolução do pensamento estratégico, desde o início da Idade Moderna, através do enquadramento político, económico e militar que traçam os objetivos para a época e respetivos efeitos.

1.1.1. Idade Moderna e Descobrimentos (1473-1789)

A Idade Moderna (1473 – 1789) caracterizou-se por uma evolução do pensamento e da cultura na maioria dos campos do conhecimento e da arte,

contrastando com a época da Idade Média, de 476-1000. Durante a época dos Descobrimentos, o Império Espanhol, a cargo de Filipe II e limitado pela Casa de Habsburgo, acompanhando a expansão do Império Português, assumiu-se como o primeiro império global da história presente nos cinco continentes, abrangendo 20 milhões de quilómetros quadrados no seu auge (Cáceres, Uribe, & Ruiz, 2016). Pode-se afirmar que durante este período de expansão (Siglo de Oro) esta estratégia se focou em garantir o exercício da exploração económica do mar na segurança das comunicações marítimas (transporte), a fim de utilizar o mar como plataforma para conquistar a terra, sendo também possível afirmar que não estava ainda muito consolidada, até à data, a exploração dos recursos económicos do mar (Ferreira, 2015). A vasta expansão do Império e interesses crescentes, acompanhados da evolução da cultura, arte e tecnologia e de um poder naval (PN) (mercante e militar) que permitiu várias conquistas de território, levaram a uma definição política muito abrangente e pouco clara, estando no centro do pensamento estratégico vários assuntos como: a preservação dos territórios europeus, a unidade da Península ibérica, a manutenção da expansão no Novo Mundo e a afirmação da fé católica (Vacas, 2019), sob a constante ameaça interna Hasburga (Países Baixos) e externa inglesa. A evolução das várias vertentes da nação possibilitou o controlo do mar com pouca oposição, levando a língua espanhola e a religião católica a lugares tão distantes como a América, o Japão ou as Filipinas (Cáceres, Uribe, & Ruiz, 2016). Esta estratégia permitiu o desenvolvimento económico do império, assegurando o suporte e sustento do mesmo durante 300 anos, evidenciando a inter-relação e interdependência dos fatores políticos, militares e económicos. (Cáceres, Uribe, & Ruiz, 2016). Após os Descobrimentos, houve um reajuste da EM por forma a assegurar a manutenção da expansão ultramarina, o domínio no Atlântico e no Mediterrâneo, o controlo das várias cidades-estado, a contenção da ameaça de França e Inglaterra e o combate religioso contra os protestantes e islâmicos (Braudel, 1995; Kamen, 2008; Kennedy, 1988), o que requereu um aumento da necessidade de recursos para responder a estas exigências. Esta amplitude e ambição de interesses (políticos e religiosos), levou ao aparecimento de muitos opositores nos vários cenários, originando inúmeros conflitos militares, destacando-se a guerra com os turcos pelo domínio do Mediterrâneo, as Guerras dos trinta anos (1618-1648), oitenta anos (1568-1648) e Anglo-Espanhola (1585-1604), contribuindo por sua vez também para a dilatação das necessidades económicas do Império (Parker, 1998).

Após a expansão hegemónica dos Descobrimentos, e aliada à fraca definição política e aos vários adversários emergentes, o Império debateu-se com a dificuldade causada pela dispersão territorial dos seus domínios e pela distância entre eles (Braudel, 1995), evidenciando o paradoxo de que para aumentar o controlo do mar

era necessário dispersar os meios, mas ao dispersar os meios torna-se mais difícil assegurar o controlo do mar.

O fim do período hegemónico característico desta época ficou marcado por uma EM conduzida por um sentido político muito abrangente e pouco definido, que levou ao aparecimento de ameaças dispersas, com impactos económicos profundos (resultado do envolvimento prolongado em vários conflitos), e que resultou na dispersão e falta de meios militares capazes de assegurar o PN necessário para cumprir com os objetivos basilares da EM (Parker, 1998), perdendo cada vez mais a capacidade de utilizar o mar como plataforma para atacar terra – como referiu Padilla (1998, citado por Vacas, 2019) “No power exists that can maintain continuous wars, and even for the greatest monarch it is important to conclude wars rapidly.”

1.1.2. Idade Contemporânea até ao início Séc. XX (1790- 1939)

O século XIX foi um dos períodos mais negros da história de Espanha e de franco declínio da sua Marinha (Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989). Esta época foi especialmente conflituosa e marcada por confrontos dinásticos, políticos, ideológicos e até religiosos, sob o pano de fundo da perda das colónias (Pérez, 1998), que levaram à separação e enfraquecimento da nação (Cáceres, Uribe, & Ruiz, 2016). O século XX começa com a nação exausta, o povo desmoralizado e a Marinha fragilizada (Juliá, 1999).

Neste período o principal objetivo da nação foi a recuperação da economia, em superação da forte repressão causada pelos conflitos (Cáceres, Uribe, & Ruiz, 2016) e acentuada com a perda das colónias na Guerra hispano-americana em 1898 (Pérez, 1998). O início do séc. XIX ficou marcado pela derrota de Espanha e França na Batalha de Trafalgar, em 1805, contra o Reino Unido (Alcántara & Pallarés, 1998). A campanha Napoleónica conduziu à Guerra Peninsular (1807-1814), que opôs o recém-criado Império Francês à aliança do Império Espanhol com Inglaterra e Portugal. O início do conflito ficou marcado pela invasão e ocupação de Portugal pelos Exércitos francês e espanhol e escalou em 1808, quando França ocupou a sua aliada Espanha, levando à Guerra de Independência Espanhola (1808-1814). A maioria dos espanhóis rejeitou o domínio francês o que levou a uma das primeiras guerras de libertação nacional, tendo-se prolongado até à derrota de Napoleão, em 1814, pela Sexta Coligação, de qual Espanha fazia parte (Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989). Durante o século XX, a economia espanhola teve um crescimento rápido, impulsionado pela não intervenção na 1.ª Guerra Mundial (GM), em que Espanha forneceu serviços a ambos os lados em disputa. Na Guerra Civil Espanhola (1936-1939), a Marinha foi dividida em duas Forças Navais: a

nacional, com bases no Atlântico, e a republicana no Mediterrâneo (exceto Maiorca, controlada por nacionalistas), fruto da política Franquista.

Como resultado da Batalha de Trafalgar, a armada espanhola foi dizimada (armada que constituía o principal motivo para o interesse de França neste aliado, além da posição geoestratégica) (Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989). O esforço da Guerra Peninsular destruiu o tecido social e económico de Espanha e deu início a um período de instabilidade social e política e estagnação económica que o que levou ao desencadear de diversas e devastadoras guerras civis entre facções, que se prolongaram até à década de 1850. As sucessivas crises provocadas pela invasão, revolução e restauração precipitaram a independência de grande parte das colónias espanholas. A neutralidade na 1.^a GM permitiu uma recuperação económica (não se refletindo, no entanto, em mudanças nas condições sociais), possibilitando reconstruir a Marinha e dando início a um plano naval ponderado, executado por estaleiros espanhóis, com tecnologia e projetos ingleses (Alcántara & Pallarés, 1998).

A EM seguida pelos nacionalistas durante a Guerra Civil era de claro domínio do mar, com o objetivo de interromper as comunicações marítimas inimigas e garantindo as suas, e de assegurar o bloqueio dos portos inimigos a fim de parar o abastecimento logístico necessário para serem levadas a cabo as ações bélicas (Kennedy, 1988).

A destruição do PN espanhol na Batalha de Trafalgar e os efeitos da Guerra Peninsular criaram o caminho para a degradação do poder das várias potências europeias e afirmação da potência inglesa como hegemónica, limitando a estratégia marítima de Espanha (Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989). A estratégia durante a Guerra Civil foi essencial e decisiva nas ofensivas nacionalistas terrestres, permitindo o abastecimento logístico e liberdade de movimentos, assegurando o controlo do Estreito de Gibraltar e apoiando os avanços das tropas, contrariando a vantagem inicial dos republicanos, limitados a realizar ações táticas isoladas apesar da sua superioridade inicial (Alcántara & Pallarés, 1998). Com o fim da Guerra Civil, a Marinha tem um número considerável de navios em mau estado e com poucos recursos humanos. Durante o regime de Franco, o Estado promoveu vários setores relacionados com o mar: Marinha mercante, indústria da pesca, desportos náuticos, portos, indústrias navais e estaleiros, fortalecendo assim a consciência marítima nacional, incentivando os investimentos nestes setores e iniciando a construção de vários navios de guerra, derivado de uma visão estratégia marítima imperial em que a orientação política enaltecia uma expansão colonial (Kennedy, 1988).

1.1.3. 2.ª GM e pós-Guerra (1940-1950)

Este foi um período decisivo para a EM espanhola da atualidade e para a mudança do pensamento político e económico nacionais (Cáceres, Uribe, & Ruiz, 2016).

Durante este período, Espanha, assolada pelo isolamento no pós-Guerra, tinha como objetivo o reerguer das condições económicas e, sobretudo, das relações políticas e diplomáticas entretanto comprometidas (Kennedy, 1988). Na 2.ª GM, a nação, que tinha terminado recentemente a sua Guerra Civil, permaneceu neutra, assumindo, no entanto, um favoritismo pelas Nações do Eixo, recebendo navios e armas da Alemanha e contribuindo com tropas para o Exército alemão contra a União Soviética (Parente, Obrador, Prado, & Rosety, 1992).

A ditadura militar Franquista foi reforçada pela repressão política e económica dos adversários e procedeu a uma política económica baseada na autarquia, causada pela 2.ª GM, em que a ditadura franquista teve uma participação favorável à Alemanha nazi. O fim da 2.ª GM, com a derrota das potências do Eixo, levou ao isolamento internacional de Espanha, promovido pelos Aliados dentro da recém-criada Organização das Nações Unidas (ONU), em virtude da colaboração do regime espanhol com as potências do eixo (Parente, Obrador, Prado, & Rosety, 1992).

Este isolamento diplomático e económico afetou todos os setores da nação, e a EM imperial que vinha a ser desenvolvida pelo regime de Franco sai falhada, com inúmeros projetos navais incompletos e/ou obsoletos (fruto dos avanços técnicos desenvolvidos durante a guerra), acompanhado pelo forte bloqueio internacional imposto, impossibilitando que os navios de guerra espanhóis visitassem portos estrangeiros, impedindo as trocas militares, formação de pessoal ou exercícios com outras Marinhas (Parente, Obrador, Prado, & Rosety, 1992).

1.1.4. História Recente (NATO/ UE)

O interesse estratégico de Espanha tomou particular importância neste período dado o posicionamento geográfico deste país (Ferreira, 2015). Durante este período, o foco do país centrou-se na obtenção de apoio económico e integração no panorama político internacional (Parente, Obrador, Prado, & Rosety, 1992).

Na década de 50, no contexto da Guerra Fria (GF) entre a União Soviética e seus ex-aliados, a posição geográfica de Espanha tornou-se estratégica para os Estados Unidos da América (EUA) e para os seus aliados europeus, servindo de plataforma de ligação para os meios aéreos e navais norte-americanos com o Atlântico Norte e Mediterrâneo (Alcántara & Pallarés, 1998). Este interesse, aliado

à necessidade espanhola em interromper o isolamento imposto no rescaldo da 2.^a GM, culminou na assinatura do Pacto de Madrid, em 1953, entre Espanha e os EUA, assegurando ajuda económica e militar a Espanha em troca da construção e utilização de bases aéreas e navais americanas em território espanhol (Figura 1) (Solsten & Meditz, 1990).



Figura 1 - Bases militares americanas em território espanhol após o Pacto de Madrid

Fonte: Solsten e Meditz (1990),

Este acordo tornou possível a reedificação da capacidade militar, e particularmente a naval, com um forte apoio financeiro, material, tecnológico e doutrinário (Solsten & Meditz, 1990).

Com o fim do isolamento internacional, confirmado pela entrada da Espanha na ONU em 1955, impulsionado pelo claro desenvolvimento que este trouxe a Espanha e com o desmembramento das colónias espanholas no Norte de Africa (transversal a todos os impérios coloniais nesta década) veio a necessidade de alteração da EM de Espanha (Alcántara & Pallarés, 1998). Como principais linhas de ação estavam a consolidação das parcerias internacionais (assegurando o controlo do mar através das posições geoestratégicas de Espanha e do apoio dos meios aliados); o desenvolvimento militar focado no desenvolvimento de capacidades navais que permitissem contribuir para esforço combinado da aliança e paralelamente o desenvolvimento da capacidade anfíbia e de apoio aeronaval, essencial para contrariar os desenvolvimentos nas ex-colónias imperiais e para a defesa territorial. Esta reedificação de capacidades militares e mudança da estratégia política de Espanha, focada nas cooperações com os parceiros aliados, facilitou a plena e rápida integração de Espanha na NATO, em 1982, e na Comunidade

Económica Europeia (caráter político-económico), em 1986, e na União da Europa Ocidental (caráter político-militar) em 1990 (Segal, 1991).

O papel estratégico de Espanha na UE e NATO, concretizou-se sobretudo na sua localização geográfica, como centro nevrálgico para a Europa, Atlântico, Mediterrâneo, Estreito de Gibraltar e Ilhas Canárias. Estes pontos estratégicos marítimos e focais, englobam as principais rotas comerciais (tráfego mercante, rotas petrolíferas) e são fundamentais para a segurança das comunicações marítimas, controlo de chokepoints e para a “negação” da utilização do mar por parte de agentes adversários (Figuras 2 e 3) (Segal, 1991).



Figura 2 - Principais rotas mundiais marítimas

Fonte: Adaptado de *Presidencia del Gobierno de España* (2013).

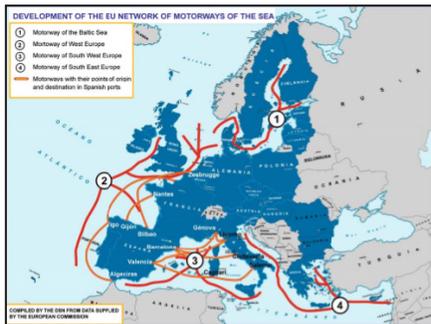


Figura 3 - Desenvolvimento da rede de tráfego marítimo da UE

Fonte: Adaptado de *Presidencia del Gobierno de España* (2013).

1.1.5. Estratégia Marítima de Espanha na Atualidade

A Estratégia de Segurança Marítima de Espanha (ESME), de 2013, desenvolve os conceitos definidos na Estratégia de Segurança Nacional (ESN) de 2013, e adapta-os aos requisitos específicos do domínio marítimo. A ESN-2013 foi substituída pela ESN-2017, apesar de, até à data, os conceitos presentes neste último documento ainda não terem sido derivados para o domínio marítimo.

A ESME surge com a necessidade de estabelecer uma estratégia marítima detalhada, em virtude de Espanha, como nação marítima, estar ciente das implicações da estratégia marítima no normal funcionamento da vida social e económica do país (Presidencia del Gobierno de España, 2013).

A ESME assenta nos seguintes pressupostos estratégicos: assegurar os compromissos internacionais no âmbito da segurança marítima, onde se incluem os instrumentos e bases para o exercício das responsabilidades do estado no mar; garantir a coordenação e cooperação com organizações universais e regionais (em

particular com a ONU, NATO e UE); efetuar a ligação entre segurança marítima e desenvolvimento económico e bem-estar e dar resposta aos atos ilícitos no mar (transnacionais por natureza), assume ainda a importância da localização geográfica e dos fluxos marítimos de Espanha e o impacto socioeconómico e ambiental das atividades marítimas (Presidencia del Gobierno de España, 2013).

A EM definida procura, assim, salvaguardar os seguintes interesses nacionais no domínio da segurança marítima: acometimento à legislação nacional e internacional; salvaguarda da vida humana no mar; liberdade e segurança de navegação; comércio e transporte marítimos; apoiar a indústria marítima; garantir segurança de navios com bandeira espanhola; garantir portos e infraestruturas marítimas; proteger o ambiente marinho e exploração de recursos marinhos; preservar herança arqueológica subaquática (Presidencia del Gobierno de España, 2017).

Da análise documental depreende-se que a estratégia genética da Marinha espanhola centra-se na edificação de uma capacidade oceânica e de projeção de força no que respeita à componente naval, ao mesmo tempo que pretende liderar a economia azul (na vertente económica), tendo por base uma franca delimitação dos domínios estratégicos em termos de segurança marítima (Presidencia del Gobierno de España, 2013).

1.1.6. Conclusões

A análise da perspectiva histórica da EM de Espanha, através da revisão dos principais períodos e pontos de mudança históricos, correlacionando o seu impacto na política, economia e desenvolvimento militar, permitiu-nos avaliar o peso que esta teve na dinâmica de poder nacional ao longo da história de Espanha.

Na atualidade, a EM espanhola, definida num contexto de cooperação internacional, tenta dar resposta às constantes e rápidas mudanças num mundo multipolar e complexo, onde é mais difícil de prever e responder aos riscos e ameaças emergentes.

Conhecer a história permite ter uma maior compreensão do presente e futuro e definir EM mais adequadas e que permitam assegurar o uso do mar em prol do futuro desta nação, assumidamente marítima.

Apresenta-se, no Quadro 1, o resumo do pensamento estratégico por época analisada.

Quadro 1 - Resumo da perspectiva histórica da EM de Espanha

ÉPOCA	ENQUADRAMENTO	FORMULAÇÃO DE INTERESSES	PERSPETIVAS DE SEGURANÇA	IMPACTO NA ESTRATÉGIA MARÍTIMA
Idade Moderna (1473-1789)	<ul style="list-style-type: none"> • Expansão hegemónica do Império de Filipe II • Exploração do Novo Mundo • PNde base mercante e militar • Ameaça externa inglesa • Ameaça interna Habsburg 	<ul style="list-style-type: none"> • Lutar pela unidade da Península ibérica • Afirmação da fé católica • Linhas de comunicação marítima essenciais para a economia • Interesse cultural sobrepunha-se ao económico e político 	<ul style="list-style-type: none"> • Preservação dos territórios europeus • Expansão no Novo Mundo 	<ul style="list-style-type: none"> • Necessidades crescentes de recursos pela dispersão territorial • Controlo do mar cada vez mais exigente e difícil • Sem garantia de linhas de transporte seguras para comércio
Idade Contemporânea (1790-1939)	<ul style="list-style-type: none"> • Perda das colónias americanas • Guerra peninsular: destruição social e económica • Não intervenção na 1ªGM • Guerra Civil com 2 forças navais • Instabilidade social e política • Estagnação económica 	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperação da economia • Reconquista das colónias • PN ponderado 	<ul style="list-style-type: none"> • Interrupção das comunicações marítimas inimigas • Bloqueio dos portos inimigos 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento no setor naval (militar, mercante, pescas) • Controlo do Estreito de Gibraltar
2ªGM Mundial e pós-Guerra (1940-1950)	<ul style="list-style-type: none"> • 2ªGM: posição neutra com favoritismo pelas potências do Eixo • Política franquista de autarquia • Isolamento internacional (exclusão de organizações) 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições económicas • Melhoria das relações políticas e diplomáticas 	<ul style="list-style-type: none"> • Bloqueio internacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Ditadura militar e decadência do poder militar • Sem controlo do mar nas zonas de interesse • Projetos navais incompletos (estratégia franquista falhada) • Ausência de treino, formação e apoio económico externos
NATO/UE	<ul style="list-style-type: none"> • Posicionamento estratégico determinante • Pacto de Madrid 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoio económico • Integração no panorama internacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Salvaguarda de interesses comuns aos da NATO e EU • Desenvolvimento da capacidade militar alinhado com os possíveis interesses da Aliança 	<ul style="list-style-type: none"> • Posição geoestratégica fulcral • Segurança das comunicações marítimas • Controlo de chokepoints • Refuta do mar aos agentes adversários
Atualidade	<ul style="list-style-type: none"> • Política consolidada • Cooperação e coordenação internacionais e entre agentes internos 	<ul style="list-style-type: none"> • Implicação da estratégia na vertente social e económica do país • Detalhar a estratégia e segurança marítimas 	<ul style="list-style-type: none"> • Acometimento à legislação • Proteção das alianças e dos interesses comuns destas • Fortalecimento das capacidades militares 	<ul style="list-style-type: none"> • Projeção de força para assegurar segurança marítima • Aproveitar eficazmente os recursos do mar • Delimitação dos domínios estratégicos • Melhorar cooperação (internacional e privada)

Fonte: Quamar (2019).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcántara, J., & Pallarés, J. (1993). Los estudios estratégicos en el ámbito de la Armada. Em Instituto Español de Estudios Estratégicos (Ed.), *Los estudios estratégicos en España: Estudios de investigación realizados por la sección de «Estrategía para la defensa»* (pp. 79–110). Min. de Defensa.
- Braudel, F. (1995). *O Mediterrâneo e o Mundo na época de Filipe II* (2.ª ed., Vol. II). Lisboa: Dom Quixote.
- Cáceres, S. U., Uribe, J. D., & Ruiz, M. R. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva* (1.ª ed.). Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Ferreira, A. B. (2015). Estrategia Marítima, Quo vadis? *Revista Militar*, 2567, 1039-1049. Retirado de <https://www.revistamilitar.pt/artigo/1076>
- Instituto de Historia y Cultura Naval. (1989). La España Marítima del Siglo XIX. *Cuadernos Monograficos del Instituto de Hitoria y Cultura Naval. II*, 7-139. Madrid: SSAG, SA.
- Juliá, S. (1999). *Un siglo de España. Política y sociedad*. Madrid: Marcial Pons.
- Kamen, H. (2008). *Filipe I. Lisboa: Esfera dos Livros*.
- Kennedy, P. (1988). *The Rise and Fall of the Great Powers* (3ª ed.). London: HarperCollins Publishers.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783* (12.ª ed.). Boston: Little, Brown and Company.
- Parente, G., Obrador, F., Prado, F., & Rosety, A. (1992). *La estrategia maritima y su evolucion*. Madrid: Editorial Naval.
- Parker, G. (1998). *The Grand Strategy os Philip II* (50955ª ed.). Wiltshire: Redwood Books.
- Pérez, L. (1998). *The war of 1898: the United States and Cuba in history and historiography*. Chapel Hill: UNC Press books.
- Presidencia del Gobierno de España (2013). *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*. Madrid.
- Presidencia del Gobierno de España (2017). *Estrategia de Seguridad Nacional*. Madrid
- Segal, A. (1991). pain and the Middle East: A 15-Year Assessment. *Middle East Journal*, 45(2), 250–264.
- Solsten, E., & Meditz, S. (1990). *Spain : a country study*. Washington DC: Federal Research Division, Library of Congress.
- Vacas, J. (2019). O Império dos Habsburgos Espanhóis: Interesses, Ameaças e Respostas. *Revista Militar*, (2615), 1275-1286.

