

“PORTUGAL E A ESTRATÉGIA ATLÂNTICA”

Conclusões do Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes à cerca do debate



Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes

I

É do interesse nacional colocar a questão Portugal e o Mar.

Não se trata de lobby nem de um interesse limitado de um conjunto de pessoas que gostam do Mar, mas de um grande tema que temos de por em evidência, no interesse de todos nós.

II

O Mar – ou como eu prefiro o Oceano – é inequivocamente um factor económico. A nossa contribuição é acrescentar que deverá passar a ser também um factor estratégico da economia portuguesa.

Mesmo estando a perder dinheiro com o Mar – como estamos actualmente – não deixa de ser um factor económico. Agora o problema é se é ou não um factor estrategicamente relevante para a economia portuguesa e nós queremos dizer que deverá passar a ser.

III

Há necessidade de Convergência Institucional, como meio de ampliação da base de interventores e de potenciação da sua acção. Acho que nós AORN, nós Marinha de Guerra Portuguesa, temos que voltar a conversar para ir buscar mais parceiros eventualmente.

Nós não estamos a falar dum problema da AORN; nós não estamos a falar dum problema apenas da Marinha de Guerra Portuguesa; nós não estamos a falar dum problema desta, daquela ou daquela outra instituição. O que nós aqui estivemos a explicitar é uma questão não resolvida de convergência institucional.

IV

Devemos promover – todos nós, como cidadãos e como instituições – a reflexão geo-política e prospectiva sobre Portugal, sobre a economia portuguesa, sobre o Mar.

Nós temos que garantir um volume e um nível exigente de reflexão geo-política e prospectiva. A razão é muito simples. Eu tenho o hábito de dizer – e aqui sintetizo os fundamentos da estratégia – para mim são três os fundamentos teóricos da estratégia:

- a) reflexão geo-política e prospectiva;
- b) economia e sociedade;
- c) visão, gestão e controlo.

Isto é verdade para as empresas ou para os Países, para a macro economia. Nada do que nós aqui dissemos fica de pé, encaixa, aguenta o embate do tempo se não tiver estes fundamentos e, ou mais importante e por isso é que eu o sublinhei, o primeiro neste momento e nestas circunstâncias é a reflexão geo-política e prospectiva.

V

O que leva séculos a construir pode ser desfeito numa geração. Esta constatação exige que Portugal tenha uma elite dirigente séria, com sentido de serviço e com capacidade de realização.

A constatação acima é exemplo de sobriedade intelectual, é um elemento de dureza da vida e um elemento de sentido da responsabilidade que eu julgo que quando nós dizemos que Portugal precisa de uma elite dirigente séria com sentido de serviço, com capacidade de realização já sabíamos mas com esta referência que foi feita hoje aqui ficamos a saber melhor e talvez fiquemos mais desportos.

“PORTUGAL E A ESTRATÉGIA ATLÂNTICA”

Compatibilização das Opções Europeia e Atlântica de Portugal

I—Introdução



Comandante Virgílio de Carvalho

Desde 1987, ano em que publiquei o livro “Cumprir Agora Portugal”, que jamais deixei de defender, repetitivamente, a preservação da *Individualidade de país* de Portugal (e não só a *Identidade de nação* que todas as outras da Península Ibérica apenas têm de certo por ela ser praticamente imperecível) no projecto de união europeia. E também de dizer que não é meu propósito opor-me a ele mas, tão somente, pugnar pela compatibilização da opção europeia com a mais segura opção histórica atlântica, nomeadamente para não se perder prestígio e poder negocial indispensável à consecução do melhor possível para Portugal no processo, até haver certezas que nos garantam suficiente Segurança.

Segurança que não o esqueçamos, é a mais sensível das Aspirações Universais do Homem, embora não mais importante que as outras duas, o Desenvolvimento e os Direitos Humanos. O que o povo dos EUA bem demonstrou ao ceder voluntariamente terreno, principalmente quanto aos Direitos Humanos, quando do horroroso ataque terrorista de que foi alvo em 11 de Setembro de 2001, para evitar que se repita. E também, de certo modo os povos sueco e dinamarquês que, em referendo, continuam a recusar

aderir ao “euro” que é tido por grude indispensável à coesão do altamente fragmentário território europeu.

Por isso, começo por louvar e saudar o que tomei por reacção da AORN ao estado preocupante a que já chegou a Individualidade de Portugal, e por prevenir quanto ao que vou dizer estar naturalmente influenciado pela convicção de que num país – porque não é uma mera empresa – o seu Desenvolvimento tem de ter em boa conta a preservação das suas Soberania e Segurança.

II—Como foi conseguida a individualidade de Portugal

A = Litoralização

Como sempre tenho feito, vou recorrer a citações de reputados historiadores e geopolitólogos nacionais e estrangeiros, para procurar deduzir Objectivos Nacionais Permanentes (ONP) do nosso País (que alguns dizem poder reflectir o Interesse Nacional que, no meu entender, deveria figurar, bem destacadamente, na Constituição da República), para dar uma ideia do processo que permitiu aos nossos seculares antepassados construir a Individualidade do nosso País.

Começando, antes do mais, por citar a afirmação do geopolitólogo do Século X “Mouro Razis” quanto a serem viáveis duas Espanhas na Península Ibérica, uma ao sol nascente e outra ao poente, esta ao correr das chuvas e dos rios para o mar; e por lhe juntar a de Teobaldo Fisher, quanto a não haver outra região na Península Ibérica tão intimamente ligada ao mar como Portugal, por grandes estuários que penetram profundamente até ao interior. Dir-vos-ia ainda que, num país como a Dinamarca (territorialmente constituída por urna península e algumas ilhas, com problemas prioritários de soberania com a hegemónica Alemanha idênticos aos nossos com a Espanha) até na sua propaganda turística se lembra, logo à cabeça, que o país tudo deve ao mar, e que a sua primeira prioridade de defesa é a Soberania.

