
**BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO
MARÍTIMO DOS AÇORES**

BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO DOS AÇORES

1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS

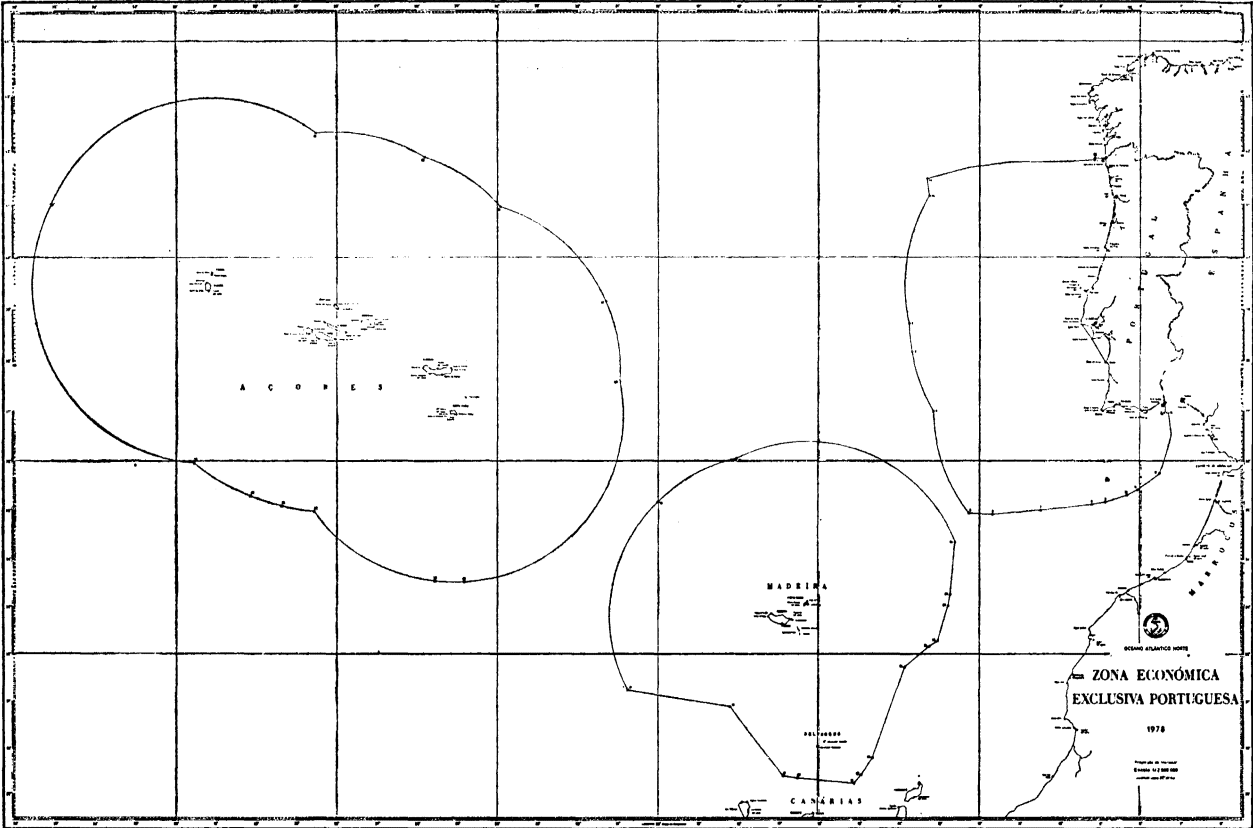
Quando de uma recente viagem de estudo às Ilhas Adjacentes, integrado no Curso de Defesa Nacional de 1979, fui, mais uma vez, alertado para a importância do mar como elemento de coesão do conjunto nacional.

Sobre o triângulo Continente-Madeira-Açores têm sido tecidas as mais variadas considerações, recorrendo a teses da geoestratégia, da economia e da história. E não admira que assim seja, pois o regresso às fronteiras antigas levou muitos a pensar que estava descoberto um espaço, englobando potencialidades não exploradas, que poderiam constituir a base de um auspicioso desenvolvimento futuro.

