

A defesa das linhas de comunicação marítimas

Fuzeta da Ponte*

A grande massa dos oceanos, importante factor ecológico da vida, laço de união entre os povos e fonte de vastos recursos em alimentos e matérias-primas tem merecido o mais vivo interesse das grandes potências mundiais.

Cerca de 80 por cento dos países que hoje existem têm fronteiras marítimas ou, pelo menos, acesso ao mar e os interesses políticos, económicos e militares do Ocidente possuem como base de sustentação vital a utilização dos oceanos. E se a Europa sempre dependeu das suas linhas de comunicação marítima (LCM), o facto é que nos nossos dias ela ainda se tornou mais dependente, especialmente no que respeita a matérias-primas provenientes do exterior à sua esfera real de influências.

A questão poderá colocar-se, frontalmente, em saber onde se irão buscar as matérias-primas e o petróleo necessário a uma acção de sobrevivência – e, eventualmente, de defesa – quando os *stocks* normais, previstos e estabelecidos, estiverem exaustos.

Como se disse, infelizmente, as fontes de acesso à grande maioria das matérias-primas vitais à segurança económica do Ocidente estão agora bem longe da sua esfera geográfica de influência, uma vez que repousam no Médio Oriente, na África e em partes da Ásia. De facto, não são somente as próprias áreas de abastecimento que estão expostas a uma variedade de influências opostas aos interesses do Ocidente, mas também as longas LCM que se estendem entre elas e os países ocidentais interessados. O Atlântico Norte é, sem dúvida, o ponto nevrálgico de convergência das diferentes LCM vitais ao Ocidente e, como tal, a região logística essencial ao seu abastecimento.

Repare-se, contudo, que, resumidamente, só existem praticamente quatro grandes LCM que o ligam às principais áreas abastecedoras exteriores:

- 1.^a do oceano Índico pelo mar Vermelho. Canal do Suez e Mediterrâneo;
- 2.^a do oceano Índico pelo cabo da Boa Esperança e Atlântico Sul;
- 3.^a do oceano Pacífico pelo Canal do Panamá;
- 4.^a do oceano Pacífico pelo cabo Horn e Atlântico Sul.

Já Mahan – o célebre pensador naval americano – assinalava que o poder de qualquer nação marítima depende, entre outros, da existência de três factores

* Vice-almirante, Director da Escola Naval.

fundamentais: um comércio marítimo externo próspero; «terminais de comércio» de confiança, no estrangeiro; meios para protecção das LCM entre esses terminais e para garantia dos termos dos negócios com eles estabelecidos, usando a força se necessário.

Embora as condições políticas, económicas e estratégicas do tempo de Mahan fossem diferentes, o facto é que estes três factores ainda prevalecem em grande parte.

Contudo, hoje em dia, a liberdade dos mares para comércio e livre trânsito tende a ser mais uma questão de convénios e usos do que, como naquele tempo, uma questão de poder nacional ou, ainda muito menos, uma questão de poder naval.

Isto é, no presente, são mais as leis, os usos e os costumes internacionais do que as marinhas de guerra que garantem um regime marítimo liberal, no qual as grandes e as pequenas nações do mundo prosseguem livremente os seus interesses comerciais, utilizando o mar alto.

Tudo isto resulta aliás de uma política mundial que caracteriza uma era nitidamente pós-colonial e também, sem dúvida, anticolonial. Esta tendência internacional tem vindo a provocar uma alteração na natureza do poder no mundo, orientando-o mais para as fontes políticas e económicas do que para os até então tradicionais factores militar e territorial do poder político. Tendência que está tornando, assim, os portos menos susceptíveis de serem controlados de longe, utilizando meios militares, em casos de desvios aos contratos comerciais previamente estabelecidos. Por outras palavras, em termos do mundo ocidental, é cada vez «mais caro» utilizar a força na arena internacional.

