

# A Razão e o Método

## Considerações sobre “O Mar, a Economia e a Segurança Nacional”

Óscar Napoleão Filgueiras Mota

*Engenheiro construtor naval*

### Resumo

A economia e a segurança nacionais estão e sempre estiveram intimamente ligadas. A primeira questão que se põe é até que ponto se deve favorecer uma ou outra; a segunda questão é como criar sinergias. De uma tabela comparativa do produto interno bruto e despesas militares nos países da NATO, concluímos que a nossa despesa militar é talvez razoável, mas é muito exagerada a parte correspondente a despesas com o pessoal. Apresenta-se o vasto leque das economias ligadas ao mar, que pode sintetizar-se em utilização das águas, exploração do fundo do mar e utilização da zona costeira (indústria, comércio e lazer). É feita referência à zona económica exclusiva, aos recursos marinhos e à exploração científica do mar. Mais desenvolvido é o capítulo sobre a construção e a reparação naval, sem esquecer as suas repercussões ambientais e a melhor maneira de as utilizar em favor da competitividade. A grande indústria de reparação naval apenas necessita, em Portugal, de condicionamentos laborais compatíveis com a sua especificidade (dois ou três turnos por dia, trabalho sete dias por semana, encomendas de curta duração). Já para a construção são vitais as encomendas de navios da Armada, que deverá cuidar a sua actuação de modo a tornar-se elemento dinamizador e catalisador do progresso. A nossa vocação marítima é mais um caso de saudosismo poético que de praxis, mas factores favoráveis continuam a existir, e será também pela razão e pelo método, aprendendo e fazendo, que poderemos criar as nossas oportunidades e alcançar sucesso.

### Abstract

*Economy and defence capacity have always been intimately connected. The first question is in what measure one or the other should be favoured; the second question is how to create synergies. From a table comparing the gross internal product and defence spending of NATO countries, we concluded that Portuguese spending is reasonable in terms of percentage; there is, nevertheless, a disequilibrium between equipment and personnel spending, that largely favours the last one. The full range of ocean connected economic activities is synthesized: waters uses, sea bed exploration, coastal land activities (industry, commerce, recreation). Reference is made to the exclusive economic zone, marine resources and the scientific exploration of the ocean. The chapter about shipbuilding and ship repairing is more developed, without forgetting the environmental consequences and how to use them to favour competitiveness. The large ship repairing activity in Portugal needs nothing more than labour laws and practice that take into account its specificity (two or three shifts per day, seven days a week, short term business). In contrast, the shipbuilding activity requires Portuguese Navy orders that should be awarded in such a way as becoming a catalyser of progress. The Portuguese marine vocation is more a case of nostalgia than praxis, but favourable factors still are present and with reason and method, doing by knowing, we can still create our own opportunities and grab them.*

*“The Portuguese strategy, doing by knowing, made good sense. Each trip built on the ones before; each time they went a little further; each time they noted their latitude, changed their maps, and left a marker of presence...  
Gradually fear yielded to reason and method.”*

David S. Landes - The Wealth and Poverty of Nations

## 1. Introdução

Começemos por um esclarecimento:

O essencial deste artigo foi escrito após a realização de um seminário sob o tema “O Mar, a Economia e a Segurança Nacional”, organizado no Porto pelo Instituto da Defesa Nacional, em 25 e 26 de Junho de 2003 (designá-lo-emos por Seminário) e incluía as suas conclusões.

Fizeram-se agora (Julho de 2004), alterações e actualizações, mas não quisemos excluir de todo aquelas conclusões, dada a qualidade das apresentações originais.

### *a) A vocação marítima*

A apregoada vocação marítima nacional será, para muitos, uma verdade indiscutível, até uma evidência.

Mas é apenas uma crença, revelada pelos milagres de uma gesta que terminou há mais de três séculos, e cuja permanência tem sido alimentada pelas escrituras de geniais poetas.

Como quase todas as crenças será boa ou má, conforme o uso que lhe dermos.

Podemos usá-la para nos dar visão e perseverança, mas aí de nós se nos limitarmos a invocá-la ritualmente em discursos oficiais.

Como guia dos caminhos a percorrer, das medidas a tomar, temos de usar realisticamente os conhecimentos das ciências naturais e as ajudas das ciências sociais, nomeadamente da economia.