É necessário que os Portugueses tomem consciência da importância do seu espaço nacional, englobante de uma vasta zona marítima, mas será conveniente não deixar transpor para o plano mítico uma realidade que somente poderá concretizar-se mercê de um trabalho aturado e de um esforço colectivo que representa, na época que vivemos, a missão histórica mais transcendente que se propõe aos Portugueses, depois da gesta dos Descobrimentos e da conquista

De momento, a realidade mostra-nos que Portugal fez muito pouco no sentido de se dedicar a tal missão. A desculpa mais frequente para tal atitude é a falta de recursos. É certo que somos uma pequena potência. Aliás, sempre o fomos, mesmo na época áurea de quinhentos, o que se constata facilmente pela diminuta influência que exercemos nas grandes decisões europeias.

Ser uma pequena potência deve ser cada vez mais motivo de orgulho e não sentimento de inferioridade, porquanto, no contexto mundial, as pequenas potências estão adquirindo novos graus de liberdade, maior peso nas decisões colectivas e são portadoras das formas mais perfeitas de organi-



zação social e política. Há muitos anos KJELLEN (considerado o pai da geopolítica) defendeu que as pequenas potências têm um papel histórico-cultural a desempenhar no concerto mundial, pela sua função medianeira e estabilizadora face às grandes potências.

Outro aspecto positivo deste reencontro nacional no espaço e no tempo é o facto de ser possível definir com rigor uma área geográfica de influência nacional, com a qual os Portugueses se identificam e que estão empenhados em defender.

Certo de que, onde se encontrem portugueses, seja nos EUA, seja na África do Sul ou na Austrália, se projectam os interesses nacionais e até se pode afirmar que também se projecta a nação portuguesa. Mas o mesmo acontece com outros povos e quicá mais numerosos. O que nos define, identifica e distingue dos outros é o território próprio, é a entidade política autónoma.

Julgo, pois, poder afirmar que o espaço definido pelo Continente, Ilhas Adjacentes e áreas marítimas circundantes define o espaço próprio de Portugal no momento presente.

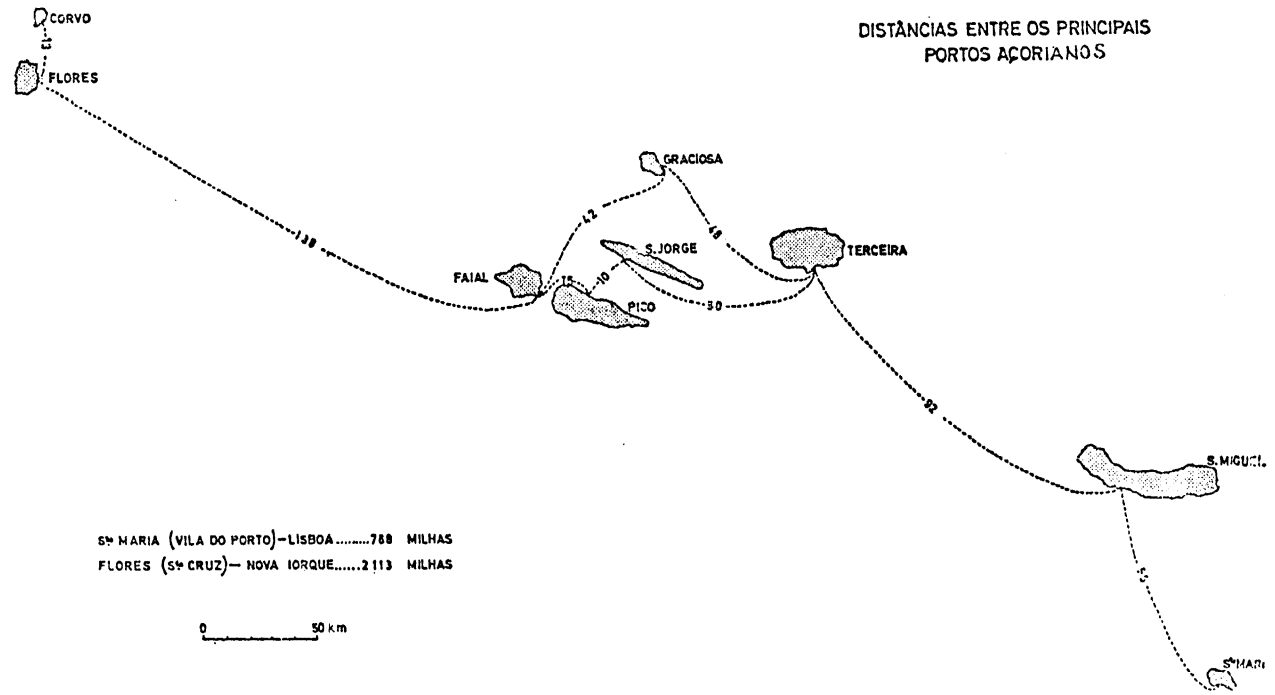
Esse espaço é sem dúvida importante para outras potências, o que significa que nele se projectam interesses alheios. E assim verificamos que esse espaço é importante para os EUA como área de manobra e como zona de acesso à Europa e ao Médio Oriente e como potencial «glacis» da América para a hipótese de uma derrocada europeia face à potência continental. Mas esse espaço é igualmente importante para a União Soviética porque constitui uma área privilegiada de ataque às linhas de abastecimento da Europa e da América e também excelente área de manobra para o exercício da sua estratégia indirecta em relação ao Terceiro Mundo. Finalmente os Europeus descobriram que essa área constitui a sua retaguarda e para a CEE apresenta potencialidades económicas e de comunicação.