O tratamento da dependência portuguesa das linhas de comunicação levaria, por si só, a um trabalho de grande desenvolvimento. Limitar-nos-emos somente a apresentar os números que se afiguram ser mais relevantes no sentido de evidenciar a dependência de Portugal do comércio exterior e, como consequência, a sua dependência das LCM. Para tal basear-nos-emos no interessante trabalho de compilação efectuado pelo professor da área de Economia da Escola Naval, capitão-tenente AN Roçadas Ramalho*.

A estrutura das nossas importações, num total de 19 milhões de toneladas e constituída por uma gama muito variada de produtos, é dominada pelos combustíveis, matérias-primas e produtos alimentares, que atingem respectivamente 9,8 milhões de toneladas (30 por cento do valor total de importações), 6,6 milhões (30 %) e 2,4

* Roçadas Ramalho, «A importância das LCM na economia portuguesa», E. Naval, Dezembro, 1985.

milhões (18 %).

Lembremos ainda que o abastecimento energético do país depende em 93 por cento do exterior, representando o petróleo cerca de 88 por cento e o carvão 4 por cento; que em termos de matérias-primas são os produtos químicos os que revestem maior importância (cerca de 20 por cento) e que os principais produtos alimentares importados são os cereais (2,9 milhões de toneladas – 40 por cento) e os oleaginosos (1 milhão de toneladas – 26 por cento).

A distribuição geográfica das nossas importações centra-se principalmente nos países da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), com cerca de 69 por cento do total importado, dos quais aproximadamente 36 por cento pertencem a países da Comunidade Económica Europeia (CEE). Os nossos principais fornecedores são os Estados Unidos, no que respeita a cereais e matérias-primas, enquanto a nossa dependência energética nos leva a assinaláveis importações de combustíveis do Médio Oriente, da África e da América Latina. A R.F.A. faz parte dos principais fornecedores de bens de equipamento.

A composição das nossas exportações continua a ser dominada pelos produtos tradicionais – têxteis e vestuário (com 200 mil toneladas, cerca de 28 por cento do valor total), madeira e cortiça (cujos produtos alcançam 2 milhões de toneladas, aproximadamente 13 por cento do valor total) e ainda alguns produtos alimentares.

O conjunto dos países da CEE e da EFTA (Associação Europeia do Comércio Livre) e Estados Unidos absorvem aproximadamente 84 por cento das vendas de Portugal ao exterior, destacando-se, entre eles, o Reino Unido, a França e a R.F.A.

O comércio externo português é feito essencialmente por via marítima, visto que dos 19 milhões de toneladas importadas cerca de 94 por cento são transportadas por mar, o mesmo acontecendo com cerca de 82 por cento dos 6 milhões de toneladas exportadas.

Tal circunstância pode ser resumidamente exemplificada, mediante apreciação dos seguintes valores:

Importação

via marítima 94 %

via terrestre 6 %

via aérea 0 %

Exportação

via marítima 82 %

via terrestre 14 %

via aérea 4 %

Note-se porém que, apesar da importância da via marítima, a marinha mercante portuguesa tem vindo a degradar-se, sendo actualmente a percentagem de carga transportada por armadores nacionais da ordem dos 30 a 40 por cento para os hidrocarbonetos e dos 15 a 20 por cento para a restante carga.

Se atendermos ainda a que as transportadoras nacionais utilizam no tráfego marítimo navios afretados (quer em casco nu quer em afretamento a tempo) maior se torna a nossa dependência em relação ao exterior.

Merece tratamento especial o problema referente às LCM entre as três parcelas do território português. No que respeita aos Açores, o mercado nacional, compreendendo o continente e a Madeira, é o que tem maior peso no comércio externo, representando Portugal continental cerca de 72 por cento das importações e 83 por cento das exportações. O tráfego de mercadorias, quer entre ilhas quer com o exterior, depende essencialmente do transporte marítimo, sendo transportada por esta via cerca de 99 por cento da totalidade das mercadorias.

No que respeita à Madeira é também o continente o principal fornecedor da região, apresentando cerca de 74 por cento do total das importações e 55 por cento do valor total das exportações. Praticamente todo o comércio exterior é feito por via marítima, assumindo no entanto a via aérea especial importância para a economia da região no que respeita a transporte de passageiros/turismo (cerca de 140 mil passageiros por ano).

