

# A Segurança no Mar Português

Victor Lopo Cajarabille  
*Vice-Almirante*

## Resumo

A segurança é um bem inestimável para qualquer Estado, mas requer atenção permanente para que sejam tomadas medidas que evitem a sua degradação. No que respeita ao mar, existem determinados elementos específicos que convém compreender, em benefício do processo de decisão política.

Tendo em conta que mais de 90% do comércio mundial depende da regularidade da circulação marítima, podemos imaginar o que sucederia em situações de insegurança relativamente generalizada.

São muitas e variadas as ameaças reais e potenciais que afectam o uso do mar em geral e, em particular, as áreas marítimas de especial interesse nacional.

A liberdade da navegação, a protecção de recursos e as actividades criminosas no mar exigem instrumentos de força que garantam um grau de segurança adequado.

Num quadro de cooperação institucional interna, a Marinha Portuguesa desenvolveu conceitos e organizou-se de forma a assegurar a autoridade do Estado no mar, a par das suas funções de cariz militar, em estreita colaboração com outros agentes nacionais e internacionais. As palavras-chave são economia de recursos e centralização de funções, requerendo-se planeamento e um conjunto de meios razoável para a dimensão das áreas em causa.

## Abstract

### The Security in the Portuguese Sea

*Security is an absolute priority for any State, but permanent attention is required, and measures taken, to prevent any deterioration thereof. In maritime areas certain specific factors must be understood to enable correct policy decisions to be made.*

*Bearing in mind that over 90% of world trade depends on normal maritime circulation it is easy to imagine what would happen in a relatively generalised situation of insecurity.*

*The real and potential threats affecting the use of the seas are many and varied, especially in the maritime areas of particular national interest.*

*Freedom of navigation, protection of resources and the fight against criminal activities on the seas require resources that are able to guarantee adequate security.*

*In order to ensure internal institutional cooperation the Portuguese Navy has developed plans and has organised to ensure the authority of the State on the seas, in addition to its military functions, in strict collaboration with other national and international entities. The key words are economy of resources and centralisation of duties, which require planning and sufficient assets for the size of the areas in question.*

## 1. Âmbito da Segurança

A segurança, para além de constituir um objectivo primordial do Estado é, sem dúvida, um pré-requisito para o progresso e o bem-estar. Sem um grau aceitável de segurança, não existirá a tranquilidade necessária para o normal desenvolvimento das actividades inerentes à vida organizada em sociedade. Num sentido abrangente, a segurança resulta da adequada utilização de um conjunto de recursos de vária ordem, sejam eles políticos, económicos, sociais, militares, energéticos, educacionais e muitos outros.

Na óptica que nos interessa considerar nesta exposição, a segurança assume a designação de nacional na medida em que visa salvaguardar, no essencial, a independência e a liberdade de acção política do Estado. A segurança nacional é assim uma responsabilidade dos órgãos de soberania e tem que ser tratada como algo de absolutamente fundamental.

Contudo, existem sempre limitações relativamente ao grau de segurança a alcançar, porque a segurança plena é uma utopia, já que obrigaria a neutralizar todas as eventuais ameaças de forma duradoira. Nestas circunstâncias, impõe-se que o Estado identifique qual o nível de esforço que pode assumir, no quadro das suas obrigações, para conseguir um nível de segurança satisfatório. A regra de ouro é cuidar das vulnerabilidades e alimentar as potencialidades.

Estes princípios simples, mas de enorme relevância, aplicam-se em terra e no mar, sendo que a segurança no mar apresenta características próprias, assunto que abordarei a seguir com o detalhe requerido.

A vertente psicológica da segurança, materializada na percepção que as pessoas possuem do estado da sociedade, está sempre presente, mas nem sempre coincide com a realidade. Por vezes, a convicção de ausência de perigos ou a ignorância dos factos não deixam antever ameaças reais. Este fenómeno tende a ser mais intenso quando relacionado com o ambiente marítimo, porque as pessoas, de uma forma geral, não o compreendem bem.

