

TRÊS VÉRTICES PARA UMA ESTRATÉGIA DO NOSSO MAR

Alm. Vieira Matias

A.O.R.N. 20.09.03

I

Felicitar a Associação dos Oficiais da Reserva Naval, neste dia, é uma obrigação de justiça. É uma felicitação que ultrapassa aquelas que são devidas pela sua actividade regular, porque corresponde à realização de um evento muito especial - o I Encontro da Reserva Naval - que espelha bem o brilhante feixe de valores presente no, com felicidade, denominado Espírito da Reserva Naval. É "uma atitude baseada na camaradagem, na lealdade e no espírito de bem servir", como se lê na carta do Comandante (honorário) Castro Moreira, e como ressalta com grande intensidade do exemplar exercício da cidadania pelos seus membros, das provas de amor a Portugal e da dedicação e apego à Marinha e ao Mar Português. É por isso que julgo valer a pena usar a honrosa qualidade de sócio que me quiseram atribuir para ousar propor uma alteração ao vosso/nosso lema "*... e bem serviram sem cuidar recompensa*". É uma alteração diferente da que, com humildade cristã, o nosso amigo Ernâni há tempos referiu, visando retirar o adjectivo "bem". Com essa mudança não concordo. É que, de facto, cumpriram bem, mesmo muito bem e souberam prolongar no tempo a forma elevada de servir, mesmo sem uniforme militar e já só nas fileiras da cidadania. Por isso, permitam-me a sugestão de alterar o tempo do verbo para ler "*... e bem servem sem cuidar recompensa*".

E porque servem bem, atrevo-me a fazer-vos um pedido cujos fundamentos procurarei justificar ao longo desta intervenção. Peço-vos, e encarecidamente, que dediqueis à ligação de Portugal ao Mar alguma da vossa disponibilidade intelectual e também do vosso esforço profissional em prol das actividades científicas e

económicas ligadas ao mar. É como que uma "cunha" que vos meto para que colaboreis, para além desta iniciativa de hoje, com intervenções públicas, orais ou escritas, na divulgação da importância do mar para o nosso País.*

II

É uma importância, a do mar, que foi estruturante do País e da nossa mentalidade, no passado, mas que assume um interesse vital para o nosso futuro enquanto nação com bilhete de identidade próprio. É, de facto, vital para a afirmação do carácter ou da identidade nacional, nos nossos dias, com um valor tão grande como o que teve na estruturação da nossa nacionalidade.

Naturalmente que isso acontece hoje por razões diferentes, que radicam nas mudanças aceleradas que o estado-nação está a sofrer. Na verdade, a soberania do estado está a ser carcomida por:

- Transferência dos poderes de decisão, legislativos, judiciais e monetários para os órgãos comunitários;
- Descaracterização da cultura nacional, originada pelos vasos comunicantes da informação global simultânea, pelo turismo, etc. e, sobretudo, pela ausência de vontade de preservar o que é genuinamente nosso;
- Apagamento acelerado das fronteiras tradicionais pela impetuosa enxurrada da globalização a gerar novas fronteiras económicas, políticas, de segurança e defesa, etc.

Penso que não podemos nem devemos excluímo-nos destes fenómenos, mas temos que saber orientarmo-nos no meio de tão forte corrente, aproveitando a

* Texto da intervenção do Autor no 1º Encontro da Reserva Naval, Figueira da Foz.

sua energia positiva e encontrando forma de contrabalançar os efeitos nefastos que provoca. Há que procurar inteligente e determinantemente que a aguagem não nos disperse, nem apague irremediavelmente aquilo que nos caracteriza. E caracteriza-nos uma cultura, uma história, uma geografia e uma língua onde o mar esteve sempre presente. "Da língua portuguesa vê-se o mar", disse-o um poeta e sente-o a grande maioria dos Portugueses que, fixados na faixa litoral do Continente e das 11 ilhas atlânticas, têm o mar junto à porta da frente. Isto é, o mar está sempre presente nas vida dos Portugueses e é, com os outros factores de carácter nacional, o que nos pode garantir identidade, coesão e até um pouco de amor próprio.