Citemos, a propósito, uma frase do Presidente da República, nas comemorações do 10 de Junho de 2003:

*“a vocação oceânica que foi nossa no passado, que permanece pela realidade geográfica do presente, e que devemos projectar no futuro”*

Na verdade, é fundamentalmente pela realidade geográfica que poderemos falar hoje em vocação marítima.

Muito apropriadamente o Instituto da Defesa Nacional ligou, no título do Seminário já citado, três temas que se encontram fortemente entrelaçados.

*b) Economia versus segurança?*

A economia e a segurança nacionais estão e sempre estiveram intimamente ligadas. A questão põe-se, em geral, até que ponto se deve favorecer uma ou outra.

Podemos extremá-la e simplificá-la, considerando a visão espartana e a visão ateniense.

A primeira representa o menosprezo da economia e do bem-estar a favor da segurança social e militar, que aliás só foi possível pelo esmagamento económico e social dos hilotas.

A segunda utilizou sobretudo os dons do espírito e a riqueza do comércio marítimo para conjugar bem-estar com segurança.

Mas infelizmente para o pensamento politicamente correcto, quem ganhou a guerra do Peloponeso foi Esparta, embora com ela também se tenha arruinado.

Para quem queira estudar este assunto nos seus múltiplos aspectos, as referências bibliográficas 1 e 2 fornecem matéria para ampla reflexão. Da referência 2 relevamos a evolução do PIB de diferentes países numa perspectiva histórica, que pelo menos nos faz esperar que, assim como temos ficado para trás, também poderemos, se quisermos e soubermos, passar para a vanguarda.

Mas voltando a Atenas e Esparta, consolemo-nos com o facto de os exemplos não demonstrarem coisa nenhuma, servindo neste caso apenas para enquadrar as leituras do Quadro 1, elaborado com base na referência 3, que relaciona despesas militares e PIB.

Esclareçamos que o PIB<sub>PPC</sub> é o produto interno bruto corrigido em termos de paridade do poder de compra; no caso português é consideravelmente superior ao PIB a preços correntes. Os valores relativos do PIB<sub>PPC</sub> /habitante dão uma boa ideia da relação dos níveis de vida.

Termos usado dólares americanos (USD) em vez de Euros resulta de ser aquela a moeda utilizada pela nossa fonte.

**Quadro 1 - Produto Interno Bruto (PIB) e Despesas Militares (DM)**

Notas - Valores em USD e referidos a 2001

- As colunas (4) e (7) foram obtidas por cálculo: (4)=(5)x(1)/(2) e (7)=(6)x(5)

	PIB <sub>ppc</sub> / capita(1)	PIB/ capita(2)	DM em % PIB <sup>3</sup> (3)	DM <sub>ppb</sub> / capita(4)	DM/ capita(5)	DM Equip <sup>o</sup> em % DM/ capita <sup>2</sup> (6)	DM Equip <sup>o</sup> / capita(7)
Espanha	20444	18301	1,2	247	221	13,2	29
França	24919	30395	2,6	639	779	19,9	155
Grécia	16937	13436	4,8	813	645	15,1	97
Holanda	29009	32085	1,6	469	519	17,6	91
<b>Portugal</b>	<b>18424</b>	<b>13159</b>	<b>2,1</b>	<b>382</b>	<b>273</b>	<b>6,3</b>	<b>17</b>
Reino Unido	25242	22266	2,4	603	532	24,8	132
<b>Nato Europa</b>	<b>20653</b>	<b>20348</b>	<b>2,0</b>	<b>397</b>	<b>391</b>		
EUA	37315	33463	2,9	1068	958	22,0	<sup>(1)</sup> 211
<b>Nato geral</b>	<b>26839</b>	<b>25059</b>	<b>2,5</b>	<b>627</b>	<b>585</b>		

- 1 Durante a preparação deste trabalho surgiram-nos algumas dúvidas sobre as percentagens apresentadas. Tentámos a confirmação no World Factbook 2002 da CIA, mas no que respeita a Portugal, os números apresentados não eram congruentes. De notar a advertência aí apresentada, que nas despesas militares portuguesas eram incluídas despesas com a GNR e reformas de militares; tal foi-nos confirmado por fonte independente.
- 2 A referência 3 adverte, na rubrica “Statistics - Defence spending by category” que “in view of the difference between NATO’s definition of defence spending and national definitions, the proportions may diverge from those quoted by national authorities or given in national budgets”. Esta afirmação credibiliza a comparação entre despesas de equipamento nos diversos países, que mais adiante fazemos.