## 2. Ambiente Marítimo

Torna-se evidente que a segurança no mar constitui um subsistema da segurança nacional, devidamente orientado pelos conceitos estratégicos mais gerais e integrado com outros subsistemas, sejam eles militares, económicos, ambientais ou quaisquer outros.

Para configurar o que designei por um subsistema é necessário que se justifique a sua especificidade. Ora, são várias as razões que suportam este argumento no que respeita ao mar.

O primeiro, e mais importante factor de distinção, é corporizado pelo meio físico em que as actividades concernentes se desenrolam. O mar exige não só equipamentos especialmente concebidos, mas também formação científica adequada e ainda um outro elemento muito relevante, por vezes esquecido, que dá pelo nome de experiência. Ninguém adquire perícias e competências de desempenhos no mar sem um tempo prolongado de experiência, tanto mais importante quanto mais elevadas forem as funções conferidas.

A natureza do ambiente e os interesses da generalidade dos Estados levaram ao estabelecimento de legislação própria aplicável aos espaços marítimos, com quadros normativos fundamentadores, quer no plano internacional, quer em âmbito nacional. O mar territorial, em especial o direito de passagem inofensiva, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental são alguns dos exemplos nucleares de tais regimes legais.

No actual enquadramento político-económico internacional, e atento o perfil das novas ameaças, assume especial importância a necessidade de impor a lei e ordem nos espaços marítimos de soberania ou jurisdição nacional. Paralelamente, os Estados ribeirinhos têm obrigações internacionais relativas à vigilância, controlo e segurança do tráfego marítimo, à salvaguarda da vida humana no mar, e ao salvamento marítimo e socorro a náufragos. Estas actividades implicam uma complexa organização especialmente desenhada para responder com eficiência e eficácia às necessidades.

Porque as solicitações são muitas e dispendiosas, torna-se forçoso pensar profundamente numa economia da segurança no mar, especialmente em países pequenos e com recursos aquém do necessário. Isto quer dizer que as considerações de custo/eficácia e de centralização de funções, entre outras, poderão ter prioridade em relação à especialização e à descentralização, no que diz respeito aos espaços marítimos.

### **3. Dimensões da Segurança no Mar**

Podemos encarar a segurança no mar português segundo conceitos mais ou menos abrangentes. O mar português pode até ser entendido, no limite, como todo o espaço marítimo de interesse para Portugal, o que nos levaria a assumir preocupações relativas a ocorrências localizadas a enorme distância do nosso litoral.

No âmbito do tema em apreço parece preferível concentrarmo-nos na vertente marítima do que tem sido designado como o espaço estratégico de interesse nacional permanente, ou seja, toda a área molhada situada entre as parcelas do território nacional, abrangendo também a Zona Económica Exclusiva (ZEE) e a plataforma continental, na sua extensão para além da ZEE, nos termos que vierem a ser definidos pela entidade internacional competente das Nações Unidas.

Como se sabe, a ZEE nacional tem uma grande extensão, excedendo mais de 18 vezes a área terrestre. Para se ter uma ideia mais precisa da sua dimensão, podemos dizer que corresponde à superfície terrestre ocupada pela Espanha, França, Itália e Alemanha juntas. A plataforma continental, de acordo com os estudos técnicos e científicos que decorrem, pode tornar-se bastante mais extensa do que a ZEE.

A muito falada fronteira difusa entre segurança interna e segurança externa tem também perfeita réplica no mar, igualmente com franjas de sobreposição, mas com um vasto campo onde a segurança interna e externa não se confundem. As ditas franjas de sobreposição têm determinado opções bastante diversas por parte dos Estados, quanto à estrutura organizativa que se ocupa da matéria, em qualquer caso bastante dificultada pela quantidade e qualidade dos agentes envolvidos.