A construção da União Europeia e o seu alargamento a leste vão, inevitavelmente, aumentar o nosso distanciamento em relação ao seu centro de gravidade e tornar menos notadas as nossas dificuldades. Isto é, olhando Portugal a partir do cada vez mais distante centro da Europa dos ricos, a nossa imagem será, sucessivamente, mais periférica e longínqua. E lá diz o ditado "longe da vista, longe do coração".

Mas será que esta situação é inultrapassável?

Penso que não é.

Desde logo, no relacionamento exterior à UE não devemos esquecer, mas antes estreitar, as rotas que nos ligam às duas margens do Atlântico, a norte, no centro e ao sul, corrigir eventuais erros da agulha de marear e aumentar o número de rotações da máquina.

No seio da UE, temos de criar uma imagem de marca de qualidade de país marítimo, que, por esse atributo é muito útil à Europa... Tem de ser o país do seu grande porto de águas profundas, como tem de ser o país da atraente linha de

costa que leva a terra europeia até quase meio do Atlântico. A "ocidental praia lusitana" tem de ser sentida como a ocidental praia da Europa dos ricos.

Esta ligeira abordagem teve o intuito de tentar alertar para o que deverá ser o desígnio político da nossa maior ligação ao mar.

Para o alcançar deverá existir uma estratégia a executar com determinação, constância, arrojo e organização.

Defendo que deva basear-se num triângulo de vértices assentes nos pilares da **economia**, da **investigação científica** e da **segurança e defesa**.

Por razões de gestão do tempo e do vosso capital de paciência para me ouvirem desenvolverei um pouco o primeiro vértice e apenas aflorarei os outros dois, todos despretensiosamente, e apenas para despertar eventuais interesses para o debate.

Economia

As áreas de actividades económicas ligadas ao mar são muito diversificadas e passam, sobretudo, por transporte marítimo, portos, construção e reparação naval, turismo, produção de alimentos de energia e de minérios, fármacos, etc. Até a agricultura da linha de costa beneficia do calor do mar. É por isso que a Holanda vende flores que o nosso "jardim à beira mar plantado" também poderia e deveria comercializar.

Transportes marítimos e portos.

O transporte marítimo mundial de mercadorias tem crescido a um ritmo superior ao do da economia. É um aumento que se verifica na quantidade dos bens transportados e no número e na dimensão dos navios. Só para citar alguns indicadores, refiro que nas últimas duas décadas do século XX, a frota mundial de navios mercantes cresceu de 370 milhões para 410 milhões TAB e os navios passaram de 67 mil para 87 mil. Desanimadamente a frota de registo convencional português encolheu de cerca de 120 navios para pouco mais de duas dezenas, apesar de, em igual intervalo de tempo, o nosso comércio marítimo ter passado de 23 para 56 milhões de toneladas. O comprimento nos navios de contentores e a sua velocidade têm aumentado, ao mesmo tempo que as tripulações têm diminuído. A Maersk opera já porta contentores de 347 metros, 25 nós de velocidade, 15 tripulantes e 7600 contentores de capacidade e fala-se mesmo em projectar navios para 18.000 TEU, sem aumento de tripulação. Logicamente, os custos deste transporte caíram para 1% a 2% do valor da mercadoria, quando há duas décadas representavam 10%.