Diversos articulistas têm chamado a atenção para os aspectos citados pelo que não aprofundarei o assunto ⁽¹⁾. Somente, à guisa de conclusão, direi que essa área, sendo tão importante para diversas potências, entre as quais se incluem as duas grandes potências, em vez de se poder considerar uma benesse ou um promissor futuro, terá de ser olhada como uma

(¹) Virgílio de Carvalho — Reflexões sobre balizas mestras para o pensamento estratégico naval português, em «Baluarte» n.º 13, Maio de 1979.

Fernando Fonseca — A Geopolítica e o Mar, «Bol Soc. Geografia», 1974.

DISTÂNCIAS ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS AÇORIANOS



S^a MARIA (VILA DO PORTO)—LISBOA.....788 MILHAS
 FLORES (S^a CRUZ)—NOVA IORQUE.....2113 MILHAS



vulnerabilidade nacional. No fundo trata-se da história singela da criança que detém um bolo demasiado apetecido pelos mais graúdos.

Por isso que se deva perguntar se possuímos capacidade para defender tal área? Esta pergunta deve ser posta a todos os portugueses conscientes, mas sem dúvida o deverá ser mais incisivamente aos membros das Forças Armadas.

Deixo esta pergunta flutuando sobre um pano de fundo sombrio para fazer realçar um aspecto muito particular dessa vulnerabilidade nacional. E assim irei abordar, de uma forma sucinta, o problema das comunicações marítimas nacionais focalizadas para a área dos Açores.

2. A INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA DOS AÇORES

Nos Açores três portos avultam pela importância das obras realizadas, pelo tráfego que deles se serve e pelo abrigo que facultam à navegação.

São eles os portos de PONTA DELGADA, da HORTA e de ANGRA DO HEROÍSMO.