Algumas conclusões e explicações resultantes da leitura do Quadro 1:

Conclusão	Explicação
A percentagem do PIB nacional utilizada em despesas militares situa-se (talvez com algumas habilidades) na média da NATO	O Estado faz um esforço razoável, ou pelo menos sofrível, para equipar as Forças Armadas
As nossas despesas militares per capita são bastante baixas	O problema é da nossa má prestação económica, o que depende essencialmente da globalidade da Nação
É muito baixa a percentagem das despesas militares utilizada em equipamento o que, em termos de valores absolutos é ainda muito pior, mesmo dramático	A estrutura das Forças Armadas é muito deficiente, o que significa que não têm sido feitas as reformas necessárias. Para uma análise mais profunda, haveria que decompor as despesas por ramos e especialidades, analisando ainda a influência da inclusão da GNR <sup>3</sup>

Estes números necessitariam ainda de uma outra leitura: qual o valor acrescentado nacional nas indústrias de defesa? Por outras palavras: como é que as despesas militares contribuem para a expansão das nossas indústrias e para avanços nas áreas de investigação e desenvolvimento?

Esta é uma das perguntas mais importantes que pode fazer-se no contexto da defesa: a segurança tem-se comportado como rival (na alocação dos recursos da nação) ou como motor da economia?

### *c) O conjunto da economia ligada ao mar*

Tem havido, em vários países, iniciativas para o tratamento integrado das actividades económicas ligadas aos mares, sobretudo de mares fechados ou pouco abertos, como é o caso do Mar Báltico e do Mar do Norte.

<sup>3</sup> Note-se bem que,

- sendo o custo dos equipamentos que adquirimos, sensivelmente igual ao dos outros países;
- estando o vencimento dos nossos militares (como os ordenados em geral) muito abaixo da média europeia, seria de esperar *a priori* que as despesas de equipamento representassem em Portugal, uma percentagem superior à média dos outros países NATO, e não o contrário.

Em Portugal tivemos o anúncio dessa política com a criação, em Maio de 2003, da Comissão Estratégica dos Oceanos (referência 4), ao que parece relegando para o esquecimento a Comissão Oceanográfica Intersectorial (referência 5), já então com cinco anos.

Tentativamente, poderemos considerar as seguintes áreas:

- Utilização das águas:
  - Pesca - profissional e de recreio
  - Navegação - comércio, recreio e turismo
  - Energia - ondas, marés, aproveitamento das diferenças de temperatura
  - Actividades ambientais
- Exploração do fundo:
  - Energia - petróleo, gás natural, bolsa de metano solidificado
  - Minerais
- Zona costeira:
  - Construção e reparação naval - guerra, comércio, trabalho, pesca, turismo e recreio
  - Lazer e turismo - exploração das praias, marinas, hotelaria, etc.
  - Portos e suas instalações
  - Comércio e indústrias ligados aos portos e navegação
  - Actividades ambientais
- Outras áreas:
  - Indústrias auxiliares - componentes e equipamentos da construção e reparação naval
  - Escolas de formação profissional
  - Laboratórios e institutos de investigação

#### *d) As interrogações ambientais*

Sabemos ainda muito pouco sobre problemas tão importantes como a lentíssima circulação das águas e a real capacidade regenerativa dos oceanos (referência 6), apesar dos esforços internacionais que têm vindo a ser desenvolvidos (referência 7).

Que efeito terão a poluição global e local sobre as actividades económicas? Partindo de factos indicados na referência 8, podemos colocar algumas perguntas:

- O nível do mar subiu entre 10 e 25 cm nos últimos 100 anos; quanto subirá nos próximos 100?
- Cerca de 80% da poluição que atinge o mar vem de terra, embora a originada no próprio meio marítimo seja frequentemente mais espectacular; as consequências

podem ser localmente muito graves; vamos conseguir inverter a tendência antes de causar danos irreparáveis à vida nos oceanos?

- O transporte a longa distância e descarga de águas de lastro, tem efeitos mais negativos sobre faunas e floras locais do que qualquer outra causa de poluição no mar; as medidas de precaução em preparação na International Maritime Organization serão suficientes?

