

VICTOR MANUEL BENTO E LOPO CAJARABILLE

VICE-ALMIRANTE, PROFESSOR COORDENADOR DO DETMAR - DEPARTAMENTO DE TECNOLOGIAS DO MAR DO ISCIA

“Precisamos urgentemente de um planeamento estratégico”

Em entrevista, Victor Cajarabille, vice-Almirante e professor coordenador do DETMAR, salienta a urgência de criação de um planeamento estratégico no que ao mar diz respeito



Como vê, hoje, a relação Portugal-Mar?

Vejo principalmente como uma grande oportunidade de desenvolvimento e até de afirmação de Portugal no mundo. Temos uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) com cerca de 1,7 milhões de km quadrados, sendo superada apenas por 10 países no mundo. A nossa Plataforma Continental (PC) poderá atingir 3,8 km quadrados, de acordo com a proposta cientificamente fundamentada entregue nas Nações Unidas em 2009, ficando também entre as maiores do planeta. Todos os estudos credíveis de elevado nível feitos por especialistas de calibre internacional indicam que o mar vai ser muito valorizado no futuro, face à escassez de alguns materiais em terra e ao avanço da tecnologia.

Por outro lado, a nossa posição estratégica de charneira atlântica e as prioridades da política externa estão directamente ligadas ao mar, num mundo globalizado onde as trocas comerciais se fazem maioritariamente pelo mar.

Nestas circunstâncias, a relação Portugal-Mar tem que ser aprofundada e merecedora da maior atenção por parte dos Governos, dos empresários, dos estabelecimentos de ensino, dos pensadores e de todos os que possam contribuir para o progresso do país.

Como vê os apelos para olharmos o Mar como o desígnio português por excelência? Acha que estamos em condições de neutralizar os erros que cometemos no último quartel do século XX em termos de desmantelamento da frota pesqueira e da frota mercante? Que alternativas temos?

Em continuação do que já afirmei, diria que é claro que temos alternativas e os eventuais erros do passado não impedem que se abraça com êxito uma renovada Estratégia Nacional para o Mar, que até já existe em termos de texto, mas tem encontrado dificuldades de concretização célere. Precisamos urgentemente de um planeamento estratégico com objectivos concretos bem definidos, programas detalhados e orçamentos e procedimentos que garantam o seu cumprimento.

Temos que começar por criar uma

entidade a nível nacional e com autoridade e competências necessárias para exercer uma coordenação efectiva sobre os assuntos do mar. Na minha opinião, uma hipótese a considerar seria uma Secretaria de Estado situada na esfera de acção directa do Primeiro-ministro, mas haverá outras possibilidades igualmente válidas. Como parece que vamos ter um novo Governo em breve, seria uma excelente oportunidade para afirmar esse tal desígnio português. Com uma boa organização e vontade política teríamos realizações muito benéficas para o país. Mas, não se esperem resultados e lucros a muito curto prazo. Estes planeamentos são de longo prazo e, por isso, é necessária uma mobilização de esforços e firmeza política para ter sucesso.

Os navios que hoje equipam a Armada, inclusivamente os novos submarinos, que respondem às nossas necessidades de controlo e patrulhamento das zonas atlânticas sob nossa responsabilidade e domínio?

Não é possível responder a esta questão de forma simples, sem pecar por incompreensão ou por omissão. Mesmo reduzindo a explicação ao mínimo dos mínimos, há que recorrer a um certo enquadramento. A Marinha Portuguesa obedece a conceitos exaustivamente estudados nas últimas décadas, dois dos quais merecem maior relevância. Trata-se dos conceitos de Marinha equilibrada e de Marinha de duplo uso.

O primeiro implica que a Marinha, face às responsabilidades do país, não deve concentrar os meios em uma ou duas capacidades muito robustas, mas preferir um leque variado de capacidades capaz de desempenhar missões muito variadas, embora com menos unidades em cada capacidade, para os mesmos custos.