Em resumo:

1. Os produtos energéticos e os recursos alimentares são dois sectores vitais para o abastecimento do país, uma vez que há uma dependência quase total em relação ao exterior, principalmente no que se refere aos combustíveis e cereais.
2. As importações são na sua grande maioria transportadas por via marítima (combustíveis 100 por cento), sendo os produtos essenciais oriundos da América do Norte e do Sul, do Médio Oriente, da África e da Europa, sobressaindo nestes produtos os granéis sólidos e líquidos.
3. As exportações fazem-se também, fundamentalmente, por via marítima, destinando-se principalmente aos países da CEE e África, sendo a carga geral o tipo de carga mais movimentada.
4. O comércio externo das regiões autónomas da Madeira e dos Açores é feito fundamentalmente por via marítima com o continente, dependendo o abastecimento daquelas regiões dum eficiente funcionamento do sistema de transportes marítimos

nacionais, os quais são manifestamente insuficientes para assegurar o abastecimento de bens essenciais ao país, pondo assim em risco a liberdade de acção de Portugal e a coesão entre o continente e as regiões autónomas.

É uma das maiores vulnerabilidades portuguesas.

Concluindo, podemos afirmar que no seu comércio externo Portugal precisa manter abertas LCM para todos os continentes a partir do Atlântico Norte e utilizar praticamente todos os tipos de carga comercial.

Como atrás se apontou, as LCM são indispensáveis ao normal funcionamento económico da maioria dos países (80 por cento têm fronteiras marítimas ou acesso ao mar) e, portanto, a defesa dessas linhas é um dos objectivos prioritários de um alargado número de nações, para além da Europa.

Ao tentar avaliar a contribuição dos países do mundo livre e das suas marinhas nessa defesa comum, é possível pensar nestes países como estando ligados por uma rede internacional, à margem de acordos formais, que poderíamos designar por «comunidade informal marítima». Não existe nenhum mecanismo que governe formalmente esta comunidade, verificando-se até por vezes disputas entre alguns dos seus membros. Contudo, todos se mantêm ligados por um desejo comum de fomentar uma política de liberdade do mar alto e de manter forças capazes de dissuadir a agressão. Em resumo, esta comunidade existe, sendo bastante mais que um mero «estado de espírito» do mundo ocidental.

Se bem que estruturada em moldes muito pouco rígidos, esta comunidade compreende muitas ligações formais, tais como, por exemplo, tratados de defesa mútuos entre os Estados Unidos e vários dos seus aliados. As contribuições das diferentes nações são de ordem diversa, indo, por exemplo, desde a cedência bilateral de portos e de posições geográficas de características ímpares em termos de estratégia naval mundial (caso português), até a uma contribuição político-económica multilateral, mais ampla e compatível com as possibilidades em presença (caso dos Estados Unidos).

Não nos restam grandes dúvidas de que a segurança económica é o denominador comum entre os membros desta comunidade e que a necessidade de manter as trocas comerciais ao longo de LCM livres é o factor decisivo na política e na estratégia comum por ela adoptadas. Assim, todas as participações das nações marítimas do mundo livre são significativas para o esforço comum de defesa das linhas de comunicação marítima empreendido por essa comunidade.

Num âmbito mais formal e restrito de defesa das LCM há que mencionar a NATO. Na

sua essência, ela é uma aliança defensiva de nações soberanas e independentes, destinada a salvaguardar a liberdade – herança comum da civilização dos seus povos – e baseada nos princípios da liberdade do homem e do reinado da lei.

Existem diferenças substanciais entre as missões das forças navais da NATO e das do Pacto de Varsóvia, que resultam obviamente das diferenças geográficas e económicas das duas alianças:

O papel das marinhas NATO é, em primeiro lugar, o de dissuadir a agressão, exibindo capacidade em tempo de paz e actuando, em tempo de guerra, para preservar, proteger e manter as LCM vitais. Inversamente, o papel das marinhas do Pacto de Varsóvia é o de negar à NATO a utilização do seu poder marítimo e evitar o reforço da Europa.