Jaime Cortesão afirmou que, “*ao dealbar do Século XII, o povo ocupou toda a costa e criou o gênero de vida nacional, a Nação organizou-se em função marítima e, por esse esforço de massas, Portugal começou a viver de vida própria*”; e eu lembraria que isto terá estado na base da autonomia do Condado Portucalense, que acabou por levar à proclamação da sua independência facilitada e concedida pelo Papa de então que começou por separar a Diocese de Braga da de Compostela, e acabou por fornecer a cooperação dos Cruzados na expansão do nóvel País para sul na fase que designarei por litoralização. Litoralização essa que aquele Papa deve ter julgado indispensável para que Portugal, consolidando a sua Individualidade de País, pudesse ser capaz de garantir a passagem segura nas idas e voltas daqueles guerreiros à Palestina para combater os “infieis”.

Entretanto, Hernâni Cidade confirmou “*ser a independência de Portugal uma solicitação do oceano, que levou a deslocar a capital para sul até Lisboa e a fazer da orla marítima zona da nossa mais febril, absorvente e fecunda actividade*”; e o marinheiro

António Sérgio admitiu ter sido ao fenómeno geral europeu de ao largo dos nossos estuários (situados a meio caminho entre as ricas Flandres e Itália), se ligarem às já então importantes linhas de navegação do Atlântico e do Mediterrâneo que se deveu a possibilidade de se conseguir a independência de Portugal, decerto pensando na burguesia marítima de imigrantes que, tal como a Lisnave dos nossos dias, preferiu instalar-se na central Lisboa. Quanto a Oliveira Martins, chamou à Lisboa do enorme estuário do Tejo “*ca-beça de gigante em corpo de pigmeu, o maior embaraço à unificação dos estados peninsulares*” (confirmado, por ser alvo prioritário histórico de bloqueios marítimos, invasões terrestres e tentativas de controlo económico), ao qual junto o também grande estuário do Sado e os portos artificiais de águas profundas de Leixões e de Sines, por formarem uma invejável rede propícia ao transbor-do de cargas de grandes navios oceânicos para navios menores destinados a servirem pequenos portos costeiros e flúvio-marítimos europeus.

E Daniel Boorstine, esse, disse que “*Portugal, sem nenhuma janela para o Mediterrâneo, mas com extensos rios navegáveis, vol-tou-se naturalmente para o Atlântico com um programa progressivo, sistemático, passo a passo, com um objectivo claro que exigiu forte apoio nacional, próprio de um grande protótipo de exploração moderna*”.

E lembro por fim que D. Dinis (tido por um dos príncipes mais cultos da Europa), fez de lavradores marinhos, que vieram um dia a fazerem-se também aviadores, como os comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho, que repetiram pelo ar a proeza do ante-passado do primeiro, Pedro Álvares Cabral, com apoio em navegação astronómica usada pelo segundo com recurso ao sextante que modificou para o efeito, que foi levado pelo astronauta norte-americano Neil Armstrong na sua viagem à Lua em homenagem ao sucesso do método.

De tudo se devendo concluir que:

- a) o primeiro Interesse Nacional de Portugal continua a ser a preservação da sua Individualidade de País (*não lhe basta apenas a Identidade de Nação*); e
- b) o segundo é, consequentemente (como se fez com o Papa referido), preservar alianças de interesse mútuo com países neces-sitados de Segurança das suas rotas vitais que se cruzam no estratégico espaço Madeira-Continente-Açores, que a nossa pre-ciosa e única Individualidade na Península lhes pode proporcionar.

B = Atlantização

A segunda etapa da viabilização de Portugal como País foi a da atlantização, na sequência da derrota infligida pela Burguesia Marítima a fidalgos portugueses defensores do direito do rei de Castela ao trono de Portugal, no epílogo da crise dinástica de 1383-85. Etapa que se deveu à governação racional e competente do rei D. Dinis, o sábio “Lavrador” (da terra e do mar) que, ao criar as bases culturais, técnicas e fabris do poder marítimo nacional (mercante e naval) possibilitou povoar e desenvolver Madeira e Açores, aumentando com mais maritimidade centrífuga as possibilidades de sobrevivência da Individualidade do Portugal assim feito “*quase-arquipelágico*”, o que levou a professora brasileira Therezinha de Castro a classificá-lo de “*país da Europa fora da Europa*”, o professor espanhol Miguel Unamuno a afirmar que “*o que faz Portugal é o mar*”, e Jaime Cortesão a produzir a admirável síntese da Grande Estratégia que fez de Portugal um património mundial: “*a história portuguesa pode resumir-se numa série de esforços para o aproveitamento das possibilidades atlânticas do território, o primeiro de arranjo interior sobre o anfiteatro lon-gitudinal voltado para o mar, o segundo para utilizar as vantagens da sua posição no Sudoeste da Europa à esquina de dois mares, o terceiro para explorar todas as possibilidades da sua posição em relação às partes restantes do planeta, conhecidas e por conhe-cer... forjando a sua Individualidade na realização destes esforços... e influenciando na história da humanidade*”.

