



conferência  
Reencontro com o Mar

pelo Comandante  
Luís Adriano de Lemos  
Cesariny Calafate

16 de Novembro 2012  
Dia Nacional do Mar  
Salão Nobre dos  
Paços do Concelho

Luís Adriano de Lemos  
Cesariny Calafate  
Capitão da Marinha  
Mercante

DIA NACIONAL DO MAR – 16 de Novembro 2012

“REENCONTRO COM O MAR”

Luís Adriano de Lemos Cesariny Calafate\*

Sr. Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, Sr. Prof. Doutor Henrique Souto, representante da Sociedade de Geografia de Lisboa, minhas Senhoras e meus Senhores.

Começo por agradecer as simpáticas palavras referentes a mim e à minha família, bem como o apoio dado pela Biblioteca Municipal “Rocha Peixoto” da Póvoa de Varzim, nas pessoas do seu Director, Dr. Manuel Costa e Dra. Fernanda Trovão.

É com grande prazer que participo neste convívio comemorativo do “DIA NACIONAL DO MAR”, organizado pela Câmara Municipal da Póvoa de Varzim e a Sociedade de Geografia de Lisboa sobre a temática “REENCONTRO COM O MAR”.

Prometo, desde já, ser breve, para que todos possamos privilegiar o diálogo, contribuindo assim para uma melhor reflexão sobre esse imenso património Nacional que é o MAR com todas as suas POTENCIALIDADES.

Decorridos mais de 5 séculos sobre os Descobrimentos, cuja herança histórica muito nos orgulha, é animador voltarmos a ouvir falar do mar sem os complexos do fim do Império, mas sim numa perspectiva de futuro com inteligência e vontade de aproveitar, de forma sustentada, aquilo que ele generosamente nos oferece. Grandes vultos nacionais (*entre outros: Mário Ruivo, Ernany Lopes, Pitta e Cunha, Adriano Moreira, Luiz Saldanha, Armando Correia, Silva Ribeiro, Henrique Souto, José Saldanha, Alexandre da Fonseca, Sousa Reis, Marta Chantal Ribeiro, Pinto de Abreu - este último, coordenou a 1ª fase de recolha de dados para a extensão da Plataforma Continental.*) e internacionais têm apresentado estudos demonstrando a importância deste sector na recuperação económica do nosso país, da U.E. e de países terceiros.

Para potenciação económica e protecção desta enorme riqueza que é a Zona Económica Exclusiva de Portugal, 18 vezes maior que o seu território terrestre, a maior da U.E., uma das maiores do mundo (*a 11ª*) e havendo ainda a hipótese de ser aprovada pelas Nações Unidas a proposta de extensão da plataforma continental, baseada na continuação morfológica, nas áreas da Biologia, da Física, da Química, etc., cuja Convenção das Nações Unidas sobre DIREITO do MAR, Portugal ratificou em 3 de Novembro de 1997, que aumentará a área marítima sob soberania ou jurisdição portuguesa para mais do dobro da actual, isto é, 42 vezes no total (*a 5ª do mundo*), ficando assim, unido pelo espaço marítimo, o Continente às Regiões Autónomas, contrariando sem dúvida, esta nossa ideia de pequenez. Portugal

tem ainda o compromisso de assegurar a Busca, Salvamento marítimo e socorro a náufragos numa área 60 vezes maior que o território terrestre (*abro aqui um parênteses para referir a Convenção no que respeita às ZONAS LEGAIS do OCEANO, desde a linha base: Até às 12 milhas - MAR TERRITORIAL - O país tem soberania total, mas qualquer navio tem o direito de passagem inofensiva; Até às 24 milhas - ZONA CONTÍGUA - Área ainda sob o controlo do país, em termos policiais, fiscais, aduaneiros e de poluição; Até às 200 milhas - ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA - A exploração dos recursos das pescas, do petróleo, dos minérios é reservada ao país costeiro; Até às 350 milhas - PLATAFORMA CONTINENTAL - Limite máximo da reserva da exploração do fundo marinho e seus recursos. Os lucros, porém são divididos com a comunidade internacional*).