O porte desses navios é de tal forma grande que se coloca, a nível mundial, o problema da obtenção de uma rede de portos adequados. De facto, um porto para explorar convenientemente esses navios precisa de águas irrestritas e profundas e de capacidade para processar o transporte multimodal de contentores de forma rápida e eficaz. Na costa leste dos EUA, por exemplo, não existe ainda nenhum porto habilitado para essa finalidade e na Europa do Norte e do Mediterrâneo, dificilmente os requisitos serão satisfeitos. Daí que, em termos de marinha mercante e de portos nacionais, entre muitas outras medidas, me pareça que se deveria:

- Eleger o porto principal, com base nas suas características, para a operação de navios gigantes. Penso que seria Sines.
- Garantir o estabelecimento de uma rede de transportes de contentores, multimodal, centrípeta e centrífuga a partir de Sines,

incluindo o "transshipment" para navios mais pequenos destinados e provenientes da Europa do Norte, do Mediterrâneo e da costa oeste de África.

- Rever de forma sistémica a rede e a gestão dos portos nacionais, visando o aumento do tráfego, e a redução de custos de exploração, através, nomeadamente, da anulação da duplicação de meios em portos vizinhos, da especialização e da complementaridade.
- A rentabilização dos espaços que resultarão livres, por aquelas medidas, poderá ser feita pela sua utilização turística, nomeadamente como marinas.

Olhando agora para a frota mercante, deploro o estado de definhamento a que chegou que impõe medidas de fundo, delineadas a partir de uma estratégia para o sector que estimule o aumento da quantidade e da dimensão das empresas (cerca de 10 a operarem menos de três navios cada), tornando-as competitivas. A sua ligação mais forte a uma inovadora construção naval nacional, em navios especializados, poderia ser um bom contributo.

Neste sector dos portos e dos transportes marítimos nota-se uma enorme falta de quadros especializados, só susceptível de ser ultrapassada por um adequado sistema de formação e pelo emprego no sector de pessoal proveniente das escolas, em vez das fileiras partidárias.

De resto, melhor organização e mais formação parecem-me ser prescrições essenciais a todas as doenças do sector marítimo.

Pescas.

O mar é também uma importante fonte de alimentos, responsável pela produção de cerca de 20% das proteínas animais consumidas pela população mundial. Só que, cerca de três quartos das zonas principais de pesca do mundo estão em crise por sobre-exploração, segundo estudos da FAO.

Em Portugal, a situação também é difícil devido à redução das capturas, sobretudo em mares exteriores às nossas águas. A frota portuguesa pesca hoje pouco mais de 200 mil toneladas por ano, ou seja, cerca de um terço do que capturava nos anos 60. Desde a adesão à CEE, em 1985, a nossa produção de peixe desceu para metade, enquanto que a Espanha manteve o seu patamar e a Irlanda duplicou as capturas. Acresce que, em Portugal, o consumo de peixe per capita é triplo da média europeia.

Sublinho, assim, que desde 1985, devido ao cumprimento de normativos comunitários e também por alguma incapacidade nossa, poupámos os recursos piscícolas, na linha dos objectivos da Política Comum de Pescas da UE. Agora, surpreendentemente, quem consumiu despreocupadamente parece ir ser autorizado a levar do nosso mar jurisdicional o que poupámos com sacrifícios económicos, sociais e políticos. Sem ser especialista na matéria, parece-me haver aqui semelhanças com o sistema de economia centralizada. Isto é, quem poupa não poupa para si, mas sim para a comuna... E sobre pescas em águas turvas, mais não digo para não indispor a assistência em dia de festa.

Sobre pesca em águas transparentes acho que devemos cuidar de:

- reduzir, criteriosamente as capturas nas nossas águas, desde que a poupança seja em nosso proveito, e procurar incrementar a pesca em mares distantes, como é nossa tradição. A África de língua

portuguesa é uma sugestão, onde os pescadores espanhóis e outros predadores já há muito nos substituíram;

- garantir condições para o desenvolvimento natural das unidades populacionais mais afectadas, nomeadamente em recifes artificiais;
- incentivar a produção, em aquicultura, das espécies mais escassas no mercado, com respeito pela qualidade do produto e do ambiente.

Construção e reparação navais.