O intenso tráfego que passa ao longo da nossa costa, tem sido desde sempre fonte de riqueza e nos últimos decénios esteve na origem de uma desenvolvida indústria de reparação naval. Mas as contrapartidas são, por exemplo:

- A frequente poluição do mar e das praias por resíduos de lavagem de tanques;
- A acumulação de TBT em sedimentos, que junto à ponta de Sagres atingem os 160 ng/g (referência 9).

Como vai a situação evoluir?

## 2. Segurança e recursos dos oceanos

As considerações sobre este tema são totalmente respigadas das conclusões do Seminário.

### 2.1. Sessão de abertura

Na Conferência Inaugural, do Almirante Vieira Matias, foram apresentadas as grandes causas do afastamento de Portugal do mar nas últimas três décadas: a perda das colónias, a adesão à União Europeia e ausência de uma estratégia nacional ligada ao mar.

Destaquemos outros temas:

- A nossa vocação marítima, uma vez desperta, permitiria compensar o reduzido poder económico, com o aproveitamento das nossas potencialidades ligadas ao mar.
- Haver navios estrangeiros a fazerem investigação nas nossas costas;
- A existência de duas classes de meios navais:
  - Navios simples, ligados a acções de segurança (busca e salvamento, repressão do narcotráfico), projectados e construídos no nosso país;
  - Navios com aptidão para combate, como submarinos, fragatas, navio de projecção de forças (nomeadamente fuzileiros).

- Os cachos (*clusters*) de actividades marítimas, complexos porque em geral ligados a outra redes de actividades económicas.

## 2.2. O mar sob jurisdição nacional e os seus recursos

- a) Foram relevados a ambiguidade da definição da zona contígua e o entendimento actual de plataforma continental. Este conceito jurídico é assente num conceito geofísico (tradicional), mas pode coincidir com o de zona económica exclusiva. Foi realçado que os direitos sobre esta zona são independentes da sua ocupação real ou fictícia.
- b) Em relação aos Recursos Marinhos, foi posta ênfase na enorme importância do mar territorial quanto aos recursos de pesca: até 20 ou 30 milhas da costa estão concentrados talvez 98% desses nossos recursos.

Considerou-se que muitos dos nossos problemas têm origem na organização do Estado, incluindo uma legislação prolífera e desajustada.

Outros pontos tratados:

- Será vital a nossa capacidade de negociação com o parceiro ibérico e com a UE, numa relação complicada pela subserviência da nossa posição em termos comunitários;
  - É, pelo menos, curioso que as capturas na década de 90 tenham aumentado na Espanha, Irlanda e outros países comunitários, ao contrário do que aconteceu com a Alemanha e Portugal;
  - Uma ideia força: a gestão integrada da zona costeira.
- c) Em relação à estrutura portuária nacional e a sua relação com os transportes marítimos, foi assinalado que uma das dificuldades principais actuais para o desenvolvimento da marinha mercante e da marinha de pescas é a escassez de candidatos às escolas profissionais, a todos os níveis (onde está o país de marinheiros?)

## 2.3. A investigação científica do mar

Notemos a múltiplas disponibilidades actuais do Instituto Hidrográfico, entre as quais uma boa rede de marégrafos e de bóias ondógrafas, e a capacidade de intervenção em dois importantes tipos de situações:

- Emergências como a dos derrames do “Prestige” (incluindo a captação de apoio internacional);
- Apoio a exercícios NATO como o Swordfish 2001.

Do Instituto de Investigação das Pescas e do Mar relevem-se as disponibilidades em termos ambientais: estudos das consequências de contaminações das águas estuarinas por DDT (insecticida já não utilizado mas muito persistente), por PCB (policlorobifenilos que eram usados em transformadores e condensadores) e por hidrocarbonetos.

Mereceu destaque o êxito de uma criação de ostras no Algarve, atribuída à boa qualidade do investimento efectuado, em contraste com outros onde a busca do lucro imediato se tem sobreposto à obtenção de resultados mais lentos mas sustentados.

### 3. O mar e a indústria nacional

Este tema foi também tratado no Seminário, mas vamos expandi-lo um pouco e actualizá-lo.

Faremos uso de uma ou outra informação colhida sobre o trabalho da Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO), do qual se aguarda ainda a publicação oficial.