No quadro da segurança externa enquadram-se as funções de defesa militar e de apoio à política externa. No quadro da segurança interna inserem-se as funções de autoridade do Estado no mar. Nas zonas de sobreposição, não sendo possível distinguir a natureza das tarefas, haverá uma mescla de funções, cuja gestão condiciona a organização a montar, de modo a que o Estado exerça os seus direitos de soberania e jurisdição com eficiência e eficácia.

A segurança externa tem também características próprias no mar, a começar pelo espaço de manobra, que corresponde a dois terços do mundo onde se pode transitar livremente, sem ferir a soberania de qualquer Estado. A projecção de força a longa distância das bases e o entendimento moderno do controlo do mar<sup>1</sup>, em zonas limitadas e por tempo determinado, são os termos principais da equação. Em tempo de paz, sobressai fundamentalmente a diplomacia naval, ou seja o emprego dos meios navais como instrumento da política externa, mas sem utilização efectiva da força. A presença, o apoio ou o antagonismo, a exibição ou sugestão da força, o auxílio humanitário, a projecção de prestígio, o envolvimento multinacional, são acções típicas da diplomacia naval.

---

1 Em consequência da globalização, admite-se um novo conceito de controlo do mar, visando a segurança para todos e não o uso do mar em benefício do próprio e negação a adversários. Till (2007).

Se reflectirmos ainda sobre a noção de segurança no sentido lato, a segurança no mar está também relacionada com as actividades económicas ligadas ao mar e com todo o conjunto de actos e intervenções humanas (lícitas e ilícitas) que nele se desenvolvem e projectam, o conhecimento científico do mar e, sempre, com a geografia física. Merece especial relevo o campo muito fértil para o desenvolvimento proporcionado pela investigação científica e a inovação, em ambiente de segurança estável.

#### 4. Ameaças

Actualmente, todas as análises credíveis e bem sustentadas indicam que não existem ameaças militares directas ao território nacional. Todavia, independentemente de tal situação se poder alterar no médio e longo prazo, são de admitir disputas pelos direitos nos espaços marítimos, com movimentações no sentido de alterar o Direito Internacional ou criar situações ambíguas, em função dos interesses dos Estados com maiores capacidades tecnológicas e militares. Os Estados mais pressionáveis são os que, dispendo de extensos espaços marítimos sob a sua soberania ou jurisdição, se mostrarem incapazes de explorar e defender os seus recursos marítimos. O vazio no uso do mar, e sobretudo na protecção dos seus recursos, tem sempre como consequência a cobiça de terceiros e a atracção de ocupantes.

Por outro lado, não são de excluir hipóteses de instabilidade no Norte de África que possam ter repercussões nas nossas águas e no estreito de Gibraltar, o qual constitui um dos nove pontos do globo com maior densidade de navegação. Quaisquer eventuais restrições na passagem daquele estreito têm efeito directo no fluxo de mercadorias que abastecem a Europa, afectando a segurança nacional no sentido lato.

A utilização do mar português para actividades criminosas, nomeadamente o tráfico de estupefacientes e outras substâncias psicotrópicas, mobiliza já meios importantes e muito diversificados para o seu combate, tendo-se recentemente instituído mecanismos de cooperação, que clarificam e agilizam as várias intervenções públicas, com base em normativos legais especiais. O contrabando de diversos produtos facilmente comercializáveis, e até de armamento, é um problema que, pela sua importância e impacto imediato, nunca poderá ser esquecido, obrigando a acompanhar de perto, nos termos dos regimes internacionais instituídos, os possíveis trânsitos de armas de destruição maciça.

Uma outra preocupação de importância vital, que se mantém, mesmo na ausência de qualquer conflito ou crise internacional, é a necessidade de assegurar

a regularidade do tráfego marítimo que cruza os espaços marítimos circundantes das nossas costas, bem como os acessos a águas interiores e aos portos nacionais. Não se trata apenas de prestar um serviço à comunidade internacional e de viabilizar mais de 90% das importações e exportações, mas também de garantir o momento útil das entregas, já que muitas indústrias funcionam cada vez mais de acordo com os princípios de “just enough” e “just in time”. A sensibilidade à equação do tempo passou a ser muito maior no mundo moderno, face às consequências dos atrasos na produção, que atinge rapidamente o ponto de paralisação.