Mas Portugal ficou um país com território altamente vulnerável, o que levou o astuto rei D. João II a deixar-nos a célebre prevenção testamentária quanto a ser indispensável conter os castelhanos em terra e batê-los no mar. Com o que o historiador americano Leslie Tams parece concordar, ao asseverar que a Espanha é um país fraco, e natural adversário histórico das potências do mar, a menos que possa usufruir das potencialidades atlânticas de Portugal, o que poderá estar na origem do famoso “slogan” franquista “por uma Espanha grande e livre, de mar a mar, sem Portugal nem Gibraltar”. Propósito esse que parece transparecer da política do primeiro ministro J. M. Aznar ao declarar (ainda em campanha eleitoral), que tudo faria para ter as mais íntimas relações com os EUA, ao aliar-se a estes e à Inglaterra contra o terrorismo global (decerto para tentar partilhar com esta a soberania sobre Gibraltar, que ain-da não conseguiu) e ao procurar substituir Portugal na condição de aliado principal daquelas potências, inclusive intrometendo-se com êxito na estrutura do Comando NATO sediado em Oeiras. Para não falar da sua ofensiva recente para se introduzir na ZEE que a ONU concedeu a Portugal. E veremos ainda se a sua ofensiva diplomática de há dias junto de Kadhafi não terá a ver com um pré-mio dos EUA para ter a Espanha juntamente com a Inglaterra no controlo do veio petrolífero Nigéria-S. Tomé e Príncipe-Guiné Equatorial-Angola.

Entretanto recordo que, segundo o geopolitólogo francês Célérier, a localização de um estado determina em larga escala o seu papel internacional e a audição que tem no mundo; e que o americano Mahan asseverou serem as potências marítimas as mais ricas em tempo de paz e as mais vencedoras em tempo de guerra, mas avisando que o Poder Marítimo dum país decorre essencialmente do

carácter do seu Povo e do seu Governo (isto é, da sensibilidade de ambos para as coisas do mar), acrescentando que, levando ela séculos a criar, uma única geração a pode deixar morrer. O que foi o que nos aconteceu, seduzidos pelo engodo do desenvolvimento fácil e rápido prometido pela adesão ao projecto europeu logo quando, futurólogos e cientistas já dizem poder estar à vista uma “civilização predominantemente marítima” face à necessidade premente de compensar as crescentes dificuldades políticas de acesso a regiões terrestres detentoras de riquezas estratégicas vitais, entre elas as petrolíferas e as mineralíferas.

Dificuldades de que já resultou a chamada “Revolução Estratégica” dos EUA, que parece a muitos visar a obtenção de bases no Iraque para garantir o maior controlo possível da vasta área petrolífera Médio Oriente-Mar Cáspio. O que, parecendo ter também lugar quanto ao veio marítimo petrolífero africano do Golfo da Guiné atrás referido, lembra a tese do inglês “seaman” John Evelyn: “quem dominar os oceanos domina o comércio mundial; quem dominar este, comanda as riquezas do mundo; e quem dominar estas dominará o próprio mundo”.

O que parece um argumento mais para Portugal recuperar com toda a urgência a sua opção atlântica, “a do maior Desenvolvimento na maior Segurança”, de que faz parte a nossa aliança histórica com as potências marítimas que nos sucederam no controlo dos oceanos. Isto é, cooperar com elas para as ter conosco, não as hostilizar; e tentar conseguir o mesmo do grande país irmão Brasil, lembrando-lhe o testamento do pai da sua geopolítica, Golbery do Couto e Silva, quanto a ser obrigação dele procurar preservar o importante legado histórico lusófono no caso de Portugal se mostrar incapaz de o fazer sozinho.

III — Vulnerabilidades do território nacional

Acontece que o território nacional tem como vulnerabilidades principais, exploráveis por competidores, as seguintes:

– a descontinuidade própria da sua arquipelágica, que é tida pela segunda mais perigosa condição de fragmentaridade potencial de países; e também a terceira, decorrente de o Continente ser uma estreita e comprida faixa norte-sul, divisível em sectores Norte, Centro e Sul, que o castelhano Godoy quis explorar aquando da primeira invasão napoleónica, prometendo ao então aclamado “rei Junot” o Norte de Portugal, e reservando o Centro e Sul para a Espanha, o que parece repetir-se agora com a teimosia de J. M. Aznar de nos impor um TGV de Madrid para Lisboa via Badajoz (onde se diz irá ficar um mega-aeroporto de carga para ligar Madrid aos nossos portos de águas profundas de Sines, Setúbal e Lisboa) capaz de vir a fazer dela a capital económica, financeira e diplomática da Península;

– o que parece estar a acontecer com os chamados Noroeste Peninsular e Sudoeste Ibérico, pontos de aplicação possível de tenazes estranguladoras do nosso País com fulcro na central Castela, do que pode ser exemplo a falada cooperação entre estaleiros navais espanhóis e portugueses do Minho e do Algarve.

Tudo razões mais que suficientes para se dever pensar numa estrutura de Governo (talvez com um vice-primeiro ministro) capaz de acompanhar de perto casos redutores da soberania e do potencial centrífugo do nosso País.

Vulnerabilidades essas a par do que o poeta-estratega Fernando Pessoa chamou de “*não lusitanidade íntima que, a não ser curada, seria a morte mesmo*”, e do desprezo pela cultura histórico-estratégica e militar.

Além disso, França e Espanha, cujos mares atlântico-mediterrânicos têm o nosso como incómoda solução de continuidade, poderão sentir-se atraídas a aproveitar falhas de segurança neles para as colmatar com meios navais e aéreos seus. E os EUA e a Inglaterra continuarão a ter os Açores como trampolim indispensável para poderem intervir com êxito no exterior, para o que estão a reestruturar as suas FA visando assegurar o seu acesso a regiões em que dizem pensar estar a gerar-se grave ameaça aos seus interesses petrolíferos protagonizada por ditaduras com armas estratégicas ameaçadoras do equilíbrio e da paz mundial. O que nos deve levar a procurar dispor de FA capazes de prometer segurança suficiente no território nacional e, também, capacidade interessante para cooperação com os nossos aliados históricos no exterior.

IV — Outras sugestões

O nosso território, com três parcelas distando cerca de 1.000kms umas das outras, precisa do mesmo tipo de FA que felizmente, em obediência aos princípios estratégicos da Concentração, Economia de Forças, Unidade de Comando e Mobilidade, tanto podem servir para acções domésticas como externas.

