

O Horizonte do Mar Português

Nuno Gonçalo Vieira Matias

Almirante

Resumo

O texto procura dar uma visão ampla da importância actual do mar para o País. Defende que o mar é para Portugal um espaço de vocação que, se devidamente aproveitado, pode contrabalançar o seu reduzido peso no contexto regional. De facto, o mar tem enorme potencial por explorar nos campos económico, da investigação científica e da segurança e defesa capaz de constituir não só fonte de bem estar, como elemento de prestígio e de afirmação do País. Depois de identificar os factores relevantes de cada uma dessas áreas, o artigo conclui que o mar é vital para Portugal e que a economia, a investigação científica e a segurança e defesa deverão formar os vértices de uma nova estratégia assente sobre o mar.

Abstract

The paper seeks to give a broad idea of the current importance of the sea to Portugal. It states that the country has a maritime vocation once fully exploited may counter-weight its small regional visibility. In fact, the sea has an unexplored huge potential in the economic, scientific research and defence and security fields, which may become a source of welfare and prestige for the country. It also identifies the relevant factors in each of those areas and concludes that the sea is vital for Portugal and that economy, scientific research and defence and security are the bedrock for a new maritime strategy.

Não irei fugir à regra de falar do mar português, sem deixar de lhe fazer uma referência histórica. Será muito breve, porque é minha intenção fixar-me, sobretudo, no horizonte actual e, quando possível, tentar perscrutar para além dele.

Da história, retiro apenas o exemplo que designaria, influenciado pela importância do Porto, por “cacho” das actividades marítimas que estiveram na base da nossa grandeza, sobretudo no século XVI. Refiro-me ao culminar da história marítima portuguesa com o senhorio de vastas áreas de mar e de terra, em três oceanos, simultaneamente. Tal domínio foi exercido e sustentado por um cacho de actividades simbióticas que abrangiam o transporte marítimo, a armada ou marinha militar, a construção naval, o abastecimento naval, os comerciantes, os financeiros e os cientistas/matemáticos. Formou-se, assim, o que deverá ter sido o primeiro cacho de actividades marítimas integradas do mundo.

No século XVII, a Holanda assume a posição de potência marítima dominante e o seu “cluster” de actividades substituiu o nosso cacho. Outras potência se seguiram, depois, naturalmente. Contudo, quando avaliamos, hoje, o que cada uma delas detém de modernas capacidades evoluídas das passadas e as comparamos com as nossas, o mínimo que se sente é um choque angustiante.

As últimas três décadas têm sido marcadas por um afastamento de Portugal do mar a um ritmo vertiginoso. Se dúvidas houvesse, bastava olhar para a quase nula marinha de comércio, para a fortemente reduzida frota de pesca, para a quantidade de “museus ainda flutuantes” que integram a dita marinha de guerra, para os encerrados estaleiros de reparação e de construção naval, para a quase inexistente formação de pessoal marítimo, etc.

As causas para esta tão brusca viragem, que temos de considerar como anti-natural para a nação portuguesa, podem ser encimadas pela independência dos territórios ultramarinos e pela inevitável adesão à União Europeia, mas radicam também na ausência de uma estratégia nacional que tenha em consideração os factores de potencial estratégico do país, onde avultam a geografia e a tradição marítima.

Nunca antes, na nossa longa história marítima, se tinha verificado tal inflexão na forma de olhar o mar e de perceber o seu interesse vital para o país. Precisamos, por isso, agora, de estruturar o pensamento nacional relativamente ao mar, de definir com ousadia uma política marítima e de desenhar uma estratégia para atingir os objectivos identificados, lançando mão dos resquícios das aptidões marinheiras que, certamente, ainda chegaram até aos nossos dias.

A recente aprovação em Conselho de Ministros de uma resolução que criou a “Comissão Estratégica dos Oceanos” pode constituir um luminoso sinal de inversão da curva

descendente por onde rolamos há décadas. De facto, a C.E.O. tem por objectivo apresentar os elementos de definição de uma estratégia nacional para o oceano numa perspectiva de futuro. É com esperança que sigo esta tentativa de voltar a olhar para o mar com visão de ver.