Embora a pirataria, pelo menos a que é entendida no seu modelo jurídico-internacional mais puro, não tenha atingido sequer as áreas de aproximação aos países europeus, a experiência mostra que este flagelo ataca quando a autoridade no mar está ausente ou fragilizada. Por outro lado, o terrorismo internacional espreita oportunidades no mar ou nos portos para executar acções de grande visibilidade internacional, sendo muitos os alvos possíveis, com relevo para as cargas perigosas, transportes de crude, substâncias químicas e materiais mais sensíveis, bem como para os navios de cruzeiro com milhares de passageiros, de crescente importância para o nosso país, exactamente pela percepção de segurança que os operadores e os visitantes sentem.

A imigração ilegal por via marítima representa uma ameaça potencial para Portugal, na medida em que tem afectado intensamente a vizinha Espanha, quer na costa sul, quer através do arquipélago das Canárias. A previsível utilização de meios flutuantes de melhor qualidade e a intensificação das políticas restritivas por parte de Espanha, poderão conduzir a tentativas de desvio de rotas para o Algarve e até para a Região Autónoma da Madeira, o que induzirá novas preocupações sobretudo ao nível da operacionalização da Zona Contígua, e outras acções concertadas do Estado em tal espaço.

Os recursos vivos e não vivos do mar e do subsolo marítimo, que legitimamente pertencem a Portugal, têm que ser bem protegidos da cobiça alheia. Não interessa pensar apenas nos recursos hoje conhecidos, mas sim naqueles que o dia de amanhã certamente vai descobrir e disponibilizar. As potencialidades são enormes e os rápidos avanços tecnológicos prometem incrementos relevantes nas suas possibilidades de rentabilização. De notar ainda o peso e o interesse que a riqueza do mar e do seu subsolo comportam, sintetizada em três palavras-chave: alimentação, energia e matérias-primas, verdadeiros pilares do desenvolvimento.

Sem o propósito de ser exaustivo, convirá ainda focar a ameaça ambiental. Sendo a linha litoral muito extensa, maior é a preocupação. Há que distinguir o acidente das actuações negligentes e das acções dolosas e propositadas, bem como

diferenciar as acções contra-ordenacionais e as criminosas. Qualquer delas exige meios específicos de combate à poluição e algumas exigem mesmo meios repressivos. O acidente do “Prestige”, que conheceu impactos regionais abrangendo três países europeus, foi sinónimo de um alerta internacional para as consciências mais optimistas e que acreditavam que existiam países que podiam ser auto-suficientes no combate a um drama ecológico com tal dimensão.

De uma forma mais subtil, podemos dirigir o nosso pensamento não para os eventuais oponentes, mas para algumas das potencialidades intangíveis que contrariam as ameaças. Trata-se do conhecimento científico do mar e da própria mentalidade marítima. O primeiro avalia a riqueza, promove a exploração sustentada e a segurança da navegação, para além de produzir dados indispensáveis para as operações navais. Por sua vez, a mentalidade marítima traduz a maior sensibilização para os assuntos do mar como factor de poder nacional, influenciando a vontade nacional no sentido de dirigir esforços e entusiasmos para objectivos nacionais ligados ao mar, com a prioridade adequada.

## 5. Resposta do Instrumento de Força

No plano conceptual consideram-se instrumentos de força com acção no mar, os meios coercivos ao dispor do Estado, quer sejam das Forças Armadas, quer das Forças de Segurança. No âmbito das Forças Armadas, para além da Marinha, releva a importante função também da Força Aérea, decisiva nalguns casos.