PONTA DELGADA

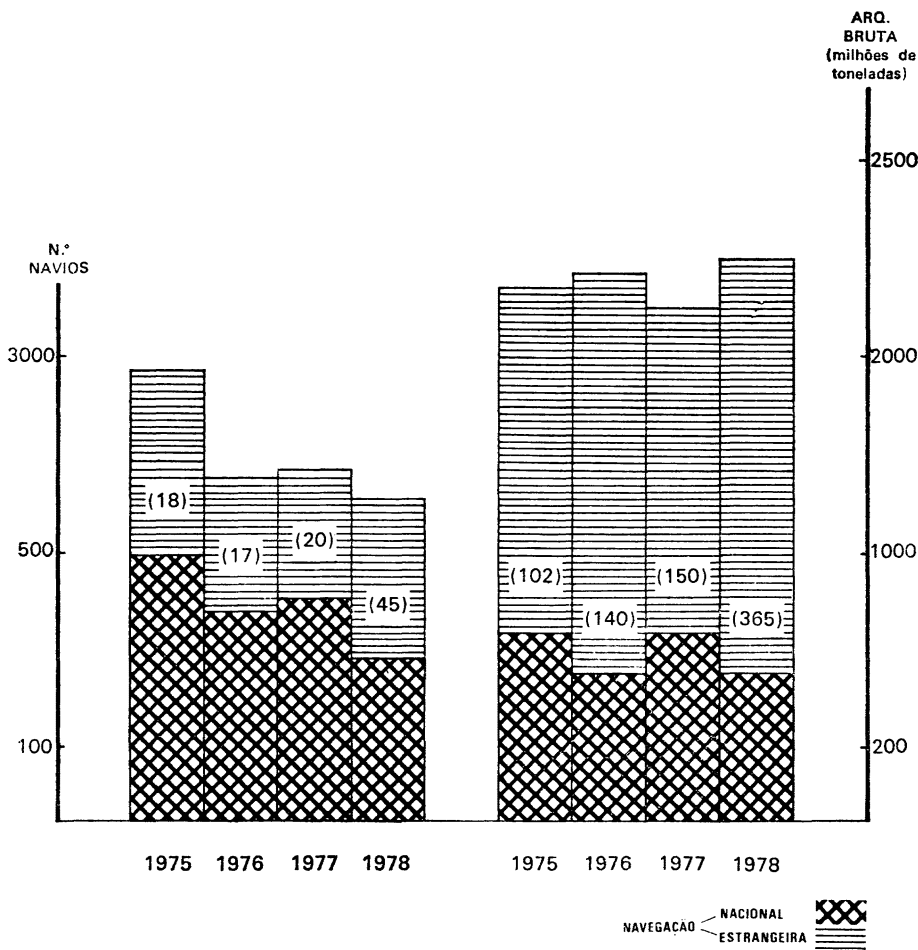
O porto de PONTA DELGADA é de longe o melhor equipado e de maior tráfego. Tem o privilégio de se situar na ilha mais populosa e de maior actividade industrial e agrícola.

Em 1978 o seu movimento total de mercadorias ultrapassou 400 000 toneladas, sendo quase 2/3 importadas, ao passo que as mercadorias exportadas constituem o restante terço. O número de passageiros ultrapassou ligeiramente, no mesmo ano, 10 000 passageiros. Há 10 anos, o tráfego de passageiros era 3 a 4 vezes superior. A decadência desse tráfego deveu-se à concorrência do tráfego aéreo e ao desaparecimento progressivo dos navios de passageiros nacionais. Fenómeno semelhante se passou em relação aos restantes portos principais dos Açores.

HORTA

O porto da HORTA dispõe de um abrigo para a navegação e situa-se na posição mais central do Arquipélago. Gozou de posição privilegiada na era do carvão e do cabo telegráfico. Decaiu, perdeu importância, mas o interesse

PORTO DE PONTA DELGADA
 NAVEGAÇÃO NACIONAL
 E ESTRANGEIRA



NOTA: Entre parênteses indicam-se o número e a arqueação dos navios de países da Europa Oriental, com predomínio para os navios russos.

pela sua posição estratégica dá-lhe primazia em relação aos restantes portos. A Marinha atribui-lhe prioridade e a preferência como base futura.

O seu movimento de carga situa-se a grande distância do de PONTA DELGADA, totalizando em 1978 cerca de 60 000 toneladas, das quais 45 000 importadas e cerca de 6000 passageiros.

Através do porto da HORTA efectua-se um intenso tráfego local e costeiro que inclui cerca de 160 000 passageiros transportados entre a HORTA e o PICO.

ANGRA DO HEROÍSMO

Finalmente, dos três portos principais ANGRA DO HEROÍSMO é o mais dotado pela natureza mas o menos desenvolvido artificialmente; o seu movimento de carga ronda as 30 000 toneladas e cerca de 10 000 passageiros.

PORTOS SECUNDÁRIOS

Três ilhas estão, portanto, razoavelmente servidas. E as restantes? Na maioria dos casos não se tratam de portos, mas sim de simples fundeadouros em costa aberta, somente alguns dispõem de pequenas obras acossáveis que servem o tráfego local e costeiro. As condições de operação são difíceis. A sua lista porém é extensa:

Assim de ocidente para oriente teremos:

- Na ilha do CORVO um só fundeadouro.
- Na ilha das FLORES os portos das LAJES e St.^a CRUZ.
- Na ilha do PICO os portos das LAJES e RIBEIRAS e CAIS e MADALENA.
- Na ilha de S. JORGE os portos VELAS e CALHEITA.
- Na ilha da GRACIOSA os portos de St.^a CRUZ, FOLGA e PRAIA.
- Na ilha de St.^a MARIA o porto de VILA DO PORTO.