Parece-me então indispensável que o país assuma um papel de liderança neste sector, rentabilizando esta vantagem e se disponha a:

- resolver os problemas definidos pelo Sector das Marinhas de Comércio, de Guerra, de Pescas e de Recreio, bem como, os de todas as actividades relacionadas com o mar, nos domínios: Social, Político, Económico, Cultural, Académico, Científico, Ambiental, Profissional e Diplomático;

- assumir, numa perspectiva transatlântica, que somos um país central e não periférico, tirando assim partido dessa posição estratégica de cruzamento de rotas intercontinentais: Europa/África/América/Ásia e de cabotagem ligando os portos da Europa; os Canais do Suez e do Panamá (*cujo alargamento deste último, possibilitará a passagem de navios porta contentores com maior capacidade e conseqüentemente o aumento de 10.000 para 14.000 TEUS -  $20' * 8' * 8' = 6m * 2,5m * 2,5m$* ) e criar uma política portuária que atraia os navios aos nossos portos (*porto de Sines com águas de profundidade, Lisboa, Leixões, Setúbal,...*), não esquecendo, para o efeito, as ligações marítimas (*chamadas auto-estradas do mar*) e as redes ferroviárias para a ligação aos restantes locais da Europa.

Aproveitando também o crescimento das viagens de cruzeiro e a sua passagem pelos portos portugueses, criar empresas marítimo-turísticas, com programas de visitas em terra de forma que, os passageiros conheçam e deixem divisas no nosso país;

- incrementar as riquezas do mar: como via de ligação dos continentes (*com transportes marítimos*); os recursos haliêuticos (*somos o 3º consumidor de peixe do Mundo com 60 kg/ano Per Capita que apenas produz 200 mil toneladas, cerca de 1/3 das necessidades de consumo nacionais; só há 7 mil embarcações das quais 85% com comprimento inferior a 12 metros; só emprega 16 mil pessoas de forma directa e 75 mil indirectamente; temos o melhor peixe do Mundo*); de lazer (*turismo e desporto*); a influência dos Oceanos no clima dos continentes (*por exemplo a corrente do Golfo do México ameniza a temperatura em Portugal e do Norte da Europa*); as algas (*absorvem o dióxido de carbono e são aproveitadas como: adubos, biocombustíveis, gel, papel...*); na saúde (*das enzimas obtidas das profundezas quentes do mar é possível reproduzir material genético, no tratamento do cancro, da sida, da diabetes, de doenças cardiovasculares... a talassoterapia, usada no tratamento fisioterapêutico pela água do mar*); nas indústrias: farmacêutica (*antibióticos, anti-inflamatórios,...*); cosmética; alimentar; peles; decoração; extracção de minérios (*como ouro, prata, cobre, cobalto,...*); extracção de inertes (*sal, areias, cascalho,...*) e energia (*petróleo, gás natural...*). Saliento que a 1ª estação do mundo de aproveitamento da força das ondas do mar na produção de energia eléctrica

*(sistema pelamis)* foi planeada e executada na Póvoa de Varzim, embora, por razões que outros melhor do que eu saberão *(talvez custo/benefício)*, o projecto tenha sido abandonado, estando agora em curso, no mesmo local, a cerca de 3.2 milhas náuticas de distância da costa e profundidade de 50 metros, a colocação de equipamentos *(WindFloat)* para aproveitamento da energia eólica e, que a somar às já existentes fontes energéticas não poluentes *(correntes, ondas, marés, eólica, fotovoltaicas, barragens e de cogeração, ou aproveitamento do calor das várias indústrias)* nos transportam, depois de concretizado o projecto, de país importador para exportador de electricidade, numa altura que se perspectiva o fim dos poluentes combustíveis fósseis, com o conseqüente aumento de custos.

O sistema de aproveitamento da força das ondas *(Waveroller)* está a ser testado ao largo de Peniche.

A entrada na União Europeia, foi um passo importante que quebrou o nosso isolamento político, mas nunca deveríamos ter voltado as costas ao nosso património marítimo, cuja presença física se nos mantém fiel. Claro está que houve conseqüências negativas no que respeita aos transportes marítimos, pescas e construção naval. Não temos que nos penhorar aos subsídios dos outros, ou pelo menos não usar esses subsídios para acabar com os reduzidos meios geradores do crescimento económico e do emprego, que ainda existem em Portugal. Ninguém dá nada a ninguém sem contrapartidas.