1.2. EM ESPANHA VS EM NATO

João Manuel Rito Martins

Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Mecânica

Carlos Fernando Ribeiro Ferreira

Primeiro-tenente Fuzileiro

João Filipe Duarte dos Santos

Primeiro-tenente Engenheiro Naval – ramo Mecânica

João Miguel Rosado Gaspar

Primeiro-tenente Marinha

Rui Manuel Ramos Silveiro

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Informática

(CPOS M 2020/2021, 1.ª Edição)

As organizações regionais de que Espanha é membro, desenvolveram estratégias baseadas na estreita interdependência entre a segurança marítima e interesses mais amplos. Atento ao que precede, realça-se a promulgação da Estratégia Marítima da NATO, em 2011, e a Estratégia Marítima Europeia da União Europeia, em 2014 (Berdud, 2018, p. 14).

De acordo com J. C. Guerrero¹ (entrevista por *email*, 29 de janeiro), Espanha tem intenção de rever, na primeira oportunidade, a ESME (datada de 2013) assim que a Estratégia Marítima Europeia for revista. Tal facto, demonstra uma maior afinidade para com a UE, em detrimento da NATO. Adicionalmente, J. Guerrero (*op. cit.*) acrescenta que a atual ESME se encontra alinhada com todos os regulamentos de segurança de Espanha.

1.2.1. Pontos em comum (alinhamento) entre as duas estratégias

A NATO adotou a *Alliance Maritime Strategy* (AMS) em 2011, que estabelece, em coerência com o seu Conceito Estratégico, as formas como o poder marítimo (PM) pode ajudar a resolver os desafios críticos que a Aliança enfrenta agora e no futuro, e os papéis - duradouros e vindouros - que as forças da NATO podem ter de desempenhar no ambiente marítimo, a fim de contribuir para a defesa e segurança da Aliança e promover os seus valores (Berdud, 2018, p. 17).

A consciência dos novos desafios relacionados com a segurança, conduziu à elaboração da ESME em 2013, que desenvolve as disposições estabelecidas na ESN (de 2013) e as adapta às exigências especiais do domínio marítimo, em consonância

¹ *Capitán* de fragata Juan Carlos Pérez Guerrero, Divisão de Planos – Secção de Planos Estratégicos, Estado-Maior da Armada do Reino da Espanha.

com os outros instrumentos estratégicos no ambiente internacional, mas que se encontra desatualizada face à promulgação da ESN de 2017.

A ESME encontra-se alinhada com iniciativas semelhantes e adotadas por alguns Estados e organizações internacionais a que a Espanha pertence, como a NATO e a UE. Relativamente à AMS, ambas as EM consistem essencialmente num conjunto de atividades e meios destinados a proteger a vida de pessoas e bens no mar, através da adoção de medidas preventivas e de ações corretivas, conforme descrito no Quadro 2.

Quadro 2 - Comparação entre a ESME e a AMS

		ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA NATO				
		A – Discussão e Defesa Coletiva		B – Gestão de Crises	C – Segurança a Cooperativa	D – Segurança Marítima
		Contribuir para a dissuasão nuclear de acordo com o conceito estratégico da Aliança	Capacidade de projeção de forças expedicionárias	Garantir assistência humanitária nos vários teatros de operações	Efetuar ações diplomáticas	Contribuir para o desenvolvimento das capacidades dos parceiros, garantindo um ambiente seguro no domínio marítimo
Linhas de Ação (LA) da Estratégia Marítima De Espanha 2013						
LA1	Coordenação e cooperação entre diferentes autoridades			x		
LA2	Adoção de medidas de eficácia e eficiência para um uso otimizado dos recursos				x	
LA3	Promoção da cooperação internacional			x	x	
LA4	Promoção da colaboração com o sector privado				x	
LA5	Melhorar a ciber-segurança no ambiente marítimo					x

1.2.2. Pontos em discordância (desalinhamento) entre as duas estratégias

A ESME identifica, na LA3, a segurança marítima como uma responsabilidade partilhada pela comunidade internacional, em alinhamento com a AMS. No entanto, mesmo que nos últimos anos se tenham registado incidentes frequentes entre Gibraltar, Espanha e o Reino Unido (RU), principalmente no que diz respeito a questões de pesca nas águas da vizinhança de Gibraltar, o facto é que, desde a integração espanhola tanto na NATO como na UE, a intensidade do problema de Gibraltar tem diminuído significativamente. Em contrapartida, a saída do RU da UE poderá despertar novamente uma divergência de interesses, correndo-se o risco de não se conseguir um alinhamento com a AMS neste ponto.

Verificou-se a existência de alinhamento entre ambas as estratégias, conformadas com as orientações iniciais da Estratégia Marítima Europeia. Este alinhamento, em *lato sensu*, consiste num conjunto de atividades e meios destinados a proteger a vida de pessoas e bens no mar, através da adoção de medidas preventivas e de ações corretivas.

Relativamente aos pontos em discordância ou desalinhamento de ambas as estratégias, a informação disponível é omissa. Neste sentido, tirando a divergência de interesses por Gibraltar, colocando em causa a cooperação internacional, não se podem retirar ilações sobre as omissões encontradas, que só por si não representam um desalinhamento.

1.2.3. Conclusões

Da análise dos documentos existentes, realizou-se a caracterização da ESME e foram identificados os riscos e ameaças que se dividem em dois grupos: (i) os riscos provenientes de atividade criminosa e (ii) os que provêm da utilização do mar. Foram depois apresentados os princípios que nortearam a EM e por fim as cinco linhas de ação desenhadas para cumprir os objetivos face às ameaças.

Atento aos documentos consultados, realizou-se a caracterização da AMS tendo sido possível perceber o contexto em que a EM foi elaborada, justificando as opções que a motivaram. Foi observada a forma como as ações da componente marítima se encontram agrupadas, no que diz respeito às áreas de contribuição, para alcançar os objetivos definidos. Indica-se assim: Dissuasão e defesa coletiva; Gestão de crises; Segurança cooperativa; e Segurança marítima.

Tendo por base a informação identificada anteriormente, efetuou-se a comparação entre a ESME e AMS. Neste sentido, verificou-se um alinhamento entre ambas as estratégias, conformadas com as orientações iniciais da Estratégia

Marítima Europeia. Relativamente aos pontos em divergência ou desalinhamento de ambas as estratégias, identificou-se um possível conflito de interesses por Gibraltar, com tendência para ser exacerbado fruto da saída do RU da UE. Adicionalmente, este estudo apresenta uma limitação na consulta de fontes de abertas, em que os dados ao serem omissos não permitem retirar ilações mais aprofundadas sobre o alinhamento de ambas as estratégias, com maior foco nos pontos de discordância.

Entre outros riscos e ameaças, nos últimos anos, a segurança marítima de Espanha tem sido posta em causa pela pirataria marítima, o terrorismo, o tráfico ilegal de seres humanos e o tráfico ilegal de estupefacientes. Face a estes problemas complexos, nenhum país pode reagir eficazmente de modo isolado e com políticas fragmentadas, tornando-se necessária a existência de uma política abrangente e internacional. Assim, a consciência dos novos desafios relacionados com a segurança conduziu à elaboração da ESME em 2013, em linha com as organizações internacionais a que a Espanha pertence, nomeadamente a NATO e a UE. No esforço para apresentar os principais desafios para a segurança marítima espanhola, testemunhou-se ainda que, para além de novas políticas e novas regulamentações, a Espanha também participou ativamente em algumas operações navais internacionais, realçando a Operação *Sea Guardian* da NATO, no Mar Mediterrâneo. Essa circunstância evidencia que atualmente a defesa nacional começa longe das nossas fronteiras e que a contribuição à segurança de terceiros, permite que um Estado também se proteja a si próprio. Contudo, o futuro ditará se a ESME será um instrumento útil para alcançar e manter a segurança no ambiente marítimo tanto em Espanha, como na sociedade internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Berdud, C. E. (2018). The Spanish Maritime Security: Main Challenges. *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, 35, 13-33.

1.3. EM ESPANHA VS PMI UE

Augusto João Bilro Rebola

Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Armas e Eletrónica

Margarida Odete da Cunha C. C. Lemos

Primeiro-tenente Técnico Superior Naval ramo Psicologia

Artur Guilherme Torrão da Luz Neto

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Mecânica

Bruno Miguel Sardinha Canhão

Primeiro-tenente Administração Naval

Dinis Augusto Martins Barbosa

Primeiro-tenente Administração Naval

Jerónimo de Jesus L. C. dos Santos

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

Marcos André Arrifes Narciso

Primeiro-tenente Marinha

Pedro Miguel Tavares Martins

Primeiro-tenente Marinha

Andreia Guedes Teixeira

Primeiro-tenente Médico Naval

(CPOS M e CPOS M - SS 2019/2020 2.ª Edição)

1.3.1. Estratégia Marítima: uma caracterização

A importância do conhecimento da ESME consubstancia-se no facto de que a nível internacional, assiste-se a uma espécie de corrida aos oceanos, por parte de países costeiros e regiões marítimas. De acordo com o Almirante Rebelo Duarte existem razões sólidas para esta corrida aos mares, “derivada da previsível evolução do ambiente operacional no sentido de uma clara valorização do mar, na múltipla vertente económica, política, ambiental e de segurança e defesa” (Duarte, 2018, p. 7).

Num mundo em que os recursos necessários à economia são cada vez mais escassos e dependentes das rotas marítimas para o seu fornecimento, existe a necessidade das Nações desenvolverem estratégias para conectar fins com meios.

Nesse sentido, a EM deve ser vista como um ramo da estratégia total, estando ao nível da estratégia militar, económica, psicológica e política. Segundo Hattendorf (2013, p. 7) a relação entre a EM e a estratégia total é a seguinte:

[...] No seu sentido mais amplo, a estratégia total é a direção abrangente do poder para alcançar determinados objetivos nacionais. Dentro desses termos, a estratégia marítima é a direção de todos os aspetos do poder nacional que se relacionam com os interesses de uma nação no mar. A estratégia naval, através da Marinha, serve este propósito,

mas a estratégia marítima não é somente naval. A estratégia marítima envolve as outras funções do poder do Estado que inclui a diplomacia; a segurança e defesa do comércio mercante no mar, a pesca, a exploração, conservação e defesa da Zona Económica Exclusiva, a defesa costeira, a segurança das fronteiras marítimas, a proteção de ilhas offshore, bem como as questões relacionadas com o uso sustentável dos oceanos [...].

A EM como estratégia geral permite realocar, realinhar e reorientar os “meios” de uma nação para servir os “fins” estratégicos. Nesta perspetiva, a EM determina como a capacidade de produção do país pode ser efetivamente alocada para o cumprimento de metas (Cropsey & Mcgrath, 2018, p. 6)

Após a caracterização da EM como estratégia geral, o conceito de EM adotado no presente trabalho é “a ciência e a arte que se ocupa da escolha, preparação e emprego do PM (componente do Poder Nacional) em tempo de paz perante antagonismos e em situação de crise ou de guerra para a realização dos objetivos definidos pela Política” (Ferreira, 2015, p. 1043).

1.3.2. Conclusões

Após os dados recolhidos, e por forma a atingir o proposto de analisar o alinhamento entre a ESME e a Política Marítima Integrada (PMI) da UE destacam-se os seguintes pontos fundamentais:

- A EM deve ser vista como uma estratégia geral, estando ao nível da estratégia política, psicológica, económica e militar;
- A EM sendo uma estratégia geral permite realocar, realinhar e reorientar os “meios” de uma nação para servir os “fins” estratégicos.

No que concerne à ESME, os pontos fundamentais que possibilitaram dar uma resposta adequada foram:

- No que concerne à estratégia da economia do mar, Espanha reconhece a necessidade de uma estratégia para a economia azul, devido a fatores ambientais e socioeconómicos e tenciona ser o líder na economia azul reforçando o papel da inovação tecnológica e da sustentabilidade dos oceanos;
- No que concerne à estratégia naval, Espanha centra o seu planeamento na mobilidade estratégica, pelo que a estratégia genética do ramo se encontra centrada na capacidade de projeção de força e na capacidade oceânica.
- No que concerne à Estratégia de Segurança Marítima, a Espanha define como Zonas de Interesse para salvaguarda dos seus interesses o Golfo da Guiné, o Sahel, o corno de África, o Mar Mediterrâneo e o Norte de África. Espanha considera na sua estratégia de segurança marítima os

seguintes domínios: património subaquático, infraestruturas marítimas, segurança da navegação dos navios de bandeira Espanhola, indústria naval, entre outras.

Referente à PMI, os pontos que contribuíram para a sua resposta foram:

- A PMI constitui um enquadramento para maximizar a utilização sustentável dos mares e oceanos, construir a base de conhecimento e inovação relacionada com o mar; melhorar a qualidade de vida nas regiões costeiras; promover a liderança da UE nos assuntos marítimos internacionais; promover a visibilidade da Europa marítima relativamente ao património marítimo.
- Para alcançar todos estes objetivos a PMI utiliza como instrumentos a vigilância marítima, o ordenamento do espaço marítimo e uma base de dados e informação acessível a todos os intervenientes.
- Para a Bacia do Mediterrâneo, zona de interesse estratégico para a Espanha, a UE possui como objetivos principais a constituição de um espaço marítimo mais seguro e protegido, o desenvolvimento de uma economia azul inteligente e resiliente e uma melhor governança do mar.
- No que concerne à estratégia de segurança marítima europeia, esta tem como objetivos: proteger os interesses europeus contra os riscos e as ameaças no domínio marítimo; estabelecer os objetivos políticos, princípios e áreas de apoio comuns garantido a coerência das várias políticas e estratégias marítimas sectoriais; criar um entendimento comum ao nível da UE sobre os riscos e ameaças que os países enfrentam, permitindo uma resposta coerente e integrada a esses desafios.

Desta forma, é possível concluir que para a bacia do mediterrâneo, os objetivos da economia azul, encontram-se alinhados no que concerne à melhoria das qualificações profissionais no setor marítimo, ao fomento do turismo costeiro e marítimo e ao desenvolvimento da tecnologia através de uma ligação entre a comunidade científica e o setor industrial. No que concerne à Estratégia de Segurança Marítima, podemos também afirmar que as mesmas se encontram alinhadas, centrando-se em três pontos base: proteção contra ameaças que utilizem/prolifere no meio marítimo, vigilância marítima integrada para componente *security* e *safety*, e para a proteção dos recursos haliêuticos.

Apresenta-se o Quadro 3, com o resumo com os principais pontos e alinhamento entre as duas estratégias.

Quadro 3 - Alinhamento entre a EM de Espanha e PMI

	Estratégia Económica do Mar	Estratégia de Segurança Marítima
Espanha	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento de planos de formação no âmbito da economia azul • Desenvolvimento da tecnologia como catalisador da economia azul, estimulando o interesse de investidores privados • Manutenção de um número de postos de trabalho elevados, na área Turística • Procura de iniciar projetos a nível europeu, ligadas ao crescimento azul 	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsionar uma política de segurança no espaço marítimo com a finalidade de manter a liberdade de navegação • Proteger o tráfego marítimo e as infraestruturas marítimas • Proteger a vida humana no mar • Prevenir e atuar perante atividades ilícitas e atos terroristas que se desenvolvam neste meio • Proteger e conservar o litoral, os recursos do meio marinho, o meio ambiente marinho e o património arqueológico submerso • Prevenir e responder em caso de catástrofes ou acidentes no meio marinho
UE	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar as qualificações profissionais no setor marítimo • Estratégia europeia para a Investigação marinha e marítima • Parceria europeia relativa à ciência marinha, estabelecendo um diálogo entre a comunidade científica, o setor industrial e os decisores políticos • Fomento do turismo costeiro e marítimo • Desenvolvimento do potencial marítimo das regiões ultraperiféricas e das ilhas da UE 	<ul style="list-style-type: none"> • Proteger os interesses europeus contra os riscos e as ameaças no domínio marítimo (criminalidade organizada e transfronteiriça, proliferação de armas de destruição massiva e riscos ambientais) • Estabelecer objetivos políticos, princípios e áreas de apoio comuns garantindo a coerência das várias políticas e estratégias marítimas sectoriais • Otimização de recursos a implementação de uma vigilância marítima integrada • Criar um entendimento comum ao nível da UE • Eliminar as devoluções e as práticas de pesca destrutivas e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e promover um setor aquícola seguro para o ambiente

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Cropsey, S., & McGrath, B. (2018). *Maritime Strategy in a New Era of Great Power Competition* [versão PDF]. Retirado de <https://s3.amazonaws.com/media.hudson.org/files/publications/HudsonMaritimeStrategy.pdf>
- Duarte, A. C. (2018). *Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal*. [versão PDF]. Retirado de https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/CAD_NAVAL48.pdf
- Ferreira, A. B. (2015). Estratégia Marítima, Quo vadis? *Revista Militar*, 2567, 1039-1049. Retirado de <https://www.revistamilitar.pt/artigo/1076>

Hattendorf, J. B. (2013). What is a Maritime Strategy? *Soundings*, 1, 13. Retirado de <https://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings%201%20-%20Hattendorf%20-%20What%20is%20a%20Maritime%20Strategy.pdf>.

1.4. EM ESPANHA VS ENM PORTUGAL

João Miguel Gameiro Correia Ratinho

Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Armas e Eletrónica

Liliana Sofia Marques De Azevedo

Primeiro-tenente Administração Naval

Hugo Andrade Luz

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

António Alexandre Ramos Maia

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Armas e Eletrónica

João Filipe Morais Braz

Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M 2020/2021 2.ª Edição)

Verifica-se que a base de formulação das duas estratégias é distinta, logo é expectável que o seu alinhamento seja ténue. A Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2021-2030 tem como base para a formulação estratégica uma análise SWOT, em que são consideradas a envolvente externa e interna, bem como, todos os seus *stakeholders*. Por outro, lado a ESME formula a sua estratégia considerando apenas os riscos e ameaças à segurança do mar.

Analisadas ambas as estratégias, considera-se que a ENM é muito mais abrangente considerando os quatro domínios: político, económico, social e tecnológico. A ESME tem um foco total na segurança marítima.

A análise da ESME e da ENM assentou num quadro comparativo para identificar os alinhamentos (pontos em comum) e desalinhamentos (pontos em discordância) entre as duas estratégias (Quadro 4).

Quadro 4 - Comparação entre ESME e a ENM

		ESME				
		LA1	LA2	LA3	LA4	LA5
ENM		Coordenação e cooperação entre diferentes autoridades	Adoção de medidas de eficácia e eficiência para um uso otimizado dos recursos	Promoção da cooperação internacional	Promoção da colaboração com o setor privado	Melhorar a cibersegurança no ambiente marítimo
OE1	Combater Alterações Climáticas e Poluição, Restaurar Ecossistemas.					
OE 2	Emprego e Economia Azul Circular e Sustentável					
OE 3	Descarbonização, Energias Renováveis e Autonomia Energética					
OE 4	Sustentabilidade e Segurança Alimentar					
OE 5	Acesso à Água Potável					
OE 6	Saúde e Bem Estar					
OE 7	Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul					
OE 8	Educação, Formação, Cultura e Literacia do Oceano					
OE 9	Reindustrialização, Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano					x
OE 10	Segurança, Soberania, Cooperação e Governação	x	x	x	x	

Como metodologia de comparação, consideraram-se os aspetos com alguma afinidade entre si, procurando-se, numa primeira fase, identificar os aspetos passíveis de comparação e, posteriormente, apuraram-se as semelhanças e diferenças entre as duas estratégias. Primeiramente, a entidade alvo para comparação entre as duas estratégias foram os objetivos estratégicos nelas explanados. Para a ENM, consideraram-se os dez objetivos estratégicos: Combater as alterações climáticas e a poluição e proteger e restaurar os ecossistemas (OE1); Fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável (OE2); Descarbonizar a economia e promover as energias renováveis e autonomia energética (OE3);

Apostar na garantia da sustentabilidade e na segurança alimentar (OE4); Facilitar o acesso a água potável (OE5); Promover a saúde e o bem-estar (OE6); Estimular o conhecimento científico, desenvolvimento tecnológico e inovação azul (OE7); Incrementar a educação, a formação, a cultura e a literacia do oceano (OE8); Incentivar a reindustrialização e a capacidade produtiva e digitalizar o oceano (OE9); Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação (OE10). Para a ESME, consideram-se as cinco linhas de ação estratégicas: Adoção de uma abordagem integrativa que potencie a coordenação e cooperação entre diferentes autoridades para resolver problemas que afetem a segurança marítima (LA1); Adoção de medidas de eficácia e eficiência para um uso otimizado dos recursos (LA2); Promoção da cooperação internacional (LA3); Promoção da colaboração com o sector privado (LA4); Melhorar a cibersegurança no ambiente marítimo (LA5). Seguidamente, apresentam-se os resultados da análise comparativa entre a ENM e a ESME.

1.4.1. Pontos em comum (alinhamento) entre as duas estratégias

Entre a ENM e ESME identificam-se os seguintes pontos de alinhamento:

- Comparando o OE9 da ENM com a LA5 da ESME, verifica-se um alinhamento para o desenvolvimento de ações de melhoria na cibersegurança em matéria dos assuntos do mar, promovendo as boas práticas e incentivando ações de prevenção, defesa, deteção, exploração, análise, recuperação e resposta nesta área;
- Comparando o OE10 da ENM com a LA1, 2, 3 e 4 da ESME, identifica-se a convergência muito acentuada: pela necessidade de uma abordagem integrativa e conjunta na resolução de problemas no âmbito da segurança marítima; no desenvolvimento de meios tecnológicos inteligentes para incrementar a eficiência e otimizar os recursos; investindo na colaboração com o sector privado e no reforço das relações de cooperação com outros Estados.

1.4.2. Pontos em discordância (desalinhamento) entre as duas estratégias

Considerando o exposto anteriormente, confirma-se um grande desalinhamento entre a ESME e a ENM, com base no quadro 4, valorizou-se em aproximadamente 90% o desalinhamento efetivo.

A diferença temporal entre os dois documentos estratégicos poderá ser o principal fator de divergência. É ainda de considerar que a ENM adotou uma estrutura distinta da antecessora, alinhando os seus princípios com as agendas internacionais.

1.4.3. Conclusões

Da análise efetuada aos documentos existentes caracterizou-se a ESME e foram identificados os riscos e ameaças no mar, divididos em dois grupos: os riscos provenientes de atividade criminosa e os que provêm do uso do mar. Foram depois apresentados os princípios que nortearam a estratégia marítima e as cinco linhas de ação desenhadas para contribuir para a segurança nacional no ambiente marítimo.

A quando da caracterização da ENM, verificou-se que esta assenta em 10 objetivos estratégicos delineados com base nas aprendizagens das estratégias anteriores e da sua respetiva monitorização. Tem por base quatro eixos: ambiental, geopolítico, económico e social, que atuando em 13 áreas prioritárias darão resposta a desafios como as alterações climáticas, a sobre-exploração dos recursos naturais do planeta e o declínio da sua biodiversidade, a fome e a sede, a saúde humana e dos ecossistemas e a perda de bens e saberes ligados ao património cultural marítimo, promovendo o uso consciente e sustentável do mar.