Estão previstas obras portuárias nas FLORES, no PICO, S. JORGE, na GRACIOSA e VILA DO PORTO.

Convém referir que a valorização da infra-estrutura portuária irá ter reflexos muito positivos, primeiro na vida de relação, auxiliando a quebrar o isolamento das pequenas ilhas, depois terá reflexos importantíssimos no desenvolvimento harmónico do território por permitir a exportação directa, evitando transbordos e a consequente oneração de custos dos fretes.

PERSPECTIVAS DUM GRANDE PORTO EM PRAIA DA VITÓRIA

Finalmente aprecio aquilo que se pode considerar o projecto do futuro em infra-estruturas portuárias dos Açores, o projecto do porto de PRAIA DA VITÓRIA.

Actualmente PRAIA DA VITÓRIA constitui um pequeno porto artificial com um tráfego predominantemente militar, que se vier a concretizar-se o projecto existente poderá ser um dos maiores portos do Atlântico, dedicado ao «transshipment».

Tal projecto permitiria constituir o maior plano de água protegido dos Açores com extensos terraplenos e cais.

A sua construção orçaria em alguns milhões de contos, grande parte a concretizar através da compensação que o Governo Americano deverá entregar pela utilização da Base das Lajes.

Não havendo na ilha da Terceira movimento que justifique tal porto levanta-se desde logo a pergunta para quê obra tão grandiosa. A resposta que recebi é de que se destina ao «transshipment» e constituiria uma futura fonte de rendimentos para os Açores.

Reconhece-se que a posição central dos Açores no Atlântico favorece tal intenção; porém, a menos que a NATO se interesse por este porto como futura base naval, não se vê, a médio prazo, que os fluxos normais de petróleo que hoje possuem portos importantíssimos no Sul da Irlanda e no Canal da Mancha se vão afastar para os Açores perdendo tempo e aumentando a distância.

É um facto que os portos da Península, como VIGO e SINES, não conseguiram até este momento captar o «transshipment» destinado à Europa. Como se poderá pensar que os Açores sejam um concorrente sério nesse campo?

O meu cepticismo no campo económico no que se refere ao «transshipment» que possa a vir a utilizar o porto da PRAIA DA VITÓRIA é com-

pensado por aquilo que julgo ser a grande potencialidade de tal porto, o seu valor militar associado à da Base Aérea das Lajes, constituindo núcleo de importância vital para os países NATO na defesa das comunicações marítimas. E como em ANGRA DO HEROÍSMO não vale a pena efectuar grandes obras portuárias, pois aproveite-se a PRAIA DA VITÓRIA que além de utilização militar passará a ser frequentada pelas frotas de pesca que operam na área.

3. ANÁLISE DO TRÁFEGO MARÍTIMO DOS AÇORES

Os produtos principais exportados pelos Açores utilizando a via marítima são por ordem de importância:

- Leite e produtos derivados;
- Gado vivo e abatido;
- Peixe (em conservas).

Por sua vez os principais produtos importados são:

- Produtos refinados de petróleo;
- Cimento;
- Adubos;
- Produtos alimentares;
- Manufacturas.

Uma constatação imediata se extrai das estatísticas: a grande desproporção entre a tonelagem de mercadorias importadas e as exportadas, superior a 3 para 1 (em 1978 — 630 000 para 170 000 toneladas).

Os fluxos principais do tráfego são entre os portos do Continente, com predominância para Lisboa, e os portos de PONTA DELGADA, ANGRA e HORTA.

Além do tráfego de mercadorias deve acrescentar-se o de passageiros, hoje muito menor que há dez anos, em virtude da concorrência do transporte aéreo. A sua importância não decaiu nas ligações internas do arquipélago, sendo um importante factor de relação. O desaparecimento dos navios de passageiros constitui uma perda irreparável e que urge remediar com meios marítimos rápidos adequados à época actual (em 1978 o total de passageiros embarcados e desembarcados foi da ordem dos 300 000).