A grande fronteira com o mar não é uma fatalidade é uma mais-valia. Senão vejamos, os suíços têm só montanhas e valorizam-nas, nós, além das montanhas, temos mar. As Ilhas Britânicas, a Islândia, ou o Japão, só têm fronteira com o mar e são países desenvolvidos, Portugal além do mar tem fronteira com Espanha;

- dispor de uma Marinha Mercante que garanta a nossa independência *(neste momento apenas possuímos 10 navios de comércio com bandeira convencional portuguesa. É claro que existem navios com registo de conveniência da Madeira, mas a grande maioria pertence a armadores estrangeiros)*. Tendo nós um território com um grande litoral e fronteira terrestre apenas com um país, o Governo tem a obrigação de assegurar a entrada de bens de consumo básico por via marítima. Quando as fronteiras com a Espanha estão fechadas por qualquer razão como, por exemplo, aconteceu com a última greve dos camionistas espanhóis, previu-se o pior. Esta situação ilustra bem o caos que pode provocar a impossibilidade de nos abastecermos, porque, apesar de termos fronteira com o mar, não temos navios de comércio suficientes.

Tem de se definir prioridades na reestruturação e adaptação das nossas várias Marinhas: de Pesca, de Guerra e de Comércio às novas realidades pondo, como primeiras opções, o investimento numa Marinha Mercante com resposta mínima às nossas necessidades, em eficientes meios de salvação no mar e numa melhor formação dos marítimos como garante do bem maior que é a defesa da vida humana;

- minimizar os impactos do alargamento da Comunidade aos novos países e da entrada de marítimos de países terceiros com mão de obra mais barata e menos preparada;

- evitar a redução das frotas comunitárias e o aparecimento das bandeiras de conveniência;

- criar boas condições de trabalho e de habitabilidade a bordo que cativem os jovens e mantenham os mais antigos, com tripulações suficientes e bem preparadas para evitar acidentes graves devidos ao descuido no desempenho das tarefas ou às más condições meteorológicas, para que haja, no Sector, estabilidade e profissionalismo;

- alterar o actual RIM (*Regulamento de Inscrição Marítima*) de modo a responder às necessidades do Sector;
- integrar mais as tutelas ligadas ao sector para um melhor aproveitamento dos meios de segurança já existentes e pressioná-las na aquisição de equipamento de salvamento adequado de forma a agilizar o sistema;
- contrariar o envelhecimento das nossas tripulações nas Marinhas de Comércio e de Pescas por falta de navios de bandeira nacional e conseqüente desaparecimento do “Know How” que foi conquistado e transmitido ao longo de gerações através dos séculos e que pode perder-se em poucas décadas;
- descentralizar, em todos os campos, os apoios aos marítimos mantendo-os bem informados e melhor preparados. Para que a formação possa beneficiar todos os trabalhadores do mar, deverá ser feita nos seus locais de residência, não os desenraizando das suas terras de origem. Quanto às várias entidades formadoras europeias e nacionais compete-lhes COMPLEMENTAREM-SE e não obstruírem-se, pois, não nos podemos dar ao luxo de desperdiçar recursos;
- munir os pescadores de uma sólida preparação Teórica-Prática, que lhes permita obter mais e melhores capturas. Numa época de espantosos avanços tecnológicos, dos computadores aos satélites e a todos os equipamentos de ponta designadamente: GPS/DGPS - Sistema de Posição Global (*está previsto entrar em funcionamento um programa europeu conhecido por Sistema Galileu alternativo ao Sistema GPS americano*); Cartas de Navegação Electrónicas; ARPAS - Radares de Cinemática Automática; GMDSS - Comunicações Integradas de Socorro; Detecção Submarina - Sondas e Sonares; Meios de Segurança, é exigida uma actualização permanente.

Mas, paralelamente, é preciso reforçar a área Sócio-Cultural na vertente de Educação Ambiental, sensibilizando-os para os perigos do esgotamento dos recursos marinhos que o aumento indiscriminado do esforço de pesca pode provocar, colocando em risco a sua profissão e o abastecimento da população.

