

Manutenção da Capacidade Submarina - Suas Vicissitudes e Consequências

Vice-almirante
António Cavaleiro de Ferreira



Generalidades

Com as cerimónias de entrega do NRP “Tridente”, ocorrida na Base Naval de Lisboa a dia 8 de Setembro de 2010 e do NRP “Arpão”, que teve lugar em Kiel (RFA) a 22 de Dezembro de 2010, iniciou-se o ciclo de vida da 5ª Esquadrilha de Submarinos, infeliz e inexplicavelmente constituída unicamente por dois navios.

Tendo presente a indispensabilidade da componente submarina das forças navais portuguesas e, muito em particular, as condições únicas e verdadeiramente excepcionais em que operam os submarinistas, entendo ser chegado o momento de legar aos vindouros as vicissitudes porque passou o programa de manutenção da capacidade submarina formalmente iniciado em 1995.

Não tendo optado pela vida naval nos submarinos não tenho necessariamente experiência vivida por aqueles que no silêncio dos fundos dos oceanos, em compartimentos extraordinariamente exíguos vivem dias e dias sem privacidade alguma, de forma serena e lúcida dando sempre o seu melhor, cumprem e acatam sem qualquer hesitação as ordens do seu Comandante, perfeitamente conscientes que do seu comportamento e grande profissionalismo depende o regresso à “superfície”. Tenho por eles uma extraordinária admiração!

Antecedentes

Numa breve e sucinta resenha sobre as origens da capacidade submarina em Portugal é da mais elementar justiça lembrar que foi na sequência da actividade desenvolvida, ainda no século XIX, pelo 1º Tenente João Augusto Fontes Pereira de Mello - mais precisamente em 1889 com a apresentação do primeiro projecto português para a construção de um submarino - que em 1910 foi assinado em Itália o contrato para

aquisição do primeiro submersível o NRP “Espadarte”, que veio a ser entregue à Armada em 1913 e a que se juntaram o NRP “Foca”, NRP “Golfinho” e NRP “Hidra” a partir de 1915, formando a 1ª Esquadilha de Submersíveis ainda em plena I Grande Guerra.

À época os submersíveis eram vistos como uma arma menos nobre e, na maior parte das potências navais, o seu estado de desenvolvimento era muito rudimentar. Com o decorrer da I Grande Guerra a sua utilização como arma ofensiva foi uma surpresa e cedo se lhes reconheceu valor militar e operacional. O caso talvez mais gritante ocorreu em 22 de Setembro de 1914 ao Sul de Dogger Bank quando o HM “Aboukir”, HM “Hogue” e HM “Cressy”, três couraçados-cruzadores da Royal Navy de 12.000 toneladas cada, andavam em patrulha e foram afundados pelo submarino alemão “U 9”, de 500 toneladas, em menos de 1 (uma) hora.

Decorridos cerca de 21 anos teve início a constituição da 2ª Esquadilha de Submersíveis com a entrega do NRP “Delfim” a 1 de Dezembro de 1934 e de que fizeram parte o NRP “Espadarte” e o NRP “Golfinho”, que haviam sido encomendados ao estaleiro Vickers, do Reino Unido. Até finais de 1950 a 2ª Esquadilha participou em todas as manobras e exercícios nacionais nas áreas do Continente, dos Açores e da Madeira e intensificou o ensaio e o treino de táticas anti-submarinas, desenvolvendo uma muito eficiente e significativa actividade operacional. Em 1939 o NRP “Golfinho” realizou a primeira viagem de soberania de um submersível à Guiné e nas vésperas da eclosão da II Grande Guerra visitou Sevilha na companhia do NRP “Delfim”.