O segundo, exprime a necessidade da Marinha desempenhar missões de carácter militar e apoio à política externa e, simultaneamente, desempenhar missões de carácter não militar relativas à segurança e autoridade do Estado no mar. Quando nos referimos à fiscalização e controlo das águas sob soberania ou jurisdição nacional, esta-

mos a falar da actuação não militar, essencialmente a cargo de corvetas, patrulhas e lanchas de fiscalização. Os meios mais pesados, ou sejam, as fragatas e os submarinos são concebidos para as missões militares, hoje retratadas fundamentalmente na cooperação internacional. Em termos nacionais exercem o que se pode designar por diplomacia naval, que vai desde a simples presença, às operações humanitárias ou de extracção de nacionais em dificuldades, até às acções de comprometimento com posições políticas.

Assim, os submarinos, tal como as fragatas, enquadram-se na noção de Marinha equilibrada, preenchendo capacidades que visam demonstrar a determinação do país em cuidar da sua defesa e contribuir para a paz e segurança internacionais. Porém, mesmo estes meios têm sido utilizados com enorme sucesso em operações contra o tráfico de drogas e outros crimes no mar, muitas vezes sem o conhecimento do público, por razões evidentes. Isto é o duplo uso a funcionar em pleno.

Sobre a necessidade e relação custo/eficácia dos submarinos, terá que ficar para outra altura, porque não será assunto central desta conversa e precisaríamos de bastante mais espaço para responder adequadamente.

Voltando agora à fiscalização dos espaços marítimos de responsabilidade nacional, os meios existentes são, numa forma geral, muito antigos, pelo que é muito urgente executar o programa de aquisição dos oito novos Patrulhas Oceânicos e oito (cinco com opção para mais três) lanchas de fiscalização costeira, a construir nos Estaleiros Navais de Viana do Costeiro, mas que têm sofrido consideráveis atrasos. Actualmente, as seis corvetas e os três patrulhas costeiros ainda ao serviço são insuficientes e têm cerca de 40 anos, portanto com sérias limitações e manutenção muito dispendiosa. Estamos, portanto, com bastantes carências neste âmbito.

O ISCIA, que criou desde há dois anos o DETMAR, pretende dinamizar o ensino superior das tecnologias e gestão do Mar na zona centro e norte do País. Sente que há mercado potencial para tal opção?

O aumento de relevância que o mar vai ter em Portugal e no plano internacional se vai reflectir também nas zonas centro e norte do país, as quais têm fortes tradições marítimas e importante potencial de desenvolvimento. Falamos da pesca, mas também na aquicultura, no tráfego local, nas actividades marítimo-turísticas, nas instalações portuárias, nos sistemas de informação logísticos e portuários e de controlo da navegação, dos estaleiros navais, etc.

E pensam alargar a vossa actividade educativa e formativa aos países da CPLP?

Certamente que sim. Por razões da história recente, todos os outros países de expressão portuguesa, com excepção do Brasil, têm enormes carências e muitas dificuldades em tudo o que se relaciona com o mar. Ora, a primeira condição para se poder desenvolver qualquer actividade no mar é a formação de pessoal. Existem todas as condições para se poder estender aos PALOP praticamente todos os cursos proporcionados pelo ISCIA actualmente e os que estão pensados para o futuro.

O ISCIA usa uma metodologia de ensino do tipo “blended learning” (ensino presencial replicado e complementado através de uma plataforma de e-learning) e formas de ensino distal, que poderão facilitar a frequência dos cursos por estes alunos. Esta possibilidade poderá incluir formação profissional e superior.

Sabemos que o “parceiro de referência” do ISCIA neste projecto é a Marinha. É isto uma aplicação prática do novo conceito estratégico de Marinha de duplo uso?