“O CÓDIGO DE CONDUTA PARA UMA PESCA RESPONSÁVEL” (*que aconselha os governos dos vários países a adoptar as suas sugestões desde a captura ao consumidor*) é certamente um importante instrumento ao serviço da formação e da defesa dos recursos haliêuticos;

- ratificar a convenção “STCW-F - Serviço de Quartos ou Turnos” (*Entrou em vigor em 29 de Setembro de 2012 para as pescas*), bem como as convenções de Torremolinos e PSC-F (*controlo de estado*). Estas têm por finalidade fornecer os requisitos mínimos exigidos, capazes de garantir a competência dos marítimos, a segurança da tripulação e da embarcação, evitando assim perda de vidas e danos materiais com desastrosas conseqüências ambientais. A aplicação das Convenções STCW-78/95 e PSC já há muitos anos que são obrigatórias na Marinha de Comércio;
- promover cursos de reciclagem, formação contínua e de acompanhamento dos formandos após a formação, sensibilizando os marítimos para uma atitude de prevenção com exercícios de segurança a bordo, demonstrando-lhes, por exemplo, que a utilização de uma “CHECK LIST” à saída da embarcação para o mar poderá diminuir a probabilidade de acidentes. Esta Formação, baseada num rigoroso levantamento de necessidades de formação junto das comunidades marítimas, deverá ser feita numa perspectiva de qualidade e não de quantidade, que forje Técnicos competentes e produtivos (*lembro que algumas das principais causas de aci-*

*dentos são: Insuficiente Formação no uso dos meios de segurança individual e colectiva; falta de descanso; embarcações em mau estado de conservação e construídas com materiais menos resistentes; desrespeito pelas condições meteorológicas; a não prática de uma Lista de Verificação à Saída da embarcação para o mar;...).* Insisto na formação, porque em qualquer actividade, é preciso investir nos Recursos Humanos para valorizar o Capital Humano. Um país sem educação, cultura ou ciência está condenado ao fracasso;

- fazer a UNIFORMIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO CURRICULARES dos diversos cursos para a profissão dos marítimos no espaço europeu (*deve integrar, para entendimento a bordo, uma língua única, como, por exemplo, o Inglês Técnico*). É fundamental que a sua certificação e categoria profissional sejam reconhecidas por todos os países membros, facilitando, assim, a livre circulação destes profissionais em igualdade de circunstâncias na comunidade, criando, para esse efeito, uma BASE de DADOS permanentemente actualizada;

- incluir actividades de enriquecimento curricular, nomeadamente PALESTRAS e SEMINÁRIOS sobre temas relevantes apresentados por oradores qualificados do Sector, capazes de provocar um diálogo interactivo, esclarecedor e enriquecedor para ambas as partes;

- ter em conta todos os PROTOCOLOS, CONVENÇÕES e LEGISLAÇÃO de interesse para o Sector devendo ser ratificados por todos os países membros e a sua aplicação cuidadosamente verificada;

- criar uma genuína cultura do mar que promova a identidade marítima da sociedade portuguesa desde o ensino básico. Os portugueses têm uma ligação afectiva ao mar, mas esquecem o seu potencial e peso na economia do país, que vai muito para além da linha de costa ou da linha do horizonte. Os navios de treino “Creoula”, o seu gémeo, agora recuperado “Santa Maria Madalena” bem como a nossa embaixada no mundo que é o navio escola “Sagres”, têm tido um papel muito importante nesta reaproximação e identidade dos portugueses com o mar (*ao mesmo tempo, lembro com mágoa a recente extinção e derrube dos bem equipados edifícios da Escola de Pesca e da Marinha de Comércio, uma das melhores da Europa, que só contribuiu para agravar o desconhecimento do Sector*);

- incluir nos currículos das Faculdades de Direito cadeiras e especializações em Direito Marítimo e Direito do Mar (*estas disciplinas opcionais foram excluídas recentemente dos conteúdos programáticos da licenciatura, incompreensível num país que tem a maior ZEE da UE*);

- formar técnicos a vários níveis em todas as áreas do conhecimento do mar, para uma exploração integrada e sustentada das suas riquezas, que preserve o meio ambiente e crie postos de trabalho;