Primeiro-tenente João Augusto Fontes Pereira de Mello

No final da II Grande Guerra (1939-1945) o Reino Unido cedeu a Portugal três submersíveis com pouco mais de três anos de serviço, que formaram a 3ª Esquadilha. Os NRP "Narval", NRP "Neptuno" e NRP "Nautilo" continuaram a executar missões de soberania na área marítima nacional e a realizar grande actividade de treino operacional com forças navais nacionais e internacionais. A partir de 1958 mereceu especial cuidado a integração de forças navais nacionais, em particular da 3ª Esquadilha de Submersíveis, em exercícios com forças da NATO.

Em plena guerra do Ultramar - em 1964 - a França, no âmbito de uma independente política externa adoptada pelo General De Gaulle, quebra o embargo da venda de material de guerra a Portugal e aceita uma encomenda de quatro submarinos. Com o lançamento em Nantes do NRP "Albacora" em Outubro de 1966, a que tive a oportunidade de assistir na qualidade de Ajudante de Ordens do então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Armando de Roboredo, tem início a 4ª Esquadilha de Submarinos de que posteriormente fizeram parte os NRP "Barracuda", NRP "Cachalote" e NRP "Delfim". Trazem consigo a mais moderna tecnologia de submarinos convencionais e são, à época, considerados as "jóias da coroa" da Armada Portuguesa que, pela primeira vez, dispunha de submarinos na verdadeira acepção da palavra, caracterizados por um alto grau de discrição, grande capacidade táctica e operacional. Portugal passou a dispor de um importante e eficiente dissuasor no âmbito do conceito Estratégico de Defesa Nacional com capacidade de infiltração, mesmo em áreas com superioridade aéreo naval do opositor, e de ataque.



NRP Barracuda

Durante os quase 40 anos de vida ao serviço da Armada a 4ª Esquadrilha destacou-se em missões de salvaguarda do espaço marítimo nacional e na participação em muitos e variados exercícios nacionais e internacionais, com particular incidência no âmbito da Aliança Atlântica. O NRP "Barracuda" em 1982 torpedeou com êxito um navio mercante que à deriva representava real e sério perigo para a navegação. Aquele mesmo submarino em 1984 quando regressava de um exercício NATO ao largo de Gibraltar, cruzou-se com uma força naval dos Estados Unidos da América e iludindo a escolta ao porta-aviões, veio à superfície e a cerca de 500 jardas simulou um ataque ao navio Almirante da força. Na altura comandava o NRP "Comandante Roberto Ivens" e tive o ensejo de presenciar e testemunhar o "incidente", a azáfama e alarido que o atrevimento do Capitão-tenente Brites Nunes, que ao tempo comandava o NRP "Barracuda", provocou nas hostes americanas. As consequências foram porém muito graves para o Almirante comandante da força e para o Comandante do porta-aviões. Ambos foram sumariamente exonerados e as suas carreiras inopinadamente terminadas, consequências estas que não estavam nas intenções e muito menos eram desejadas pelo Comandante e guarnição do submarino português que, na sua perspectiva, viram e apenas aproveitaram uma excelente e raríssima oportunidade de treino para tentar a capacidade de penetração numa densa e poderosa cortina de protecção de um porta-aviões.

Também em 1993 o NRP "Delfim" participou activamente num teatro real de operações em que as forças da NATO procederam ao embargo aos países da ex-Jugoslávia e mais

tarde, em 11 de Junho de 2001, no exercício de salvamento submarino realizado em Ramsay (Escócia) em que, assente no fundo à profundidade de 146 metros, 17 (dezassete) elementos da sua guarnição passaram para bordo de um veículo de salvamento britânico.

Capacidade Submarina

Não esquecendo que as “Alianças” valem o que valem e que quando invocadas só resultam se no momento houver interesse mútuo das partes envolvidas, importa ter sempre presente que as necessidades de unidades navais no contexto da Aliança Atlântica fazem parte dos efectivos nacionais e que estes serão prioritariamente utilizados em defesa do interesse nacional.

A capacidade dissuasora e de infiltração da arma submarina, consequência das suas características operacionais muito peculiares, em que a sua actuação discreta é a mais relevante, constitui só por si o argumento mais importante e decisivo para a manutenção de uma Esquadilha de Submarinos.