Açores — MOVIMENTO MARÍTIMO DOS PRINCIPAIS PORTOS
 — ESTATÍSTICA COMPARATIVA —

		1974	1975	1976	1977	1978
NAVIOS ENTRA- DOS (NÚMERO)	P. DELGADA	1043	1106	848	806	811
	HORTA	507	519	636	703	693
	A. HEROÍSMO	396	358	311	305	331

ARQUEAÇÃO BRUTA RES- PECTIVA (MILHARES DE TONELADAS)	P. DELGADA	3241	2862	3060	2585	2985
	HORTA	811	834	884	1087	950
	A. HEROÍSMO	390	313	308	323	338

PASSAGEIROS EMBARCADOS E DESEMBAR- CADOS (TOTAL)	P. DELGADA	12 746	10 500	7 668	13 522	11 722
	HORTA	144 978	154 832	163 892	173 136	172 803
	A. HEROÍSMO	38 094	32 690	30 699	63 611	68 848

CARGA EMBAR- CADA E DESEM- BARCADA (TONELA- DAS)	E	P. DELGADA	88 229	81 945	91 316	93 396	128 524
	D		388 406	236 524	257 743	264 884	283 180
	E	HORTA	13 715	11 048	8 404	14 074	14 876
	D		37 818	32 808	38 439	39 848	46 581
	E	A. HEROÍSMO	12 395	11 145	10 591	12 322	13 759
	D		67 838	63 914	84 934	88 992	93 793

AÇORES — MOVIMENTO MARÍTIMO
DOS PORTOS SECUNDÁRIOS (1978)

	N.º navios	Arq. bruta	Passageiros	Carga	
				Emb.	Desemb.
VILA DO PORTO	121	33.7	377	560	37 667
PRAIA DA VITÓRIA	57	535	769	1 214	120 606
ST.º CRUZ — GRACIOSA	34	14.4	721	921	1 328
PRAIA — GRACIOSA	101	13.2	9 061	—	167
FOLGA — GRACIOSA	15	—	930	—	167
VELAS — S. JORGE	453	157	11 094	2 777	10 574
CALHETAS — S. JORGE	78	27.3	595	2 399	4 435
S. ROQUE — PICO	308	?	6 095	1 009	15 953
LAJES — PICO	25	?	—	1 520	8 997
ST.º CRUZ — FLORES	47	61	1 545	1 043	5 658
LAJES — FLORES	1	0.6	—	158	—
CORVO	33	21	322	131	355
TOTAIS	1272	982	31 509	11 732	205 907

NOTA: Valores aproximados.

A navegação explorando o tráfego dos Açores mantém-se sob a cláusula de «reserva de tráfego», do que resulta não ser livre o transporte marítimo, mas sim reservado à bandeira nacional ou a navios estrangeiros afretados a armadores nacionais. O armamento nacional que em tempos explorava em exclusivo este tráfego tem vindo a sofrer reduções progressivas em quantidade e qualidade, do que resulta o recurso a navios estrangeiros afretados.

Assim, ao passo que em 1974 e 1975 se dedicaram a este tráfego 22 navios nacionais e 2 estrangeiros fretados, havia recentemente (20 de Junho de 1979) 7 navios nacionais em viagem de ou para os Açores, 2 navios nacionais em viagem interilha e 6 navios fretados em viagem de e para os Açores. E se excluirmos o transporte dos produtos refinados de petróleo em que a SOPONATA tem garantido quase em exclusivo o transporte, na carga geral o armamento nacional cada vez responde menos às necessidades nacionais e regionais.

Este sintoma preocupante põe em dúvida se já teriam sido tomadas as medidas necessárias para inverter tal tendência e garantir que o tráfego marítimo seja assegurado, e bem, predominantemente por navios nacionais.

Em 1978 produziu-se um facto que teve as mais graves consequências para os Açores. Tratou-se da longa greve da marinha mercante que durou de 9 de Julho a fins de Setembro. O Governo Regional como medida de emergência teve de recorrer ao fretamento de navios estrangeiros face aos riscos de rotura de abastecimento de produtos essenciais, medida esta portadora de potenciais riscos políticos e económicos para o País.