#### 3.1. Os estaleiros navais e os estuários

Voltamos a temas ambientais, mas trata-se de uma chamada de atenção que não nos cansamos de repetir.

Sabemos que no trabalho da CEO é posto ênfase na importância dos estuários, dos quais é realçada a valência ambiental. Para estarmos de acordo bastará lembrar que eles cobrem 20% das áreas nacionais classificadas e representam 90% dos nossos recursos hídricos superficiais.

Os estuários não só recebem cargas poluidoras geradas a montante pela agricultura e indústrias, como poderão ver a sua contaminação aumentada pelas indústrias neles implantadas.

Tivemos ocasião de desenvolver com algum pormenor este tema num simpósio da Academia de Marinha, “O Mar no Futuro de Portugal” (referência 11), e transcrevemos aqui a nossa tese:

- Os nossos estaleiros navais estão situados em zonas estuarinas ecologicamente sensíveis, pelo que as suas prestações ambientais assumem particular relevo.

- Não se deveria sequer pôr a questão de respeitar o ambiente, mas sim como conciliar essa necessidade com a de manter competitivas as empresas, numa actividade que há muitos decénios está globalizada.

Infelizmente, porém, muitos gestores continuam a considerar as questões ambientais como obstáculos criados à eficiente operação das suas empresas.

- Não se podem fazer mudanças tecnológicas importantes sem promover a economia de recursos – ponto cardeal da gestão ambiental – e sem as sustentar por saltos na qualidade, sem os quais não são aplicáveis.

Procurámos demonstrar que:

- um sistema de gestão ambiental correctamente implantado tem um valor acrescentado para os estaleiros navais que largamente ultrapassa os seus custos;
- essa implantação constitui uma óptima oportunidade para promover as mudanças culturais de que as empresas necessitam para a sua sobrevivência.

### 3.2. Construção e reparação naval

A crise da construção naval internacional data do primeiro choque petrolífero, em 1973. Ao problema relativamente efémero da redução da procura, sobrepôs-se outro, muito mais duradouro, do excesso da oferta (anos depois do eclodir da crise ainda se continuavam a inaugurar estaleiros navais). Nem todos tiveram a ousadia ou a possibilidade de seguir o exemplo sueco de fechar alguns dos melhores estaleiros navais do mundo cerca de 1977.

A reparação naval começou a sentir a crise (redução de procura, excesso de oferta) alguns anos mais tarde.

O fenómeno devia afectar essencialmente os grandes estaleiros (o maior problema era o dos petroleiros, ou seja a redução de toneladas-milha do transporte), mas foi-se repercutindo em ondas sucessivas para empresas construtoras e reparadores de menor dimensão.

Presentemente a construção é dominada pelo Extremo-Oriente, com clara saliência da Coreia do Sul, desde há anos acusada de *dumping* pela União Europeia. A Europa tenta, desesperadamente, comandar a “alta costura” (transportadores de gás liquefeito e de produtos químicos, navios de cruzeiro) deixando os navios mais simples para a concorrência.

Introduzamos, entretanto, o essencial das semelhanças e diferenças entre construção e reparação naval:

- Semelhanças – muito do equipamento pesado e infra-estruturas são comuns; materiais utilizados, consumíveis e ofícios são, em larga medida, semelhantes ou mesmo iguais;
- Diferenças – uma construção é um bem de equipamento (planeamento e fabrico de longo prazo) e a reparação é a prestação de um serviço (curto prazo); o valor acrescentado do estaleiro pode ser de 30 a 50% numa construção e de 80 a 90% numa reparação.

A importância estratégica da construção é realçada pelo facto de ser, em larga medida, uma indústria de montagem, indo portanto fomentar as indústrias a montante. Voltaremos ao assunto quando falarmos de indústrias associadas.

Passando ao caso nacional, e esquecendo por falta de espaço os pequenos estaleiros cuja importância é sobretudo local mas não desprezável, vamos concentrarmos nos grandes: o Arsenal do Alfeite, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) e a Lisnave.

O último caso é o mais importante em termos económicos, dado o elevado valor acrescentado da sua actividade<sup>4</sup>. A Lisnave é o maior estaleiro de reparação naval europeu e o segundo ou terceiro do mundo. Este sucesso é devido em parte à posição geográfica (embora claramente menos que no passado), mas também aos relativamente baixos salários e a uma eficaz gestão comercial e da produção. Sempre foi uma empresa privada, com conhecidos altos e baixos.