A capacidade submarina é imprescindível para assegurar a soberania do mar e, consequentemente abdicar desta traduz-se num convite às outras potências marítimas para nos substituírem. Não faltam candidatos, nomeadamente a Espanha, Estados Unidos da América, França, Reino Unido e outros mais.

É do conhecimento geral, mas nunca é demais relembrar, que no conflito das Falklands/Malvinas, que teve lugar de 2 de Abril a 14 de Julho de 1982, o submarino nuclear HMS “Conqueror”, da Royal Navy foi protagonista da grande capacidade dissuasora e de infiltração da arma submarina. Com efeito, a milhares de milhas do Reino Unido e com rotas logísticas extremamente vulneráveis, só por si garantiu rápida e eficazmente a superioridade naval na área, ao afundar com dois torpedos o cruzador argentino “General Belgrano”, em 2 de Maio de 1982.

Como consequência, a Armada Argentina recolheu às bases e permaneceu ausente do teatro de operações até ao final do conflito. Todavia um dos seus submarinos convencionais de origem alemã da classe U-209-1200, o ARA “San Luis” (S-32), obrigou a força naval inglesa a manter um enorme e desesperado esforço anti-submarino, que quase ia esgotando os torpedos de que dispunha.

Há que ter presente que todos os países da Europa com orla marítima, desde a Turquia à Noruega, possuem capacidade submarina com excepção da Bélgica (que na área naval tem parcerias “sui generis” com os Países Baixos), da Dinamarca, Estónia, Finlândia Letónia, Lituânia, Irlanda e dos países do mar Adriático que constituíam a ex-Jugoslávia. Há ainda a acrescentar a situação dos países do mar Negro - Bulgária, Roménia, Ucrânia e Rússia - e a Este e Sul do mar Mediterrâneo - Israel, Egipto, Líbia e Argélia - todos eles com capacidade submarina.

É indiscutível a necessidade imperiosa de dispor de uma capacidade submarina adequada para proteger a extraordinária área marítima de interesse nacional do Continente e dos arquipélagos dos Açores e Madeira, ou seja da Zona Económica Exclusiva Portuguesa, que em breve aumentará consideravelmente aquando da conclusão dos trabalhos da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental. Tudo indica que Portugal se tornará no país europeu com a maior plataforma continental no Atlântico Norte, com cerca de 3,85 milhões de km², ou seja um valor equivalente ao somatório das áreas dos seguintes países, a saber Portugal, Espanha, França, Irlanda, Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo, Países Baixos, Alemanha, Dinamarca, Polónia, República Checa, Eslováquia, Hungria, Roménia, Bulgária, ex-Jugoslávia, Áustria, Suíça e Itália.

É impensável ter fragatas oceânicas e não dispor de submarinos para as proteger. Se houver necessidade de estabelecer prioridades não há que hesitar na escolha - deve optar-se pelo submarino e sempre um mínimo de três unidades, para assim garantir a permanente disponibilidade e prontidão de pelo menos 1 (um).

Em termos financeiros são menores o custo de aquisição de um submarino comparativamente com o custo de uma fragata oceânica, como também são inferiores as despesas de manutenção, operacionais e de pessoal. A guarnição do submarino versus de uma fragata oceânica é substancialmente inferior - 33 homens cada submarino contra um mínimo de 180/200 cada fragata.

Processo de Aquisição e Suas Vicissitudes:

- Desde 1996 até 2002 que, na qualidade de Superintendente dos Serviços do Pessoal (SSP), em acumulação com o cargo de Superintendente dos Serviços do Material (SSM) da Marinha e, mais tarde, de Director-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa/Director Nacional de Armamento, do Ministério da Defesa Nacional (MDN), participei activamente no processo de aquisição em apreço. Tive sempre presente uma recomendação do Almirante Armando de Roboredo, a propósito da perda do submarino francês S647 "Minerva" ocorrida já depois de termos recebido o NRP "Albacora":

"Sobre a vossa geração recairá a responsabilidade de substituir a 4^a Esquadrilha de submarinos. Não esqueçam, tenham sempre presente, os acidentes que recentemente ocorreram na Armada Francesa. A experiência aconselha que a escolha do submarino a adquirir venha a recair numa empresa, de um país que tenha esse mesmo tipo de submarino como parte do seu dispositivo naval."