Olhando especificamente para a Marinha verifica-se que são muitas as solicitações que requerem meios e organização para fazer face às ameaças descritas. À partida sente-se a necessidade de uma componente oceânica forte para demonstrar a vontade autónoma de defesa, a par de uma componente costeira capaz de assegurar a autoridade do Estado no mar, inclusive porque o seu quadro de atribuições como Autoridade Marítima Nacional impõe responsabilidades acrescidas no âmbito do *maritime law enforcement*. Depois, a coordenação com todas as outras forças que actuam no mar será um factor de imensa importância, pois apenas com concertação institucional e eficiência operacional se atingem, em tempo útil, resultados eficazes em matéria de vigilância, controlo, fiscalização e, portanto, de segurança.

Entramos assim no terreno dos conceitos para sustentar devidamente as opções de meios, organização e envolventes principais.

Antes de avançar neste capítulo, parece indispensável recordar a opção atrás referida de considerar este meu contributo essencialmente limitado aos requisitos do

espaço marítimo de interesse nacional permanente. Por esse motivo não pretendo entrar no quadro estratégico alargado da defesa nacional, sem fronteiras definidas, que justifica em boa parte os meios oceânicos pesados e a capacidade de projecção de força (espelhada no binómio Marinha/Fuzileiros), em linha com os objectivos nacionais e as obrigações decorrentes dos compromissos internacionais.

Feita esta observação, regressemos aos conceitos para verificar que as ameaças sumariamente enumeradas se apresentam mal definidas, imprevisíveis no tempo e no espaço, muito variadas e inseridas em perspectivas de segurança nacional, segurança pública e até individual, por vezes com dificuldade de classificação.

Perante tais realidades a Marinha Portuguesa adoptou o modelo de “Marinha Equilibrada”, para significar que prefere um conjunto diversificado de meios, para satisfazer um largo espectro de missões, afastando-se portanto da especialização em determinada tipologia de tarefas, o que obrigaria a concentrar meios e esforços num leque reduzido de actividades. Utilizando uma linguagem mais corrente, pode dizer-se que o paradigma da “Marinha Equilibrada” tem como resultado uma larga variedade de capacidades, embora cada capacidade seja preenchida com um número relativamente reduzido de meios navais, enquanto a especialização funcionaria com um número muito pequeno de capacidades, mas recheadas de abundantes meios.

Nestas circunstâncias, a nossa Marinha pode desempenhar missões muito variadas, embora não disponha de grande número de navios. É uma Marinha pequena mas bastante flexível. Para que haja um aumento de eficácia basta que se lhe atribuam mais unidades, em consonância com o orçamento disponível.

Porém, todas as Marinhas, quaisquer que sejam, requerem planeamentos de forças a longo prazo, já que o processo de obtenção de novos meios é bastante demorado, desde o estabelecimento dos requisitos operacionais até à construção e treino subsequente. A cadência de obtenção de novas construções tem também regras de espaçamento temporal para não concentrar o financiamento no início do programa e não determinar o fim de vida útil simultâneo de elevado número de unidades navais.

A eficiência recomenda que os instrumentos de força actuem de forma coordenada e que haja ligações com todos os departamentos do Estado cujas competências se exerçam, pelo menos em parte, no mar. Daqui resulta imperioso o estabelecimento de relações de autoridade, pelo que se torna necessário edificar uma organização que dê resposta às tarefas a realizar e proporcione ferramentas coercivas a quem não as possui.



## 6. Resposta de Outros Elementos do Poder Marítimo

Uma vez que as outras sessões deste colóquio se debruçam sobre vários dos elementos do poder marítimo, não parece útil desenvolver o assunto nesta exposição. Contudo, gostaria de deixar bem marcada a sua importância no plano da segurança.

De facto, a utilização do mar para realizar objectivos políticos envolve uma harmoniosa conjugação entre os instrumentos de força e todos os elementos que contribuem para o fortalecimento do poder marítimo, nomeadamente as capacidades instaladas nas marinhas de comércio e de pesca, e também a náutica de recreio, as ciências do mar, as infra-estruturas dominiais e portuárias e as actividades económicas ligadas ao mar, bem como o culto da maritimidade, já referido, que é intrínseco ao Ser Português.