Para o que nos convirá ter (para além das clássicas forças de defesa territorial) forças terrestres especiais tipo “marine” (comandos-fuzileiros-paraquedistas), a fazer pensar se não será conveniente integrá-las no Exército (inclusive para preservar equilíbrio inter-armas) transportáveis por ar ou por mar.

O que não constitui sequer novidade, pois fomos também pioneiros de forças tipo “marine”, como o comprovam o posto de capitão-de-mar-e-guerra ainda existente e o de sargento-de-mar-e-guerra de militares de forças terrestres que embarcavam nas naus como

artilheiros, e ainda o facto de os próprios “Afonso de Albuquerque” tanto combaterem no mar como em terra. Como aconteceu já com o general “marine” inglês que geriu a crise nas Malvinas e o norte-americano que está ou vai estar no comando da área NATO do Atlântico, embarcado num navio logístico polivalente e de comando de forças terrestres, aéreas e navais a contar com um porto de abrigo já pedido a S. Tomé e Príncipe, para lhe facilitar estadas prolongadas.

Quanto ao projectado navio logístico polivalente para nós, quis o destino que me coubesse, como comandante do petroleiro de esquadra S. Gabriel (adaptado a navio de comando e apoio a forças de desembarque) comandar uma pequena força aeronaval constituída para efectuar o primeiro exercício de desembarque de um batalhão de fuzileiros numa praia no sul do País.

Do que decorreu ter-me apercebido da conveniência de dispormos de um navio desse tipo, como o holandês Poolster, tese que vim a defender como aluno e como professor do Instituto Superior Naval de Guerra, a par da actualização da cadeira de Estratégia, que até aí versara principalmente a relacionada com as guerras no Ultramar, organizada e ministrada pelo Almirante Manuel Pereira Crespo, a que procedi também nos Institutos da Defesa Nacional e de Altos Estudos do Exército e da Força Aérea) que tenho publicado desde então, repetitivamente, em livros e artigos de opinião. O que a revelação da supracitada pretensão dos EUA de dispor de um porto de abrigo para um navio seu daquele tipo em S. Tomé e Príncipe, parece oportunidade para nos candidarmos a uma cooperação com os EUA e a Inglaterra; fazendo-me pensar ser muito urgente dispormos de facto de um navio deste tipo, emprestado ou adaptado a partir de um outro petroleiro de esquadra, o que já sugeri em artigo de opinião no Jornal de Notícias. É que, sem FA compatíveis com a importância para os aliados de que precisamos para preservar a nossa Soberania e colaborar na dos PALOP, e para preservar o nosso poder negocial na NATO e na UE , corremos o risco lembrado por Leslie Tambs (atrás referido) de nos substituírem pela Espanha no nosso “mar total”, norte – atlântico e sul – atlântico.

Entretanto, acontece que não fomos apenas pioneiros da navegação marítima comercial, fomo-lo também da aérea comercial com a proeza dos comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Do que ocorreu lembrar-me juntar à cabotagem marítima para a Europa a aérea, para criar uma alternativa competitiva e diversificante quanto às ligações terrestres via Espanha, no espírito empresarial numa nova descoberta do caminho marítimo e aéreo, capaz de criar muitos mais postos de trabalho e fontes de desenvolvimento económico centrífugo nos pólos portuário-aeroportuários de águas profundas do nosso litoral do que as terrestres;

- pugnar por uma Comunidade Transatlântica (económica e política, além de militar) que foi proposta pelo Presidente G. Bush em 1990, por ter julgado ser indispensável para preservar o equilíbrio geopolítico global, tendo em conta o natural aparecimento de novas superpotências como a China e a Rússia que continua interessada em reunir a sua federação numa Comunidade de Estados Independentes (CEI); que é também vantajosa para a coesão do disperso território quase-arquipelágico nacional e para pôr termo à sua periférica situação actual no projecto da UE;
- pugnar por uma UE confederal de países, experimental, não para já por uma federação de nações, face às divisões profundas oportunamente reveladas pela crise do Iraque e pela nova corrida aos recursos económicos naturais da África;
- recuperar o “carácter” do povo e do Governo, incentivando a cultura histórico estratégica, militar e tecnológica do País, para que Opinião Pública, Governo, Oposição, agentes tecnológicos, etc., possam estar todos no mesmo barco da recuperação do País; criando para o efeito uma Universidade de Defesa (por desenvolvimento do Instituto da Defesa Nacional) dispondo no mínimo de um Colégio de Defesa Militar a frequentar em comum por militares e políticos do mais alto gabarito (uma vez que a Defesa é para ser chefiada por civis na governação e na gestão de crises), e de um Colégio de Estudos Lusófonos para investigação de interesses comuns aos países da CPLP, a frequentar e a gerir colegialmente por especialistas de todos os países membros e ministrando tal tipo de cultura em estabelecimentos que ensinem comunicação social para que as análises jornalísticas de acontecimentos passem a ser além de meramente descritivas, também prospectivas, visando o planeamento estratégico e a preparação da opinião pública para poder apreciar e intervir na governação do País através do voto e do referendo;
- reformular a Constituição da República, para a tornar mais confiável, sintética e objectiva para que fique mais acessível e interessante para o cidadão comum, e para acabar com a possibilidade de um Chefe de Estado vir a ser escolhido por Oposições para tentar travar decisões governamentais de que não gostem, o que, em democracia autêntica, compete apenas ao povo pela via do referendo;
- criar um autêntico serviço nacional de Inteligência Estratégica (separado das chamadas “Secretas”), guarnecido exclusivamente por especialistas do mais alto gabarito intelectual, ético e moral e espírito de independência e frontalidade, trabalhando apenas informação aberta em gabinete de porta aberta, o que tratados sobre o assunto dizem poder satisfazer cerca de 84 % do que qualquer país precisa para formular as suas grandes opções, o que eu próprio pude comprovar na chefia deste tipo de serviços;
- porque Portugal não é mera empresa, é um País (com território história e povo muito próprios) necessitado de fazer dos seus litorais, rios navegáveis (com portos “flúvio-marítimos” de que falava Jaime Cortesão), e vias terrestres a eles paralelas, locomotivas de desenvolvimento centrífugo do País todo, de que a China está a ser bom exemplo com um espantoso crescimento económico que já tem rondado a média anual de 10 %, e também a Suíça (que passa por ser o país mais rico do mundo) que sai para o mar por Roterdão, a partir do seu porto flúvio-marítimo de Basiléia no rio Reno, tendo em atenção as opiniões do Mouro Razis e de Unamuno, e que mais de 70 % dos cidadãos do mundo preferem viver a menos de 50 km do mar, em virtude de nos litorais encontrarem maior diversidade de oportunidades, nomeadamente pescas, agricultura, turismo de veraneio, pólos portuários-aeroportuários de inigualável desenvolvimento económico e cultural, etc.;