Tendo por base a informação identificada anteriormente, efetuou-se a comparação entre a ESME e ENM. Neste sentido, verificou-se um desalinhamento quase total entre ambas as estratégias. Relativamente aos pontos em convergência identificou-se apenas um, nomeadamente no alinhamento entre ambas as estratégias no que respeita ao OE10: Segurança, soberania, cooperação e governação.

Este fato pode deve-se ao limite temporal de oito anos das duas estratégias, fato vincado pelo rompimento com a estrutura da última estratégia nacional, o que leva a supor que se a Espanha efetuasse uma revisão à sua atual estratégia de segurança marítima, os pontos convergentes deveriam aumentar.

2. ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE FRANÇA – COMPARAÇÃO COM NATO, UE E PORTUGAL

2.1. PERSPETIVA HISTÓRICA DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE FRANÇA

Tiago Manuel Ribeiro de Oliveira
Primeiro-tenente Médico Naval

Maria Rita Sousa Dias de Araújo
Primeiro-tenente Médico Naval

Mário António Ferreira Canastro
Primeiro-tenente Médico Naval

Adérito dos Santos Silva
Primeiro-tenente Técnico de Saúde

(CPOS M-SS 2020/2021)

2.1.1. Período da unificação

No séc. XIV, apesar da ausência de uma Marinha formal, os reis franceses sempre tiveram uma frota no canal da mancha, sediada em Rouen, para contrariar a política expansionista inglesa. Com a ocupação inglesa da Normandia, os meios franceses ficaram restritos a pequenas forças navais na dependência das cidades costeiras, o que só se alterou com a reanexação da Normandia (1453). Em 1481, com a integração da Provença, França expandiu os seus interesses marítimos ao mediterrâneo. Com a anexação da Guiana (1472) e da Bretanha (1491), consolidou-se o controlo de toda a costa atlântica e ficou sob alçada da coroa francesa um número considerável de meios navais, permitindo desta forma, a expansão dos interesses franceses para o Atlântico (Glete, 1993, pp.125-129).

Ao longo deste processo de unificação territorial, a EM francesa passou de uma política securitária de defesa costeira e do tráfego marítimo local, para uma EM integrada, com o objetivo de dominar o PM regional, tanto na costa atlântica como mediterrânica. Apesar desta aspiração regional, persistiu o forte carácter local do PN, na presença de quatro almirantados (Provença, Guiana, Bretanha e Normandia), que, apesar de subordinados ao poder central, mantiveram a sua autonomia local (Glete, 1993, pp.125-129).

2.1.2. Período das campanhas italianas

Após a unificação, verificou-se uma considerável expansão do PN francês em virtude do empenhamento na Guerra de Itália (1494-1498). No período em causa, procedeu-se não só à mobilização de meios navais dos almirantados atlânticos para o Mediterrâneo, como à construção de uma grande quantidade de navios. Efetivamente, a crescente superioridade marítima francesa apresentou-se como um dos motivos para o subsequente investimento de Inglaterra no PN (Glete, 1993, pp.125-129).

2.1.3. Período da ascendência dos Habsburgo

Na primeira metade do séc. XVI, a Casa Habsburgo detinha o poder numa vasta área do continente europeu (Espanha, Países Baixos, Milão, Nápoles, Sardenha, Sicília e regiões da Áustria e Suíça). No entanto, apesar da crescente supremacia continental dos Habsburgo, a dispersão geográfica dos referidos territórios acentuava a dependência das vias marítimas do Mediterrâneo e do Canal da Mancha (Glete,1993, pp.125-129).

Neste período, a EM francesa dependia maioritariamente da utilização das forças navais locais, sob coordenação dos almirantados regionais, de forma a exercer o *sea control* e o *sea denial*, para além do recurso a corsários, sedeados em portos franceses, para assolar as rotas mercantis dos Habsburgo na Europa e para os territórios americanos. Para além disso, a EM francesa contemplou também o *power projection*, na forma de assaltos anfíbios em Itália e na Escócia (Glete, 1993, pp.125-129).

A referida estratégia incluiu ainda uma aliança com o império otomano, de forma a contrariar o PN dos Habsburgo no Mediterrâneo. Por outro lado, a tentativa francesa de controlo das rotas do Atlântico Norte e do Canal da Mancha deu origem à ratificação das alianças anglo-espanholas, conduzindo a múltiplos conflitos entre forças navais francesas e inglesas. Neste período, apesar do crescimento do PN inglês, a superioridade numérica francesa condicionava consideravelmente a liberdade de movimentos da Marinha inglesa (Glete,1993, pp.125-129).

Ao longo da segunda metade do séc. XVI, a França mergulha num longo período de Guerra Civil. Esta conflitualidade interna teve como consequência o desinteresse estatal pelo PM, com o conseqüente desinvestimento no PN, o que conduziu ao inevitável declínio da Marinha francesa. Em resultado deste processo, o Estado francês tornou-se incapaz de assegurar o controlo da sua orla costeira, tornando-se frequentes os ataques de piratas ou forças navais estrangeiras (Glete, 1993, pp.125-129).

2.1.4. Período da regência do Cardeal Richelieu e das guerras Anglo-Holandesas

Ao tomar posse como Chefe do Conselho do Rei (1624), uma das principais preocupações do Cardeal Richelieu foi recuperar o PM francês. Com esse objetivo, foram extintos os quatro almirantados regionais e iniciou-se um ambicioso processo de construção naval que, nos seis anos subsequentes, permitiu o aumento ao efetivo de mais de 90 navios de grande dimensão. O crescimento do PN francês rivalizava diretamente com a Marinha inglesa, reequilibrando o PM no Canal da

Mancha e terminando a ingerência inglesa nos territórios franceses. Por outro lado, a recuperação do PM desencadeou múltiplos conflitos com a Marinha espanhola pelo controlo das rotas marítimas entre Espanha e os Países Baixos e pela prestação de apoio à revolta Catalã (1640), comprometendo o PM espanhol no Atlântico Norte e no Mediterrâneo (Glete, 1993, pp.125-129).

Na segunda metade do séc. XVII e da maioria do séc. XVIII, uma série de disputas sobre interesses comerciais e territoriais ultramarinos deu origem às quatro guerras Anglo-Holandesas, entre a Inglaterra (posteriormente RU) e a República Holandesa, que se desenrolaram em três oceanos diferentes, alteraram o equilíbrio de poder mundial e demonstraram a importância do PM no mundo moderno. Durante o conflito, as duas Marinhas beligerantes adquiriram dimensões muito superiores às de qualquer outro Estado da altura, enquanto, em França, ocorreu um novo período de desinvestimento no PN. Por este motivo, no período que antecedeu a revolução francesa, o RU tornou-se na incontestada potência marítima europeia e mundial (Glete, 1993, pp.125-129).

2.1.5. Período das guerras revolucionárias e napoleónicas

Face à supremacia naval britânica, Choiseul, ministro da Marinha francesa, empreendeu um ambicioso programa de recuperação do PN. Em primeiro lugar, a Marinha mercante foi assimilada pela Marinha convencional, o que aumentou ao efetivo um número considerável de navios que, após recondição, dotaram a Marinha francesa de um duplo uso: mercante e bélico. Por outro lado, vários portos comerciais foram transformados em arsenais e fortalezas costeiras, de forma a reforçar o domínio marítimo regional (Byington, 2011, pp.56-72).

A intervenção francesa na revolução americana deu origem a um período de conflitos com a Marinha britânica, durante o qual, apesar da inferioridade numérica, a Marinha francesa obteve uma série de vitórias fundamentais para a resolução do conflito (Byington, 2011, pp.56-72).

No entanto, durante as guerras da revolução francesa, os conflitos de classes afastaram um número considerável de experientes oficiais devido à sua ascendência nobre, o que voltou a provocar o declínio do PM francês (Byington, 2011, pp.56-72).

Com a ascendência de Napoleão Bonaparte a Imperador, a política expansionista francesa atingiu um novo expoente, para o qual era essencial a recuperação do PM. A superioridade marítima britânica foi colocada em causa não só pelo aumento do PN francês propriamente dito, mas também pela aliança com a Holanda e a Espanha. Apesar disso, uma série de derrotas desastrosas nas batalhas do Nilo, Cabo de S. Vicente, Cabo Finisterra e Trafalgar, destruiu as ambições

marítimas francesas nas Guerras Napoleónicas, relegando a Marinha francesa para um papel secundário e restrito aos territórios ultramarinos (Speller, 2009, pp.1-12).

2.1.6. Período da *Great Race* e 1.^a GM

Na segunda metade do séc. XIX, com o aumento das aspirações coloniais francesas, a Marinha viu-se envolvida numa série de conflitos fora do território europeu, como a guerra da Crimeia e a guerra Sino-Francesa. Para além das ambições ultramarinas, Napoleão III pretendia recuperar o PM no Atlântico Norte, no Canal da Mancha e no Mediterrâneo (Ross, 2018, pp.1-35).

O enfoque no PM conduziu a vários programas de pesquisa e desenvolvimento, que permitiram à Marinha francesa modernizar a sua frota, não só pelo recurso à propulsão a vapor, como pela construção pioneira de navios com casco revestido a ferro, o que ameaçou claramente a supremacia da Marinha britânica. Este processo de modernização foi acompanhado pelo RU, dando origem a um período de intenso desenvolvimento da construção naval, denominado *Great Race*, que revolucionou os princípios do PM. A *Great Race* foi responsável pela completa transformação das Marinhas, pelo aumento da blindagem dos navios e do seu poder de fogo, o que alterou consideravelmente as táticas navais, mas também a sua dependência de matérias-primas como o ferro e o carvão (Breemer, 2011, pp.1-52).

No início do séc. XX, a ineficácia e complexidade logística do carvão como fonte de energia, conduziram ao uso do petróleo como fonte de combustível em meio naval. Esta transição energética permitiu não só agilizar o processo de reabastecimento como aumentar a eficiência e a eficácia da propulsão dos navios (Upward, 2016, pp.1-300).

No entanto, apesar da modernização das Marinhas europeias, a 1.^a GM veio provar a sua inadequabilidade para os novos paradigmas da conflitualidade, motivo pelo qual a sua importância se provou secundária face aos meios terrestres (Breemer, 2011, pp.1-52).

2.1.7. Período da 2.^a GM

Ao longo da primeira metade do séc. XX, e perante a inadequabilidade do PN durante a 1.^a GM, a Marinha francesa foi alvo de um intenso processo de modernização, com a construção de diversos tipos de navios adequados à guerra naval moderna, como couraçados, cruzadores, torpedeiros e submarinos. No entanto, apesar do envolvimento em diversas operações nos primeiros meses da 2.^a GM, com a rendição da França em junho de 1940, os navios foram forçados a

regressar aos portos de Toulon e do norte de África. Para evitar a possibilidade de captura dos mesmos pelas potências do Eixo, os navios ancorados em Mers-el-Kébir foram afundados por forças britânicas, enquanto os navios ancorados em Toulon foram afundados pelas suas próprias guarnições (Upward, 2016).

2.1.8. Período da Guerra Fria

Com o final da 2.^a GM, a França retomou as suas aspirações de se assumir como potência marítima mundial, pelo que foi necessário proceder a um esforço nacional de rearmamento e reconstrução, tanto ao nível das bases navais como de navios, reorganizados de acordo com a importância da aviação naval. Esta reestruturação, enquadrada na NATO, permitiu à Marinha francesa não só recuperar o *Sea Control* das suas áreas marítimas, como desempenhar diversas operações *Power Projection* em territórios ultramarinos, nas Guerras da Indochina, da Argélia e do Golfo. Paralelamente, foi dado um claro enfoque à energia nuclear, tanto em termos de propulsão como de armamento, o que permitiu à Marinha francesa desempenhar um importante papel de dissuasão no âmbito da GF (Stöhs, 2018).

2.1.9. Período contemporâneo

Com territórios que se estendem por quatro continentes (Europa, América, África e Oceânia), a França tem a segunda maior área marítima do mundo, com cerca de 11 milhões de km² motivo pelo qual a Marinha francesa está presente em quase todos os mares e oceanos do mundo. Os documentos estruturantes da EM francesa definem como principais objetivos (République Française, 2019a, 2019b):

- Proteção dos cidadãos e navios franceses;
- Combate ao tráfico ilícito no mar;
- Defesa dos interesses económicos franceses;
- Promoção de um domínio marítimo internacional seguro.

Para o cumprimento desses objetivos, a Marinha francesa opera múltiplas bases navais (Toulon no Mediterrâneo, Brest e Ile de Longue no Atlântico, Cherbourg no Canal da Mancha, Fort de France e Degrad des Cannes nas Caraíbas, Port des Galets e Dzaouddzi no Índico, Nouméa e Papeete no Pacífico, Abu Dhabi no Golfo Pérsico, Djibouti, no Golfo de Áden, e Dakar) e tem o seu sistema de forças organizado em quatro ramos: Força de Ação Naval (constituída por quase 100 meios navais, dos quais um porta-aviões nuclear, três navios de assalto anfíbio, dez *destroyers*, onze fragatas e três reabastecedores), Força Submarina (constituída por seis submarinos de ataque e quatro submarinos nucleares balísticos), Aviação Naval e Fuzileiros, assumindo ainda o comando operacional da Guarda Costeira (République Française, 2019 b).

2.1.10. Conclusões

Ao longo dos séculos, a EM francesa passou por vários períodos de crescimento e desinvestimento, decorrentes da situação política nacional e internacional. Apesar disso, foi constante a sua aspiração a utilizar o PN para exercer o PM nas suas áreas marítimas de eleição (o Canal da Mancha, o Atlântico Norte, o Mediterrâneo e os territórios ultramarinos) o que tornou a Marinha francesa numa das poucas *Blue-Water Navies* mundiais, pela sua capacidade global de atuação e de projeção de forças. Assim, apresenta-se no Quadro 5, o resumo da perspectiva histórica da EM de França.

Quadro 5 - Resumo da perspectiva histórica da EM de França

PERÍODO	ÁREAS DE INTERESSE ESTRATÉGICO	PRIORIDADES DO PODER NAVAL	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
Período da unificação	<ul style="list-style-type: none"> • Canal da Mancha • Costa atlântica • Costa mediterrânica 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Maritime security</i> • <i>Sea control</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Criação dos almirantados regionais • Garantir o controlo das águas territoriais
Período das campanhas italianas	<ul style="list-style-type: none"> • Mediterrâneo ocidental 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Power projection</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Projeção de forças para as campanhas italianas
Período da ascendência dos Habsburgo	<ul style="list-style-type: none"> • Canal da Mancha • Atlântico Norte • Mediterrâneo Ocidental 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Maritime security</i> • <i>Sea control</i> • <i>Sea denial</i> • <i>Power projection</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Disrupção das rotas marítimas dos Habsburgo (na Europa e para os territórios americanos) • Assaltos anfíbios (Itália e Escócia) • Alianças (Império Otomano)
Período da regência do Cardeal Richelieu e das guerras Anglo-Holandesas	<ul style="list-style-type: none"> • Canal da Mancha • Atlântico Norte • Mediterrâneo Ocidental 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sea control</i> • <i>Sea denial</i> • <i>Power projection</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperação do PM francês • Centralização do PN (extinção dos almirantados regionais) • Ambicioso programa de construção naval
Período das guerras revolucionárias e napoleónicas	<ul style="list-style-type: none"> • Canal da Mancha • Atlântico • Mediterrâneo • Índico 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sea control</i> • <i>Sea denial</i> • <i>Power projection</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Aspirações a potência marítima • Marinha de duplo uso (incorporação da Marinha mercante) • Construção de arsenais e fortalezas costeiras • Apoio na Guerra Civil americana (contra Marinha britânica) • Alianças (Espanha e Holanda) • Oposição direta à Marinha britânica

[cont.]

Período da <i>Great Race</i> e da 1ªGM	<ul style="list-style-type: none"> • Territórios ultramarinos • Atlântico Norte • Mediterrâneo • Canal da Mancha 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Power projection</i> • <i>Sea control</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Empenhamento na Guerra da Crimeia e na Guerra Sino-Francesa • Recuperação do PM francês • Modernização dos meios navais (propulsão, blindagem, armamento)
Período da 2ªGM	<ul style="list-style-type: none"> • Atlântico Norte • Mediterrâneo 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sea denial</i> • <i>Sea control</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernização dos meios navais (couraçados, cruzadores, torpedeiros, submarinos) • Evitar apreensão dos meio navais
Período da GF	<ul style="list-style-type: none"> • Atlântico Norte • Mediterrâneo • Territórios ultramarinos 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sea control</i> • <i>Power projection</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Aspirações a potência marítima • Modernização dos meios navais (propulsão e armamento nuclear) • Empenhamento na Guerra da Indochina, da Argélia e do Golfo • Segurança cooperativa (NATO)
Período contemporâneo	<ul style="list-style-type: none"> • Atlântico Norte • Mediterrâneo • Territórios ultramarinos 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sea control</i> • <i>Power projection</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Controlo dos espaços marítimos sob soberania nacional • Proteção dos cidadãos e navios franceses • Combate ao tráfico ilícito no mar • Defesa dos interesses económicos franceses • Promoção de um domínio marítimo internacional seguro

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bremer, J. S. (2011). *The Great Race: Innovation and Counter-Innovation at Sea, 1840-1890*. London. Kings College London.
- Byington, R. (2011). *The Forgotten Service: The French Navy of the Old Regime, 1650-1789*. Florida. Florida State University.
- Glete, J. (1993). *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*. Stockholm. Almqvist and Wiksell.
- République Française. (2019a). Stratégie nationale pour la mer et le littoral. Retirado de <https://www.mer.gouv.fr/strategie-nationale-pour-la-mer-et-le-littoral#e0>
- République Française. (2019b). Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes. Retirado de <https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece->

jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf

- Ross, R. S. (2018). Nationalism, Geopolitics, and Naval Expansionism. From the Nineteenth Century to the Rise of China. *Naval War College Review*, 71(4), 1-35. Retirado de <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=7671&context=nwc-review>
- Speller, I. (2009, September). *The war at sea in the age of Napoleon and the development of maritime strategy*. Apresentado no International Congress of Military History, Porto.
- Stöhs, J., (2018). Into the Abyss? European Naval Power in the Post-Cold War Era. *Naval War College Review*, 71(3), 1-30. Retirado de <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5123&context=nwc-review>
- Upward, A. J. (2016). *Ordinary Sailors: The French Navy, Vichy and the Second World War*. Morgantown. West Virginia University.

2.2. EM FRANÇA VS EM NATO

Miguel Neno de Almeida

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Eletrotécnica

Tiago Pedro Giesta Martins

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

João Daniel Santos Gardete

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

Joel Filipe Félix dos Santos Simões

Primeiro-tenente Marinha

João dos Santos Guerreiro

Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M 2020/2021, 1.ª Edição)

Os oceanos são vitais para a sobrevivência e o bem-estar da Humanidade, pelo que as oportunidades que encerram constituem um desafio para todos nós.

Mais de 90% do comércio internacional é efetuado por via marítima. No que se refere aos recursos energéticos, cerca de 30% da produção mundial de petróleo e 27% da produção de gás são extraídos no mar, onde se estima estarem localizadas, pelo menos, 20% das reservas a nível global (République Française, 2015, p. 4).

Enquanto o tráfego marítimo internacional atinge atualmente quase 10 milhares de milhão de toneladas por ano, o transporte de produtos energéticos representa aproximadamente um terço desse valor. A globalização está, portanto, intimamente relacionada com a crescente influência marítima na economia internacional. A imensidão das áreas marítimas, o crescimento exponencial dos fluxos marítimos, as quantidades e dimensão dos meios navais, aumentam as dificuldades de controlo. Portanto, toda esta agitação no comércio mundial promove também a expansão de atividades ilegais, criminosas e terroristas.

Assim, pode afirmar-se que o comércio marítimo é particularmente dependente da segurança e estabilidade das rotas estratégicas, fator que tem levado ao crescente número de projetos que visam a abertura de novos canais de comunicação, como é o caso das rotas árticas e do Canal da Nicarágua que, caso se concretizem, poderão alterar a geopolítica do transporte marítimo mundial (République Française, 2015, p. 5).

A EM pode ser definida como a ciência e a arte que se ocupa da escolha, preparação e emprego do PM (componente do poder nacional) (Ferreira, 2015, p. 1044). A EM “inerente ao espaço marítimo” é “inter-relacionada e interdependente” com os “fatores político, económico e militar” e pressupõe, genericamente, o controlo ou utilização do mar, quer para proveito próprio quer pela sua negação ao adversário (Ferreira, 2015, p. 1043).

2.2.1. Principais objetivos da EM da França e da NATO

Os principais objetivos da EM da França e da NATO são apresentados, de forma consolidada, no Quadro 6.

Quadro 6 – Principais objetivos da EM da França e NATO

França	NATO
<ul style="list-style-type: none">• Controlar os espaços marítimos• Proteger os cidadãos nacionais e os navios franceses• Combate ao tráfico ilícito no mar• Defesa dos interesses económicos• Promoção de um domínio marítimo internacional seguro	<ul style="list-style-type: none">• Dissuasão e Defesa Coletiva• Gestão de Crises• Segurança Cooperativa• Segurança Marítima

2.2.2. Pontos comuns

Ciente que a NATO e a França são atores internacionais de diferentes dimensões e propósitos, pretende-se verificar possíveis situações de alinhamento entre as duas estratégias. Tendo por base este propósito, foram identificados os seguintes pontos comuns:

- Segurança do espaço marítimo como requisito da prosperidade económica;
- Cooperação e partilha de informação;
- Necessidade de evolução e a utilização do fator tecnológico.

2.2.3. Pontos Discordantes

Como referido, tratando-se a França e a NATO de atores com propósitos e consequentemente objetivos diferentes, é normal que as estratégias definidas para os alcançar não sejam coincidentes, mas também não são estratégias opostas. Nesse sentido, considera-se fulcral identificar os principais pontos onde existe um desalinhamento entre as duas.

No que diz respeito à EM da França, esta revela preocupação na defesa dos seus interesses económicos e território, assim como em implementar legislação no combate à pirataria, impedir o tráfico de seres humanos, de droga e de armas. Por outro lado, a AMS da NATO revela a maior incidência na gestão de crises e a perspetiva de um ator internacional empenhado na segurança a nível global.

2.2.4. Conclusões

As EM dos Estados e de organizações como a NATO são de indiscutível relevância, atendendo ao impacto que o domínio marítimo tem: mais de 90% do comércio internacional é efetuado por via marítima, cerca de 30% da produção mundial de petróleo e 27% da produção de gás são extraídos no mar e o tráfego marítimo internacional atinge atualmente quase 10 milhares de milhão de toneladas por ano. Referem-se ainda, como fator de inegável importância, as reservas por explorar. Em suma, a globalização está intimamente relacionada com a crescente influência marítima na economia internacional. Tendo-se noção da influência do domínio marítimo, facilmente se percebe que distúrbios ou interrupções neste, poderão ter um impacto negativo ao nível mundial.

Face à importância desta temática, o presente trabalho procurou identificar e comparar a EM da França com a AMS da NATO, analisando as orientações concordantes e discordantes entre ambas.