Quanto à posição actual: depois de um primeiro trimestre de 2004 pior, o segundo melhorou consideravelmente e a perspectiva é de resultados positivos no fim do ano.

Pensamos – é uma opinião pessoal e controversa –, que após os gloriosos primeiros anos de liderança técnica, a empresa não tem feito o suficiente para se afirmar em trabalhos de maior valia técnica e económica. Mas a presente sobrevivência “honrada” é já um feito.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) continuam a ser essencialmente de construção, embora a ocupação em reparação naval represente talvez 20% da mão-de-obra anual total. A empresa tem tido quase sempre dificuldades económicas, desde o seu nascimento; exceptua-se, *grossomodo*, a década de 80, devido à continuidade de exportações para a União Soviética, à excepcional valorização do dólar (moeda em que eram feitos os contratos) e talvez a um razoável período de aumento de produtividade geral. Os anos

---

4 Este factor positivo pode ter efeitos perversos. Quando, durante o início da década de 80, foi mantida uma paridade com o dólar e outras moedas fortes quando a nossa inflação era muito superior à dos países dessas moedas (era a preparação para a moeda única europeia), a Lisnave e outras empresas exportadoras tiveram um letal agravamento relativo custos / receitas da ordem dos 25%.

de 2002 e 2003 foram especialmente maus, embora uma parte dos resultados negativos se deva à adopção de novos critérios contabilísticos (em nosso entender correctos).

Com um navio químico em construção, quatro navios patrulha e duas pequenas embarcações turísticas em carteira (para as albufeiras do rio Douro), o panorama não é animador. As conversações para encontrar um parceiro alemão estratégico estão paradas, ao contrário do que seria de supor, depois da adjudicação dos dois submarinos para a Armada a uma empresa alemã.

E é pena, pois trata-se de uma unidade verdadeiramente estratégica, até com uma capacidade de projecto muito maior que qualquer outra, incluindo o Arsenal do Alfeite. Um sinal positivo é o investimento em perspectiva de 25 milhões de euros utilizando, em larga medida, equipamento alemão em segunda mão - mas bastante melhor do que o que o estaleiro possui -, e mão de obra da própria empresa.

Quanto ao Arsenal do Alfeite, herdeiro de algumas más, mas também de muitas boas tradições, continua com as suas dificuldades em satisfazer as necessidades de reparações da Armada e de renovar o seu antiquado equipamento. A organização da Marinha também não ajuda, e pensamos que nada retrata melhor essas dificuldades do que ser aceite, em pleno século XXI, que a reparação dos navios da Armada possa ser atrasada por falta de sobresselentes.

### 3.3. *Indústrias associadas*

Verificou-se no Seminário que falhou redondamente o projecto SUBNACE, cujo objectivo seria o de atingir os 51% de participação nacional nas construções militares em curso nos ENVC. Um dos principais factores terá sido a encomenda *piecemeal* dos patrulhas oceânicos: dos doze iniciais, só foram encomendados dois num primeiro tempo e há pouco tempo mais dois.

Surpreendentemente (ou não) verificou-se que as indústrias de sucesso estão todas ligadas às novas tecnologias: destacamos a EID e a Edisoft que são dois sucessos internacionais, tendo sido apoiadas num primeiro tempo pela Marinha de Guerra. Mencione-se também o sucesso internacional de uma empresa produtora de cabos eléctricos, a CABELTE, mas que não tem querido ou podido fornecer material para navios; esta situação poderá vir a mudar, com fornecimentos para os patrulhas oceânicos.

Parece-nos que se poderá concluir o seguinte:

- O desenvolvimento das indústrias tradicionais (guinchos e cabrestantes, motores eléctricos, fundição de ferros e amarras, fabrico de aço) para incorporação em

navios, não é viável; resta a hipótese de alguma multinacional desenvolver – sobretudo para exportação –, essas actividades.

- O desenvolvimento de indústrias de equipamento electrónico, com forte incorporação de *software* é viável, devendo a Marinha prestar-lhes uma especial atenção na sua fase inicial.

### 3.4. Organizar o futuro

Cremos que a Lisnave continuará na senda da recuperação, desde que sejam nacionalmente proporcionadas condições de contratação laboral que não sejam desfasadas das necessidades de estaleiros que trabalham em dois ou três turnos, sete dias por semana, em trabalhos de programação a curto prazo.