- recorrer a uma espécie de “Reserva Activa” de reformados precoces ainda detentores de precioso “knowhow” técnico essencial à recuperação da competitividade e do prestígio do País, como modo de suprir a falta de interesse de exagerado número de jovens pelas matemáticas e pelas ciências.
- aproveitar o melhor possível as potencialidades do importante fluxo imigratório que temos estado a receber, tendo em conta que somos um país de imigrantes que nos doaram a competitividade e a ousadia que construíram o nosso glorioso passado, como aconteceu com os EUA, uma vez que, normalmente, eles são os que dispõem de maior vigor e vontade de vencer.
- desenvolver o turismo de veraneio no Continente e nas Regiões Autónomas, agregando-lhe a exploração da nossa história político-religiosa única por exemplo as relacionadas com os Descobrimientos, o Mosteiro da Batalha e Tomar, Alcobaca, Fátima, etc.

E, antes de terminar, lembraria que a lamentação de que somos um País pequeno praticamente sem recursos económicos naturais, não pega: pois a diminuta Singapura, que é apenas um pólo portuário-aeroportuário situado sobre densas rotas oceânicas (como acontece com Portugal) tem sido par dos EUA como país mais competitivo do mundo, dizendo os seus líderes que por ser mais fácil gerir um país pequeno que um grande; o Japão, com escassos recursos económicos naturais, regozija-se com o ter sido obrigado por isso a jogar tudo no desenvolvimento do seu factor humano.

E lembraria ainda que a grande massa da população dos EUA se concentra nos seus dois litorais e que apenas menos de 4% dela se radicou no vastíssimo interior, que até produz a mais competitiva agricultura do mundo.

Abordei apenas o que me pareceu essencial do que escrevi, para respeitar o tempo que me foi concedido. E deixei para o fim o que me pareceu mais importante. o facto de o tratamento especial que foi dado pela Marinha aos oficiais da Reserva Naval, que na altura mereceu muitas críticas dos outros ramos das FA.

Mas agora, que o País precisa como de pão para a boca de cidadãos com cultura histórico-estratégica, geopolítica e militar, e de grandes figuras públicas para ser reposto na sua rota histórica, eis que V.Ex^s parecem dispor-se ao combate com essa preciosa cultura para defender o nosso Portugal culturalmente desarmado. O que poderia ter enchido de júbilo o rei sábio D. Dinis se a tal pudesse ter assistido.

Mas o que posso é garantir-vos que esta vossa iniciativa teve em mim esse efeito, ao ver, ao fim de dezassete anos de bradar num deserto de ouvidos fechados, que se lembraram de mim.

Para terminar mesmo, deixaria o seguinte aviso solene: a UE corre riscos de ter de se ficar por uma espécie de EFTA, par do NAFTA da América do Norte (Canadá, EUA, México), nomeadamente por o decisivo grude do “euro” continuar a ser recusado pelas monarquias do Norte de povos que continuam bastante ciosos da sua Soberania.

A hegemónica castelhana Espanha parece estar a tentar pôr em prática a sugestão de estratégia de Leslie Tambs para deixar de ser um *“país fraco, natural adversário das potências do mar”*, procurando usufruir das valiosas potencialidades *“do mar que faz Portugal”*.

No Atlântico Norte seguramente, e até talvez no Golfo da Guiné quanto ao veio petrolífero que passa também pela hispânica Guiné Equatorial das ilhas de Ano Bom e Fernando Pó (co-arquipelágicas de S. Tomé e Príncipe), e do território africano de Rio Muni. Doutro modo, como se explica que, estando tão perto da Europa Central, procure controlar os periféricos portos de águas profundas portugueses essenciais à cabotagem marítima da UE? Tudo isto enquanto o Presidente do Brasil parece, por razões de política interna, mais interessado em antagonizar os EUA com um Mercosul ibero-americano.

Para mim, afigura-se-me verdadeiramente providencial o despertar da AORN, em cujo seio está um núcleo muito forte da “Reserva Activa” do nosso País, com capacidade, prestígio e número para ajudar a repô-lo no seu caminho soberano.

A começar por tentar informar com clareza o povo dos riscos que estamos a correr, de forma a que a comunicação social mais independente possa cooperar.

Por isso, vou deixar-lhes alguns volumes do meu último livro, já lançado, mas ainda não distribuído, com que penso poder pôr termo aos meus esforços.

E pergunto-vos se vos poderia interessar que eu, como membro do Conselho Supremo da Sociedade Histórica da Independência Nacional, tentasse que esta sessão pudesse ser repetida, com os mesmos ou outros conferencistas, nas históricas instalações dela em Lisboa, para urna audiência a propor pela AORN.