Por último gostaria de referir o papel que a Marinha tem vindo a desempenhar em prol das populações dos Açores. Após o período da descolonização passaram a estar disponíveis meios navais, cuja atribuição a tarefas de apoio às ilhas tem sido muito solicitada e apreciada. Assim e a partir de 1975 têm actuado todos os anos equipas de mergulhadores da Armada que, sob a orientação das Juntas Autónomas dos Portos da Horta e de Angra do Heroísmo, se têm encarregado de destruir rochas e melhorar as obras submersas de diversos portos. Também foram atribuídas duas lanchas de desembarque médias para apoiar a ligação entre o Faial e o Pico. Frequentes vezes se tem deslocado aos Açores uma lancha de desembarque grande, para efectuar o transporte, para as ilhas sem infra-estrutura portuária, de grandes máquinas de engenharia. Os navios de guerra em comissão nos Açores, nor-

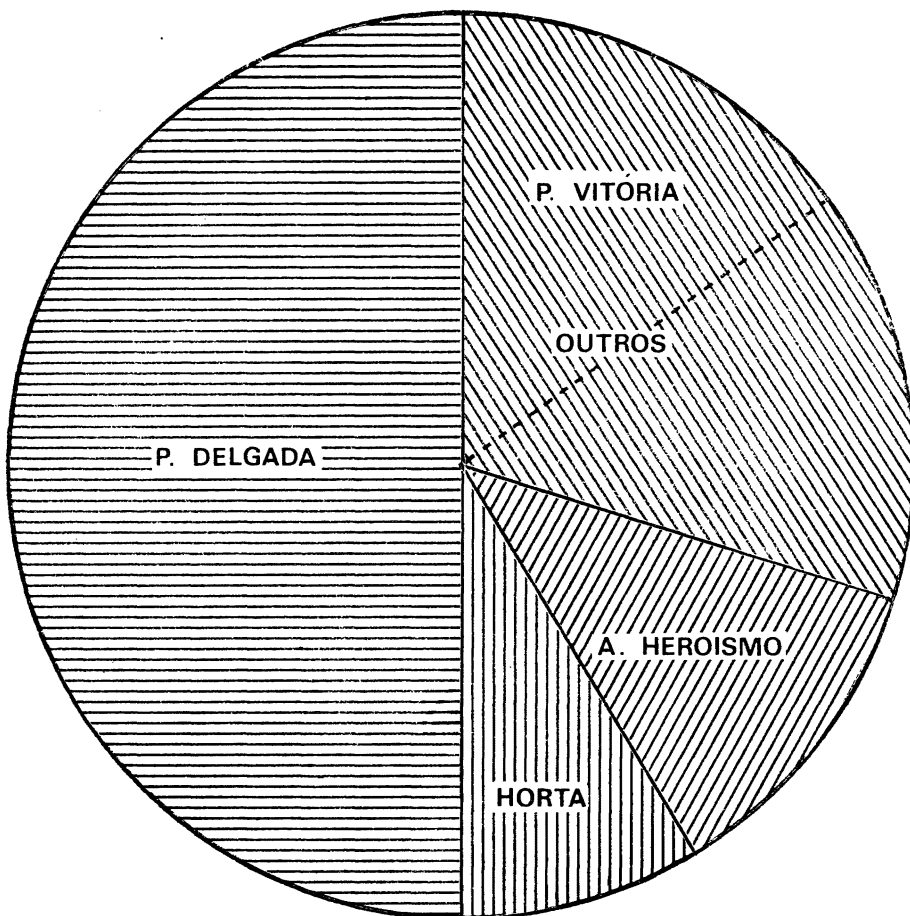


Diagrama do movimento de carga dos diversos portos dos Açores (1978)

malmente corvetas, efectuam o transporte de contingentes militares e fazem evacuações de urgência, quando necessário.

Em face do que antecede pode concluir-se:

- 1.º O tráfego marítimo dos Açores se apresenta descompensado entre o transporte de ida e o de regresso, o que onera a exploração comercial dos meios empenhados.
- 2.º Grande volume de tráfego é de carga geral, o que facilita a utilização dos navios não especializados, com excepção dos transportadores de produtos refinados de petróleo, dos transportadores de carnes congeladas e de frutas.
- 3.º A inexistência de infra-estrutura portuária obriga a utilizar o transbordo ou navios tradicionais.
- 4.º A decadência do tráfego de passageiros é devida à concorrência do transporte aéreo e ao desaparecimento dos navios de passageiros.
- 5.º O tráfego interilhas tem tendência a intensificar-se para o que contribui a melhoria de alguns portos secundários.
- 6.º O apoio que a Marinha de Guerra dá, apesar de cobrir áreas de muito interesse, não é contínuo e deveria constituir uma reserva para períodos de crise.