Na construção naval, não é demagógico dizer que à Armada cabe um papel dinamizador e catalisador, e nunca um papel passivo ou acomodatório. A Armada terá de assumir essas responsabilidades.

Conhecemos bem alguns casos passados de oportunidades perdidas. Mesmo o caso dos patrulhas oceânicos, um navio simples na feliz sistematização do Alm. Vieira Matias, não é exemplar:

- A entrega da parte principal do projecto (em termos de cálculo e de definição de equipamento) a uma empresa alemã, contraria a letra e o espírito daquela sistematização;
- A preterição da Rinave na classificação dos navios, baseada em argumentação ultrapassável, desmente declarações oficiais de apoio ao aumento da incorporação nacional e, talvez mais grave, impede que todos os agentes possam ganhar uma maior experiência numa área fulcral.

Cremos que a mesma sistematização merece ser promovida a política de construção naval da Armada, quiçá com um acréscimo do seguinte tipo, em relação aos navios com aptidão para combate:

- Serão tomadas providências para maximizar a participação nacional no projecto e na incorporação de equipamentos e de *software* de diversa ordem;
- Em séries de três unidades ou mais, em princípio só a primeira será construída no estrangeiro<sup>5</sup>; as restantes serão fabricadas em Portugal<sup>6</sup>.

---

5 Encontrávamo-nos nos ENVC quando, cremos que em 1983 ou 1984, fomos visitados por uma delegação do estaleiro naval holandês Royal Schelde, projectistas e construtores das fragatas NATO *Standard*, acompa-

#### 4. Uma síntese

Tentando sistematizar e acrescentar algo:

- (1) A nossa pretendida vocação marítima é mais um caso de saudosismo poético do que praxis; salva-nos a inevitabilidade do factor geográfico.  
Despertar a capacidade de agir é condição necessária para transformar em actividade o nosso potencial oceânico.
- (2) O conjunto da economia ligada ao mar é muito vasto, sendo necessárias:
  - a) Providências imediatas sobre questões ligadas às pescas – que requerem sobretudo actuação governamental – junto do parceiro ibérico e da UE;
  - b) Acções de curto prazo na orla marítima, presentemente atacada pelo mar de um lado e pela construção civil do outro. A zona costeira é o cerne do importantíssimo cacho de actividades do lazer e do turismo, que funcionará por si mesmo desde que estejam criadas condições físicas e sejam removidas as peias burocráticas actuais;
  - c) Acções de médio prazo, como sejam o fomento da marinha mercante e das indústrias ligadas aos portos e à navegação, em que Estado e empresários terão que dar as mãos;
  - d) Controlo, coordenação e integração das pesquisas efectuadas nas nossas costas por entidades estrangeiras, quer nas pesquisas autorizadas de petróleo e gás (onde recebemos apenas as informações que nos querem dar), quer nas de embarcações especializadas estrangeiras, cuja actividade científica nem minimamente controlamos;
  - e) Acções de investigação oceânica, vitais para o nosso futuro de longo e longuíssimo prazo:

---

nhados por um oficial construtor naval, então prestando serviço no Estado-Maior da Armada. O objectivo era verificar se o nosso estaleiro poderia construir a 2ª e a 3ª das fragatas cuja aquisição estava projectada. Após dois dias de visitas e discussões os visitantes declararam-se satisfeitos e uma semana depois tínhamos uma carta do estaleiro holandês afirmando a sua disponibilidade para conosco colaborarem na construção em Viana das duas fragatas. Nem seriam mais caras do que construídas na Holanda.

- 6 Supondo uma incorporação nacional de 30%, isto significaria que em três unidades o fornecimento estrangeiro representaria 240% do valor de um navio e o nacional 60%. Será curioso comparar com o caso recente de aquisição de dois submarinos, em que a participação estrangeira é 200% do valor de um navio e a nacional próxima do zero.