É que a geografia continua a ser decisiva para o futuro de Portugal. Positivamente, se for bem aproveitada. De facto, situando-se o país numa estreita faixa continental, no extremo oeste da Europa, e prolongando-se profundamente no Atlântico por dois arquipélagos, terá de explorar as vantagens que lhe advêm desse centralismo atlântico para contrariar os inconvenientes que resultam da periferia distante do nosso “promontório” em relação ao centro europeu. De facto, poderá ser por esse lado positivo que Portugal pode assumir a relevância internacional, que os limitados factores do poder nacional, estranhos à geografia atlântica, são incapazes de lhe conferir. Por outro lado, também poderá ser com forte contributo da nossa vocação marítima, uma vez acordada, que seremos capazes de manter a nossa identidade, em tempo de esbatimento das fronteiras tradicionais e de aceleração do processo de globalização, para o qual, de resto, fortemente contribuimos, desde há meio milénio. É esse espaço de vocação que poderá contrabalançar o nosso reduzido peso económico e político, se o soubermos potenciar e moldar à feição dos tempos.

Tecerei sobre ele algumas considerações nas vertentes económica, de segurança e de investigação. Começarei pela importância económica do mar.

Para a esmagadora maioria dos países, o mar suporta, como actividade económica de maior valor, o transporte, já que, nos nossos dias, cerca de 90% do comércio internacional é feito por mar. As indústrias extractivas, quer de biomassa animal ou vegetal, quer de matérias primas minerais, virão a seguir em importância. Esta hierarquia tem, obviamente, um ordenamento diferente em países grandes produtores de petróleo extraído do mar.

É também de grande peso económico o conjunto das actividades de lazer propiciado pelo mar, que vai do volumoso turismo da linha de costa aos desportos náuticos, sobretudo em áreas bafejadas por clima ameno.

Relacionada com estas diversas actividades económicas, surge outra, também significativa, que é a da construção e da reparação naval.

Não é, normalmente, incluída neste elenco a agricultura, por ter lugar em terra. Contudo, convém notar que a mais rentável se desenvolve não longe da costa, beneficiando do clima de temperaturas estabilizadas pela enorme massa térmica existente no mar. Esta importância é acrescida se pensarmos que, no mundo, como no nosso país, 70% da população vive a menos de 100 Km do mar.

Prospectivamente, é sem dificuldade que se considera o mar uma fonte de matérias primas minerais, nomeadamente de minérios de manganês, zinco, cobre, cobalto, etc., assim como a origem de organismos vegetais e animais para o fabrico de medicamentos. Iguamente, a energia dinâmica e térmica das massas de água marítimas poderá ser explorada de forma inesgotável.

Há, pois, um conjunto de sectores de actividades económicas que, pelo seu relevo, elaborarei um pouco mais.

Começo pelo transporte marítimo, para salientar que sem ele a tão falada globalização seria quase impossível. De facto, foi o continuado aumento da qualidade dos transportes marítimos, associado à redução dos seus custos, que transformou o mundo no mercado global dos nossos dias para quase todos os produtos e produtores.

Sabemos que as razões principais para o desenvolvimento do comércio internacional se situam nas disparidades do custo da mão de obra, associado à produtividade, e na desigual distribuição de matérias primas e de recursos naturais pelos continentes.

Foi assim que, desde os tempos de Vasco da Gama, o comércio marítimo trans-oceânico se desenvolveu sem cessar, aceleradamente, mas sem nunca ter tido um crescimento semelhante ao ocorrido nas últimas décadas. Por exemplo, entre 1977 e 1997, a economia mundial cresceu, em média, 2,7% ao ano, enquanto que, na primeira década desse intervalo, o aumento do comércio mundial foi de 3,8% e, na segunda, se cifrou em 6,8%, ou seja, mais do que o dobro do crescimento da economia.

Também nesse mesmo período de vinte anos, a frota mundial de navios mercantes cresceu de 370 para 410 milhões de toneladas, correspondente ao aumento do número de navios de 67 para 87 mil. Lamentavelmente, contudo, desde 1977 a frota mercante de registo convencional português diminuiu de 116 para 22 navios com o correspondente decréscimo de 1,1 milhões de toneladas de arqueação bruta para apenas 151 mil. Felizmente que houve outros para transportar o nosso comércio marítimo, que subiu, abruptamente, de 23 para 56 milhões de toneladas, entre 1980 e 2001.

A nível mundial, o desenvolvimento quantitativo foi acompanhado de importante progresso qualitativo com a generalização dos navios especializados e com a evolução dos processos de acondicionamento da carga em contentores padronizados.

As vantagens foram enormes e conduziram a que os custos do transporte marítimo, manuseamento e embalagem, que antes da contentorização representavam, em média,

10% do preço do produto, baixassem para 1 % a 2%, nos nossos dias, com a possibilidade de ainda irem mais longe nas diminuições. Para isso, o caminho continua a passar pela construção de navios cada vez maiores e mais rápidos, apesar de atingirem já dimensões gigantescas. É o caso dos navios da série do Carsten Maersk, da Dinamarca, que medem 347 metros de comprimento (mais 47 do que a altura da Torre Eiffel), transportam 7 300 contentores de vinte pés a uma velocidade de 25 nós.