A primeira tem por base um documento estruturante designado *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (SNSEM)* alinhado com a EM da UE, enquanto a segunda, tem as suas linhas orientadoras em dois documentos, o *Strategic Concept (SC)* e a AMS.

Relativamente à EM da França, com base na análise de riscos e ameaças aos seus interesses, definiu uma estratégia de segurança marítima orientada para o controlo dos espaços marítimos nacionais, proteção dos cidadãos, dos navios franceses e da liberdade da navegação, na defesa dos interesses económicos e no combate ao crime transfronteiriço. Esta estratégia foi elaborada através de 20 vetores de análise e totalizando 79 linhas de ação, ou seja, foi identificado um grande número de oportunidades de melhoria. Complementarmente, foram definidas três áreas de progresso com atuação na área da segurança, da economia e do desenvolvimento sustentável, para melhorar a governança interministerial. Considerando que o estado francês assume uma presença internacional relevante na segurança do domínio marítimo, através da cooperação e desenvolvimento de sinergias com distintos parceiros em diversas regiões do globo, esta EM prevê-se ser preponderante.

Respeitante à EM da NATO, o SC promove a salvaguarda da liberdade e da segurança dos seus Estados-Membros a fim de garantir uma aliança capaz de responder a novos fenómenos de ameaça emergentes. Este conceito obrigou à reestruturação da NATO com vista a torná-la mais eficiente e flexível, e a estabelecer as tarefas principais de Defesa Coletiva, Gestão de Crises e de Segurança Cooperativa. Relativamente ao segundo documento estruturante da NATO, a AMS, aborda a atuação da NATO no domínio marítimo, acrescentando a

Segurança Marítima como tarefa principal às elencadas no SC. A AMS, influenciada pela mudança do ambiente de segurança, levou a que a NATO adaptasse as suas forças navais para uma postura de Dissuasão e Defesa, baseadas em três pilares de atuação: estratégico, segurança e combate. Neste âmbito, a NATO considera como interesses estratégicos *as Sea Lines Off Communication*, os *choke points*, os oleodutos, gasodutos e cabos submarinos.

Através de análise comparativa identificam-se alguns pontos em comum. A EM da França e da NATO encontram-se alinhadas principalmente no que toca à segurança do espaço marítimo como requisito de prosperidade económica, à cooperação e partilha de informação, à necessidade de evolução e à exploração do fator tecnológico. No que concerne a pontos discordantes, verifica-se que a EM da França, revela uma perspetiva de defesa dos interesses do Estado que podem ser ameaçados pelas atividades que são desenvolvidas no mar, enquanto que a NATO, visa garantir uma presença na gestão de crises e um empenhamento na segurança a nível global.

Concluiu-se assim que, apesar de se constituírem organizações de propósitos de atuação diferentes, as EM da França e da NATO detêm pontos em comum que contribuem de uma forma conjunta para a manutenção da paz e segurança marítima mundial e que a disparidade temporal entre a EM da França (2019) e da NATO (2011), poder-nos-á levar a pensar que a última se encontra desatualizada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ferreira, A. B. (2015). Estratégia Marítima, Quo vadis? *Revista Militar*, 2567, 1039-1049. Retirado de <https://www.revistamilitar.pt/artigo/1076>
- République Française. (2015). *National strategy for the security of maritime areas*. Retirado de https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf

2.3. EM FRANÇA VS PMI UE

Jorge Barroso Braga
Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Informática

Ricardo Jorge Vicente de Jesus
Primeiro-tenente Técnico Superior Naval ramo Mecânica

Rocha de Sousa
Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

Sérgio José Lopes Cordeiro
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Informática,

Bruno Borges Mendes
Primeiro-tenente Marinha

Ricardo Franco Praça Frederique
Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

Carina Abade Lopes Batista (RCV)
Capitão de Patrulha Administração Naval

Maria Ana Cabral Belard Kopke Túlio
Primeiro-tenente Médico Naval

José António Pinto Pereira
Primeiro-tenente Técnico de Saúde

(CPOS M e CPOS M-SS 2019/2020 2.ª Edição)

2.3.1. Introdução

“Estratégia é a arte de conduzir, em tempos de guerra e em termos de paz, todas as forças e todos os meios de luta de uma nação. Esta estratégia geral, atribuição essencial do governo, é a verdadeira estratégia de defesa nacional.”
Almirante Castex em “Théories Stratégiques” (Tomo. VI, 1997, p. 2)

Como fonte de recursos naturais o mar apresenta, ultimamente, fruto do crescente desenvolvimento tecnológico, perspectivas de riquezas jamais equacionadas ou sequer imagináveis (Ferreira, 2015, p. 1041), levando a que, cada vez mais, os países olhem para o mar com maior interesse e por outro lado preocupação, potenciando estes dois vetores a criação de uma EM.

A EM pode ser definida como a ciência e a arte que se ocupa da escolha, preparação e emprego do PM em tempo de paz perante antagonismos e em situação de crise ou de guerra para a realização dos objetivos definidos pela política indo muito mais além da Estratégia Naval, sendo que esta se refere exclusivamente ao PN (Ferreira, 2015, p. 1044).

Em outubro de 2015, a França adotou uma SENSEM, complementando o já adotado pela UE em junho de 2014, permitindo afirmar o seu compromisso com a segurança das áreas marítimas, afirmando os seus direitos e assumindo as suas obrigações, defendendo um uso livre, seguro e sustentável dos mares por meio de

ações coerentes e coordenadas (République Française, 2019a).

A estratégia de segurança marítima da UE para o domínio marítimo global, define-se como um plano conjunto dos estados-membros para melhorar a forma de antecipar e responder aos desafios que se lhe deparem tratando-se de uma estratégia abrangente (Comissão Europeia, 2014).

2.3.2. Principais objetivos das Estratégias de França e UE

Os principais objetivos de França e UE consubstanciam-se nos pontos apresentados abaixo (Quadro 7).

Quadro 7 - Principais objetivos França e UE

França	UE
<ul style="list-style-type: none"> • Dominar os espaços marítimos: <ul style="list-style-type: none"> – Reafirmar o quadro de ação do Estado no mar – Definição dos limites e monitorização dos espaços marítimos franceses – Afirmação dos direitos franceses sobre as suas águas – Prevenção de ameaças marítimas contra o território • Proteger os cidadãos nacionais e os navios franceses: <ul style="list-style-type: none"> – Combate à pirataria – Prevenção do terrorismo marítimo – Antecipação da evolução das ameaças no ciberespaço • Combate ao tráfico ilícito no mar: <ul style="list-style-type: none"> – Desestabilizar o tráfico de droga – Atuar contra o tráfico de armas e bens que contribuem para a sua proliferação – Conter o tráfico de seres humanos e o tráfico de migrantes • Defesa dos interesses económicos: <ul style="list-style-type: none"> – Garantir o abastecimento alimentar estratégico – Proteção das infraestruturas de energia e comunicações – Preservação do meio ambiente – Antecipar os efeitos das alterações climáticas e os seus impactos na Segurança Marítima • Promoção do domínio marítimo: <ul style="list-style-type: none"> – Contribuir para o respeito da lei do mar – Promover a ação e influência da França com os seus parceiros – Fortalecer a cooperação marítima com organizações e países terceiros – Fortalecer a cooperação marítima com as agências e estados europeus – Fortalecer a cooperação com os intervenientes privados no mundo marítimo • Preparar o Futuro • Melhorar a Governação <ul style="list-style-type: none"> – Desenvolver o uso de novas ferramentas tecnológicas – Antecipar o desenvolvimento do direito internacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção da liderança europeia nos assuntos do mar: <ul style="list-style-type: none"> – Investigação & Desenvolvimento – Uso sustentável, proteção e valorização do ambiente marinho – Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras; melhoria da acessibilidade e da conectividade; criação de um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo – Desenvolvimento de relações externas quanto aos assuntos do mar – Promoção da cooperação marítima internacional – Desenvolvimento de medidas de mitigação face às alterações climáticas • Garantia do desenvolvimento dos setores económicos nas áreas: <ul style="list-style-type: none"> – Aquicultura e pesca sustentável – Energias renováveis – Minérios dos fundos dos oceanos – Biotecnologia azul, transportes e portos • Garantia da segurança na UE através: <ul style="list-style-type: none"> – Do controlo de ameaças: participação nas missões ATALANTA (pirataria) e FRONTEX (controlo de fronteiras) – Da preservação da segurança e a paz mundial; – Da integridade territorial e liberdade de navegação – Da proteção das infraestruturas marítimas e dos interesses económicos do mar • Promover o empreendedorismo e inovação • Economia azul resiliente e inteligente • Melhorar a gestão do mar

2.3.3. Pontos em comum (alinhamento)

Tendo em conta as características elencadas de cada uma das visões político-estratégicas, foram identificados os seguintes fatores comuns:

- Combate à pirataria e prevenção do terrorismo marítimo. França contribui para este objetivo com a participação nas missões da UE ATALANTA, com a promoção ativa de partilha de informação e com acordos entre os estados mediterrânicos para evitar tentativas de ação terroristas;
- Controlo de fronteiras e tráfico de migrantes. França contribui para a operação FRONTEX da UE, para este objetivo de ambas as organizações;
- Utilização sustentável dos mares e oceanos;
- Preservação do meio ambiente e atenuação das alterações climáticas;
- Reforço da cooperação marítima internacional entre estados vizinhos para a França e entre Estados-membros no caso da UE;
- Proteção das infraestruturas marítimas e dos interesses económicos do mar;
- Melhorar a governação;
- Garantir a integridade territorial.

2.3.4. Pontos em discordância (desalinhamento)

Com base nos objetivos identificados, as políticas analisadas encontraram-se discordantes em alguns pontos. A França procura uma forte estratégia de investimento na formação, antecipação e resposta às ameaças no ciberespaço, não tendo sido encontrada uma estratégia equivalente na UE. Esta, ao contrário de França, vê os mares como um bem comum, partilhado entre todos os seus membros de igual forma. A França apresenta políticas de afirmação da sua soberania nos seus espaços marítimos em prol da utilização destes espaços por outros.

2.3.5. Conclusões

Dentro dos objetivos principais da EM, sobressai a importância cada vez mais relevante do controlo do mar, designadamente para a manutenção da segurança das comunicações marítimas para fins económicos e militares, e para a garantia da exploração dos recursos económicos do mar.

A EM da França tem por base o documento estruturante, o SNSEM, que procura, por um lado, assegurar que a França defenda os valores partilhados de liberdade, paz e salvaguarda, pretendendo garantir uma Nação coesa e livre e por outro, providenciar o maior retorno possível do investimento efetuado na área da segurança e salvaguarda, com vista a torná-la uma força mais efetiva, eficiente e flexível possível e a segunda, o Livro Azul, que desenvolve uma PMI para a UE e

a Estratégia Marítima para a Área do Atlântico (EMAA), que integra a estratégia europeia para apoio do mar.

Desta forma, constitui-se como objetivo estratégico nuclear da França proporcionar um quadro nacional coerente para combater a insegurança marítima, numa análise de riscos e ameaças que afetem os interesses próprios e dos seus aliados. Assim, França surge como elemento essencial da UE no que respeita ao apoio à segurança e paz internacionais, não só pelo conjunto de meios que disponibiliza, mas também pela partilha de valores.

No que respeita à UE, a PMI foi criada com o intuito de consolidar as políticas relativas ao mar, de modo a promover um ambiente sustentável, credível e inovador e com vista a minimizar os problemas provocados pela globalização e pelas alterações climáticas.

No mesmo âmbito, a EMAA tem por objetivo rejuvenescer as atividades marítimas e Marinhas no domínio económico, pela cooperação administrativa dos oceanos e pela garantia da preservação ambiental e ecológica do oceano Atlântico.

Importa ainda referir a importância da cooperação da França com a UE na definição de uma estratégia comum dirigida à segurança marítima europeia.

Como fatores discordantes, verifica-se que a França apresenta políticas de afirmação da sua soberania nos seus espaços marítimos em prol da utilização destes espaços por outros.

Conclui-se, assim, que são muito mais os pontos comuns do que os que separam a visão político-estratégica de França e da UE sendo interrelacionáveis no que respeita à garantia da paz e do desenvolvimento sustentável na Europa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Conselho da União Europeia. (2014). Estratégia de segurança marítima da UE. Retirado de <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>
- Ferreira, A. B. (2015). Estratégia Marítima, Quo vadis? *Revista Militar*, 2567, 1039-1049. Retirado de <https://www.revistamilitar.pt/artigo/1076>
- République Française. (2019). Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes. Retirado de https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf

2.4. EM FRANÇA VS ENM PORTUGAL

Paulo Alexandre Guerreiro Marteniano
Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Mecânica

Carlos Manuel Ferreira Marques
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Mecânica

Rodrigo Serrano dos Santos
Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

António Augusto Ramos Carvalho
Primeiro-tenente Marinha

Nuno Miguel Martins Moreira Da Costa
Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M 2020/2021 2.ª Edição)

2.4.1. Introdução

Vivemos em terra, mas num Planeta cheio de água.
Os oceanos são o nosso enorme coração azul
E desempenham um papel fulcral no meio ambiente e no futuro da
humanidade.

The Navigator Company ([TNC], 2019)

Os mares e os oceanos sempre se afirmaram como um ambiente crítico nos equilíbrios geoestratégicos dos povos e das nações, sobretudo nas aquelas caracterizadas pela sua maritimidade (Soares, 2020). Assim se sucede, porque, desde logo, “os oceanos cobrem mais de 70% da superfície da Terra e contêm 97% de toda a água do planeta” (TNC, 2019). Além disso, são espaços de soberania e jurisdição dos Estados ribeirinhos, de afirmação de poder, transporte de pessoas e bens², fonte de recursos (minerais, energéticos e biológicos) e espaço fulcral para o desenvolvimento económico (Soares, 2020).

Portugal é um país oceânico, com uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) do mundo, que se estende por 1.7 milhões de km². O triângulo marítimo português (Continente, Madeira e Açores) constitui 48% da totalidade das águas marinhas sob jurisdição dos Estados-Membros da UE em espaços adjacentes ao continente europeu, para além da Plataforma Continental (PC), cujos limites se encontram em revisão e de onde poderá resultar um aumento dos direitos de soberania no âmbito da conservação, gestão e exploração de recursos naturais do solo e subsolo marinhos, para uma área de 4.100.000 km² (Figura 4) (Governo, 2021).

² Estima-se que aproximadamente 90% do comércio mundial se realize por mar (Governo, 2021).

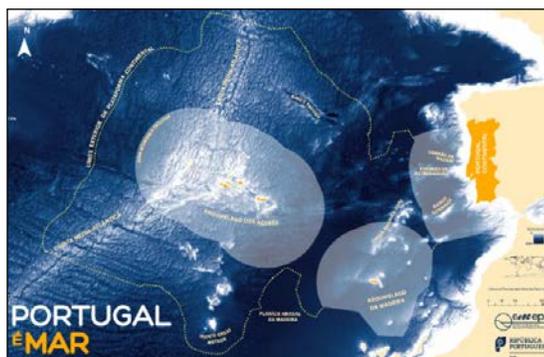


Figura 4 - Representação do limite exterior da PC Portuguesa submetido a avaliação em 2017

Fonte: EMEPC (s.d.).

De igual modo, França é uma grande nação marítima, possuindo o segundo maior espaço marítimo do mundo, com cerca de 10 milhões de km². Na realidade, França, fruto dos seus territórios ultramarinos, possui jurisdição em todos mares e oceanos, à exceção do Ártico (République Française, s.d.). Perante este facto, França encontra-se bastante exposta a riscos e às ameaças da pesca ilegal, da exploração ilegal dos recursos marinhos, pirataria, terrorismo, tráfico de narcóticos e imigração ilegal.

Portugal e França são nações historicamente ligadas ao mar, resultando daqui uma forte relação sociocultural, económica e securitária. Além disso, apesar de serem países de dimensões e capacidades distintas, são ambos Estados-Membros da NATO e da UE, confrontados com o mesmo tipo de desafios no espaço geoestratégico do Atlântico.

2.4.2. Análise Comparativa

Apesar de Portugal e França serem dois países com capacidades e políticas externas distintas, ambas são nações marítimas, com um espaço de jurisdição comum, o Atlântico Norte, que procuram promover uma economia azul, o bem-estar das suas populações e o “uso do mar”, nas suas áreas de jurisdição. Acresce que ambas se situam na Europa Ocidental e são Estados-Membros da UE, influenciados, por conseguinte, quer pelas políticas e iniciativas europeias para o mar, quer pelos desafios decorrentes da sustentação e segurança nesta área.

O presente capítulo pretende comparar a Estratégia de França para o Mar e Litoral (EFML) com a ENM. Para esse efeito, a análise assentou na elaboração de um quadro comparativo para identificar os alinhamentos (pontos em comum)

e desalinhamentos (pontos em discordância) entre as duas estratégias (Quadro 8). Como metodologia de comparação, consideraram-se os aspetos com alguma afinidade entre si, procurando-se, numa primeira fase, identificar os aspetos passíveis de comparação e, posteriormente, apuraram-se as semelhanças e diferenças entre as duas estratégias.

Quadro 8 - Comparação das estratégias marítimas de França e Portugal

Portugal Objetivos Estratégicos (OE)		França Eixos Estratégicos (EE)	EE1	EE2	EE3	EE4
			Conhecimento e inovação	Desenvolvimento de territórios marítimos e costeiros sustentáveis e resilientes	Suporte e otimização de iniciativas e remoção de obstáculos	Fomentar a visão francesa no seio da UE e nas Relações Internacionais, promovendo o interesse nacional
OE1	Combater as Alterações Climáticas e a Poluição e Proteger e Restaurar os Ecossistemas			X		
OE2	Fomentar o Emprego e a Economia Azul Circular e Sustentável.				X	
OE3	Descarbonizar a Economia e Promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética				X	
OE4	Apostar na Garantia da Sustentabilidade e na Segurança Alimentar				X	
OE5	Facilitar o Acesso a Água Potável			X		
OE6	Promover a saúde e o bem-estar			X		
OE7	Estimular o Conhecimento Científico, Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul	X				
OE8	Incrementar a Educação, a Formação, a Cultura e a Literacia do Oceano	X				
OE9	Incentivar a Reindustrialização e a Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano	X				
OE10	Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governação					X

Assim, para a EFML consideram-se quatro domínios, correspondentes aos seus EE: (1) conhecimento e inovação; (2) desenvolvimento de territórios marítimos e costeiros sustentáveis e resilientes; (3) suporte e otimização de iniciativas e remoção de obstáculos; (4) fomentar a visão francesa no seio da UE e nas Relações Internacionais, promovendo o interesse nacional. Para a ENM, tomar-se-á em linha de conta os dez OE elencados.

2.4.3. Pontos em comum (alinhamento) entre as duas estratégias

Em primeiro lugar, constata-se que existe correspondência entre os OE explanados na EFML e os da ENM, em pelo menos, uma conexão. Este facto, demonstra que, no global, ambas as nações têm preocupações comuns e procuram implementar linhas de ação semelhantes.

Seguidamente, efetuando um exame mais particular, identificam-se os seguintes pontos de alinhamento:

- Comparando o EE1 da EFML com os OE nacionais, constata-se que existe um alinhamento na área da obtenção de conhecimento e inovação. Com efeito, ambos os países têm como objetivo estimular o conhecimento científico, o desenvolvimento tecnológico e a inovação, bem como incrementar a educação e a formação dos seus cidadãos, promovendo, ainda, a cultura e a literacia do oceano. Acresce que, a reindustrialização e o aumento da capacidade produtiva é, igualmente, uma aposta dos dois países;
- Comparando o EE2 da EFML com os OE nacionais, verifica-se uma convergência na importância de fomentar e desenvolver uma exploração sustentável do oceano, em prol do bem-estar das suas populações. De facto, observa-se que o combate às alterações climáticas e poluição, a proteção e restauro dos ecossistemas, e o incremento do acesso à água encontram-se no topo das prioridades para ambas as nações;
- Comparando o EE3 da EFML com os OE nacionais, observa-se uma convergência no desenvolvimento de iniciativas com a finalidade de fomentar o emprego, a economia azul circular e sustentável, bem como uma aposta na sustentabilidade e na segurança alimentar. Além disso, ambas as nações estão a dar passos para descarbonizar as suas economias, promover as energias renováveis e a autonomia energética, em linha, com as Diretivas Europeias;
- Comparando o EE4 da EFML com os OE nacionais, infere-se uma convergência, embora em diferentes dimensões e amplitude, centrada

no objetivo de promover a Autoridade do Estado no Mar (AEM) e os seus interesses nacionais. Na realidade, ambos os países procuram garantir a segurança, a soberania, a cooperação e a governação do oceano, na sua área de jurisdição, pese embora, a França, enquanto potência mundial o procure fazer a uma escala global.

2.4.4. Pontos em discordância (desalinhamento) entre as duas estratégias

No que concerne ao desalinhamento entre a EFML e a ENM, conclui-se que este ocorre, sobretudo, no EE4, inerente ao posicionamento distinto de ambos os países nas Relações Internacionais. Com efeito, embora se tenha considerado que, em parte, existe um alinhamento no exercício de AEM, constata-se que ambos os países o procuram fazer a níveis diferentes. Em concreto, enquanto Portugal se focaliza, essencialmente, no espaço Euro-Atlântico, a França, inerente às suas possessões ultramarinas e ao pretender afirmar-se como uma potência à escala global, procura influenciar a comunidade internacional com vista à criação de um ambiente estável e seguro nos seus territórios.

Efetivamente, esta circunstância marca a grande diferença nas duas estratégias, uma vez que, porquanto a EFML revela preocupação na defesa dos seus interesses económicos e território, assente em aspetos securitários do combate à pirataria, imigração ilegal, tráfico de droga, armas e seres humanos, a ENM procura incrementar, sobretudo, os aspetos ligados à sustentabilidade e ao fomento da economia azul, de modo a promover o desenvolvimento económico e o bem-estar dos portugueses.

Conclui-se que ambos os países procuram garantir condições para a conservação e desenvolvimento de uma economia azul, visando o bem-estar dos seus cidadãos.

Não obstante, denota-se um desalinhamento inerente ao facto de a França ser uma potência mundial e possuir jurisdição, um pouco por todo o mundo, privilegiando, como tal, os aspetos securitários e o exercício da AEM. Por sua vez, Portugal foca os seus OE sobretudo nos aspetos ligados à sustentabilidade, ao fomento da economia azul, ao desenvolvimento económico e à promoção do bem-estar.

2.4.5. Conclusões

Num planeta constituído maioritariamente por água, seria redutor não pensar nos oceanos como um meio fundamental para o desenvolvimento e sustentabilidade mundial.

Ambas as Nações, membros da UE, exercem jurisdição nalguns dos maiores espaços marítimos existentes, com o francês a ocupar o segundo lugar a nível mundial e o português, a representar cerca de 48% do espaço total sob jurisdição dos Estados-Membros da UE.