- Aproveitamento das capacidades existentes, mas procedendo à sua expansão e acabando com a absurda e até anti-patriótica descoordenação<sup>7</sup> (seria melhor dizer ignorância mútua?);
  - Lançamento da investigação sobre a captura da energia do oceano: ondas, marés, diferenças de temperaturas (fontes quentes e fontes frias, em termos termodinâmicos);
  - Lançamento da pesquisa dos recursos de petróleo, gás e hidratos de metano<sup>8</sup>.
- (3) A indústria naval tem sido vital para a modernização do país desde a primeira revolução industrial. Sê-lo-á ainda na terceira?  
É uma indústria tractora, pois:
- serve-se de indústrias a montante – a construção naval pode ser encarada como uma indústria de montagem;
  - serve-se de grandes apoios de subcontratação, tanto na construção como na reparação (que é, em larga medida, uma prestação de serviços).
- Temos, em Portugal, dois paradigmas:
- Os ENVC na construção, situado na linha da frente dos construtores europeus em termos de capacidade técnica;
  - A Lisnave, figura cimeira da reparação naval a nível mundial.
- O Estado não deverá prescindir de utilizar as possibilidades que a UE lhe faculta (como seja a livre adjudicação das construções militares), nem poderá deixar de seguir o exemplo de países de maior capacidade industrial, que utilizam uma sofisticada rede de auxílios (estatais, regionais, municipais), para benefício, também, dos pequenos estaleiros.
- (4) As indústrias associadas à indústria naval nunca tiveram em Portugal peso significativo.

---

<sup>7</sup> Na investigação nacional temos vindo ultimamente a assistir a alguns *exploits*, que nos deixam orgulhosos e esperançados. No entanto, ela continua muito fraca, com culpas repartidas pelos Governos, pelos institutos e universidades, e pela indústria que não sente a necessidade de investir em investigação. É de 2000 um estudo científico da UE que nos coloca em último lugar da UE no campo da inovação (não confundir com número de doutorados *per capita*) e, o que é muito mais grave, em último lugar quanto à evolução dessa situação.

<sup>8</sup> Trata-se de metano no estado sólido (devido à baixa temperatura e elevada pressão) contido em moléculas de água (também no estado sólido), formando o que se designa genericamente por um clatrato. Calcula-se que as reservas mundiais de hidratos de metano sejam duas a quatro vezes iguais ao total de reservas de petróleo, gás e carvão. Estão a decorrer pesquisas em vários mares, sobre os hidratos de metano.

Ainda hoje assim sucede em termos económicos globais. No entanto, desenha-se já o desenvolvimento de empresas com componente tecnológica muito forte e importantes economicamente.

Outro campo de interesse óbvio são as pequenas empresas de serviços que, se devidamente apoiadas pelos grandes estaleiros, poderão tornar-se um importante factor de competitividade (em Portugal e no estrangeiro).

## 5. Usar a razão e o método

Ficamos com mais interrogações do que roteiros que nos levem onde desejamos.

As grandes correntes da História vão-nos arrastando, mas temos condições para marcar as nossas balizas, traçar os nossos rumos e bem governar com audácia mas com cuidado.

Mas precisamos sobretudo de perseverança.

Ou, nas palavras de David Landes (referência 1):

A estratégia portuguesa de aprender fazendo, era uma aplicação do bom senso;

Cada viagem era construída sobre as anteriores;

De cada vez avançava-se um pouco;

De cada vez tomava-se nota das latitudes, alteravam-se os mapas e deixava-se uma marca de presença;

GRADUALMENTE, O MEDO FOI VENCIDO PELA RAZÃO E PELO MÉTODO.

## Referências Bibliográficas

LANDES, David, *The Wealth and Poverty of Nations*, 1999

KENNEDY, Paul, *The Rise and Fall of the Great Powers*, 1988

*NATO Handbook*, 19 Outubro 2002

Conselho de Ministros. *Comissão Estratégica dos Oceanos (Resolução)*, 27 Maio 2003

Conselho de Ministros. *Comissão Oceanográfica Intersectorial (Resolução)*, 26 Fev. 1998

ALLÈGRE, Claude, *Économiser la planète*, 1990

Conselho da Europa. *Conferência Parlamentar sobre os Oceanos*, 1998

United Nations. *U. N. Convention on the Law of the Sea – Oceans: The Source of Life*, 2002

U.E., Programa Life. *Impacto dos organoestanhos em alto mar ao longo da Península Ibérica – Contribuição de Espanha e Portugal*, 2000

U.E., Programa CORDIS. *Innovation & Technology Transfer*, Outubro 2001

MOTA, Óscar, *Ambiente e Competitividade nos Estaleiros Navais*, Outubro de 2003