No Atlântico, a NATO coloca a sua ênfase na protecção dos navios de reforço e reabastecimento à Europa contra ataques submarinos e nas LCM fundamentais. Repare-se contudo que, sendo o Atlântico Norte o ponto de convergência dessas LCM vitais, das quatro grandes rotas marítimas que o ligam às principais áreas e de portos de abastecimento, duas passam por canais (o Canal do Suez e o Canal do Panamá) e as outras duas pelo Atlântico Sul.

Sem entrar em excesso de detalhe, lembra-se no entanto que os canais constituem pontos de grande vulnerabilidade para as LCM do Índico e do Pacífico, pois podem ser fechados com facilidade. Os efeitos desta vulnerabilidade sentiram-se mesmo em tempo de paz, com a recente operação de minagem do mar Vermelho, nas aproximações do Canal do Suez.

Desta forma, o Atlântico Sul surge como uma rota logística de vital importância para a NATO, facto que ainda é reforçado por ser a própria África fonte de abastecimento de importantes matérias-primas. Convém recordar que pelo cabo da Boa Esperança passam cerca de 60 por cento do petróleo importado pela Europa e 20 por cento do importado pelos Estados Unidos e, ainda, cerca de 25 por cento dos produtos alimentares importados pela Europa.

Contudo, a vulnerabilidade destas LCM também é evidente. Estando para além do Trópico de Câncer, todas as acções aí desempenhadas serão do tipo «fora-de-área», para as quais a NATO não adoptou ainda medidas concretas e eficazes para lhes fazer face. Acresce ainda que a República da África do Sul não dispõe de meios navais e aéreos adequados à tarefa requerida, que as marinhas dos países da América do Sul não dispõem de forças suficientes para ajudar a cobrir as águas da parte leste do Atlântico Sul e que a situação ainda se complica mais com a presença

de bases soviéticas – ou facilidades semelhantes – ao longo da costa oeste da África, nomeadamente em Angola.

Na ausência de forças aeronavais do Ocidente, a importantíssima navegação de todo o Atlântico Sul, e em especial a que contorna o cabo da Boa Esperança proveniente do Índico, ficará completamente desprotegida, o que representa uma grave vulnerabilidade para o sistema da segurança económica e, de defesa do Ocidente. Tal situação não poderá continuar sem solução, devendo todas as nações livres reflectir sobre ela. Em particular a NATO.

A participação portuguesa na defesa das linhas de comunicação marítima processa-se a vários níveis, designadamente através da colaboração permanente no seio da comunidade informal marítima; da colaboração permanente na NATO, desde a sua criação; e da defesa das LCM interterritoriais nacionais.

É, por exemplo, no âmbito da colaboração prestada à comunidade informal marítima que se poderá inscrever uma actuação portuguesa no sentido de ajudar a resolver o grave problema das LCM do Atlântico Sul, aperfeiçoando Portugal as suas formas de cooperação com os novos países africanos de expressão portuguesa, nomeadamente Angola, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe e Guiné-Bissau, cujas posições estratégicas escusam de ser encarecidas. É ainda no âmbito desta participação que se pode considerar, como atrás se disse, a cedência de facilidades em posições estratégicas portuguesas aos Estados Unidos, RFA e França.

A nível NATO, Portugal assume uma posição de alta responsabilidade na área atlântica do IBERLANT – entregue ao comando de um vice-almirante português – no que respeita a vigilância e guerra anti-submarina. As forças navais aéreas portuguesas, embora não sejam avultadas, são contudo indispensáveis nesta área do SACLANT, visto serem as únicas disponíveis de imediato numa zona com tanta importância estratégica em que confluem cerca de 400 navios por dia, transportando aproximadamente 2/3 do petróleo e outra importante tonelagem de matérias-primas que se destinam à Europa, provenientes do Golfo Pérsico, África, Pacífico e América do Sul.