- desenvolver uma política de Capturas e de Transporte Marítimo que incentive os armadores a investirem nas Pescas e numa Marinha de Comércio Nacional de forma que as Importações e Exportações feitas por via marítima aumentem a entrada de divisas no país, diminuam a dependência de Marinhas estrangeiras e descongestionem as nossas vias terrestres (*na União Europeia, cerca de 90% do comércio externo e 40% do comércio interno, é feito por Mar*);

- exigir o afastamento dos navios que circulam na nossa costa, sobretudo os que transportam cargas perigosas, para fora das 20 milhas náuticas (*já houve recentemente um afastamento razoável de cerca de 15 Milhas*);

- fazer nos nossos portos as correcções que o desgaste do tempo vai exigindo. O mar, como força da natureza, tenta recuperar aquilo que o homem lhe tira, sendo o assoreamento e a destruição dos paredões dois dos principais problemas;

- planear e fiscalizar as construções e extracções de areia ao longo da costa, bem como a poluição da atmosfera que provoca os aumentos do buraco do ozono e da temperatura, a subida do nível da água com a consequente salinização de solos agrícolas e erosão do litoral (*deve-se respeitar o POOC - Plano de Ordenamento da Orla Costeira, construir passadeiras elevadas para recuperação de dunas. No Algarve, têm um plano que visa trazer areia de uma profundidade dos 30 metros, para aumentar a área das praias, contrariando assim por um período de 10 anos a erosão. Não sei se já foi posto em prática*);

- fiscalizar a poluição do mar com origem em: descargas de lixos sem tratamento feitas por empresas (44%); emissões de poluentes de terra (33%); navios (22%); extracção de minerais, de petróleo e de gás (1%) (*não estão incluídas situações excepcionais como, por exemplo, o derrame do petróleo no Golfo do México, os naufrágios do “Erika” e do “Prestige” e, lembro a propósito que alguns lixos podem demorar no mar séculos tais como: fraldas, latas de alumínio, garrafas de plástico, redes sintéticas de pesca, ou uma eternidade, tais como: garrafas de vidro, borracha, material radioactivo*);

- implementar medidas de prevenção do terrorismo, de pirataria, da imigração ilegal, do contrabando e do tráfico de estupefacientes;

- desenvolver as Actividades Conexas, de indústrias e de comércio que vivem do sector marítimo quer no mar quer em terra como por exemplo: A Aquacultura, Transformadoras, Serviços, Construção Naval (*área na qual tínhamos uma grande projecção mundial, entrou em declínio com o desaparecimento de vários estaleiros navais*), Reparação Naval (*a Lisnave que quase desapareceu, ressuscitou nestes últimos 10 anos com a reparação naval*), Armazenamento, Distribuição, Comercialização,....;

- ligar o VTS - Controlo de Tráfego Marítimo, Portuário e Costeiro - que serve para aconselhamento de manobras que evitem abalroamentos e para seguimento de navios com cargas perigosas (*entrou em funcionamento para toda a costa do Continente em 2008*) com o SIVICC - Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (*equipado com radares e câmaras de videovigilância*) - que tem por objectivo o combate ao tráfico de droga à imigração ilegal e ao contrabando;

- equipar também as embarcações de pesca de dimensões menores com a “Caixa Azul” para fiscalizar a sua actividade e permitir a sua localização em caso de perigo;

- assegurar melhores condições à Inspeção de Navios (Post State Control) para manter a sua operacionalidade em segurança;

- melhorar a segurança e a qualidade da água das praias, bem como incentivar a prática dos desportos náuticos e a manutenção das marinas, rentabilizando assim o litoral português;

- promover a investigação para melhorar a gestão do sector (*num planeta em que o mar ocupa 71%, conhecemos melhor a Lua que o fundo dos oceanos*). Este trabalho não pode ser só de gabinete, os investigadores terão de ter os meios para estarem no mar (*os navios: o “Noruega está para ser substituído e o “Arquipélago” nos Açores está em fim de vida. Os navios da Marinha de Guerra: “D. Carlos”, “Alm. Gago Coutinho” e o submersível de controlo remoto “Luso” têm dado um grande apoio neste campo*).