Virgílio de Carvalho

“PORTUGAL E A ESTRATÉGIA ATLÂNTICA”

Três Vértices para uma Estratégia do Nosso Mar

I



Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias

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 sua energia positiva e encontrando forma de contrabalançar os efeitos nefastos que provoca. Há que procurar inteligente e determinadamente que a agitação 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 na 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 marinheiros”, 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 marinhas 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-marinheiros;
- Incrementar o número de marinhas 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.

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 accidental 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 prestados 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 eacheo 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.

ENCONTRO NACIONAL DA RESERVA NAVAL

Olhares sobre...

«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".»

Almirante Vieira Matias

(20 de Setembro de 2003, durante o painel "Portugal e a Estratégia Atlântica")

* * *

«E deixei para o fim o que me pareceu mais importante. o facto de o tratamento especial que foi dado pela Marinha aos oficiais da Reserva Naval, que na altura mereceu muitas críticas dos outros ramos das FA. Mas agora, que o País precisa como de pão para a boca de cidadãos com cultura histórico-estratégica, geopolítica e militar, e de grandes figuras públicas, para ser repostos na sua rota histórica, eis que V.Ex^{as} parecem dispor-se ao combate com essa preciosa cultura para defender o nosso Portugal culturalmente desarmado. O que poderia ter enchido de júbilo o rei sábio D. Dinis se a tal pudesse ter assistido.»

Comandante Virgílio de Carvalho

(20 de Setembro de 2003, durante o painel "Portugal e a Estratégia Atlântica")

* * *

«Experiência de mar a bordo do "Creoula"»

O lugre "Creoula", um dos primeiros navios construídos pelos Estaleiros Navais de Lisboa (CUF), atracou, ontem de manhã, na Figueira da Foz, proveniente de Lisboa. A bordo viajavam 47 jovens (44 do concelho e 3 de Montemor-o-Velho), que partilharam com os "velhos lobos do mar" uma viagem inesquecível, integrada no Encontro Nacional da Reserva Naval, que termina amanhã, na cidade da praia da claridade. (...) A autarquia colaborou nesta acção. É essencial que os jovens relembrem as tradições e se recordem que as actividades marítimas são um elemento identificativo da cidade. É importante manter esta identificação, disse o presidente da Câmara Duarte Silva.»

Paulo Dâmaso

(20 de Setembro de 2003, in "Jornal de Notícias")

* * *

«... no âmbito do Encontro Nacional da Reserva Naval, realizado na Figueira da Foz, ... Ernâni Lopes ... voltou a defender que o modelo económico português está esgotado, e ... (que) a concretizar-se uma viragem em força para o mar, ela terá que ser célere. Portugal tem uma janela, no limite, de 15 anos, com muito optimismo, porque de facto são dez, calculou. Ernâni Lopes chegou a este intervalo temporal com base no período em que a sua geração irá estar ainda a ocupar cargos decisórios, antes de abandonar a vida activa. Por outro lado, enquanto Vieira Matias pedira o desenvolvimento de um "cluster" do mar, Ernâni Lopes preferiu antes chamar-lhe "hiper-cluster". O "cluster" da indústria automóvel, ao pé disto, é um pequeno exercício de aquecimento.»

Aníbal Rodrigues

(21 de Setembro de 2003, in "Público")

* * *

«Reserva Naval no activo»

«Corpo di bó" (cumprimento em crioulo) podia ouvir-se no fim de semana passado, na Figueira da Foz, entre os participantes do 1º Encontro Nacional da AORN (Associação dos Oficiais da Reserva Naval), que mereceu honras da presença do veleiro Creoula, atracado no cais da cidade. Estes antigos oficiais reuniram-se para combinar uma estratégia de apoio à vocação marítima do país. (...) A AORN congrega os antigos oficiais que prestaram serviço militar na Marinha entre 1958 e 1992. Visa a intervenção em diversos domínios, com o mar como centro predominante de todas as actividades.»

(27 de Setembro de 2003, in "Expresso")

* * *

«Ao longo de quinze dias, entusiasmada, fui recolhendo material vário: a ida à Figueira da Foz, ao Encontro da AORN (Associação dos Oficiais da Reserva Naval), onde pude ouvir magníficas intervenções sobre o futuro de Portugal e o papel do Mar, de que logo destaquei a do Prof. Ernâni Lopes e a do Alm. Vieira Matias.»

Fátima Fonseca

(30 de Setembro de 2003, in sites [acmedia](#) e [forumdafamilia](#))

ENCONTRO NACIONAL DA RESERVA NAVAL

Um primeiro congresso é sempre um primeiro passo

Este pequeno texto funciona apenas como bloco-notas tardio de lembranças que me vieram à memória do nosso “I Congresso” – deixo-me tratar assim o “Encontro Nacional” da Figueira da Foz, pois foi esta a imagem que me deixou.