Apesar do já referido grande número da frota mercante mundial, a construção e a reparação navais têm diminuído na área da UE. A procura pelos armadores de menores custos de produção e de manutenção dos navios levou para zonas de mão de obra mais barata a origem de grande parte dos fornecimentos, sobretudo quando não estão em causa produtos de tecnologia muito avançada. Assiste-se, assim, à construção de grandes navios em estaleiros de países asiáticos, dos estados bálticos, do Egipto, etc., destinados a países da UE, sem prejuízo de algumas excepções, como, por exemplo, os fabricados em Odense, na Dinamarca, para armadores desse país.

Nalguns países, como a Alemanha, a Holanda e a nossa vizinha Espanha, foi feita a associação de diversos construtores, visando obter dimensão competitiva, diversidade de oferta e até, eventualmente, um estatuto capaz de aceder a subsídios, de forma mais ou menos hábil.

A nossa posição geográfica, junto às rotas de navegação mais importantes da Europa, o apetrechamento material e humano de que ainda dispomos e a experiência que, apesar de tudo, permanece, dão a esta área de indústrias e serviços um forte potencial de crescimento, se o soubermos aproveitar.

Penso que o sector merece:

- Uma visão estratégica integradora das várias, ainda que diminutas, capacidades existentes e do seu desenvolvimento articulado, visando o aumento do sector, num esforço sinérgico.
- Coordenação entre as empresas para alargamento do leque de ofertas, de forma cooperante;
- Desenvolvimento das associações de empresas afins do sector, para ampliar a incorporação nacional;
- Melhorar a formação técnica, superior e média, da mente de obra e da mão de obra empregues no sector.

Turismo marítimo

A substituição do navio pelo avião como meio principal de transporte de passageiros a grande distância, operada há três ou quatro décadas, retirou à maioria das pessoas a possibilidade de um contacto com o mar largo, de forma corrente. Esse passou, durante décadas, a constituir um privilégio raro, apenas acessível a uma minoria de capacidade financeira elevada. Hoje, com o aumento do poder aquisitivo em vastos extractos da população mundial, começa a ser já considerável o número dos que utilizam navios e embarcações para viagens turísticas por mar.

Verifica-se, assim, um grande desenvolvimento da oferta e da procura de navios luxuosos para cruzeiros mais ou menos longos, ou até para residência móvel permanente, de embarcações comerciais para passeios colectivos curtos ou mesmo médios e de embarcações de recreio de dimensões, capacidades náuticas e preços enormemente diversificados. Coerentemente, os portos de maior interesse ou de maior poder de iniciativa têm-se adaptado para oferecerem as facilidades marítimas

inerentes à operação desses meios diversificados e para servirem uma clientela exigente. Simultaneamente, os agentes económicos, em terra, ligados ao turismo, têm multiplicado a oferta de serviços de interesse para os "turistas marinhos", numa articulação capaz de propiciar estadas em terras agradáveis e complementares da vida a bordo.

Portugal não tem passado despercebido como porto de passagem do turismo marítimo, com especial ênfase, desde longa data, para a Madeira, no que respeita aos grandes navios de cruzeiro. Mais recentemente, os Açores estão a ser objecto de interessante procura e, no Continente, houve um crescendo até 2000, com um total de mais de 200.000 passageiros, neste ano, distribuídos por Lisboa, Leixões e Portimão.

Também o número de embarcações de recreio, que passam pelos nossos portos, tem subido, animando as marinas e pontos de apoio, a revelarem-se já insuficientes, tanto no Continente como nas Ilhas.

O turismo no nosso País depende essencialmente do mar, como todos sabemos. Contudo, a sua componente que se desenvolve sobre, ou dentro do mar, pode tirar muito mais partido da posição geográfica e das condições ambientais de que dispomos. Poderia listar muitas sugestões, mas limito-me a referir as seguintes:

- Incentivar a visita de navios de cruzeiro, explorando o turismo de qualidade com apetências culturais, paisagísticas e ecológicas;
- Desenvolver serviços de qualidade, em terra, atraentes e complementares da vida a bordo para aqueles turistas-marinhos;
- Incrementar o número de marinas e de pontos de apoio para a marinha de recreio, rentabilizando, sempre que possível, espaços de portos comerciais ou de pesca;

- Apoiar o desenvolvimento das actividades relacionadas com os desportos náuticos e subaquáticos, tais como vela, turismo subaquático, mergulho desportivo, apneia de competição, fotografia e filmagem subaquáticas, tiro subaquático, arqueologia submarina, etc.