A França assume uma orientação estratégica global em resultado dos seus vastos domínios ultramarinos, cuja dimensão representa 97% do espaço marítimo sob a sua jurisdição. A materialização da sua estratégia, é assegurada através de uma visão apoiada em três linhas fundamentais das quais resultam 26 Áreas de Intervenção Prioritárias (AIP) e quatro EE. Embora o desenvolvimento da economia azul se encontre em agenda, considera-se que o reforço do seu papel enquanto ator global, constitui-se como um dos pontos focais na sua estratégia.

Recentemente publicada, a ENM pretende fortalecer o posicionamento geopolítico e geoestratégico de Portugal. O interesse estratégico de Portugal no mar não é novidade, assumindo a proposta para a extensão da PC, um inequívoco compromisso nesta dimensão. Foram assim estabelecidos 10 OE e identificadas 13 AIP por forma a materializar uma visão assente no desenvolvimento de uma economia azul sustentável e no conhecimento científico.

Assim, com base nas considerações anteriormente expostas, foi possível identificar que, apesar da evidente diferença nos papéis internacionais e capacidade dos dois países, verificaram-se alguns pontos de alinhamento nas estratégias veiculadas. Preocupações na área do conhecimento e inovação, na exploração sustentável do oceano, no fomento de iniciativas para a criação de emprego ou no desenvolvimento de uma economia azul, são comuns a ambos os países, no contexto do espaço marítimo comum do Atlântico Norte. Embora o exercício da AEM seja também um ponto em comum, o objeto associado a esta medida é distinto. A França, através desta medida, procura o reforço do seu papel enquanto ator internacional no domínio marítimo, enquanto Portugal, procura o alinhamento com as políticas internacionais.

O desalinhamento estratégico surge, naturalmente, fruto das diferentes dimensões de responsabilidade assumidas pelos dois países. Enquanto Portugal procura o reforço da AEM com enfoque no espaço Euro-Atlântico, a França, procura a influência nas Relações Internacionais por forma a garantir um ambiente estável e seguro, transversal ao conjunto dos seus domínios geograficamente dispersos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

EMEPC. (s.d.). Extensão da Plataforma Continental [Página *online*]. Retirado de <https://www.emepc.pt/>

- Governo. (2021). Governo aprova Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 [Página *online*]. Retirado de <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/noticia?i=governo-aprova-estrategia-nacional-para-o-mar-2021-2030>
- République Française. (s.d.). Stratégie nationale pour la mer et le littoral [Página *online*]. Retirado de <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-mer-et-littoral#e>
- Soares, C. V. (2020). *O Conhecimento científico do oceano. Instituto Hidrográfico, conhecer o mar para que todos o possam usar*. [versão PDF]. Retirado de https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernonaval_57.pdf
- TNC. (2019). Fonte de vida: A importância dos oceanos no meio ambiente [Página *online*]. Retirado em 09 de julho de 2021, de <https://myplanet.pt/reportagens/fonte-de-vida-planeta-oceanos-agua/>

3. ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE ITÁLIA – COMPARAÇÃO COM NATO, UE E PORTUGAL

3.1. PERSPETIVA HISTÓRICA DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE ITÁLIA

Tiago Manuel Ribeiro de Oliveira
Primeiro-tenente Médico Naval

Maria Rita Sousa Dias de Araújo
Primeiro-tenente Médico Naval

Mário António Ferreira Canastro
Primeiro-tenente Médico Naval

Adérito dos Santos Silva
Primeiro-tenente Técnico de Saúde

(CPOS M-SS 2020/2021)

O Reino de Itália surgiu em 1861 com a unificação das várias províncias italianas, mas só em 1870, com a anexação dos estados papais, adquire o espaço territorial semelhante ao atual (Jannuzzi, 2005, p. 32).

3.1.1. Período da unificação à 1.ª GM

A Marinha do Reino de Itália nasce, aquando da unificação, através da fusão das Marinhas da Sardenha, Toscana, Pontifícia e Siciliana, através do Decreto de Tenência, ratificado pelo então Ministro da Marinha do Reino da Sardenha, Camillo Cavour. Em termos geoestratégicos, Cavour preconizava o comércio com o Império Otomano, a conquista de Veneza e a oposição à Áustria, o que motivou a escolha de Ancona, no Adriático, como local para a principal base naval. Paralelamente, Cavour inicia um programa de remodelação dos meios navais, com aposta na propulsão a vapor e nos cascos de ferro. (Ramoino, 2018, p. 67)

Com a morte de Cavour (1861) e a instabilidade política que se seguiu, verificou-se um progressivo desinvestimento no PN, que só veio a ser invertido com a crescente ameaça francesa e austríaca, a partir de 1867, que motivou um novo processo de rearmamento e renovação da Marinha italiana. Em termos estratégicos, foram estabelecidas alianças com a Grã-Bretanha e criada a aliança tríplice (reinos italiano, alemão e austro-húngaro), o que permitiu a expansão dos interesses italianos ao nível do PM, com a criação das “estações” da Marinha italiana na América do Sul (Uruguai, Paraguai e Argentina) e o início de várias viagens de circunavegação (Ramoino, 2018, pp. 69-71).

A partir de 1911, teve origem uma nova vaga de modernização dos meios navais, com recurso a tecnologia nacional, com vista à expansão colonial (Giorgerini, 1977, p.101).

3.1.2. Período da 1.^a GM

No início da 1.^a GM, Itália entra no conflito em linha com a Tríplice Aliança, mas em 1915, com a assinatura do Tratado de Londres, abandona a Tríplice Aliança e declara-se neutra, vindo posteriormente a reentrar na guerra ao lado dos Aliados. Embora esta aliança tenha favorecido a liberdade de movimentos no Mediterrâneo ocidental, veio provocar uma situação de conflito com a Áustria no Adriático. A campanha adriática consistiu maioritariamente no âmbito do *sea control* e do *sea denial*, com o bloqueio do acesso da Marinha austro-húngara ao Mediterrâneo, que foi bem-sucedido em termos de meios de superfície, mas falhou no caso dos meios submarinos (Ramoino, 2018, pp. 71-76).

3.1.3. Período inter-guerras mundiais

Com o final da 1.^a GM, Itália participou na Conferência de Washington (1943), onde foram estabelecidos os princípios para o progressivo desarmamento naval. Neste contexto, Itália aceita a redução das suas forças, de forma paralela à de França, numa relação de tonelagem de navios nunca inferior a 8/10 (Itália/França). Apesar da política de desarmamento, a Itália iniciou um programa de modernização dos seus meios navais, com enfoque na velocidade e no alcance dos sistemas de armamento, com vista ao domínio do Mediterrâneo. Neste período, a Marinha italiana esteve envolvida em vários conflitos, com enfoque no *power projection*, nomeadamente na Guerra Ítalo-etíope, na Guerra Civil Espanhola e na Albânia. Neste período a Marinha italiana foi organizada em duas esquadras, uma sediada em La Spezia e outra em Taranto (Ramoino, 2018, p. 76).

3.1.4. Período da 2.^a GM

Na 2.^a GM, Itália esteve do lado da Alemanha e Japão. Dada a sua posição geográfica, a principal pretensão estratégica era consolidar o seu PM no Mediterrâneo, tanto para assegurar o *sea control* e o *sea denial*, mas também o *Power Projection* no Norte de África. Para isso, nos anos antes do conflito, Benito Mussolini promoveu um intenso plano de construção naval, que aumentou significativamente o PN italiano, dotando a Marinha italiana de uma esquadra de dimensão considerável (com 19 cruzadores, 59 destroyers, 67 torpedeiros e 117 submarinos), correspondendo à quinta maior a nível mundial. Apesar disso, eram evidentes as suas limitações tecnológicas face à sua principal opositora, a Marinha britânica. Adicionalmente, a escassez de recursos materiais condicionava consideravelmente a possibilidade de construção naval para substituição de meios perdidos em combate. Apesar de alguns sucessos nos primeiros anos do conflito,

os referidos constrangimentos e a escassez de combustível foram responsáveis pela sua subordinação ao PN dos aliados (Goldstein, 1999, p.131; Ramoino, 2018, p.76).

3.1.5. Período da Guerra Fria

Com o final da 2.ª GM, às múltiplas perdas de meios navais durante o conflito juntaram-se as imposições em termos de redução do instrumento naval, o que provocou uma estagnação do PN italiano. Nesse período, o principal foco era a oposição à Ex-Jugoslávia. No entanto, com a adesão à NATO (1949), verificou-se um novo período de modernização do PN italiano, através da construção naval e da aquisição de meios aos EUA, sendo o principal objetivo o *Sea Control* da NATO no Mediterrâneo, de forma a contrariar as pretensões soviéticas na área (Ramoino, 2018).

A partir da década de 70, a EM italiana tornou-se mais abrangente, com a criação do conceito de “Mediterrâneo Alargado” (Figura 5), de forma a englobar as áreas a oeste do Estreito de Gibraltar e a sudeste do Canal do Suez, passando o PN a aplicar-se não só em termos de *Sea Control* mas também em termos da presença naval propriamente dita, com o objetivo de alargar a sua área de influência à América do Sul e ao Sudeste Asiático, visando a importação de matérias-primas, a expansão do mercado italiano e a afirmação política internacional.



Figura 5 - “Mediterrâneo Alargado”

Fonte: Análisi Defesa (2020)

De forma a consubstanciar este novo paradigma, procedeu-se à criação da aviação naval e ao desenvolvimento de plataformas como corvetas e navios-patrolha (Análisi Difesa, 2020).

3.1.6. Período contemporâneo

A partir da década de noventa, o *Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima*, propõe o conceito de “Mediterrâneo Infinito” (Figura 6), que pressupõe

não só o *Sea Control* no Mediterrâneo e a Presença Naval no “Mediterrâneo Alargado”, mas também a *Power Projection*, integrada em forças multinacionais, nas zonas do Crescente Austral e do Crescente Boreal.



Figura 6 - “Mediterrâneo Infinito”
Fonte: Analisi Difesa (2020).

Este novo paradigma contempla variáveis como as novas tecnologias, as alterações climáticas e o equilíbrio global. Um dos principais pressupostos para a implementação deste conceito foi a construção do novo porta-aviões *Cavour* (Analisi Difesa, 2020).

3.1.7. Conclusões

No período que se seguiu à unificação, a EM italiana estava focada no Adriático e no Mediterrâneo. Com o advento da 1.ª GM, o principal de atuação do PN italiano foi o Adriático, em oposição à Áustria. No período inter-guerras, o principal foco da EM italiana foi o *Power Projection* em vários conflitos regionais. Ao longo da 2.ª GM, o PN italiano esteve maioritariamente envolvido na campanha do Mediterrâneo, principalmente em oposição à Marinha britânica e no âmbito do *Power Projection* no Norte de África.

No período pós-guerra, a EM italiana passa por diversas fases:

- 1945-1949: foco no adriático, em oposição à ex-Jugoslávia;
- A partir de 1949: foco no Mediterrâneo, em oposição à União Soviética;
- A partir da década de setenta: Conceito de “Mediterrâneo Alargado”, visando a importação de matérias-primas, a expansão do mercado italiano e afirmação internacional;
- A partir da década de noventa: Conceito de “Mediterrâneo Infinito”, focada nas novas tecnologias, nas alterações climáticas e no equilíbrio global.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Analisi Difesa. (2020, 3 de dezembro). Infinito Mediterraneo [Página online].
Retirado de <https://www.analisdifesa.it/2020/12/infinito-mediterraneo/>
- Giorgerini, A. (1977). *Le navi di linea italiane 1861-1961*. Roma: USMM.
- Goldstein, I. (1999). *Croatia: a history*. Montreal: McGill-Queen's University Press.
- Jannuzzi, G. (2005). *Breve historia de Italia*. Buenos Aires: Etemendía.
- Ramoino, P.P. (1996). La Regia Marina e la sua strategia, in «Bollettino d'Archivio».
Roma: USMM.
- Ramoino, P.P. (2018). Una storia - Strategica della Marina Militare Italian. Rivista marittima-Ministero della Difesa, 2018. Roma: Via Taormina. [Página online].
Retirado de <https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/marivista/Pagine/Supplementi.aspx>

3.2. EM ITÁLIA VS EM NATO

Maurício Filipe Teixeira Pinto

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Eletrônica e Automação Informática

Carla Alexandra Fernandes Maiorgas

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Mecânica

José Miguel Neves de Sousa Assis Santa

Primeiro-tenente Marinha

Gilberto Manuel Fernandes Lázaro

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Fuzileiro

(CPOS M 2020/2021, 1.ª Edição)

3.2.1. Introdução

O mar representa uma importante fonte de recursos piscatórios e energéticos, sendo também uma imprescindível artéria de comércio mundial que foi potenciada pelo fenómeno da globalização. O valor acrescentado atual, bem como o potencial que os espaços marítimos representam em termos de desenvolvimento e bem-estar são, em regra, transversais à sociedade. Foi neste enquadramento que muitos Estados e organizações internacionais conceberam EM vocacionadas para a avaliação holística do mar e para o emprego concertado dos seus instrumentos de poder, de acordo com os respetivos objetivos.

A Itália é um Estado europeu e a NATO constitui-se como uma organização internacional particularmente vocacionada para a segurança e defesa. Não obstante estes dois atores terem, naturalmente, especificidades muito próprias, têm no mar um elemento comum e fundamental para o desenvolvimento das suas atividades.

3.2.2. Análise comparativa EM Itália VS NATO

Para realizar a análise da visão estratégica (nível político) da Itália e da NATO, apresentando os seus pontos comuns e divergentes, foi efetuada a compilação no Quadro 9 e a consequente análise qualitativa.

Quadro 9 - Comparação das estratégias marítimas - Itália VS NATO

Itália	NATO
Economia <ul style="list-style-type: none">• “Mediterrâneo Alargado”:<ul style="list-style-type: none">– Aumento da participação no mercado na região Médio Oriente e Norte de Africa– Cultura e conhecimento como meio para o desenvolvimento económico– Investimento em infraestruturas intermodais– Investimento e cooperação para estabilização de conflitos e diminuição de fluxos migratórios	<ul style="list-style-type: none">• Ameaças convencionais VS não convencionais• Dissuasão e defesa coletiva• Gestão de crises• Segurança cooperativa – consubstanciada através de parcerias, estabelecimento de diálogo e cooperação – envolvimento crescente e “pró-ativo” de atores e organizações (nacionais e internacionais)

[cont.]

Itália	NATO
<ul style="list-style-type: none"> • BLUEMED: <ul style="list-style-type: none"> – Apoiar o crescimento no setor marítimo – Pesca sustentável – Transportes e estruturas marítimas inteligentes, ecológicos, seguros e interligados – Desenvolvimento de tecnologias e serviços inteligentes Exploração sustentável de recursos Segurança e defesa <ul style="list-style-type: none"> • Segurança e defesa em três pilares <ul style="list-style-type: none"> – Integração Europeia (UE) – Coesão Transatlântica (NATO) – Relações Globais (ONU) • Dissuasão convencional • “Mediterrâneo Alargado” <ul style="list-style-type: none"> – Profundidade estratégica como prevenção dos riscos – Marinha italiana como vetor cultural, científico e diplomático – Interlocutor NATO/UE VS Europa Leste e Balcãs Energia <ul style="list-style-type: none"> • Investimento em energias renováveis no espaço marítimo • Cooperação energética com países da região <ul style="list-style-type: none"> – “Elmed” (Norte Africa) – “Southstream” (Leste Europeu) • Descarbonização energética 	<ul style="list-style-type: none"> • Segurança marítima • Segurança energética • Federação Russa

3.2.3. Pontos em comum

Decorrente da análise do Quadro 9, verificam-se como principais pontos de convergência entre ambas as estratégias marítimas:

Apesar de existir um alinhamento de ambas as estratégias de segurança marítima, estas convergem especialmente na manutenção da liberdade da navegação e integridade das linhas de comunicação no Mediterrâneo. Considerando que estas linhas de comunicação incluem diversos *choke points* (Figura 7), a segurança dos mesmos torna-se vital para os restantes pilares da estratégia marítima italiana, nomeadamente, economia e energia. De salientar também que sem a segurança efetiva destes *choke points* (Figura 7), poderia estar seriamente comprometida a expansão económica italiana, nos países do Medio Oriente, de uma forma mais abrangente à economia global, decorrente da visão geopolítica italiana referente ao “Mediterrâneo Alargado”.

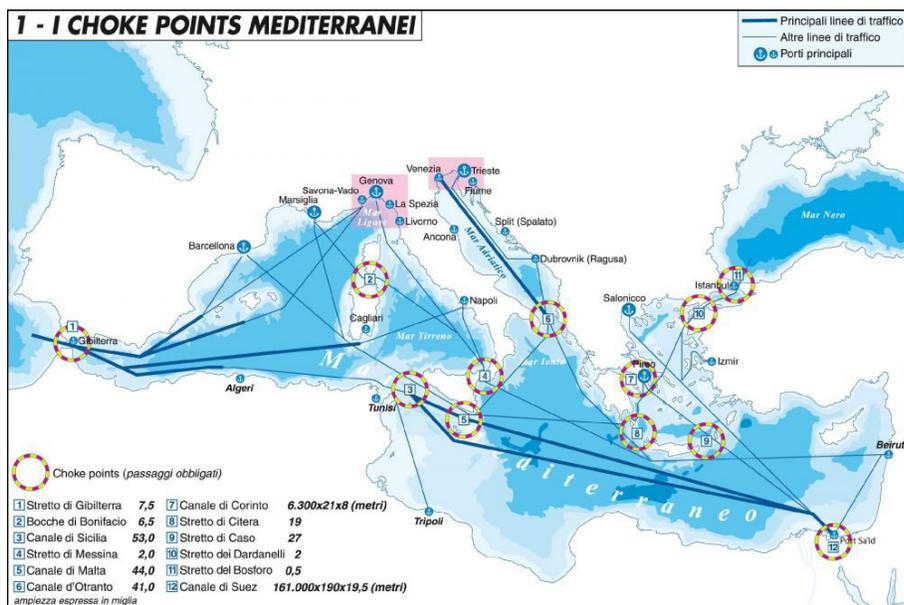


Figura 7 - Choke points do Mar Mediterrâneo

Fonte: Rigillo (2019).

- Na sua EM a Itália privilegia a cooperação financeira, cultural e científica como elemento de estabilização em zonas com conflitos prolongados, em especial nas áreas do “Mediterrâneo Alargado”, promovendo o emprego, a educação e um ambiente fértil para o renascer da economia e de oportunidades de investimento. Assim, a Itália espera não só potencializar a sua economia, mas, em especial, reduzir os fluxos migratórios e potencializar a segurança no Mediterrâneo. Em convergência, a NATO define a gestão de crises e a segurança cooperativa como pilares da sua EM, para prevenir crises e estabilizar zonas em conflito, em prol da defesa da Aliança.
- Por fim, deve-se referir que a estratégias no setor energético de Itália e da NATO coincidem na sua essência. Já que ambos defendem a segurança energética sedimentada pela cooperação entre os países e o investimento em fontes alternativas e sustentáveis para fornecimento de gás natural e eletricidade na Europa. Contudo, como veremos no capítulo seguinte, o desenvolvimento do plano estratégico de Itália levantou pontos de divergência.

3.2.4. Pontos divergentes

Decorrente da análise do Quadro 9, verifica-se um ponto de divergência: a relação próspera com a Rússia.

Em contraciclo com a NATO, que desde 2014 tem mantido um afastamento considerável da Rússia, a Itália tem fomentado as relações no âmbito económico, cultural, energético e securitário no Mediterrâneo.

A procura italiana pela sustentação energética e pela independência do petróleo, favorecendo o gás natural e as energias renováveis, tem potenciado a cooperação com países como a Síria, a Tunísia, a Turquia e, em particular, a Rússia.

Assim, importa esclarecer que as parcerias entre Itália e Rússia não se limitam à energia. Estes países têm fomentado ótimas e longas relações através das exportações italianas de equipamentos mecânicos, de mobiliário e de produtos farmacêuticos, bem como através do desenvolvimento de parcerias na luta contra o narcotráfico e para a cooperação cultural. Assim, a Itália é o segundo parceiro da Rússia na Europa (Centro Alti Studi per la Difesa, 2017).

3.2.5. Conclusões

O mar é um elemento preponderante no desenvolvimento dos Estados e no bem-estar das populações em todo o mundo. Assim, ocupa naturalmente uma posição destacada nas agendas diplomática, económica e militar em todo o mundo.

Considerando a importância e transversalidade do mar na sociedade atual, muitos dos atores da comunidade internacional sentiram necessidade de elaborar a sua EM, com um duplo objetivo:

- (i) Proporcionar uma abordagem holística aos espaços marítimos;
- (ii) Maximizar a concretização dos seus interesses no mar.

Foi neste enquadramento que a Itália e a NATO conceberam as respetivas EM.

Da análise às EM da Itália e da NATO resulta que estes documentos, tendo sido concebidos por organizações diferentes entre si, têm propósitos igualmente diferentes. Não obstante, é possível identificar três pontos convergentes.

Tanto a Itália como a NATO atribuem importância elevada à liberdade de navegação e à segurança das linhas de comunicação marítima. Ambas as organizações consideram na sua estratégia a importância da intervenção antecipada e pró-ativa (e.g. através de modelos de cooperação ao nível do investimento na educação e nas infraestruturas básicas), em áreas que carecem de estabilização. Por último, foi possível verificar que ambas as estratégias destacam a segurança energética como elemento fundamental para o desenvolvimento dos Estados. De referir, como ponto discordante, a Rússia. Após a anexação da Crimeia em 2014,

a NATO mudou a sua postura e relacionamento bilateral fase a este Estado, no sentido de encerrar as parcerias existentes. A Itália, mantém ainda hoje a Rússia como um importante parceiro energético, o que constitui uma dicotomia no âmbito da segurança energética, passível de se estender a outras áreas das estratégias destes atores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Centro Alti Studi per la Difesa. (2017). *Strategia marittima ed interessi nazionali: rinnovata presenza militare e penetrazione economica della Federazione Russa in Mar Mediterraneo e nel Mar Nero. Relatório apresentado na 68.^a Sessione Di Studio Anno Accademico 2016 - 2017*. Retirado de https://www.difesa.it/SMD_/CASD/IM/CeMiSS/DocumentiVis/Rcerche_da_publicare/publicate_nel_2018/Ricerca_AM_SMD_02.pdf
- Rigillo, R. (2019). Una Strategia Marittima per L'Italia (e per L'Europa). *Revista Italiana di Geopolitica*, (7). Retirado de <https://www.limesonline.com/choke-points-mediterranei-2/100283>

3.3. EM ITÁLIA VS PMI UE

Luis Miguel Jordão Carvalho de Castro Veloso
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Eletrónica e Automação Informática

Pedro Joaquim Ladeiro Marcelino
Primeiro-tenente Marinha

João Pedro Gomes Goulart
Primeiro-tenente Fuzileiro

Catarina Neto Ribeiro
Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

César Manuel Bastos Monsanto
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Informática

Sílvia Sofia Rodrigues e Silva
Primeiro-tenente Médico Naval

Sandra Maria Toscano dos Santos
Primeiro-tenente Técnico de Saúde

Dilva Helena Sena de Almeida Baptista (RCV)
Capitão de Patrulha Administração Naval

(CPOS M e CPOS M-SS 2019/2020 2.ª Edição)

3.3.1. Principais objetivos da Itália e da EU

Os principais objetivos da Itália e UE identificam-se no Quadro 10.