- 1 – Passamos pela Armada cerca de três mil. Na AORN, estão filiados cerca de sete centenas. Perto de duas centenas participaram neste I Congresso. Foi um primeiro passo.
- 2 – A discussão esteve virada para uma afirmação teórica para o exterior.
Do ponto de vista da nossa ligação à Marinha, acho que é importante que marquemos esta posição, que consigamos dar o nosso contributo sócio-político, que teorizemos a(s) nossa(s) experiência(s).
- 3 – Do ponto de vista dos objectivos internos da Associação, penso que foi útil o termos tido algum espaço para discutir o que fizemos, o que queremos fazer, no fundo, fazer um balanço e dar orientações práticas para que a AORN funcione entre Congressos. Mas gostaria que se tivesse ido mais além.
- 4 – Neste sentido, e confesso que não tenho ideias muito precisas, temos de pensar que os que estiveram na Armada e dela recolheram esse “bichinho”, talvez instituir formas de “convívio”, de acções que vão chamando os sócios – pequenas, grandes, pontuais, regionais, locais, etc..
- 5 – Pensar também que esta “gente”, que já esteve na Armada há várias dezenas de anos, precisa de apoio, precisa de apoio para os seus filhos e netos. Uma ideia, que um sócio lançou, deveria ser discutida: porque não matutar sobre um Lar de Terceira Idade, por exemplo. Mas outras ideias podem surgir. Porque não organizar algumas viagens de “saudades” a Angola, Moçambique, Guiné-Bissau, Cabo Verde, etc.?
- 6 – Temos igualmente de reflectir que, na AORN, ainda somos poucos, seremos cada vez menos, e para ir para a frente teremos de reforçar a estrutura de unidade que esteve na génese da sua criação. Também, não tenho ideias já plenamente estruturadas, mas que se deve tentar e “retentar”, isso já posso afirmar.

*Serafim Lobato
14º CFORN*



O ESPÍRITO DA RESERVA NAVAL

Horizonte da AORN (citações em discurso directo)



António Rodrigues Maximiano
20º CFORN

«O processo de formação da AORN assentou sobretudo sobre o trabalho do Alves da Rocha, foi um processo civilista, centrado simultaneamente na construção de um Clube para confraternizar e na potenciação de uma intervenção cívica ligada ao Mar.»

...

«Tem havido na AORN duas grandes correntes:

- a) não temos que dar regalias aos sócios, pois estamos cá para intervir civicamente; e
- b) é preciso dar regalias aos sócios para ter mais sócios.»

...

«Para mim, e em síntese, **o que nos une é o Mar, vestido com o uniforme da Marinha.**»

...

«Num horizonte a 3 anos, eu coloco a seguinte pergunta:

É ainda possível – e até quando é possível – concretizar um projecto de intervenção cívica, com um espaço físico onde nos encontremos, possamos ler o jornal e conviver? Um Clube?

É um projecto prioritário hoje! E que, no seu conjunto, exige uma larga participação de sócios aderentes e descendentes.»

...

«Agradeço à Direcção o ter criado a oportunidade de reflectirmos em conjunto sobre a AORN a médio prazo, com um horizonte de três anos. Esta sessão de trabalhos, com esta larga presença de sócios na sala, motiva-nos a fazer um trabalho sério e que eu espero possa dar frutos.»

* * * * *

«O que é o **Espírito da Reserva Naval**?

Três ideias força:

- a) **Portugal;**
- b) **Cidadania;**
- c) **Disponibilidade para Servir.**

Portugal – não precisa de acrescentos.

Cidadania – deve ser esclarecida e interveniente.

Servir – Servimos bem ontem, sem cuidar recompensa, Portugal e a Marinha de Guerra Portuguesa.»

...

«O que nos trouxe para a AORN foi o Espírito da Reserva Naval, definido pela presença daquelas ideias força.»

...

«Pergunto-me – e pergunto ao Ernâni Lopes – **o que é que cada um de nós pode fazer para ser eficaz na intervenção cívica que pretendemos?**

Vou dando a minha resposta, centrada em dois pontos:

- 1) cada dia melhorarmos o que fomos ontem;
- 2) difundir os valores elevados que nos norteam.»

...

«A AORN não poderá ir mais longe? Fazer sair do nosso seio estes valores? Não conseguiremos influenciar os Poderes – Político, Económico, da Comunicação Social?»



Alfredo Lemos Damião
15º CFORN

O ESPÍRITO DA RESERVA NAVAL

Horizonte da AORN – Tempo de debate (algumas intervenções em discurso directo)

«Mais uma vez falo da **Comunicação**: a AORN precisa de ter e assumir uma Estratégia de Comunicação. Comunicar o **quê** e a **quem**. Neste caso, comunicar as conclusões dos trabalhos da manhã (Portugal e a Estratégia Atlântica) a um universo mais alargado do que o da Reserva Naval.»

Manuel Lema Santos

«**Navegar** é o Espírito da Reserva Naval. Não é permanecer; é andar para a frente.»

Casimiro Barreto

«**Gente que trabalhe**. Não precisamos de clubes. Precisamos é de actividades, de quem faça. Este Encontro Nacional é um bom exemplo do que se pode fazer.»

Manuel Torres

«O Espírito da Reserva Naval? Assenta em dois pilares: o do coração e o da razão. É preciso conjugá-los. O Espírito RN? Existe efectivamente. Eu falo-vos, a título de exemplo, do Polo Norte. Apesar de não termos vivências contemporâneas, temos vivências comuns.»

A AORN tem que saber manter e ajudar a disseminar o Espírito da Reserva Naval. Como? Praticando no seu seio e exercendo na sociedade portuguesa. Eu não sei se tal Espírito será o mesmo daqui a alguns anos. Mas importa fazermos o que pudermos para o disseminar, através de acções concretas – é a nossa missão. Exemplo: transmitir às gerações mais novas noções de cultura histórica e estratégica (incluindo o papel da componente militar).»

João Lopes Porto

«O Espírito da Reserva Naval? Eu ligo-o à competência, a uma eficiência que, às vezes, até parece estranha.... de rara que vai sendo. A AORN pode-se inspirar nas ONG's, pois é o que somos e podemos crescer em relevo e influência se nos inspirarmos no seu exemplo e nos seus métodos. Mas sempre com projectos concretos, de intervenção na sociedade civil, aproveitando o acervo de bons profissionais com motivação cívica que ainda temos.»

Duarte Esmeraldo

«Respondendo ao Lemos Damião – o que é que cada um de nós pode fazer?»