## 7. Modelo do Duplo Uso e o SAM

Dito isto, seria grave omissão não aludir ao conceito de Sistema da Autoridade Marítima (SAM), instituído no início dos anos 80 do século passado e encontrando-se, hoje, reconfigurado e recriado. Para se ter uma percepção correcta do que é, actualmente, uma utilização de duplo uso, importa antes firmar conceitos e clarificar regimes legais desta área interdepartamental do Estado Português.

Em 2002 foi introduzido, como um modelo coordenador a nível nacional, um novo Sistema da Autoridade Marítima (SAM) agregando todos os departamentos estatais interventores nas actividades marítimas, ou desenvolvidas nos espaços dominiais e marítimos, e que visou instituir uma uniformidade em termos de fiscalização, controlo e regulação. No âmbito deste SAM, e como sua estrutura nuclear, foi criada a Autoridade Marítima Nacional (AMN), no reconhecimento doutrinário e jurídico, do papel interventor da Marinha num conjunto vasto de matérias designadas como sendo de serviço público não militar, e que sustentam uma Marinha de duplo uso. Isto é, usando um comparativo aproximado com outros modelos conhecidos, a Marinha desempenha, em Portugal, com maior clareza desde 2002, as funções usualmente cometidas a estruturas identificadas como Guardas Costeiras.

A relação intrínseca que existe, por um lado, entre o quadro de atribuições dos órgãos e serviços sedeados em terra, com múltiplas competências no âmbito do registo patrimonial marítimo, da segurança da navegação (*safety*), da activi-

dade licenciadora e do exercício de competências de polícia e de polícia criminal e, em complemento, a actividade das unidades navais, instrumento do exercício operacional da capacidade fiscalizadora da Marinha, retrata o conceito exemplar do que deve ser, e é, uma Marinha de duplo uso, potenciadora de um exercício da autoridade do Estado mais ágil, versátil e eficaz, quer nos espaços dominiais e na actividade portuária, quer nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Os recentes mecanismos legais aprovados internacionalmente no âmbito da *security*, em concreto o regime de protecção do transporte marítimo, dos navios e das instalações e equipamentos portuários, como aplicação prática do Código ISPS, confirmaram uma atitude e quadros de competência mais interventores por parte da Autoridade Marítima Nacional, tendo o respectivo diploma legal instituído um regime lógico de cooperação institucional próxima entre a administração marítima nacional, através do presidente do IPTM e seus serviços, e a AMN e os órgãos da sua estrutura, em especial as capitánias dos portos e os comandos da Polícia Marítima, tal como também definido em sede do quadro legal da Segurança Interna, recentemente aprovado (Lei nº 53/2008, de 29AGO).

O modelo português na sua formulação actual potencia, como se confirma, uma actuação uniforme do Estado institucionalmente equilibrada, que mantém numa mesma estrutura, o exercício de mecanismos basilares de vigilância, controlo, fiscalização e de polícia, concedendo uma perspectiva única de intervenção pública que salvaguarda a *security* e a *safety*. Vejamos como os princípios enunciados se aplicam no plano concreto.

Em termos funcionais, o cargo de Autoridade Marítima Nacional (AMN) é exercido pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), por inerência legal de funções. Assim, o CEMA exerce o comando superior dos meios operacionais da Marinha através de um comando operacional designado por Comando Naval e, na qualidade de Autoridade Marítima Nacional, administra e coordena os órgãos e serviços integrados na Marinha que desenvolvem acções directamente enquadradas pelo Sistema de Autoridade Marítima, o que é efectuado através da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e do Comando-Geral da Polícia Marítima. Deste modo, viabiliza-se a unidade de comando e a melhor articulação entre todas as estruturas inseridas na Marinha que contribuem para o aprontamento dos meios operacionais e que garantem a segurança no mar. Por sua vez, o Instituto Hidrográfico beneficia ambas as vertentes, para além de realizar um conjunto apreciável de outras actividades científicas.