Depois desta rápida corrida por alguns tópicos pertencentes ao vértice da economia do mar, aflorarei, agora, muito brevemente, os outros dois vértices estratégicos.

A investigação científica do mar

O mar e, no nosso caso, o Oceano Atlântico, apesar de navegado pelos Portugueses e por outros povos há muitos séculos, continua a ser, em boa parte, um desconhecido. É talvez surpreendente, dizer que se conhece melhor a Lua ou Marte do que o fundo do mar, apesar de este representar 70% do nosso planeta. É que, apenas existem imagens acústicas ou ópticas de 5 a 7% do fundo dos oceanos, enquanto que toda a superfície da Lua é conhecida.

Mas será que a investigação do mar deve ser feita para dar apenas satisfação à nossa curiosidade? A resposta é não. Na verdade, representando o mar a maior parte da superfície da terra, pensando que em poucas décadas a população mundial duplicará, vivendo 2/3 dela próxima do mar, e considerando ainda que os recursos da superfície seca do planeta já estão sobre-utilizados, enquanto que os existentes na área molhada, não animais, têm sido poupados, não parece haver dúvidas quanto a essa necessidade.

É, por isso, que muitos países marítimos com alguma evolução tecnológica estão a dedicar grande atenção à nova descoberta dos mares.

De facto, a necessidade do conhecimento abrangente do mar resulta:

- da indispensabilidade do seu uso como via de comunicação;
- das suas potencialidades como fonte de recursos minerais e de produtos energéticos;
- das capacidades de produção de fármacos e de alimentos vegetais e animais;
- da importância de conhecer a sua interacção com a atmosfera e com a linha de costa por razões climáticas e de dinâmica costeira;
- de ser vital preservar o ecossistema marítimo;

e, por fim

- de ser necessário garantir a segurança e preservar a liberdade dos utilizadores do mar.

É um processo de que Portugal se tem excepcionado em larga medida, apesar de, na área do nosso espaço jurisdicional, haver, em permanência, ao longo do ano, com pequena excepção na semana do Natal, uma mão cheia de navios de investigação científica de origens tão diversas como a França, a Alemanha, os EUA, a Espanha, a Holanda, etc.

A segurança e a defesa no mar

Um dos factores chave do desenvolvimento do comércio marítimo, tem sido a liberdade do uso inofensivo do mar. Ao longo dos séculos, a comunidade

internacional tem procurado, fora dos quadros da beligerância, que seja mantida a liberdade das rotas de navegação e tem-no conseguido com diversos graus de sucesso. Contudo, a segurança dos próprios estados exige, mesmo em tempo de paz, mais do que isso. Necessita que o mar não seja usado para finalidades ilegais ou de risco como, por exemplo, o terrorismo, a imigração clandestina, o tráfico de armas ou de droga, o contrabando, o vertimento voluntário ou acidental de substâncias perigosas, etc.

Além disso, os interesses dos estados ribeirinhos não podem ser postos em causa por ameaças configuradas no mar, como não podem ter os seus territórios atacados a partir dele.

É por isso que procuram, em tempo de paz, dissuadir o aparecimento de riscos e ameaças, controlando-os, no dia a dia, enquanto são incipientes, e preparando, longamente, meios capazes de empregarem a força no mar.

Também neste sector, o nosso País tem necessidade, quer de garantir a vigilância e o controlo dos seus espaços marítimos, quer de dispor de um mínimo de força que, no mar, se oponha, pela dissuasão, enquanto possível, a qualquer risco ou ameaça.