Não é por isso difícil antecipar dificuldades para a operação desses grandes navios, por exiguidade das aproximações e por insuficiências dos próprios portos em infra-estruturas terrestres e em planos de água na Europa, sobretudo do norte. Também o congestionamento do tráfego marítimo, que já se verifica nessas zonas, constitui uma limitação.

A situação geográfica de Portugal Continental, relativamente às principais rotas marítimas e a característica profundidade das suas águas, associada ao irrestrito espaço que lhes dá acesso, permitiriam e aconselhariam a construção, por exemplo em Sines, do grande porto de entrada da Europa, verdadeiro epicentro de uma rede centrípeta e centrífuga de transportes multi-modais integrados.

Recursos vivos

A atenção do homem pode ter sido despertada para o mar através da pesca. Esta é, ainda hoje, uma importante fonte de alimentos que representa cerca de 20% das proteínas animais consumidas pela população mundial.

O esforço de pesca foi aumentando com a sofisticação das técnicas de captura, de tal maneira que três quartos das principais zonas de pesca do mundo se encontram hoje em crise por sobreexploração, segundo estudos da F.A.O.

A União Europeia, após vinte anos do estabelecimento da Política Comum de Pescas (PCP), não alcançou um nível de exploração sustentável dos recursos haliêuticos. Na verdade, grande número de unidades populacionais está abaixo dos limites considerados seguros, com especial ênfase para as espécies de fundo. Se a tendência se mantiver, a ruptura de um importante número de populações será uma realidade, tanto mais provável quanto é certo que as capacidades de captura da frota comunitária excedem a que seria necessária para equilibrar, sustentadamente, os “stocks”.

A aparente falha da PCP poderá dever-se a uma posição dos recursos já muito depauperada no início da sua implementação, a uma fixação anual dos limites de capturas

acima do conselho científico e, talvez principalmente, a uma visão da UE teimosamente pouco inteligente dos assuntos do mar. Veja-se o exemplo desonesto, de raiz absolutista, e revoltante, que não lembrava nem a Belzebu, mas que ocorreu à UE de permitir o acesso irrestrito à nossa ZEE das frotas comunitárias, leia-se a demolidora frota espanhola. A ser concretizada, é uma medida totalmente contrária aos objectivos da PCP de redução das capturas. Espero, no entanto, que não passe de um balão de ensaio.

Por isso, volto à essência da PCP para manifestar compreensão quanto à dificuldade e à dureza das medidas a tomar para proteger os “stocks”, com fortes implicações económicas, sociais e políticas, no imediato, mas há que as sopesar com as consequências a que a manutenção do actual estado de coisas pode conduzir – à extinção das espécies piscícolas comestíveis.

Por isso, qualquer política de pescas credível tem de passar, sinteticamente, por três linhas de acção:

- reduzir criteriosamente, no imediato, as capturas;
- garantir condições para o desenvolvimento natural das unidades populacionais mais afectadas;
- incentivar a produção, em aquicultura, das espécies mais escassas no mercado, com respeito pela qualidade dos produtos e do ambiente.

Em Portugal, a situação é particularmente difícil. A redução das oportunidades de pesca, em mares exteriores, diminuiu as capturas da nossa frota e colocou ainda mais pressão sobre os já depauperados recursos das águas nacionais. Na década de 90, houve uma quebra de 30% no total das quantidades pescadas, correspondendo 60% a reduções em mares exteriores. Acresce que esta ladeira descendente deu continuidade à tendência que já se vinha a verificar há vários anos.

Tomando como referência a mesma década, a frota de pesca portuguesa reduziu 30% o número de embarcações e emagreceu 40% a sua tonelagem de arqueação bruta. O efectivo de pescadores baixou de mais de um terço.

Para o nosso país, a crise generalizada da pesca ou, melhor dizendo, a crise devida à falta de peixe tem ainda uma particularidade difícil, que se prende com o consumo de pescado por habitante, que é, em Portugal, o triplo do que se verifica na U.E (62 Kg contra 22 Kg de média anual).

Construção e reparação navais

Apesar do já referido grande aumento da frota mercante mundial, a construção e a reparação navais têm diminuído na área da U.E. 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 EU, 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.