Quadro 10 - Principais objetivos UE e Itália

UE	Itália
<p>Maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporte Marítimo • Portos Marítimos • Construção Naval • Emprego Marítimo • Ambiente • Gestão das Pescas <p>Construção de uma base de conhecimentos e inovação para a política marítima</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conhecimento e inovação para a política marítima • Programas-Quadro de Investigação • Ciência marinha <p>Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomento do turismo costeiro e marítimo • Financiamento comunitário para os projetos marítimos e regiões costeiras • Estratégia Comunitária de Prevenção de Catástrofes” 	<p>Estratégia Marítima Económica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoiar o crescimento no setor marítimo como um todo • Pesca sustentável promovendo/ desenvolvendo aquacultura “azul” em larga escala (Alimentação) • Transportes e estruturas marítimas inteligentes, ecológicos, seguros e interligados (Transporte) • Gestão sustentável através do desenvolvimento de tecnologias e serviços inteligentes (Turismo) • Exploração sustentável de recursos bióticos e abióticos, incluindo matérias-primas e moléculas com interesse industrial (Químicos e materiais) • Aumento da percentagem de instalações de energias renováveis no espaço marítimo (Energia) <p>Estratégia Energética</p> <ul style="list-style-type: none"> • A cooperação energética com os países da região

[cont.]

UE	Itália
<ul style="list-style-type: none">• Desenvolvimento do potencial marítimo das regiões ultraperiféricas e das ilhas da UE. <p>Promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais</p> <ul style="list-style-type: none">• Cooperação em matérias de assuntos marítimos <p>Promoção da visibilidade da Europa marítima</p> <ul style="list-style-type: none">• Atlas Europeu dos Mares• Celebração anual de um dia marítimo europeu (20MAI)	<ul style="list-style-type: none">• Diversificar as rotas e as fontes de abastecimento <p>Livro Branco do Ministério da Defesa</p> <ul style="list-style-type: none">• A estrutura para a segurança e defesa assenta em três pilares:<ul style="list-style-type: none">– Integração europeia– Coesão Transatlântica– Relações Globais• Integração dos recursos potencialmente disponibilizados por todos os intervenientes institucionais (“<i>abordagem integrada no âmbito de uma estratégia de “desenvolvimento sustentável”</i>”)

3.3.2. Pontos em comum

Decorrente da sua centralidade mediterrânica, Itália apresenta um grande potencial para interagir economicamente com o tráfego marítimo almejando alcançar o objetivo de ser o ponto de origem ou destino de mercadorias.

Por conseguinte, um dos pontos de alinhamento é o “Crescimento Azul”, para o qual a Comissão Europeia (CE) tem promovido e apoiado o BLUEMED na região do Mediterrâneo, materializando uma abordagem integrada e equilibrada das atividades económicas que representam a base da economia azul. Deste modo, a EM económica da Itália está alinhada com o “Crescimento Azul” da PMI, procurando seguir o seu modelo de maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares, na área do transporte marítimo, dos portos e empregos marítimos, assim como, na construção naval.

Por exemplo, a reforma do sistema portuário italiano, em 2016, foi o primeiro passo para a reorganização, racionalização e simplificação do setor, tendo sido integrados vários portos em 16 autoridades portuárias. Outros elementos positivos já implementados ou em edificação referem-se à melhoria do procedimento aduaneiro no mar³, assim como a ligação à Rede Transeuropeia de Transportes conforme ilustrado na Figura 8.

³ Fornecido pelo novo código aduaneiro da UE (regulamento 952/2013), a pré-liberação ou “desembaraço aduaneiro no mar” permite realizar todas as verificações da carga do navio e antecipar o complexo processo administrativo de desembaraço aduaneiro de mercadorias e pagamento.

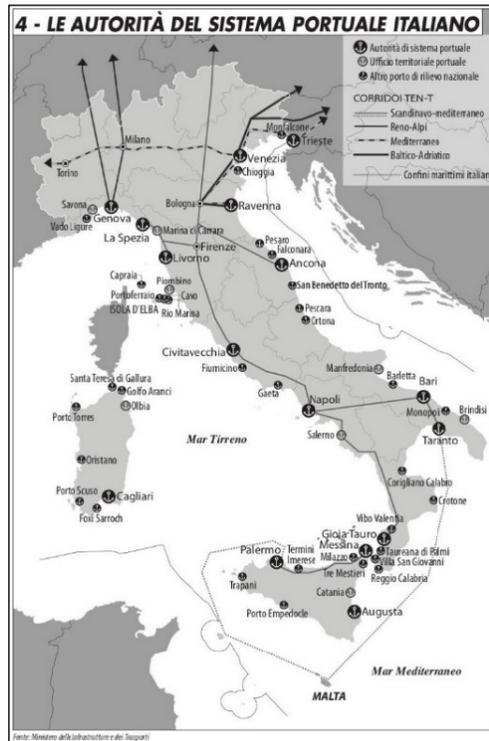


Figura 8 - Rede Transeuropeia de Transportes
Fonte: Rigillo (2019).

Outros instrumentos de grande potencial são as ZEE e as Zonas Logísticas Simplificadas (ZLS) (Rigillo, R., 2019). As duas medidas têm como objetivo aumentar a produtividade e a competitividade através da promoção do crescimento do emprego no setor. Com efeito, estabelecem regimes económicos e jurídicos mais favoráveis em domínios exclusivamente ligados às principais plataformas logísticas, como os portos e o interior. O estabelecimento de ZEE/ZLS é a força motriz para o aumento da produção e do comércio, recorrendo a um sistema de transportes que permita ligar Itália aos grandes fluxos de tráfego marítimo como forma de entrar e competir com os dez principais portos do Mar Mediterrâneo, conforme ilustrado na Figura 9.



Figura 9 - Rede portuária do Mediterrâneo
Fonte: Rigillo (2019).

Neste quadro, Génova e Trieste são dois portos importantes no norte da península, com ligação aos principais *choke points* do Mar Mediterrâneo, conforme ilustrado na Figura 7. O Porto de Génova serve o noroeste da Europa, sendo o principal porto italiano. O porto de Trieste está perfeitamente inserido no eixo norte-sul do corredor Báltico-Adriático e ao longo do corredor Mediterrâneo Este-Oeste. Releva-se que o porto de Trieste foi escolhido como um porto de interesse chinês, no quadro da “Rota da Seda”, para o acesso direto a mercadorias destinadas à Europa Central e Oriental.

Importa ainda relevar a iniciativa dos “cinco portos”⁴, que pretende articular as capacidades portuárias de todo o Norte do Adriático, envolvendo três autoridades portuárias italianas mais dois portos da Eslovénia e Croácia.

Este é um ponto de alinhamento com a PMI no quadro de uma EM integrada

⁴ O projeto “cinco portos”, desenvolvido e apoiado pela Associação dos Portos do Norte do Adriático, *North Adriatic Port Association* (NAPA), diz respeito às autoridades do sistema do Adriático do centro-norte (coincidindo com o porto de Ravenna), do Adriático do norte (envolvendo em Veneza, mas que também inclui Chioggia) e o Adriático oriental (coincidindo com o porto de Trieste), juntamente com as instalações portuárias de Koper (Eslovénia) e Rijeka (Croácia). O consórcio visa atrair os enormes navios cargueiros chineses que chegam ao Mediterrâneo a partir do Canal de Suez, através da construção de uma plataforma logística na cidade portuária de Malamocco, perto de Veneza.

para uma bacia marítima (Mar Adriático e o Mar Jónico), revelando uma abordagem dinâmica entre setores, entidades competentes e Estados que partilham uma zona marítima de interesse comum.

Decorrente da análise setorial da política energética italiana, não se identifica um alinhamento direto ou textualmente publicado com a PMI, todavia, considera-se que é concorrente e que contribui substancialmente para o “Crescimento Azul”, que por sua vez, potencia e projeta a economia azul de Itália. O estabelecimento de uma cooperação regionalmente diversificada e coesa tem potencial para contribuir para a maximização da utilização sustentável do Mar Mediterrâneo, construção de uma base de conhecimentos e inovação para a política marítima e, acima de tudo, para a maximização da qualidade de vida das regiões costeiras.

De igual forma, não se identifica um alinhamento direto ou textualmente publicado entre a PMI e o Livro Branco do Ministério da Defesa. Contudo, considera-se que, por via dos três pressupostos conceptuais - integração europeia, coesão transatlântica e relações globais - são estabelecidos os alicerces para uma cooperação mais estruturada e mais forte. Desta forma, ao garantir a segurança e contribuindo para a manutenção das condições de estabilidade no mar, estarão reunidas condições mais favoráveis para responder aos desafios associados à integração e sustentabilidade do “Crescimento Azul”.

3.3.3. Pontos em discordância

“Itália tem a responsabilidade de assumir um papel de liderança no Mediterrâneo, [...] deve, portanto, assumir a responsabilidade de ser a primeira a definir, também no que respeita às políticas europeias, as linhas estratégicas da nova política marítima integrada para toda a zona mediterrânica”

Rigillo (2019)

Como tem ficado patente, as estratégias setoriais na vertente económica, energia e defesa, encontram-se na sua essência alinhadas com a PMI.

É verdade que a economia, a energia, a segurança e a defesa são áreas estratégicas que concorrem para o “Crescimento Azul”. Todavia, no âmbito da PMI, procura-se materializar uma estratégia que, de forma integrada e articulada, assegure a definição de objetivos claros e a assunção de responsabilidades.

Esta condição apresenta uma relevância acrescida na medida em que, por exemplo, o aumento constante do número e da tonelagem de navios que atravessam o Canal do Suez regista a passagem de quase 10% de todo o comércio marítimo internacional (SRM, 2019, p. 13). O Canal do Suez associado à nova iniciativa da

“Rota da Seda”, oferece ao sistema portuário e industrial italiano oportunidades de desenvolvimento consideráveis (Rigillo, R., 2019).

Todo este potencial deve ser explorado através de políticas integradas capazes de gerar sinergias entre os diferentes atores, empresas e serviços, de forma a materializar um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

Para além dos benefícios que a vertente económica integrada pode proporcionar ao crescimento e ao emprego, acima de tudo, e num plano geoestratégico, a definição de uma EM integrada apresenta a oportunidade para marcar o papel nos domínios da inovação e das tecnologias marítimas, sempre numa lógica de desenvolvimento sustentável.

Devido aos seus interesses geoestratégicos, a Itália tem vertido sectorialmente na sua estratégia prioridades específicas, as quais advêm, na sua maioria, de acordos bilaterais e multilaterais na área dos portos, transporte marítimo e energia.

A ausência de um documento que apresente a EM integrada de Itália é, por conseguinte, a maior “divergência” face à PMI. No entanto, representa de igual forma, um exemplo em que a procura da convergência com a PMI não impede a prossecução de fins e objetivos soberanos de cada nação, que não conflituam com os objetivos da UE.

3.3.4. Conclusões

A PMI pretende abordar os assuntos marítimos e os aspetos que requerem coordenação e interligação entre setores, recorrendo a instrumentos políticos trans-setoriais como o conhecimento do meio marinho, o ordenamento do espaço marítimo e a vigilância marítima integrada, bem como a políticas transversais como o “Crescimento Azul” e a estratégias para as bacias marítimas.

Atualmente, Itália não apresenta uma EM intersectorial que estabeleça uma visão, objetivos e metas a alcançar para os assuntos do mar. Neste quadro, as políticas europeias desempenharam um papel importante, principalmente através da PMI (Rigillo, R., 2019).

Os documentos referentes a Itália analisados para a elaboração deste trabalho são de publicação posterior à PMI, apresentando, sectorialmente e na sua maioria, um enquadramento concetual alinhado com esta política.

Neste quadro, releva-se a existência de objetivos estratégicos para o Mediterrâneo publicados em documentos setoriais, principalmente nas áreas da economia, defesa e energia, onde são exemplos, as linhas orientadoras da Marinha italiana de 2019-2034, diversos artigos do Diretor-geral da Pesca Marítima e Aquacultura e o relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros efetuado por ocasião das conferências MED em Roma no ano de 2017.

Apesar de terem sido identificadas políticas setoriais alinhadas com a vertente económica da PMI, nomeadamente com o “Crescimento Azul” e com a economia azul, a ausência de uma política marítima integrada e intersectorial, constitui o principal ponto de “divergência”.

Em suma, o mar representa um dos principais pilares estratégicos da UE e de Itália, no entanto, face às circunstâncias identificadas, não foi possível concretizar na sua plenitude o grau de alinhamento real entre a PMI e a EM de Itália.

Atualmente a visão italiana encontra-se centrada no aproveitamento das vantagens geoestratégicas nacionais, no estabelecimento de acordos bilaterais e multilaterais, assim como, de opções próprias na área dos portos, transporte marítimo e energia, procurando materializar, desta forma, a sua relevância geopolítica regional, no quadro da UE e no mapa-mundo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Rigillo, R. (2019). Una Strategia Marittima per L'Italia (e per L'Europa). *Revista Italiana di Geopolitica*, (7). Retirado de <https://www.limesonline.com/choke-points-mediterranei-2/100283>
- SRM (2019). *Italian Maritime Economy: Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia. Italian Maritime Economy. Giannini Editore. Retirado de https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2019/07/maritime_ita_2019_abstract.pdf*

3.4. EM ITÁLIA VS ENM ENM PORTUGAL

Fernando Manuel Marques Lopes
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Informática

Nuno António Cuco Magarreiro
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Armas e Eletrónica

Pedro Igor Quintela Marçal
Primeiro-tenente Marinha

Manuel Ferreira Macário
Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M 2020/2021 2.ª Edição)

3.4.1. Análise comparativa Itália VS Portugal

O presente capítulo pretende analisar a visão estratégica (nível político) de Itália e de Portugal através da ENM, apresentando os seus pontos comuns e divergentes. Para esse efeito foi efetuada a compilação no Quadro 11 e a consequente análise qualitativa.

Quadro 11 - Comparação das estratégias marítimas - Itália VS ENM

UE	Itália
<p>Economia</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Mediterrâneo Alargado” <ul style="list-style-type: none"> – Promover e revitalizar o Mediterrâneo como eixo económico global – Conexão de redes e infraestruturas, à qual a duplicação do Canal do Suez e a “Rota da Seda” – China, potencia as oportunidades de estabilidade e crescimento económico-financeiras • Economia azul <ul style="list-style-type: none"> – Contribui para o crescimento gradual do PIB da região, superando a média global – Investimento considerável no upgrade das infraestruturas, em muitos países mediterrânicos <p>Potenciar e aliciar a expansão de atividades de grande riqueza e fundos de investimento</p> <p>Migração</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ponto de interseção das rotas de migração de África para a Europa • Perspetiva humanitária muito forte • Tentativa de desmantelamento de redes de tráfico de seres humanos, através de acordos com países africanos <p>Energia</p> <ul style="list-style-type: none"> • A importação do petróleo e gás inclui grandes produtores de petróleo no mediterrâneo • Fomentar a cooperação ao nível do domínio da energia 	<p>Perspetiva Económica</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar o Emprego e a economia azul Circular e Sustentável • Desenvolvimento económico com recurso às potencialidades marítimas; • Incentivar a reindustrialização e a capacidade produtiva • Estimular mobilidade entre profissões do mar, a inovação e empreendedorismo e as novas competências profissionais • Aumentar 20% o valor da produção industrial dos setores emergentes da economia do mar • Aumentar em 20% os apoios financeiros à inovação, transferência de tecnologia e diversificação de modelos de produção dos setores tradicionais da economia do mar <p>Perspetiva Ambiental e Cultural</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combater as alterações climáticas e a poluição, e proteger e restaurar os ecossistemas • Descarbonizar a Economia e promover as Energias Renováveis e Autonomia Energética • Facilitar o acesso a água potável • Promover a saúde e o bem-estar • Estimular o Conhecimento Científico <ul style="list-style-type: none"> – Desenvolvimento Tecnológico e Inovação Azul • Incrementar a Educação, a Formação, a Cultura e a Literacia do Oceano

[cont.]

UE	Itália
<ul style="list-style-type: none"> • Diversificação das rotas e fontes de abastecimento • Impulsionar o potencial elétrico da costa sul do mediterrâneo, no âmbito das energias renováveis • Promover a transição energética para o gás natural • Investimento em energias renováveis no espaço marítimo • Cooperação energética com países da região <p>Segurança e defesa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestão das crises regionais • Luta contra o Daesh <ul style="list-style-type: none"> – Radicalização – Neutralização de fontes de financiamento • Ações no âmbito da ONU, UE, NATO e OSCE • Estabilização internacional de missões e programas de formação • Esforço contínuo de missões de paz da ONU • Segurança marítima do Mediterrâneo • Colocar o Mediterrâneo no centro da Cooperação NATO-UE <p>Cultura e Ciência</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referência para um desenvolvimento sustentável • Incentivar a mobilidade e intercâmbio de investigadores e promover o desenvolvimento científico regional • Intercâmbio com Israel – alta tecnologia • Cooperação com Egito nas áreas científica e tecnológica e cofinanciamento de projetos de investigação e intercâmbio de investigadores; • Programas multilaterais, em especial com a UE no âmbito dos recursos hídricos e sistemas alimentares • Programa BLUMED – crescimento sustentável nos setores marítimos dos países mediterrâneos europeus <p>Cooperação</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajuda Humanitária, Agricultura e Segurança Alimentar, Educação, Formação e Cultura, Saúde, Governação, Combate às desigualdades, Migração e Desenvolvimento • Atividades concentradas, nomeadamente no Mediterrâneo e em África 	<p>Perspetiva Securitária</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir a Segurança, Soberania, Cooperação e Governação • Portugal país Atlântico e Europeu, com responsabilidades redobradas no âmbito da segurança • Portugal ter uma fronteira marítima extensa; • Um dos países com maior expressão e protagonismo na interseção de rotas intercontinentais • A extensão da plataforma continental e com a necessidade de controlar a vasta área sob responsabilidade nacional no âmbito marítimo • Ameaças que poderão surgir nos espaços marítimos nacionais: migrações irregulares e as diversas atividades criminosas como a pirataria • Ameaças de natureza assimétrica e ameaças híbridas

3.4.2. Pontos em comum

Da análise do Quadro 11, verificam-se como principais pontos de convergência das estratégias marítimas:

- Alinhamento de ambas as estratégias relativamente à segurança marítima, sendo que estas convergem especialmente na manutenção da liberdade da navegação e integridade das linhas de comunicação no Mediterrâneo

e no Oceano Atlântico, face à importância geoestratégica que confere a localização de ambos os países.

- É privilegiada a cooperação financeira, cultural e científica, promovendo o emprego, a educação e um ambiente fértil para o desenvolvimento da economia e de oportunidades de investimento.
- A Itália espera não só potencializar a sua economia, mas, em especial, reduzir os fluxos migratórios e potencializar a segurança no Mediterrâneo. Em convergência, a ENM revela preocupação com eventuais ameaças concretas das migrações irregulares que poderão surgir nos espaços marítimos nacionais, podendo levar a outras atividades criminosas como a pirataria.
- Por fim, deve-se referir que as estratégias no setor energético de Itália e da ENM coincidem na sua essência. Já que ambos defendem a segurança energética sedimentada pela cooperação entre os países e o investimento em fontes alternativas e sustentáveis

3.4.3. Pontos divergentes

Decorrente da análise do Quadro 11, verifica-se como pontos de divergência o combate ao *Daesh* de todas as formas possíveis, e simultaneamente o intercâmbio e cooperação nas áreas da tecnologia e da área científica regional com alguns países próximos. Também é visível na estratégia de Itália grande cooperação e atividades nos países do Mediterrâneo e norte de África.

Por outro lado a ENM tende para o aumento do valor da produção industrial dos setores emergentes da economia do mar e a cativar apoios financeiros à inovação, à transferência de tecnologia e diversificação de modelos de produção dos setores tradicionais da economia do mar.

Conclusões

O mar é um elemento preponderante no desenvolvimento dos Estados e no bem-estar das populações em todo o mundo. Assim, ocupa naturalmente uma posição destacada nas agendas diplomática, económica e militar em todo o mundo.

Considerando a importância e transversalidade do mar na sociedade atual, muitos dos atores da comunidade internacional sentiram necessidade de elaborar a sua EM, com um duplo objetivo:

- (i) Proporcionar uma abordagem holística aos espaços marítimos;
- (ii) Maximizar a concretização dos seus interesses no mar.

Foi neste enquadramento que Itália e Portugal conceberam as respetivas EM.

Da análise às duas EM, resulta que estes documentos apresentam propósitos semelhantes, na medida em que ambos dão grande relevância ao potencial do mar

para o desenvolvimento económico dos respetivos países, o que reforça que o mar é um dos principais pilares estratégicos destas duas nações europeias.

Por último, foi possível verificar que ambas as estratégias destacam a segurança energética como elemento fundamental para o desenvolvimento dos Estados.

4. ESTRATÉGIA MARÍTIMA DE REINO UNIDO – COMPARAÇÃO COM NATO, UE E PORTUGAL

4.1. PERSPETIVA HISTÓRICA DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DO REINO UNIDO

Tiago Manuel Ribeiro de Oliveira
Primeiro-tenente Médico Naval

Maria Rita Sousa Dias de Araújo
Primeiro-tenente Médico Naval

Mário António Ferreira Canastro
Primeiro-tenente Médico Naval

Adérito dos Santos Silva
Primeiro-tenente Técnico de Saúde

(CPOS M-SS 2020/2021)

O RU apresenta um conjunto de características fundamentais que desde sempre favoreceram o investimento no PM. Antes de mais, a geografia. O facto de ser uma ilha, isolada da Europa continental, por um lado reduz a proporção de recursos a investir numa força armada terrestre pelo menor risco de invasão por nações inimigas. Por outro lado, a condição geográfica implicava que, perante uma ameaça a sua soberania, o RU teria de garantir a existência de uma força naval robusta que respondesse a situações de conflito. As condições naturais da costa, com bons portos de abrigo, as áreas de pesca ricas em recursos, assim como a proximidade com importantes rotas de comércio marítimo favoreceram a preponderância da EM. O seu posicionamento a noroeste do continente permitiu obter vantagens, particularmente nos séc. XVI e XVII, nas novas rotas comerciais criadas com a descoberta do Novo Mundo (Kennedy, 1976).

Toma-se como referência para início de análise da história da EM do RU, o estabelecimento do mesmo como Nação, com a união dos parlamentos dos Reinos da Escócia e Inglaterra no Tratado da União, ratificado a 26 de março de 1707 (Word Press, 2021). Importa referir que a base da EM e força naval do RU fundou-se nos séculos XVI e XVII, particularmente nos reinados de Henry II, Elizabeth I e Charles I. A atual *Royal Navy* (RN) é criada em 1660 por Charles II (*Royal Navy*, sd).