Dar novo impulso ao Sector exige uma visão estratégica com a conjugação de esforços que vai muito para além da legislação. É necessário implicar todos os parceiros ligados ao Sector (*tais como: A classe marítima, as tutelas, os professores/formadores, investigadores, hidrógrafos, oceanógrafos, geólogos, geógrafos, sindicatos, empresários, engenheiros, armadores, asso-*

*ciações, economistas, gestores, ambientalistas, biólogos, psicólogos, sociólogos, inspectores, juristas, legisladores, etc. Em suma, todos os elementos implicados nesta actividade), a partir de um diálogo franco e por troca de experiências que valorizem todos. A Tutela deverá ter vontade política para concretizar o aproveitamento das riquezas do mar (desburocratizando e promovendo incentivos fiscais para quem trabalhar e investir neste sector, bem como, desenvolver parcerias com entidades nacionais e estrangeiras, com conhecimentos teóricos e práticos nesta área de actividades, provocando assim, um resultado mais célere, com menos custos e de forma sustentada).*

É um empreendimento que exige um grande esforço de todos nós. Já provámos na grandiosa epopeia dos descobrimentos (*relembro entre outras figuras que contribuíram para esse glorioso período da nossa História: D. João II, Infante D. Henrique, Vasco da Gama, Fernão de Magalhães, Bartolomeu Dias, Pedro Alvares Cabral.*) que o mar não é um obstáculo, mas sim um elemento de ligação e aproximação de povos e culturas com o conseqüente enriquecimento do conhecimento, das artes, das letras e das ciências, com enorme repercussão na economia.

Numa outra forma de estar, devemos aproveitar os laços que nos unem aos países irmãos lusófonos espalhados pelos vários continentes e também eles com fronteiras marítimas.

CITO ainda cinco antigos monarcas: D. Dinis de Portugal - que teve a visão estratégica de desenvolver uma indústria de construção naval, de pescas e de transportes, a formação de uma frota de guarda costeira, de mandar plantar o pinhal de Leiria com vista a usar a madeira na construção de embarcações -; D. João II de Portugal - considerado um dos melhores reis, assumiu a direcção da expansão marítima iniciada pelo seu tio-avô Infante D. Henrique, negociou o Tratado de Tordesilhas (*meridiano que dividia a Terra em 2 partes - 370 léguas = 918' = 1700km W ilha Sto Antão - C. Verde, seria para Portugal*), delineou a 1ª viagem no Caminho Marítimo para a Índia, etc. -; D. Carlos de Portugal - Investigador com trabalhos de grande relevo ligados ao Mar -; Isabel 1ª da Inglaterra - Precursora da expansão naval do Reino Unido, defendeu e praticou o conselho de Sir Walter Raleigh de que "Quem dominar o mar, dominará o comércio e o comércio é a riqueza das nações, assim se podendo também acabar por dominá-las" ou seja a Talassocracia, que é o governo ou poder que se centraliza no seu contexto marítimo. Nada afinal que os portugueses já não tivessem provado -; e Leopoldo 2º da Bélgica - considerou que, "Um país que tem mar só é pequeno se não o souber aproveitar" -.

HOMENAGEIO também dois vultos contemporâneos que, com estudos apresentados, muito contribuíram para a divulgação dos oceanos: o Almirante Gago Coutinho, tão esquecido por nós e o Cte. Jacques Cousteau.

TERMINO, lembrando alguns dos nomes da poesia portuguesa que escreveram sobre o Mar: Sophia de Mello Breyner; Luís de Camões; António Gedeão; Miguel Torga; Flor Bela Espanca; Natália Correia; António Nobre; Mário Cesariny; Manuel Alegre; David Mourão Ferreira; Fernando Pessoa; SIDÓNIO MURALHA que escreveu: ... "FOMOS GRANDES QUANDO OLHÁMOS PARA O MAR" ...

Tentei dar o meu modesto contributo para uma maior ligação dos portugueses ao mar e para o reconhecimento da importância que este pode ter na recuperação económica do País.

Faço votos para que o Verbo com o Vigor lusitano se transformem em Acção neste “Reencontro com o Mar”.

OBRIGADO.

Póvoa de Varzim, 16 de Novembro de 2012

\*Capitão da Marinha Mercante e Licenciado em Gestão e Tecnologias Marítimas