Registe-se ainda que a citada Direcção-Geral da Autoridade Marítima integra 28 Capitánias dos Portos, que funcionam na dependência de 5 Departamentos

Marítimos em todo o espaço nacional, o Instituto de Socorros a Náufragos, a Direcção de Faróis, o Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos, a Escola de Autoridade Marítima e, no quadro do Comando-geral da Polícia Marítima, uma força de polícia especializada, com autoridade de polícia e de polícia criminal.

Esta organização garante a continuidade do exercício da autoridade marítima desde terra até à margem exterior da ZEE ou da plataforma continental, quando esta for considerada para além daquela. A reforçar a coerência do sistema, os comandantes de zona marítima que fazem parte da estrutura operacional clássica, são simultaneamente chefes dos departamentos marítimos que agregam as já citadas capitánias.

Existe assim uma perfeita fusão entre as funções de natureza militar e de apoio à política externa com as funções de serviço público não militar, em concreto a segurança e autoridade do Estado no mar. Tal modelo, produz uma judiciosa utilização dos recursos existentes, evitando desperdícios pelo facto de partilhar a organização, o pessoal, a formação, o treino, o material, as infra-estruturas, a doutrina, a liderança, a disciplina e o sentido de serviço. Por outro lado, permite a utilização dual dos meios oceânicos típicos das Marinhas e dos meios costeiros típicos das Guardas Costeiras, nas missões que em cada momento forem mais prementes, atendendo à sua flexibilidade e capacidades. Fica assim bem marcado o benefício para o país do modelo de Marinha de duplo uso.

Porém, a Marinha não tem o exclusivo do exercício das funções de polícia e segurança no mar. A Força Aérea colabora activamente nas missões de fiscalização e tem papel relevante na salvaguarda da vida humana no mar. A GNR também possui lanchas de fiscalização que actuam normalmente a pequena distância da costa contra ilícitos vários, estando mais vocacionadas para o combate às infracções fiscais e aduaneiras. Outras forças de segurança ou departamentos do Estado têm vindo a utilizar as plataformas da Marinha para actuarem no mar, num quadro de articulação institucional já definido em lei. São utilizadores frequentes a Polícia Judiciária, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, a Autoridade de Saúde Nacional e a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE).

Sentida a necessidade de uma coordenação mais efectiva foi recentemente criado o Centro Nacional Coordenador Marítimo, que é um organismo de cariz operacional onde se promove o planeamento que melhor sustentará a articulação entre autoridades e demais entidades competentes, no que diz respeito às actividades de vigilância, fiscalização e polícia e, conseqüentemente, das necessidades de segurança no mar.

## 8. Cooperação Internacional

Mas, nenhum país está em condições de, por si só, garantir a segurança das rotas do tráfego marítimo que se destinam aos seus portos. Por outro lado, os agentes do terrorismo internacional, da escravatura e da imigração ilegal e do crime transnacional transitam fora das águas de jurisdição nacionais antes de as alcançarem.

A cooperação internacional é pois indispensável para controlar e atenuar estas ameaças. São fundamentalmente dois os vectores que estão presentes nesta cooperação internacional, no quadro da segurança no mar. A partilha de informações e a utilização de navios em operações de combate aos ilícitos.

O Centro de Operações da Marinha, co-localizado com o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa, faz a compilação e análise de toda a informação relativa ao panorama marítimo que é disponibilizada por variadíssimos organismos, civis e militares, nacionais e estrangeiros, partilhando-a também com as autoridades nacionais com intervenção no mar. No âmbito multilateral merece ainda especial relevância o acordo entre o Reino Unido, França, Espanha, Itália, Irlanda, Holanda e Portugal, conhecido como MAOC-N<sup>2</sup>, que visa a partilha e análise de informações e o apoio às operações marítimas de combate ao tráfico de estupefacientes.

Quanto à utilização de navios, muitas são as operações em que a Marinha Portuguesa tem participado a nível internacional, quer no quadro do combate ao terrorismo, quer no quadro da imigração ilegal.