O IBERLANT é zona de aproximação ao estreito de Gibraltar, para acesso ao Mediterrâneo, onde cruzará praticamente toda a navegação de reforço e reabastecimento do flanco sul da Europa em caso de tensão ou de guerra. Além disto, é pela zona norte da área marítima portuguesa que será canalizado, em grande parte, o reforço marítimo e aéreo para a frente central europeia.

A posição privilegiada dos arquipélagos dos Açores e da Madeira oferece condições excepcionais à vigilância e controlo aeronaval da área, bem como para condução de operações navais e aéreas de protecção à navegação que percorre as LCM indispensáveis ao abastecimento do Ocidente e, em particular, ao reforço e reabastecimento da Europa, vindo dos Estados Unidos através do Atlântico Norte.

As missões da NATO identificam-se, quase totalmente, com as necessidades nacionais nesta zona. De facto, e como atrás se afirmou, Portugal é um país extraordinariamente dependente do seu tráfego marítimo, cujas principais LCM são sensivelmente as mesmas que servem a restante Europa.

Mas mais que isso. Mercê da sua configuração arquipelágica, Portugal tem que atender permanentemente às LCM que ligam o continente, os Açores e a Madeira e atribui a essa ligação marítima um carácter prioritário em termos de defesa. Trata-se efectivamente – e usando de novo a linguagem de Mahan, desta vez inspirado em Jomini – de «linhas de comunicação internas» entre diferentes partes do território nacional português, que criam uma responsabilidade cuja extensão se passará a ilustrar em maior detalhe.

São necessidades críticas dos arquipélagos os cereais, os adubos, os cimentos e os combustíveis, que poderão cifrar-se anualmente, contas redondas, em cerca de 750 mil toneladas de carga geral e cereais, e de 300 mil toneladas de combustíveis, líquidos e gasosos. Para transportar as cargas atrás referidas, sem que o abastecimento normal seja gravemente perturbado, são necessários cerca de 12 navios de carga geral e de granel, deslocando aproximadamente 126 mil toneladas, e oito petroleiros, com uma tonelagem da ordem de 110 mil toneladas.

Esta situação permite encarar a hipótese de realização de um comboio mensal, deslocando-se ao longo da LCM continente-Madeira-Açores, composto por cerca de cinco navios mercantes e constituído por navios de carga geral, petroleiros e navios de transporte de cereais. Cada comboio precisa de, pelo menos, três escoltadores (em regra uma fragata e duas corvetas anti-submarinas) desde que lhe seja dado apoio aeronaval com aviões MPA, colaborando na tarefa de detecção e ataque aos submarinos convencionais inimigos, que constituem a principal ameaça marítima na zona de interesse nacional. Ainda em reforço destes comboios, e funcionando como dissuasor por excelência, é vital a presença de submarinos convencionais, em imersão nas áreas das LCM, com capacidade de ataque a outros submarinos inimigos.

Pode assim concluir-se que, para poder levar a cabo a tarefa vital de manter o controlo do mar nas LCM internas, de interesse nacional, Portugal tem necessidade de um

poder marítimo que, como vimos, extravasa o mero poder naval; a protecção das nossas LCM vitais exige ainda a intervenção de uma marinha mercante própria, capaz de adaptar-se às vicissitudes de tempo de crise, tensão ou guerra e, evidentemente, de toda uma indústria de apoio a este material naval.

Os meios navais e aéreos requeridos para esta missão de protecção são idênticos àqueles necessários à protecção das LCM gerais de abastecimento de todo o país e da Europa, provenientes do exterior. Isto é, que convergem no Atlântico Norte, provenientes de todos os continentes, permitindo o tráfego de todos os tipos de carga comercial.

Fragatas para Portugal

- *As novas fragatas para a Marinha portuguesa devem, fundamentalmente, preencher os requisitos necessários à defesa das linhas de comunicação marítimas na área do IBERLANT*

Assim, terão de ser navios com capacidade para suportar o mar alteroso do Atlântico Norte com estabilidade de plataforma suficiente para que os helicópteros orgânicos embarcados levanten e aterrem sem grandes limitações. Por outro lado, deverão dispor ainda de espaço suficiente para a instalação das armas e dos sensores necessários à sua principal missão, que é a luta anti-submarina. e, além disso, para a sua defesa própria, em termos de ameaça aérea e de superfície, que se prevê não muito grande na área em que irão operar.