A resposta é: passar para a sociedade portuguesa as ideias e a visão que o Almirante Vieira Matias tão bem enunciou, hoje de manhã. Aconselho a olhar bem para o “boneco” (desenho das actividades marítimas ou que dependem do mar) que ele nos trouxe e a perguntar: quantos de nós temos capacidade de intervenção neste verdadeiro **hipercluster do mar**? Mas atenção! Não pode passar para o exterior a imagem de que somos apenas um *lobby* ou um pequeno grupo de pessoas que gosta do Mar. E, sublinho este ponto, nós a AORN, nós a Reserva Naval, nós a Marinha ou qualquer outra instituição, só por si, não pode passar sozinha esta mensagem. Podemos ser o catalizador inicial. É indispensável olhar para a convergência institucional que nasceu hoje e aqui na Figueira da Foz – local escolhido por inteligência.

Uma última nota para nós AORN e para a definição da nossa actuação. Tem de haver respeito absoluto pela vontade dos membros da AORN, por um lado; e, por outro, este trabalho, na minha opinião não se faz em assembleia – não é para ser tratado em grupo de 80 ou 100 (como aqui) mas em pequenos grupos, com pouca gente, na perspectiva de que as acções concretas são para se ir fazendo com pequenos grupos, conscientes e motivados.»

Ernâni Rodrigues Lopes

«O que eu penso, tive já oportunidade de deixar escrito em dois editoriais da nossa Revista e na minha intervenção anterior ao “coffee-break”. Agora, permitam-me apenas acrescentar duas ou três notas, antes de extrair as conclusões desta sessão de trabalhos.»

A primeira é a de que estou de acordo com o “ir fazendo” ou o “praticar” acções em concreto. Só assim o Espírito da Reserva Naval se vivifica, desperta e reforça.

A segunda, é a de que, sendo o **modelo** a adoptar o da prática do Espírito RN, o **método** para a escolha ou definição dos projectos concretos deve ser aberto, com a gestão das oportunidades que nos surgirem, norteados pelos valores cívicos que defendemos.

A última, só para comentar alguns receios de que estejamos com ambições porventura exageradas e sem cuidado com os meios financeiros. Sempre defendi que tão mal está o comandante que não ligue à intendência, como a instituição que tenha um comando que só à intendência ligue.»

António Castro Moreira

O ESPÍRITO DA RESERVA NAVAL

Horizonte da AORN – Conclusões do painel e debate *da responsabilidade de António Castro Moreira, moderador dos trabalhos*

I

O designado Espírito da Reserva Naval assenta numa atitude individual – baseada na Camaradagem, na Lealdade, e na Competência – e numa atitude cívica – assumida para com Portugal e para com a Marinha de Guerra.

O que nos une é o Mar vestido com o uniforme da Marinha, diz o Rodrigues Maximiano numa síntese feliz.

II

O Espírito da Reserva Naval existe, está vivo, e nós queremos que ele se mantenha e reforce.

Antes do mais no nosso seio – nosso dos oficiais da Reserva Naval, nosso da Marinha e nosso das nossas Famílias, sobretudo descendentes. Mas também que alastre ou alargue a sua influência positiva para o País.

III

Hoje, a nossa atitude cívica impõe-nos uma intervenção na sociedade portuguesa visando disseminar os valores subjacentes a este Espírito.

O programa dessa intervenção deve obedecer a preocupações de *rigor* no diagnóstico da realidade envolvente, de *lucidez* na definição da acção e na escolha dos meios, e de *eficácia* na sua execução.

Assenta ainda necessariamente na convergência institucional com entidades ou personalidades relevantes que partilhem as nossas preocupações e motivações, para, em conjunto, darmos corpo a essa intervenção cívica, que, para ser atempada, deve iniciar-se imediatamente face ao pequeno período de tempo – 10 a 15 anos – em que temos ainda capacidade decisória e de influência significativa.

IV

A AORN, enquanto Casa dos Oficiais da Reserva Naval, deve assumir-se com as características do nosso conjunto, isto é: nacional, atravessando transversalmente a sociedade portuguesa, e com os nossos valores, ou seja: prática e reforço do Espírito RN.

A organização de base nuclear é essencial – núcleos regionais e temáticos suficientemente numerosos, disseminados e activos para que todos os nossos Camaradas tenham oportunidade de partilhar, em relação de proximidade e habitualidade, dos benefícios da prática do encontro, convívio e acção. Trata-se da melhor e mais eficaz forma de praticar a camaradagem, desenvolver a amizade e aproveitar oportunidades de servir.

A par da base nuclear, tem de existir uma adequada estrutura logística, de memória, de acolhimento e convívio, de representação, de cultura, centrada numa sede nacional, capaz de sustentar, por um lado, acção de dimensão diferente da dos núcleos e, por outro e em articulação com estes, qualquer realização que se entenda fazer em execução da política de reforço do Espírito da Reserva Naval.

Em complemento da actividade dos núcleos, devem ocorrer com periodicidade anual Encontros ou Congressos Nacionais, que privilegiem o convívio nacional da Família da Reserva Naval, sem prejuízo de servirem como meio de intervenção cívica externa ou para trabalhos de organização interna.

V

Finalmente, os nossos descendentes e também aqueles que se identificam com o Espírito da Reserva Naval podem e devem ser nossos parceiros nesta actividade.

As actividades a desenvolver devem ter esta preocupação: a de mobilizar pessoas além do estrito âmbito da Reserva Naval, incentivando e motivando a sua participação.

Isto é especialmente verdade em actividades de treino de mar. Como em tudo, o que não se conhece não se pode amar. Mas vai além.

As categorias de sócios descendentes e aderentes existem estatutariamente para dar enquadramento a estas pessoas. Mas mesmo que ainda não sócios, tal preocupação deve ser permanente.