As mais-valias que estas indústrias trazem às economias são significativas, pelas elevadas incorporações nacionais que originam e pelo estímulo que colocam a um vasto leque de fornecedores de produtos e serviços, por vezes de elevados montantes financeiros. Também por isso, a concorrência é muito forte, mas quem “perder o navio” dificilmente o voltará a apanhar. E nós estamos em risco de ficar no cais a ver os navios dos outros.

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 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 e de embarcações de recreio. Coerentemente, os portos das zonas 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 terra agradáveis e complementares da vida a bordo.

Portugal não tem passado despercebido como ponto 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 de navios de cruzeiro, nesse 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.

Ainda noutra perspectiva, o mar é fonte de riqueza turística. Isto é, o mar exerce forte atracção turística também quando visto de terra, sobretudo em locais onde a natureza foi mais pródiga em elementos de agrado. É um fenómeno bem conhecido em Portugal. Contudo, por constituir uma actividade de índole predominantemente terrestre, apenas se lhe faz esta referência.

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 chocante dizer que se conhece melhor a Lua 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 próximo 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 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 de beligerância, que seja mantida a liberdade das rotas de navegação e têm-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, etc.

Além disso, os interesses dos estados ribeirinhos não podem ser postos em causa por ameaças aos seus interesses vitais 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, que, no quadro do relacionamento de Portugal com o mar, 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 constituída 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 contramedidas de minas.

Depois desta passagem pelos sectores de actividade relacionados como mar, penso poder ter esboçado o pano de fundo para os painéis que fazem parte desta feliz iniciativa do IDN. Gostaria, contudo, antes de terminar, de vos deixar um cacho que espero dê, com o tempo, tão bons resultados como os que estão a amadurecer no vale do Douro. Trata-se, naturalmente, da ideia de cacho (“cluster”) das actividades marítimas a que já aludi e que tem precedentes de sucesso actual, pelo menos na Holanda. Começa pela definição de uma política e de uma estratégia para o mar, objectivas, ambiciosas, com visão de longo prazo, tecnicamente bem sustentadas e a executar com determinação duradoura. Passará pela existência de um organismo que congregue as organizações de comércio, indústria e serviços ligadas ao mar, com a finalidade de desenvolver de forma simbiótica o “cluster” das suas actividades a um ritmo superior às taxas médias de desenvolvimento económico do país.

Identifiquei, sem preocupação de esgotar o tema, um conjunto de sectores que enumero abreviadamente, mas sublinhando que cada um deles constitui também parte de outros cachos a montante. Refiro, assim, como sectores principais os seguintes:

Transporte Marítimo, Portos, Obras Marítimas, Turismo Marítimo, Pescas, Recursos do “Off-Shore”, Investigação do Mar, Marinha de Guerra e Construção e Reparação Naval. Este último, por exemplo, é parte de outros “clusters”, como o da metalo-mecânica, o das indústrias de electricidade e electrónica, o das indústrias químicas, o dos serviços de tecnologias de informação, etc.

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 é essencial à sua sobrevivência.

Na verdade, perante o quadro de “associativismo internacional” a que estamos a assistir, com o apagamento das fronteiras tradicionais, Portugal tem necessidade de encontrar espaços de afirmação que lhe continuem a dar unidade e relevância. As ligações europeias são sem dúvida importantes política e economicamente, mas constituem, simultaneamente, um elemento redutor da tradicional soberania, erosivo da cultura portuguesa

e diluidor da identidade nacional. Têm, por isso, de ser complementadas, ou contrabalançadas, por uma mais forte relação com o mar e, através dele, pela ligação às duas margens do Atlântico. A posição marítima que a geografia nos deu deve ser explorada para ampliar limitados factores do poder nacional e para conseguir elos de ligação, que reforcem a importância do País e que criem dependências das nossas capacidades, no exterior.

Simultaneamente, o mar tem ainda, para a nossa economia, um potencial enorme por explorar e constitui, sem dúvida, o recurso natural mais valioso de que o país dispõe.

Para dar desenvolvimento a estas duas vertentes, temos de deixar de teorizar, esterilmente, sobre o tema e desenvolver, sem demora, uma política para o mar, clara, objectiva e integradora das inúmeras faces que lhe são próprias. A Comissão Estratégica dos Oceanos é, sem dúvida, um bom ponto de partida a ser continuado por uma organização executiva capaz.

A economia, a investigação científica e a segurança e defesa deverão constituir vértices de uma estratégia, assente sobre o mar, que vise transformar a distante e sombria posição marginal, em que nos situamos, numa, economicamente importante fachada atlântica, bem visível na Europa e do outro lado do mar que os Portugueses ensinaram ao mundo.