## 9. Considerações Finais

A segurança no mar português, em termos de espaço estratégico de interesse nacional permanente, deve constituir uma preocupação constante do Estado da mais elevada prioridade. A insegurança, ou o mero sentimento de insegurança, neste caso, teria custos incalculáveis para o país.

A variedade e a natureza das ameaças actuais e previsíveis tornam imperioso que a Marinha, como principal instrumento de força, possua continuamente as capacidades necessárias para que o exercício efectivo da autoridade do Estado no mar não possa ter tendência a ser substituído por outro que ofereça as garantias em falta, vindo do exterior, mesmo que seja sob a capa de organizações internacionais.

---

2 Maritime Analysis and Operations Center-Narcotics.

Em Portugal, a experiência acumulada de séculos e a estrutura organizativa já muito aperfeiçoada proporcionam condições para se atingir uma boa eficácia, se o sistema for provido dos meios adequados em quantidade e qualidade.

Afigura-se indispensável sustentar e aprofundar um conceito de economia de segurança no mar, baseado na Marinha de Duplo Uso, em coordenação com outros agentes com intervenção no mar e que obtenha vantagens da cooperação internacional, para a qual deve constituir também valor acrescentado. Face às disponibilidades do país, a eficiência determina um mínimo de dispersão de recursos e um máximo de agregação de funções.

Finalmente, de tudo o que foi dito e do muito que ficou por dizer, vislumbramos mais um conjunto de razões, a juntar a tantas outras, que apontam o mar como elemento central de qualquer conceito estratégico nacional.

Faço votos para que a sensibilidade estratégica nos traga bons ventos, rotas seguras e muitas venturas.

## **BIBLIOGRAFIA**

CAJARABILLE, Victor Lopo, “Capacidades e realidades: aplicação à Marinha”, in *Cadernos Navais*, nº 3 (Outubro-Dezembro 2002), pp. 21-35.

CAJARABILLE, Victor Lopo, “O poder naval na acção diplomática”, in *Cadernos Navais*, nº 10 (Julho-Setembro 2004), pp. 83-93.

CAJARABILLE, Victor Lopo, “A Marinha de Duplo Uso: o caso Português, in *Cadernos Navais*, nº 22 (Julho-Setembro 2007), pp. 29-34.

CAJARABILLE, Victor Lopo, “Paz e segurança nos oceanos”, palestra proferida na Assembleia da República, no âmbito da conferência “Portugal e o mar”, em 15 de Maio de 2008.

COUTO, Abel Cabral, Posfácio” in Francisco Abreu, António Horta Fernandes, “*Pensar a Estratégia. Do político-militar ao empresarial*”, Sílabo, Lisboa, 2004, pp. 215-230.

DIOGO, Luís da Costa, “Ameaças difusas nos espaços marítimos sob jurisdição nacional”, in *Nação e Defesa*, nº 108, 2ª série, Verão 2004.

DIOGO, Luís da Costa, e Gouveia, José Velho, “A security em âmbito marítimo. O Código ISPS”, in *Cadernos Navais*, nº 15 (Outubro-Dezembro 2005).

GROVE, Eric, “The Broader Role of Navies”, in *Cadernos Navais*, nº 22 (Julho-Setembro 2007), pp. 11-19.

RIBEIRO, António Silva, “*Segurança Nacional: desafios à Marinha Portuguesa*”, Conferência proferida na Academia de Marinha em 22 de Outubro de 2003.

RIBEIRO, António Silva, “Uma visão estratégica do mar”, in *Geopolítica*, nº 1 (Setembro de 2007), pp. 97-111.

ROYAL NAVY BR1806, “*British Maritime Doctrine*”, third edition, British Ministry of Defence, London, 2004.

TILL, Geoffrey, “New directions in maritime strategy”, in *Naval War College Review*, Autumn 2007, Vol 60, nº 4.

TILL, Geoffrey, “*Seapower: A guide for the twenty first century*”, Frank Cass, London, 2004.

TELO, António José, “O contributo do poder naval”, in *Cadernos Navais*, nº 10 (Julho-Setembro 2004)