4.1.1. Período das Guerras Anglo-holandesas

O período das guerras Anglo-holandesas estende-se de meados do séc. XVII até ao final do séc. XVIII, tendo ocorrido quatro períodos de guerra: 1652-54, 1665-67, 1672-74, 1780-84. O conflito estendeu-se a diversas áreas geográficas de três oceanos. A procura da afirmação como potência marítima mundial das duas

Nações era feita com recurso a embargos comerciais, pilhagem das rotas comerciais por corsários, pequenos combates e grandes batalhas navais, marcando o início da era das *fighting sails*. A última guerra, em que o RU saiu vitorioso, permitiu afirmar-se como principal potência marítima europeia.

4.1.2. Período das Guerras contra Espanha e França

Durante a primeira metade do séc. XVIII, o RU envolveu-se em conflitos contra Espanha e França, precipitados pela crise de sucessão ao trono de Espanha após a morte de Carlos II. Neste conflito, estabelece-se uma aliança entre RU e Holanda que apoiam o aliado comum da casa de Habsburgo. Durante esta fase, a frota anglo-holandesa desenvolve várias operações anfíbias no Mediterrâneo, que levaram a captura da Sardenha, Ilhas Baleares e alguns portos continentais como Barcelona. Durante esta fase o RU obteve o controlo de Menorca e Gibraltar. Em 1756, o RU envolve-se na Guerra dos Sete Anos, atacando e assumindo o controlo de diversas colónias francesas na América do Norte, Caraíbas e África Ocidental.

4.1.3. Período das guerras revolucionárias e napoleónicas

Se durante a primeira metade do séc. XVIII a posição do RU foi sobretudo ofensiva, o início da Guerra Revolucionária Americana, em 1775, obriga a uma mudança de EM, com um emprego importante do PN no sentido de defender as colónias (Sumida, 2006). A aliança de França aos norte-americanos é fundamental para sustentar a sua força naval. Em 1781, após a batalha naval de Chesapeake e a rendição no cerco de Yorktown obriga os britânicos a negociarem o fim do conflito, mantendo um emprego importante do seu PN nas Caraíbas e Índia Ocidental (U.S. Naval Institute, 2021).

No período de 1793 a 1815, o RU envolveu-se na Guerra da Revolução Francesa e posteriormente nas Guerras Napoleónicas. O PN assumiu neste período uma importância central e atingiu um elevado grau de eficiência, que permitiu aos britânicos fazer frente à grande força continental francesa. A centralidade do PN reflete-se na importância histórica da batalha de Trafalgar, em que uma frota britânica comandada pelo almirante Lord Nelson derrota a frota combinada franco-espanhola. Esta vitória permitiu aos britânicos consolidarem-se a supremacia no PM.

O período das guerras revolucionárias obrigou a um grande esforço do PN do RU no sentido de promover a soberania sobre as suas colónias, enquanto mantinham uma importante frente de batalha na Europa. A necessidade obrigou a importantes desenvolvimentos, particularmente no apoio logístico do PN, por forma a garantir a operacionalidade de meios em áreas tão dispersas como o Mar das Caraíbas e o Oceano Índico (Kennedy, 1976).

4.1.4. Período da *Great Race* e da 1.^a GM

Durante grande parte do séc. XVIII, o RU envolveu-se em alguns conflitos, nomeadamente na guerra da independência da Grécia, na Guerra da Crimeia e nos dois conflitos com a China nas Guerras do Ópio. No entanto, pelo seu papel central na revolução industrial e com a manutenção da hegemonia do PM, garantiu vários anos de prosperidade económica. De facto, como o próprio Almirante Fisher descreveu, o RU dispunha dos portos que compunham as *five key locks up the world* – Dover, Gibraltar, Alexandria, Cabo da Boa Esperança e Singapura (William Bertrand, 2021). Este fator, associado à necessidade de manter a primazia do PN, proporcionaram um significativo avanço tecnológico na construção naval, nomeadamente com a propulsão e turbinas a vapor, cascos com revestimento em ferro e melhoramentos no armamento e poder de fogo. Adicionalmente, foi feito algum investimento em fortificações costeiras defensivas da década de 1860. As missões nesta fase no continente europeu eram de *maritime security* com o fim de garantir o tráfego comercial marítimo. O governo britânico adotou neste período a EM *two-power standard*, isto é a força naval britânica teria de ser equivalente às duas maiores forças navais de outras potências.

A partir de 1890, RU e Alemanha disputaram a hegemonia do PN. Em 1901 desenvolvem-se os primeiros torpedos e submarinos. Este fator isoladamente provocou uma alteração na EM e na própria construção naval. Até 1914 desenvolveram-se também os navios couraçados e cruzadores, com velocidades e poder de fogo que tornaram todos os anteriores navios obsoletos. Neste período, o desenvolvimento alemão fez com que o PN desta nação equiparasse o RU (Imperial War Museums, 2021 a).

Durante a 1.^a GM, o RU envolveu-se em batalhas navais no Canal da Mancha e Mar do Norte, sendo o PN foi empregue sobretudo no *sea denial* para as potências alemã e austro-húngara, com o objetivo de fazer bloqueios portuários que impedissem o abastecimento de recursos por via marítima (Imperial War Museums, 2021). Este conflito foi também marcado pelo emprego pela primeira vez da *submarine (SW)* e *antisubmarine warfare (ASW)*, tanto no combate naval como controlo das rotas comerciais (Imperial War Museums, 2021 (b)).

4.1.5. Período da 2.^a GM

Apesar de um significativo desinvestimento no período entre guerras, entre 1937 e 1939 o reinvestimento na RN permitiu constituir a maior força naval do mundo, com cerca de 1400 navios. No entanto, com o PM crescente dos EUA, a EM britânica converteu-se a *one-power standard*, mantendo a premissa de igualar

a força naval da maior potência mundial. A construção naval sofreu melhorias significativas e houve um grande progresso nas tecnologias empregues na ASW, como os sonares e hidrofones.

Durante o período da 2.^a GM, o emprego da força naval em operações anfíbias, ASW, *sea protection* e *naval mine warfare* foi fundamental no curso do conflito e ocorreu em vários teatros de operações. Das várias campanhas, destacam-se a Batalha do Atlântico que durou todo o período de guerra no sentido de assegurar as rotas comerciais transatlânticas, as importantes operações anfíbias no Norte de França e o importante contributo para as operações ofensivas contra o Japão, no Oceano Índico.

Em 1943 a força naval britânica perdeu a supremacia para a força naval norte-americana.

4.1.6. Período da Guerra Fria

Após a 2.^a GM, o declínio do Império Britânico e o ciclo económico desfavorável que lhe seguiu teve como consequência opções políticas de redução da RN em tamanho e capacidades. A maioria dos navios foi desmantelada ou vendida e os melhor preservados foram reconicionados para serviço. Todos os couraçados foram desmantelados, por se terem tornado obsoletos com o advento de poder aéreo com grande alcance e capacidade de destruição. Mantiveram-se programas de construção e remodelação dos porta-aviões, *destroyers*, cruzadores e fragatas. A partir de 1960, os submarinos nucleares e o armamento nuclear assumiram um papel central na EM britânica. A ASW assume também um papel central na força naval.

Neste período o RU esteve envolvido como força aliada em vários conflitos – Guerra das Coreias, Crise do Suez, Bloqueio da Beira. Destaca-se ainda a Guerra das Falkland, em 1982, por se tratar da operação conduzida pela RN mais importante no pós 2.^a GM.

4.1.7. Período contemporâneo

O fim da GF marca também um ponto de viragem na EM do RU. A *Strategic Defence Review* de 1998 promoveu uma redução da frota de superfície e a frota de subsuperfície foi reduzida para metade (House of Commons, 1998). O programa de armamento nuclear *Trident* mantém-se ativo atualmente.

Na atualidade, a força naval do RU interveio na Guerra Civil de Serra Leoa, em 2000, e participou em operações militares combinadas e conjuntas internacionais no Afeganistão, Iraque e Líbia.

Mais recentemente, já com vista à preparação do pós Brexit, o governo do RU lançou uma EM ambiciosa – *Maritime 2050* -, em colaboração com a indústria, que

visa reforçar o comércio marítimo e relançar o RU nas rotas comerciais marítimas (Department of Transport, 2021). Estão estabelecidos sete temas, que refletem os valores da EM: vantagem competitiva, ambiente, infraestrutura, pessoal, segurança, tecnologia e comércio. Destacam-se os objetivos da área de segurança.

4.1.8. Conclusões

Apesar de não ser um dos atores iniciais na corrida às colónias no séc. XVI e XVII, o RU conseguiu, com o emprego do seu PN, conquistar territórios e controlar o tráfego marítimo europeu durante mais de 200 anos. A supremacia do seu PM foi tão vincada que, em 1870, o Império Britânico representava um quinto do território mundial e a sua economia representava um quarto do comércio mundial. O contributo histórico da sua EM é fundamental para a inovação nas áreas da tática, arquitetura e tecnologia naval, infraestruturas e logística. Apesar de preservar um papel central no PM, ao longo do séc. XX perdeu progressivamente a sua primazia para as novas potências mundiais, posicionando-se atualmente como um importante interveniente na segurança marítima, tráfego e comércio marítimo mundial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Imperial War Museums (2021a). What you need to know about the British naval blockade of the First World War. [Página *online*] Retirado de <https://www.iwm.org.uk/history/what-you-need-to-know-about-the-british-naval-blockade-of-the-first-world-war>
- Imperial War Museums. (2021b). Voices of the First World War: the submarine war. [Página *online*] Retirado de <https://www.iwm.org.uk/history/voices-of-the-first-world-war-the-submarine-war>
- Kennedy, P. (1976). *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. London: Penguin Books Ltd.
- Royal Navy. (s.d.). Royal Navy History [Página *online*] Retirado de National Museum of the Royal Navy - Portsmouth: <https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/features/history-timeline>
- U.S. Naval Institute. (2021). American Independence and the Naval Factor [Página *online*] Retirado de <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2016/october/american-independence-and-naval-factor>
- William Bertrand. (2021). *The British Empire*. [Página *online*] Retirado de <https://williambertrand.fr/the-british-empire/>

4.2. EM RU VS EM NATO

Bruno Alexandre Gonçalves Neves
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo História

Sara Eirô Pinto
Primeiro-tenente Administração Naval

Jorge Bruno Alves Nogueira
Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

Marina Rita Cardoso Miranda
Primeiro-tenente Marinha

Sofia Alexandre dos Santos Rodrigues
Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M 2020/2021, 1.ª Edição)

4.2.1. Pontos em comum

O estudo comparativo efetuado revela que, genericamente, os pontos em comum são em número reduzido, sendo de relevar que, à exceção do domínio vantagem competitiva do RU, é no domínio segurança e resiliência da Estratégia Marítima do Reino Unido (EMRU) que se verificam os pontos em comum com a AMS. Ao comparar a EMRU com a AMS, são identificados os seguintes pontos em comum (Quadro 12).

Quadro 12 - Convergência EMRU e AMS

Estratégia Marítima do Reino Unido		Estratégia Marítima da NATO (AMS)														
		A - Dissuasão e Defesa Coletiva				B - Gestão de Crises				C - Segurança Cooperativa			D - Segurança Marítima			
		A1-Dissuasão nuclear	A2-Superioridade naval	A3-Forças expedicionárias	A4-Defesa ballística	A5-Liberdade de movimento	B1-Controlo e negação do uso do mar	B2-Assistência humanitária e apoio a catástrofes	B3-Resposta flexível	B4-Apoio logístico em condições degradadas	C1-Diplomacia (visitas a portos)	C2-Capacitação de parceiros	C3-Treinos, seminários e exercícios	D1-Vigilância, patrulha e partilha de informação	D2-Operações de interdição marítima e embargo (liberdade de navegação)	D3-Proteção de infraestruturas e linhas de comunicação marítimas
1 - Vantagem competitiva do RU	1.1-Competitividade fiscal															
	1.2- O cluster marítimo do RU															
	1.3-Liderança inovadora															
	1.4-Parceria Forte															
	1.5-Uma abordagem moderna para a regulamentação do RU															
	1.6-Segurança												x			
	1.7-Valorização do RU no mundo															

da AMS B1 (controlo e negação do uso do mar), B3 (resposta flexível), C2 (capacitação de parceiros) e D2 (operações de interdição marítima e embargo) alinham-se no combate à criminalidade organizada e à pirataria nas áreas mais afetadas por estas ameaças, através da continuidade de parcerias estabelecidas.

Para além dos suprarreferidos pontos em comum entre a EMRU e a AMS, no campo doutrinário verifica-se um evidente alinhamento entre o RU e a NATO. De acordo com o documento que estabelece a doutrina conjunta britânica para o *UK Maritime Power*, é por diversas vezes enfatizada a necessidade de manter a doutrina NATO e a interoperabilidade com as Marinhas parcerias na Aliança como pilares estruturantes da Defesa do RU (Ministry of Defence, 2017).

4.2.2. Pontos em discordância

Tratando-se de uma estratégia nacional para o mar, de natureza interministerial e que engloba os mais variados sectores britânicos relacionados com atividades marítimas, a EMRU tem uma abrangência temática consideravelmente superior quando comparada à AMS. Este aspeto é particularmente evidente uma vez que muitos dos domínios considerados prioritários na EMRU estão relacionados com a economia do mar, nomeadamente o comércio marítimo, Marinha mercante e infraestruturas portuárias, entre outros, os quais não fazem parte da natureza ou âmbito de atuação da NATO, pelo que não se encontram presentes na AMS.

Relativamente ao domínio da segurança marítima, aquele que apresenta maior correspondência entre a EMRU e a AMS, verifica-se, contudo, a falta de alinhamento entre o subdomínio 7.4 (*Cyber*-segurança de tecnologia) da EMRU e a AMS, a qual não prevê, em nenhum dos seus quatro domínios, uma linha de atuação específica para a *cyber*-segurança no domínio marítimo. Este aspeto é identificado pelo Comandante Sardinha Monteiro (2011) que, na sua análise à AMS, refere que, dada a sua natureza, a ameaça dos ataques cibernéticos não é incluída no referido documento. No entanto, e de acordo com as autoridades britânicas, a segurança dos sistemas de dados e comunicações de navios e infraestruturas marítimo-portuárias, é simultaneamente uma preocupação e um dos objetivos para garantir segurança marítima (Department for Transport, 2019).

4.2.3. Conclusões

Foram analisados os documentos que sustentam as respetivas estratégias, nomeadamente a *Maritime 2050: Navigating the Future* e a AMS.

A EMRU desenvolve-se em sete domínios estratégicos: Vantagem competitiva;

Tecnologia; Pessoal; Ambiente; Comércio; Infraestruturas e Segurança e resiliência, determinando o seu impacto e potencial, estabelecendo conseqüentemente as recomendações, organizadas por prioridades de implementação, para cada um deles. O RU considera que o domínio da vantagem competitiva, como nação marítima e líder internacional, depende em larga medida do seu desempenho na atuação dos restantes domínios.

A AMS orienta-se, essencialmente, em quatro domínios chave: dissuasão e defesa coletiva; gestão de crises; segurança cooperativa e segurança marítima.

Da análise efetuada verifica-se que apenas é possível efetuar uma análise do alinhamento entre o domínio de segurança e resiliência da EMRU com os domínios da AMS. Esta situação decorre da maior abrangência de domínios considerados pela EMRU, quando comparada aos domínios da AMS. A grande maioria dos domínios da EMRU estão relacionados com a economia do mar, designadamente o comércio marítimo, Marinha mercante e infraestruturas portuárias, os quais não fazem parte do âmbito de atuação da NATO, exceto no que à segurança diz respeito.

Com efeito, é no domínio da segurança marítima da AMS, quando comparado com o domínio da segurança e resiliência da EMRU, onde se encontram o maior número de correspondências entre ambas as estratégias. No entanto, verifica-se o desalinhamento no subdomínio cyber-segurança da EMRU, que a NATO não prevê na sua estratégia, mas que, de acordo com as autoridades britânicas, a segurança dos sistemas de dados e comunicações dos navios e infraestruturas marítimo-portuárias, são uma preocupação e um dos objetivos para garantir a segurança marítima.

Para além do domínio da segurança marítima da NATO, a AMS também apresenta outros pontos em comum com o domínio da segurança e resiliência da EMRU, nomeadamente na gestão de crises, relacionados com os subdomínios da segurança das águas do RU, do terrorismo, do crime marítimo e da pirataria; assim como, em menor dimensão, no domínio da dissuasão e defesa que alinha o seu subdomínio da liberdade de movimentos com os subdomínios da segurança das águas do RU, segurança e resiliência em portos e navios e segurança da rota do referido domínio da EMRU.

Por último, importa referir que a EMRU assenta numa visão de longo prazo, tendo por objetivo permitir ao RU manter uma posição de destaque e de liderança como nação marítima, enquanto a AMS representa a crescente relevância estratégica do mar para a segurança dos países membros da Aliança e para a estabilidade mundial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Department for Transport. (2019). *Maritime 2050 - Navigating the Future*. London: Autor. Retirado de https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/872194/Maritime_2050_Report.pdf.
- Ministry of Defence. (2017). *Joint Doctrine Publication 0-10. UK Maritime Power*. Shrivenham: Autor. Retirado de: <https://tinyurl.com/jdp-0-10>.

4.3. EM RU VS EM PMI UE

Marco Paulo Pinto Guimarães

Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Mecânica

Ana Catarina Pais M. Ramos Nunes

Primeiro-tenente Técnico Superior Naval - Médico Dentista

José Filipe Vidinha Vieira Silva Dionísio

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Mecânica

João Pedro Heleno Marques Vieira

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Armas e Eletrónica

Liliana Margarida Moreira dos Santos

Primeiro-tenente Marinha

Jorge Manuel Cardoso Godinho

Primeiro-tenente Marinha

Fernando Jorge Adriano Gaspar

Primeiro-tenente Marinha

Hamilton Sousa (STP)

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Armas e Eletrónica

José Inácio de Almeida Gomes

Primeiro-tenente Técnico Saúde

(CPOS M e CPOS M-SS 2019/2020 2.ª Edição)

4.3.1. Principais objetivos da EMRU e PMI

Os principais objetivos do RU e UE consubstanciam-se nos pontos apresentados no Quadro 13.

Quadro 13 - Principais objetivos EMRU e PMI

EMRU	PMI
<ul style="list-style-type: none"> • Vantagens Competitivas: <ul style="list-style-type: none"> – Garantir a Competitividade internacional – Manter e reforçar Liderança da IMO e setores de treino e ensino – Empenho na Colaboração global – Motivar a atratividade internacional como Cluster marítimo – Motivar a modernização de Leis e Regulamentos – Vigilância e acompanhamento das normas e incidentes relativos à Segurança – Reconhecimento como marca global e manter “olhar no futuro” • Pessoas: <ul style="list-style-type: none"> – Melhorar o treino e educação das pessoas garantindo a multidisciplinaridade – Pessoas vistas como contribuintes de inovação e solução problemas 	<ul style="list-style-type: none"> • Reforçar a utilização sustentável dos mares e oceanos, possibilitando o crescimento das regiões costeiras e marítimas: <ul style="list-style-type: none"> – Transportes marítimos: melhorar a sua eficácia na Europa e assegurar a sua competitividade a longo prazo – Uso sustentável, proteção e valorização do ambiente marinho – Construção naval: incentivar a inovação tecnológica – Empregos no setor marítimo: melhorar as qualificações profissionais – Ambiente: reduzir o impacto ambiental e promover a adaptação às alterações climáticas – Gestão das pescas: eliminar as devoluções, as práticas de pesca destrutivas e a pesca ilegal

[cont.]

EMRU	PMI
<ul style="list-style-type: none"> • Ambiente: <ul style="list-style-type: none"> – Preocupação ambiental constante – Produzir benefícios económicos e de saúde – Estabelecer regulamentos e políticas ambientais – Adaptação dos portos para diminuir impacto ambiental e do aumento nível mar. • Tecnologia: <ul style="list-style-type: none"> – Digitalização de modo a reduzir custos e aumentar eficiência – Desenvolvimento tecnologia portos inteligentes – Implementar a 100% a aplicação de comunicações satélites – Mapeamento fundo marítimo • Infraestruturas: <ul style="list-style-type: none"> – Investimento nos portos como facilitadores e nas infraestruturas e apoio rodó e ferroviário • Comércio: <ul style="list-style-type: none"> – Potenciar atividades marítimo-comerciais – Estuar possibilidade da gratuidade dos portos • Segurança e Resiliência: <ul style="list-style-type: none"> – Instalações portuárias como prioridade – Proteção contra cibercrime – Terrorismo – Criminalidade e pirataria no mar – Segurança das rotas de navegação e águas territoriais e além-mar 	<ul style="list-style-type: none"> • Construir uma base de conhecimento e inovação para a política marítima: <ul style="list-style-type: none"> – Estratégia europeia para a Investigação Marinha e Marítima – Investigação e Desenvolvimento Tecnológico – Apoio à investigação das alterações climáticas – Parceria europeia relativa à ciência marinha • Melhoria da qualidade de vida nas regiões costeiras: <ul style="list-style-type: none"> – Fomento do turismo costeiro e marítimo; – Base de dados sobre o financiamento comunitário – Criação de uma Estratégia Comunitária de Prevenção de Catástrofes – Desenvolvimento do potencial marítimo das regiões ultraperiféricas e das ilhas da EU • Promoção da liderança da UE nos assuntos marítimos internacionais: <ul style="list-style-type: none"> – Cooperação em matéria de assuntos marítimos – Projeção da Política Marítima da União Europeia • Promoção da visibilidade da Europa marítima: <ul style="list-style-type: none"> – Lançamento da aplicação Internet «Atlas Europeu dos Mares» – Celebração anual de um Dia Europeu do Mar, a 20 de maio <p>Criação de estruturas de coordenação internas para os assuntos marítimos e da definição de responsabilidades e competências das regiões costeiras</p>

Na UE, a relevância da proteção e segurança do mar diferencia-se pela componente coletiva através de missões como a ATALANTA, de combate à pirataria no Corno de África e FRONTEX, de controlo de fronteiras em várias zonas do Mar Mediterrâneo. Neste contexto, o fator em comum entre as duas organizações é a abordagem proactiva quanto aos fenómenos de terrorismo e pirataria que assolam a segurança de ambas as entidades, diretamente ou indiretamente, em águas contíguas europeias ou internacionais, sendo a participação do RU projetada indiretamente através da NATO, contribuindo para os Objetivos da UE.