4. *ALGUMAS CONSIDERAÇÕES À GUIA DE ADVERTÊNCIA*

Se, tal como disse atrás, confluem na área dos Açores os interesses de diversas potências é o momento de perguntar o quê e em que extensão estarão essas potências a jogar em termos de estratégia indirecta?

E cabe também no âmbito deste artigo apresentar como corolário da pergunta anterior uma outra:

Não será através da degradação das ligações marítimas e aéreas que mais rapidamente se faz sentir aos Açorianos que o Governo Central é incapaz de resolver os problemas regionais?

A estratégia indirecta neste campo específico actuaria pela criação de dependência de outras potências, o que mais tarde poderia favorecer o exercício da coacção política por parte dessas potências.

E a propósito, cito que os países da CEE têm-se mostrado particularmente sensíveis à penetração que as marinhas mercantes dos países da Europa de Leste conseguiram no mercado do tráfego marítimo europeu. Os respectivos Governos acordaram medidas para reduzir essa dependência que consideram uma grave vulnerabilidade.

E o nosso Governo que medidas tomou?

Mas mesmo que não se pense em tais termos, ocorre uma outra questão, que é a de saber em que medida o nosso Governo tem protegido e impulsionado o desenvolvimento da importante região açoriana e os legítimos interesses dos seus habitantes, que hoje dentro e fora dos Açores rondam 1 milhão.

A coesão nacional e a integridade do território passam pelo desenvolvimento harmónico das suas partes. Nos Açores o factor insularidade, ligado ao estágio de atraso relativo e à noção muito divulgada e, quiçá verdadeira, da falta de preocupação dos sucessivos governos pelos problemas regionais é gerador de um estado psicológico facilmente explorável por interesses alheios.

Por isso que vejo como sinal de esperança as recentes decisões no sentido de dotar os Açores com melhores infra-estruturas portuárias, aeroportuárias e de telecomunicações.

Esses empreendimentos poderão libertar os Açores do isolamento forçado em que têm vivido em relação ao exterior e dentro de si, proporcionando um maior grau de integração da economia açoriana na economia nacional.

Mas só poderemos tirar completo rendimento das obras portuárias se possuímos uma marinha mercante capaz de as utilizar intensamente e oferecendo os serviços adequados, pois não valerá a pena ter os matadouros frigoríficos de grande capacidade a funcionar, se não houver navios frigoríficos para transportar a carne.

Segundo a minha óptica pessoal, a melhoria dos transportes marítimos dos Açores tem mais a ver com o aumento da eficiência da exploração dos meios existentes do que com o aumento do armamento, sem descurar, evidentemente, a obtenção de navios frigoríficos de média tonelagem para transporte de carne, lacticínios e frutas.

5. OBJECTIVO DO PRESENTE TRABALHO

Todo o arrazoado que deixo escrito tem como objectivo mostrar que em termos de segurança nacional existe uma vulnerabilidade bem caracterizada no que se refere aos transportes marítimos dos Açores, que urge remediar antes que seja explorada por potências com interesse na área.

Também pretendo mostrar que o desenvolvimento das infra-estruturas de apoio à navegação, conjuntamente com a reestruturação dos transportes marítimos, poderá contribuir decisivamente para a melhoria e desenvolvimento daquele pedaço tão querido da terra portuguesa, facilitando a coesão nacional, e dando maior felicidade aos seus habitantes.

E como em matéria de interesses nada melhor do que ouvir atentamente aquilo que os Açorianos terão a dizer nesta matéria.

Julgo poder afirmar que o desenvolvimento regional é factor de maior desenvolvimento nacional.

Os transportes marítimos, sendo essenciais para que o desenvolvimento regional se processe em bom ritmo e de acordo com o interesse nacional, devem constituir preocupação importante a nível nacional.

Dimensioná-los adequadamente e explorá-los com eficácia, será a melhor forma de reduzir a vulnerabilidade da insularidade açoriana.

Por isso considere necessário e oportuno chamar a atenção para o problema.

Cruz Júnior

Contra-Almirante