Como já referi, o conceito da Marinha de Duplo Uso não é assim tão recente e tem várias vertentes. O protocolo de acordo entre a Marinha e o ISCIA é bastante abrangente, mas tem como trave mestra a formação em áreas muito diversas. Não sendo esta cooperação de natureza militar, nem de apoio à política externa pode ser perfeitamente enquadrada na Marinha de duplo uso. A corroborar esta visão está o facto de a Marinha ter também como função contribuir para o desenvolvimento económico,

para a investigação científica e para a cultura marítima.

O ISCIA promove não só o ensino, como também o desenvolvimento (especialmente o regional), estando por isso em harmonia com o quadro de serviços que é necessário prestar ao país, para que a riqueza principal que é o saber, saia valorizada.

E que me diz no relativo ao OSM – Observatório de Segurança Marítima, nova unidade orgânica de I&D do ISCIA, onde parecem misturar-se preocupações genéricas da ordem do “safety” e do “security”. Aliás, podia, em breves linhas, descodificar estes dois conceitos?

O OSM traduz a concretização de uma excelente ideia. Estou à vontade para o afirmar, porque nada tive a ver com a sua criação. Não existe, a nível nacional, uma organização deste tipo, pelo que o Observatório vem ocupar uma lacuna. Depois, ninguém duvidará da importância da segurança marítima. O OSM está vocacionado para realizar projectos de investigação, colaborar em cursos de pós graduação, organizar ou participar em congressos e acções similares, editar textos e publicações e promover a criação de bibliotecas, videotecas e mediatecas especializadas. Adicionalmente, deverá acompanhar os factos relevantes de segurança marítima a nível nacional e os de âmbito internacional que possam ter implicações nacionais. O OSM tem carácter técnico e científico, congregando pessoas e instituições que se dediquem às actividades relacionadas com a segurança marítima, entendida de forma abrangente, isto é, com preocupações de “safety” e de “security”, com maior peso na primeira.

A segurança “safety” diz respeito à prevenção de acidentes no mar e acções subsequentes para minimizar os efeitos. Trata da salvaguarda da vida humana no mar, da condução segura da navegação, do estado das plataformas e da protecção do meio marinho (poluição por exemplo). Concentra-se assim nos riscos inerentes à actividade marítima.

A segurança “security” cuida da protecção contra ameaças conscientes aos navios, pessoas, instala-

ções e equipamentos usados nas actividades marítimas. Envolve portanto instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos.

PERFIL

■ VICTOR CAJARABILLE

■ Vice-Almirante
■ Licenciado em Ciências Militares Navais pela Escola Naval em 1968. Foi comandante da Lancha de Fiscalização “Arcturus”, na Guiné-Bissau e do patrulha “Mandovi”, em Angola. Na década de 80 serviu como professor Ciências Sócio-Militares na Escola Naval e como adjunto na Divisão de Pessoal e Organização do Estado-Maior da Armada. Em 1989 foi designado ajudante de campo do Chefe do Estado-Maior da Armada. Com início no verão de 1992 e durante três anos, prestou serviço no SA-CLANT HQ, Norfolk, Virginia, USA, como “staff officer” na divisão de exercícios daquele comando NATO. Depois, desempenhou sucessivamente as funções de Director de Instrução da Escola Naval, Chefe da Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada e professor e coordenador da área de ensino de estratégia no Instituto Superior Naval de Guerra e Subchefe do Estado-Maior da Armada. Após a sua promoção a Vice-Almirante, foi nomeado Superintendente dos Serviços do Material e posteriormente Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, cargo que desempenhou até fins de Maio de 2007. Já na situação de reserva, na efectividade do serviço, assumiu a presidência do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE) da Marinha, sendo também Professor Catedrático Convidado no ISCS – Universidade Técnica de Lisboa, onde leccionou disciplinas no âmbito da estratégia. Tendo cessado estes cargos por motivo da sua passagem à reforma em meados de 2010, iniciou funções no ano lectivo 2010/11 como Professor Coordenador pelo DETMAR.