O primeiro conjunto de tarefas configura, em tempo de paz, o exercício da autoridade do estado. Só que, como testemunhámos, horrorizados, em 11 de Setembro de 2001, mesmo fora dos quadros de conflito declarado, existem perigos violentos que é necessário prevenir e contrariar.

Para isso, o Estado necessita de uma Autoridade Marítima forte que coordene os esforços das várias forças policiais e das diversas autoridades civis com competências na área do domínio público marítimo e nas águas adjacentes e que, se

necessário, recorra aos meios militares, navais e aéreos, para intervir nesses espaços.

Os riscos e ameaças susceptíveis de conduzir a situações de conflitualidade mais tradicional exigem capacidades que permitam que o País, com os seus aliados, esteja preparado para passar da dissuasão a outro estágio de coacção, se assim for necessário, mantendo, contudo, um conjunto de meios que viabilizem o desempenho de algumas missões de forma autónoma, de acordo com um potencial ajustado à sua dimensão.

Defende-se, por isso, no quadro do relacionamento de Portugal com o mar, que o País deva dispor de uma marinha com duas componentes principais:

- Uma, com navios simples, de baixo custo de investimento e de operação e manutenção, destinados às principais tarefas de segurança, tais como a busca e o salvamento, a colaboração no combate ao narcotráfico, terrorismo, imigração clandestina, pirataria, vigilância contra delapidadores dos recursos do mar, ou contra poluidores, etc. Isto é, uma componente que terá de velar pelo exercício de autoridade do Estado no mar. Deverão ser navios projectados e construídos no nosso País, equipados e aprestados por tudo aquilo que as nossas indústrias e serviços sejam capazes de produzir.
- A outra componente, essencialmente militar, deve ser capaz de desencorajar qualquer acto de humilhação do Estado Português no mar, ou atentatório dos seus interesses vitais. Deve, também, permitir a participação nas alianças em que o Estado se comprometeu, com eficácia e dignidade. Esta componente deve ser

substituída por núcleos de submarinos, de fragatas com o adequado reabastecedor, por um navio de projecção de força e por fuzileiros.

- Qualquer das componentes deve ser apoiada por um núcleo de navios e de mergulhadores para contra-medidas de minas.

III

Percorri, pois, o perímetro do nosso triângulo estratégico, mas de forma tão apressada e tão pouco hábil que, certamente, não vos transmiti a ideia das afinidades, interdependências e também dos conflitos entre as diversas áreas das actividades marítimas. Eles existem e para que o sector progrida há necessidade de uma visão estratégica arrojada, teimosamente dinâmica e integradora dos esforços cooperantes.

E, desta integração, Portugal tem uma boa experiência histórica. De facto, no tempo da nossa expansão ultramarina, os Portugueses construíram o primeiro "cluster" de actividades marítimas, que juntou, em simbiose, o transporte, a construção naval, o comércio, as finanças, a armada, a universidade ou o mundo da ciência, etc.

Hoje, pensando no objectivo político que abordei no início desta intervenção, também deveríamos constituir um "cluster" de actividades marítimas. Poderia ser coordenado por um organismo não governamental, que congregasse as organizações de comércio, indústria e serviços ligados ao mar, com a ambição de desenvolverem esse verdadeiro cacho de actividades a um ritmo superior às taxas médias de crescimento económico do País.

Concluo, sublinhando que Portugal tem uma dupla necessidade vital do mar. É que, se por um lado a manutenção da sua própria identidade depende do aproveitamento dos traços de carácter de raiz marítima, também a importância económica do mar, o seu conhecimento e a sua segurança são essenciais à sobrevivência do País. É este novo triângulo estratégico, assente sobre o mar, que pode transformar a nossa apagada periferia europeia em central fachada atlântica, bem visível na Europa e do outro lado dos mares que soubemos dar ao mundo.

Figueira da Foz, 20 de Setembro 2003