- *Isto obriga às seguintes características aproximadas:*

- Deslocamento: 2800 ton
- Comprimento: 120 m
- Boca: 12m
- Calado: 4,5m
- Lotação: 165 homens

Quanto a apetrechamento, as fragatas disporão de:

- *Armas e sensores para defesa anti-aérea, incluindo mísseis navio-ar e sistemas de armas de defesa próxima:*

- *Armas e sensores para defesa de superfície, incluindo mísseis superfície-superfície e peças de artilharia:*

- *Armas e sensores para ataque a submarinos, incluídas no próprio navio (sonar e torpedos), para além do helicóptero orgânico atrás referido, equipado – ele também – com sonar e torpedos, indispensáveis à sua missão de ataque em profundidade.*

- *As fragatas estarão equipadas com um sistema de propulsão CODOG, o que lhes permitirá, por um lado, utilizar alta velocidade e flexibilidade na fase de ataque, recorrendo às turbinas de gás; e, por outro, recorrer a motores diesel para a sua navegação normal, motores que são muito mais económicas, quer no consumo quer na sua manutenção e operação. É uma medida de alta economia que não prejudica a sua grande eficácia.*

Ainda por razões de economia e também de padronização, as novas fragatas ficarão apetrechadas com o sistema integrado de comunicações existente a bordo das actuais fragatas portuguesas, concebido e construído em Portugal (CENTREL) em contacto com a Marinha.

Finalmente, para atender a futuras modernizações, a construção dos navios obedecerá ao princípio modular, o que lhes permitirá substituir (ou reparar) módulos inteiros contendo sistemas de armas ou de equipamentos vitais, com enorme facilidade, flexibilidade e, portanto, economia.

É evidente que em caso de conflito generalizado, em que a ameaça submarina cresça intensivamente na nossa zona de interesse, não poderemos ter a pretensão de, por nós próprios, assumirmos a responsabilidade total de defesa. Então será a Aliança que deve funcionar e será em conjunto – nós e os nossos aliados – que daremos o melhor esforço colectivo para garantir a liberdade das LCM nesta zona, indispensável aliás no quadro de reforço e reabastecimento da Europa vindo dos Estados Unidos, através do Atlântico, como vimos.

Portugal dispõe, neste momento e para o efeito, de sete fragatas anti-submarinas (ASW), divididas por duas classes: três são da classe *Almirante Pereira da Silva* (ex-classe *Dealey*), postas ao serviço nos fins dos anos 60. Estes navios estão severamente limitados na sua capacidade de realização dos requisitos operacionais mínimos adequados aos anos 80/90, razão por que se prevê a sua substituição por três fragatas ASW modernas, tipo *MEKO*, com helicóptero embarcado, o que constitui a primeira fase de modernização, do total de seis fragatas, indispensável à protecção das LCM vitais.

As quatro restantes fragatas actuais são da classe *Comandante João Belo* (ex-classe *Comandant Riviere*), também dos fins dos anos 60. Foram inicialmente concebidas para concretização de variadas tarefas oceânicas e não exclusivamente para navios de esquadra como as fragatas anteriormente referidas. Assim, dispõem de uma plataforma que permite ainda encarar uma modernização parcial em áreas-chave de actuação, tais como armas e sensores. Esta modernização, que é urgente, não poderá contudo prolongar a vida destes navios muito para além dos fins do século XX.

Ainda com capacidade ASW, Portugal dispõe de mais quatro corvetas, da classe *Baptista de Andrade*. Estes navios construídos em meados da década de 70, embora com capacidade ASW inferior às fragatas, poderão contudo prestar um precioso contributo, se se proceder sem demoras à sua modernização «de meia vida», nas áreas-chave de armas e sensores.