4.3.2. Pontos em comum (alinhamento)

Tendo em conta as características intrinsecamente interligadas de cada uma das entidades muito devido ao facto do RU pertencer à UE, foram identificados um número elevado de objetivos em comum, nomeadamente:

- Partilha dos valores orientadores, e ambas as entidades procuram a paz e a liberdade enquanto princípios fundamentais e norteadores da sua atuação, bem como o bem-estar das pessoas e valorização de bens e produtos;

- Proteção de infraestruturas estratégicas, tais como: linhas de comunicação, *choke points*, portos, oleodutos e gasodutos e os cabos submarinos transoceânicos de comunicações, são também, partilhados enquanto preocupação face a interesses externos;
- Preocupação com a imagem e a visibilidade do mercado marítimo e potenciais cooperações globais sendo os avanços tecnológicos considerados como a ferramenta ideal para o alcançar;
- Preocupação com a integração de sistemas de Controlo e Monitorização de Portos, zonas costeiras e alto mar é constante e transversal a muitos dos objetivos estratégicos elencados;
- Elevada consideração e constante preocupação quanto aos aspetos ambientais que rodeiam o mar são também aspetos em comum;
- Apesar da UE não ter elencado um objetivo estratégico que vise diretamente a Segurança e Vigilância dos espaços marítimos internos ou globais, a preocupação está presente ao analisar as ações a que se propõem e, de forma transversal e implícita, em todos os objetivos estratégicos elencados, à semelhança da política do RU.

4.3.3. Pontos em discordância (desalinhamento)

Como seria expectável, o propósito principal das duas entidades em análise é muito similar logo o desalinhamento é praticamente inexistente.

Importa, no entanto, realçar que o RU se propõe, no presente e para o futuro, muito influenciado pelo *Brexit*, a privilegiar a aposta no reconhecimento pelo mercado internacional como uma futura organização individual competitiva e com vantagens diferenciadoras comparativamente a outras entidades ou organizações internacionais.

Na questão da segurança também se encontra um ligeiro desfasamento na abordagem. Enquanto para o RU a segurança é um aspeto de reforço e proteção aos interesses patentes em cada um dos temas do setor, para a UE há uma abordagem à segurança coletiva e comunitária, com as pessoas e o seu bem-estar numa posição central.

4.3.4. Conclusões

Foram, fundamentalmente, analisados os dois principais documentos: o *Maritime 2050: Navigating the Future (EMRU)* (GOV, 2020) e o Livro Azul (PMI) (CE, 2007).

O primeiro assenta em sete temas estratégicos, determinando o seu impacto

e potencial e conseqüentemente estabelece as recomendações, organizadas por prioridades de implementação, para cada um deles. O RU considera que a sua vantagem competitiva, como Nação marítima e líder internacional, depende fortemente da sua atuação em cada um destes temas: tecnologia; pessoas; ambiente; comércio; infraestruturas, segurança e resiliência.

O segundo tem como intuito coordenar as políticas aplicáveis a setores marítimos específicos, abrangendo políticas transversais como sejam: o “Crescimento Azul”, o conhecimento e dados sobre o meio marinho, o ordenamento sobre o espaço marítimo, a vigilância marítima integrada e a estratégia para as bacias marítimas. A partilha de informação e a cooperação entre os vários setores é não só considerada como uma mais-valia para uma colaboração estruturada e sistemática, como também uma necessidade da UE.

Da análise efetuada verifica-se que o alinhamento entre a EMRU e a PMI é notório, em parte por o RU pertenceu à UE, pelo que partilham ainda vários objetivos, designadamente: a procura de paz e liberdade enquanto princípios basilares e orientadores, o bem-estar das pessoas e a valorização de bens e produtos; a proteção de infraestruturas estratégicas face a interesses de terceiros; a preocupação com a imagem e a visibilidade do mercado marítimo, assim como a possibilidade de se estabelecerem cooperações globais; a integração de sistemas de Controlo e Monitorização de Portos; a preocupação com as questões ambientais interligadas com o mar e a Segurança e Vigilância dos espaços marítimos internos ou globais.

Dada a elevada similaridade entre as EMRU e a PMI não foram identificados praticamente objetivos discordantes. De registar, no entanto, que o RU, em grande parte devido ao *Brexit*, constitui-se como uma futura organização individual, competitiva e com vantagens diferenciadoras, privilegiando por isso o seu reconhecimento pelo mercado internacional.

De referir ainda que existem atualmente cenários a nível mundial com os quais, tanto o RU como a UE, terão de lidar. Identificam-se aqueles que, pela sua importância e dimensão, se destacam: o *Brexit*, a estratégia marítima da China e o descongelamento do Ártico.

Estes cenários, com uma forte componente política, os dois primeiros, e ambiental, o último, têm esferas de ação diferentes, implicações no uso e segurança do mar e carecem de necessidade de atuação tanto por parte do RU como da UE.

Em causa está não só a componente económica e política associada à saída do RU da UE e à estratégia marítima da China, mas também a componente social e ambiental, associada à subida do nível do mar e, conseqüentemente, à alteração das rotas marítimas e da segurança no mar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Comissão das Comunidades Europeias. (2007). *Uma política marítima integrada para a União Europeia. Paper* apresentado pela *Comissão das Comunidades Europeias* (COM (2007) 575). Bruxelas: Autor.

Department for Transport. (2019). *Maritime 2050 - Navigating the Future*. London: Autor. Retirado de https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/872194/Maritime_2050_Report.pdf.

4.4. EM RU VS ENM PORTUGAL

Rui Manuel Tavares Da Conceição Coelho
Capitão-tenente Serviço Técnico ramo Contabilidade

Luís Alfredo da Costa Martins Correia
Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Armas e Eletrónica

Pedro Alexandre De Jesus Rodrigues
Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Mecânica

Guilherme Pereira Conceição Rosinha
Primeiro-tenente Marinha

João Duarte Ventura Da Cruz
Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M 2020/2021 2.ª Edição)

4.4.1. Comparação de Estratégias

O exercício de comparação das estratégias, requer uma contextualização relativamente aos países, às suas políticas e ambições, para melhor entender as diferenças e pontos em comum. Em primeiro lugar, importa relembrar as ideologias associadas aos governos dos dois países, visto que estão espelhadas no papel assumido pelo Estado nas estratégias em análise. A EMRU foi delineada por um governo associado ao partido conservador que, ao nível da economia, advoga a liberdade de mercado e o empreendedorismo privado em oposição a uma regulação excessiva do Estado (Student News Daily, 2010). Já a ENM foi delineada num contexto de Estado social, onde as políticas públicas se traduzem numa intervenção forte do Estado na produção de bens e serviços (Santos, 2012).

Convém igualmente relembrar que a EMRU surge em vésperas da saída do RU da UE. Até esse evento, a grande estratégia marítima RU era comum aos restantes países da UE e estava vertida na Política Marítima Integrada da UE (Comissão das Comunidades Europeias, 2007). Com o advento do *Brexit*, o RU necessitou elaborar uma estratégia própria, como forma de salvaguardar a sua posição relativamente aos seus competidores, passando a atuar de forma isolada (Department for Transport, 2018).

Por um lado, a EMRU reflete um pensamento a 30 anos, enquanto a ENM foi pensada para um horizonte de dez anos. Esta diferença é reflexo de um nível de ambição muito diferenciado para este setor. Considera-se que o nível de ambição da EMRU a coloca ao nível de uma estratégia geral, com alguns traços de estratégia nacional, visto que, com recurso a mais do que um instrumento do poder, o RU procura afirmar-se como uma nação marítima líder. Por outro lado, a ENM é uma estratégia particular, focada no crescimento da economia azul e na intenção desta em contribuir de forma cada vez mais relevante para a economia do país.

Apesar das perspetivas elencadas, o alinhamento das estratégias leva a concluir que ambos os países olham o mar da mesma forma (Quadro 14).

Quadro 14 - Convergência das visões da EMRU com EMN

Estratégia Marítima do Reino Unido							
Estratégia Nacional para o Mar	Vantagem competitiva do RU	Tecnologia	Pessoal	Ambiente	Comércio	Infraestruturas	Segurança e resiliência
OE1 Combater alterações climáticas e a poluição e restaurar ecossistemas				•			
OE2 Fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável			•	•	•	•	
OE3 Descarbonizar a economia e promover as energias renováveis e autonomia energética				•			•
OE4 Apostar na garantia da sustentabilidade e segurança alimentar					•		•
OE5 Facilitar o acesso a água potável							•
OE6 Promover a saúde e bem-estar							
OE7 Estimular o conhecimento científico, desenvolvimento tecnológico e inovação azul		•	•			•	
OE8 Incrementar a educação, formação, a cultura e a literacia do oceano			•				
OE9 Incentivar a re-industrialização e capacidade produtiva e digitalizar o oceano		•			•		
OE10 Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação							•

4.4.2. Pontos em comum

A comparação das estratégias em estudo, permitiu observar os seguintes pontos em comum:

- Intenção de incrementar o papel da economia azul nas economias nacionais;
- Pretensão de melhorar os níveis de qualificações do pessoal marítimo e tentativa de reter talentos, com especial foco no pessoal com formação superior;

- Atrair e promover o papel das mulheres no setor marítimo;
- Aposta na modernização tecnológica como garante da contínua evolução e sustentação do setor;
- Foco na preservação do ambiente e promoção de mudanças no setor de forma a tornarem-no mais verde, em linha com outras políticas públicas ambientais;
- Reconhecimento da necessidade de aposta na constante melhoria e modernização das infraestruturas ligadas ao mar;
- Melhoria das condições dos trabalhadores do mar;
- Evolução tecnológica como incremento da segurança marítima.

4.4.3. Pontos em divergência

Relativamente aos pontos em divergência, foram detetadas as seguintes diferenças:

- Portugal procura estimular uma economia azul relevante enquanto o Reino Unido ambiciona consolidar a sua posição de liderança como nação marítima;
- Portugal alinha a sua estratégia com agendas de outras Organizações Internacionais Governamentais (OIG) (abordagem neoliberal). Em oposição, o RU assume uma agenda própria (abordagem neorrealista);
- A ENM demonstra o papel central do Estado, onde este assume posição de liderança no setor, através dos seus organismos públicos. Por outro lado, o RU assume uma posição igualitária relativamente aos stakeholders do setor, e procura perceber como pode coordenar o seu esforço e apoiar o desenvolvimento da atividade das empresas, indústria e outros interessados do setor privado, como forma de fazer crescer o setor marítimo;
- Na ENM é espelhada a necessidade de fontes de financiamento no quadro da EU. O RU procura atrair investimento de economias emergentes, por meio da sua indústria naval, e da sua imagem como um país de referência e líder mundial no setor marítimo;
- Ao nível da segurança, e em virtude da diferença de nível de estratégias, as preocupações britânicas estendem-se a todos os pontos do globo onde o RU possui interesses, incluindo a monitorização dos principais pontos de estrangulamento e a consideração da ameaça no ciberespaço e o terrorismo como uma ameaça a ter em conta. Em contraponto, a ENM remete a atuação portuguesa no âmbito securitário, para estratégias de segurança no quadro da EU.

4.4.4. Conclusões

A EMRU assenta em sete domínios estratégicos, determinando o seu impacto e potencial e conseqüentemente estabelece recomendações, organizadas por prioridades de implementação, para cada um deles. O RU considera a sua vantagem competitiva, como nação marítima e líder internacional, dependendo fortemente da atuação dos restantes domínios: tecnologia; pessoas; ambiente; comércio; infraestruturas, segurança e resiliência.

A ENM tem como objetivo potenciar a economia azul, a prosperidade e bem-estar de todos os portugueses, e alinha-se com as agendas marítimas e ambientais das OIG em que Portugal se insere, procurando dar resposta aos desafios da década tais como as alterações climáticas, a sobre-exploração dos recursos naturais e o declínio da biodiversidade do planeta, a saúde humana e dos ecossistemas e a perda de bens e saberes ligados ao património cultural. É definida uma visão, dez objetivos, 13 áreas de intervenção e 34 metas associadas ao modelo de desenvolvimento do Oceano, no quadro dos domínios da geopolítica, social, económica e ambiental.

A comparação das estratégias é reveladora da forma como o Estado intervém na economia do setor marítimo (menor intervenção do Estado na EMRU versus posição central do Estado na ENM), e da necessidade do RU se afirmar, perante a comunidade internacional na sequência da sua saída da EU, como nação marítima líder. O nível de ambição é assim perceptível não só pelo horizonte temporal (30 anos para a EMRU versus 10 anos para a ENM), assim como no nível da estratégia quanto aos instrumentos do poder (estratégia geral no caso do RU versus estratégia particular pelo lado de Portugal).

Em comum, estes dois países olham para o mar com a mesma visão, compreendendo que este é um ativo muito relevante para o desenvolvimento do país e que carece de um planeamento estratégico abrangente e cuidado. Por outro lado, os compromissos internacionais assumidos assim como o papel do próprio estado são pontos que divergem nas estratégias formuladas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Comissão das Comunidades Europeias. (2007). *Uma política marítima integrada para a União Europeia*. Paper apresentado pela Comissão das Comunidades Europeias (COM (2007) 575). Bruxelas: Autor.

Department for Transport. (2018). *MARITIME 2050 - Navigating the Future - Call for Evidence*. London: Autor. Retirado de: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/01/UK-Department-of-Transport-Maritime-2050-Call-for-evidence-2019_01.pdf.

Santos, B. (2012). *O Estado social, Estado providência e de bem-estar*. Obtido de <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/o-estado-social-estado-providencia-e-de-bem-estar-2968300.html>

Student News Daily. (2010). *Conservative vs. Liberal Beliefs*. Obtido de <https://www.studentnewsdaily.com/conservative-vs-liberal-beliefs/>

5. ESTRATÉGIA MARÍTIMA: NATO VERSUS UE

Sara Sofia Matias Reino

Capitão-tenente Técnico Superior Naval ramo Educação

José Augusto Cabete de Oliveira

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Informática

Marlene Elisabete Leitão Matos

Primeiro-tenente Técnico Superior Naval ramo Contabilidade

Jorge André Morais Figueiredo

Primeiro-tenente Administração Naval

José Pedro Estácio Marques Correia

Primeiro-tenente Engenheiro Naval ramo Mecânica

Fernando José Vieira Pereira

Primeiro-tenente Marinha

Ricardo Nuno Vila Bom Rodrigues Joaquim

Primeiro-tenente Marinha

Cristina Isabel Vaz Pereira

Primeiro-tenente Médico Naval

Luís Miguel Simões Soares

Primeiro-tenente Marinha

Nuno Miguel dos Santos Pereira da Costa

Primeiro-tenente Serviço Técnico ramo Hidrografia

Pedro Miguel de Castro Pinho

Primeiro-tenente Marinha

(CPOS M e CPOS M-SS 2019/2020 1.ª Ed)

5.1. PRINCIPAIS OBJETIVOS DA NATO E DA UE

Os principais objetivos da NATO e UE consubstanciam-se nos pontos apresentados abaixo (Quadro 15).

Quadro 15 - Principais objetivos NATO e UE

NATO	UE
<ul style="list-style-type: none"> • Valores: liberdade e paz; • Aliança efetiva, eficiente e flexível; • Eficiência do investimento; • Participação nas principais missões: dissuasão e defesa coletiva; gestão de crises; segurança cooperativa e segurança marítima; • Aposta no setor económico (proteção de infraestruturas): linhas de comunicação, os choke points, os portos, os oleodutos e os gasodutos, provenientes de plataformas petrolíferas off-shore, e os cabos submarinos transoceânicos de comunicações; • Horizonte temporal: sec. XXI. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção da liderança europeia nos assuntos do mar: <ul style="list-style-type: none"> – Investigação & Desenvolvimento; – Uso sustentável, proteção e valorização do ambiente marinho; – Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras; melhoria da acessibilidade e da conectividade; criação de um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo; – Desenvolvimento de relações externas quanto aos assuntos do mar;

[cont.]

NATO	UE
	<ul style="list-style-type: none"> – Promoção da cooperação marítima internacional; – Desenvolvimento de medidas de mitigação face às alterações climáticas. • Garantia do desenvolvimento dos setores económicos nas áreas: <ul style="list-style-type: none"> – Aquicultura e pesca sustentável; – Energias renováveis; – Minérios dos fundos dos oceanos; Biotecnologia azul, transportes e portos. • Garantia da segurança na EU através: <ul style="list-style-type: none"> – Do controlo de ameaças: terrorismo e pirataria; – Da preservação da segurança e a paz mundial; – Da liberdade de navegação; – Da integridade territorial; – Da proteção das infraestruturas marítimas e dos interesses económicos do mar (portos, proteção costeira, instalações comerciais, condutas e cabos submarinos, plataformas offshore e equipamento científico); • Participação nas principais missões: ATALANTA (pirataria) e FRONTEX (controlo de fronteiras) • Horizonte Temporal: 2021-2027

5.2. FATORES COMUNS

Tendo em conta a finalidade distinta de cada uma das organizações, foram identificados os seguintes fatores comuns:

- Os valores orientadores são partilhados e ambas as organizações perseguem a paz e a liberdade enquanto princípios fundamentais e norteadores da sua atuação;
- A proteção de infraestruturas estratégicas, tais como as linhas de comunicação, os *choke points*, os portos, os oleodutos e os gasodutos, provenientes de plataformas petrolíferas *off-shore*, e os cabos submarinos transoceânicos de comunicações, são, também, partilhados enquanto preocupação face a ataques exteriores.

5.3. FATORES DISCORDANTES

Importa antes de mais realçar que o propósito principal das duas organizações em análise é distinto, sendo que a NATO se propõe à autodefesa e a UE assume uma maior preocupação com a qualidade de vida. Poder-se-ia ir mais longe e dizer que enquanto a NATO apenas procura garantir a segurança, a UE tenta promover também o bem-estar económico, social e ambiental.

Sendo que o bem-estar não é possível acontecer sem que haja segurança, a UE tem vindo a aumentar o seu relevo na área securitária, tendo a sua ESM sido aprovada pelo Conselho Europeu em 2014, reconhecendo que o mar seguro, protegido e saudável é imprescindível para a manutenção da paz e prosperidade. A importância da proteção e segurança do mar está demonstrada pela participação em missões como a ATALANTA, de combate à pirataria no corno de África e a FRONTEX, de controlo de fronteiras marítimas.

Nesse âmbito, o único fator em comum entre as duas organizações é a abordagem proactiva quanto aos fenómenos de terrorismo e pirataria que assolam, tanto a segurança dos cidadãos dos países de ambas as organizações, como, conseqüentemente, o seu bem-estar em todos os outros domínios da NATO. Em boa verdade, a NATO não se opõe à estratégia da UE, mas contribui indiretamente para ela.

5.4. CONCLUSÕES

A EM da NATO tem por base dois documentos estruturantes: o SC e a AMS, e a UE o Livro Azul, que desenvolve uma PMI para a UE e a EMEA, que integra a estratégia europeia para apoio do mar.

O SC procura, por um lado, assegurar que a Aliança defenda os valores partilhados de liberdade, paz e salvaguarda, pretendendo garantir uma Europa coesa e livre, e, por outro, providenciar o maior retorno possível do investimento efetuado na área da segurança e salvaguarda, com vista a tornar a Aliança o mais efetiva, eficiente e flexível possível. Desta forma, constituem-se como tarefas nucleares da NATO, a defesa coletiva, a segurança cooperativa e a gestão de crises.

As ameaças atuais na área euro-atlântica são de natureza não essencialmente militares, como o terrorismo, tráfico de seres humanos, de armas e de droga, os ataques no ciberespaço, entre outros. Para a dissuasão e defesa de qualquer ameaça à Aliança, a NATO desenvolve um conjunto de capacidades centradas principalmente na manutenção e desenvolvimento de forças, com enfoque no treino das mesmas.

Assim, surge o primeiro fator comum entre as organizações em estudo: a UE é considerada como parceiro essencial da NATO no que respeita ao apoio à segurança e paz internacionais, não só pelo conjunto de membros que têm em comum, mas também pela partilha de valores.

Por sua vez, a AMS especifica a atuação da NATO no ambiente marítimo, que acrescenta às tarefas nucleares da NATO a Segurança Marítima. Neste contexto, a Aliança considera de interesse estratégico a proteção de infraestruturas críticas,

como sejam as linhas de comunicação, os *choke points*, os portos, os oleodutos e os gasodutos, provenientes de plataformas petrolíferas *off-shore*, e os cabos submarinos transoceânicos de comunicações.

No que respeita à UE, a PMI foi criada com o intuito de consolidar as políticas da UE relativas ao mar, de modo a promover um ambiente sustentável, credível e inovador e com vista a minimizar os problemas provocados pela globalização e pelas alterações climáticas.

No mesmo âmbito, a EMAA tem por objetivo revitalizar as atividades marítimas no domínio económico, pela cooperação administrativa dos oceanos e pela garantia da preservação ambiental e ecológica do oceano Atlântico.

É neste enquadramento que surge a ESM, aprovada pelo Conselho Europeu, que reconhece a importância de um mar seguro, protegido e saudável para a manutenção da paz e prosperidade, e, conseqüentemente, reforçando o empenhamento da UE em operações de segurança marítima (como por exemplo a operação ATALANTA e as operações de controlo de fronteiras pela agência FRONTEX).

Importa, ainda, referir a importância da cooperação da UE e da NATO na definição de uma estratégia comum dirigida à segurança marítima europeia.

Como fatores discordantes, verifica-se que a NATO procura garantir a segurança (*security*), enquanto a UE procura promover, não só o bem-estar económico, social e ambiental, mas também a área securitária (*safety*).

Conclui-se, assim, que pese embora a área de visão político-estratégica destas duas organizações seja aparentemente díspar, a verdade é que se constituem como organizações complementares e interrelacionáveis no que respeita à garantia da paz e do desenvolvimento sustentável na Europa.

PÓS-FÁCIO DA COORDENADORA

Sofia Vitoriano Saldanha Junceiro é Capitão-tenente da Marinha Portuguesa. É licenciada em Ciências Militares-Navais pela Escola Naval. Possui o Curso de Promoção a Oficial Superior e o Curso de Estado Maior Conjunto, bem como Cursos de especialização em Comunicações, Técnicas da Formação, Avaliação da Formação, *Global Maritime Distress Safety System*, Gestão de Recursos Humanos, Curso Internacional de Estudos de Segurança Interna, *Gender Focal Point e Improving Operational Effectiveness by Integrating Gender Perspective*. No mar, foi Oficial Imediato no navio hidrográfico NRP “*ALM Gago Coutinho*”; adjunta do chefe de Serviço de Navegação da fragata NRP “*Bartolomeu Dias*”; e chefe do Serviço de Navegação e Comunicações do NRP “*João Coutinho*”. Em terra, desempenhou funções na Direção de Formação da Marinha, como responsável pela formação externa (pós-graduada e estrangeiro), chefe do Serviço de Comunicações do Estado-Maior-General das Forças Armadas, chefe do Gabinete de Formação de Navegação, e formadora no Departamento de Operações da Escola de Tecnologias Navais. Tem cerca de 7500 horas de navegação efetuadas a bordo de navios nacionais, e cerca de 5000 horas de formação por si ministrada. Atualmente, é docente no Instituto Universitário Militar e Ponto Focal para o Género.



Editorial: cidium@ium.pt
Telefone: (+351) 213 002 100; Fax: (+351) 213 002 162
Morada: Rua de Pedrouços - 1449-027 Lisboa



Capa
Composição gráfica
Tenente-coronel TINF Rui José da Silva Grilo
Sobre aguarela de
Tenente-general Vitor Manuel Amaral Vieira