O núcleo mínimo de meios de superfície oceânicos portugueses ASW, previstos como necessários (quer a nível nacional quer a nível NATO), cifra-se em cerca de seis fragatas e 10 a 12 corvetas. Abaixo deste nível os riscos que se correm vão sendo tanto maiores quanto menor for a quantidade de navios de que se dispuser e a sua capacidade de combate, podendo chegar-se rapidamente ao ponto de não ser aceitável o risco a que se expõem os navios mercantes por falta de escolta adequada.

Os três submarinos portugueses, da classe *Albacora* (ex-classe *Daphné*) são unidades ainda operacionais, com capacidade anti-navio e anti-submarino mas, sendo também

navios de fins da década de 60, estão envelhecendo gravemente, carecendo modernização urgente, principalmente nas áreas de sensores e de armamento, para terem um mínimo de capacidade de combate até aos fins do século XX.

Finalmente – em apoio da acção das fragatas e corvetas à superfície, e dos submarinos em imersão – é indispensável dispor-se de meios aéreos com capacidade ASW. Está neste momento em fase de aquisição, pela Força Aérea portuguesa, um conjunto de seis aviões de patrulha marítima (MPA) P-3B *Orion* que oferecem, boas perspectivas de apoio à protecção das nossas LCM, internas ou internacionais.

Este problema não se esgota, porém, exclusivamente com a defesa dos navios mercantes que as praticam, durante o seu percurso oceânico. É vital, também, que os portos nacionais e os seus acessos estejam protegidos e abertos à navegação que os demanda. Por doutrina NATO, a responsabilidade de limpeza de minas nos portos principais é meramente nacional, bem como o estabelecimento de campos minados de protecção.

A rocega ou caça de minas tem de ser executada por meios especializados que, dado o elevado custo, não poderão cobrir todos os nossos portos tendo, portanto, de se atribuir prioridade àqueles que primeiro interessa proteger numa emergência. O número de navios necessários para promover, em quatro ou cinco dias, a limpeza de três portos de 1.^a prioridade (1 no continente, 1 nos Açores e 1 na Madeira) e em 14 dias os sete portos principais das nossas dispersas parcelas territoriais, é de sete draga-minas oceânicas, cinco draga-minas costeiros e três caça-minas. Acrescentaremos, sem comentários, não dispormos, actualmente, de nenhum destes navios, nem se prever, a curto prazo, a sua aquisição!

O lançamento de campos de minas de protecção em zonas de interesse nacional será efectuado por navios adaptados para o efeito, entre aqueles que são utilizados na tarefa de patrulha marítima das águas nacionais. Haverá, isso sim, que estabelecer, o mais urgentemente possível, um *stock* adequado de minas para este efeito, substituindo as poucas e obsoletas minas de que dispomos.

Portugal é uma potência marítima. A vocação atlântica portuguesa (portanto, marítima) tem sido uma constante da nossa história, que constata não podermos dispensar o uso e controlo racionais e eficientes do mar.

As LCM constituem o grande sistema circulatório nacional e são vitais não só ao abastecimento e vida económica do país, quase totalmente dependente do exterior e do mar, como ainda indispensáveis à garantia da unidade interterritorial nacional e protecção de todos os seus cidadãos, independentemente da vontade ou atrasos dos nossos aliados, nem sempre virados à contemplação dos nossos interesses quando não coincidem exactamente com os deles.

A recuperação da frota mercante portuguesa é condição *sine qua non* para alcançar este objectivo vital. Uma potência média, como nós, tem que apontar – para além de uma frota mercante adequada – para uma esquadra básica constituída por fragatas anti-submarinas, submarinos convencionais e caça/draga-minas, bem armados, com o duplo objectivo de servir Portugal e a NATO. Não se requerem meios navais poderosos, que a economia da nossa Nação não permite e os objectivos não aconselham, mas antes um núcleo de unidades que possam constituir um real e valioso contributo do ponto de vista militar (na Aliança e não só) e ainda um apoio à condução da nossa política externa.

É neste sentido que aponta a modernização da Marinha portuguesa que, não obstante as dificuldades económicas presentes, se espera poder alcançar um ritmo aceitável. A quase total coincidência de objectivos de defesa, nacionais e NATO, na área das LCM, facilita esse ritmo de modernização.