Seguir aquela muita avisada recomendação constituía uma segurança para o comprador e Portugal viveu esta experiência, quando no final dos anos "60" adquiriu à França, por ajuste directo, 4 (quatro) submarinos da classe "Daphné" e cerca de um ano após a recepção do primeiro submarino - N.R.P. "Albacora" em 1 de Outubro de 1967 - a Armada Francesa, perdeu dois submarinos desta mesma classe e as respectivas guarnições num total de cerca de 110 homens. Foi o caso dos submarinos franceses S647 "Minerva" e S644 "Eurydice" perdidos em acidentes no mar respectivamente a 27 de

Janeiro de 1968 e a 4 de Março de 1970, em condições ainda hoje mal conhecidas e nunca recuperados. Meses depois ocorreu mais um acidente com um submarino da mesma classe, que havia sido vendido à Armada da África do Sul. Felizmente foi viável recuperar este submarino e a sua guarnição. O Governo Francês assumiu todas as responsabilidades e com celeridade envidou todos os esforços para detectar as eventuais anomalias. Ao longo dos anos deu uma meticulosa e cuidada assistência aos submarinos que vendeu ao Paquistão (4), a Portugal (4), à África do Sul (3) e a Espanha (4). Alguns dos submarinos portugueses da classe “Albacora” estiveram 40 (quarenta) anos ao serviço com missões atribuídas. Todavia as consequências para o Governo francês foram de alguma forma desastrosas, porquanto a quebra de encomendas para exportação foi apreciável!

Cerca de trinta anos mais tarde, em meados dos anos “90”, o conselho do Almirante Armando de Roboredo não foi tido em conta pelo XII Governo Constitucional. A opção pelo concurso público foi a considerada com a publicação do Despacho conjunto de 12 de Setembro de 1995, assinado pelos então Ministro da Defesa Nacional e Ministro da Indústria e Energia, e publicado no Diário da República II Série nº 223, de 26 de Setembro de 1995. Neste era expressamente determinado que devia ser considerada a análise pela opção relativa à aquisição submarinos em segunda mão da classe “Upholder”, da Royal Navy, sem prejuízo de prosseguir com o programa da manutenção da capacidade submarina, dando início à fase de definição do projecto de novos submarinos. O número de unidades a adquirir era fixado em três.

Já em 1993 o Ministry of Defence (MOD), United Kingdom (UK) decidira que na Royal Navy só existissem submarinos nucleares e mandou desactivar e manter em “naftalina” os 4 (quatro) submarinos convencionais da classe “Upholder”, que haviam sido entregues no período 1990-1993. A partir de 1995, na qualidade de Superintendente dos Serviços de Pessoal/Superintendente dos Serviços de Material da Marinha, tive ocasião de receber a visita de diversos Almirantes da Royal Navy e de Altos Funcionários do MOD UK e a convite destes desloquei-me ao Reino Unido. Apresentaram-me propostas de aquisição ainda antes de lançamento do concurso público internacional. O diálogo estendeu-se ao longo de vários meses com a argumentação mais variada, tendo sido invocados não só os interesses da Aliança Atlântica mas também os da mais “Velha Aliança da Europa”.

Nunca considerei de interesse aquela aquisição. Tratava-se de uma classe de submarinos convencionais de tonelagem maior que o habitual, com uma guarnição semelhante aos da classe “Albacora” e sobretudo com graves problemas de carácter logístico, atendendo à inexistente garantia do vendedor em assegurar a reposição de sobressalentes. As infra-estruturas existentes na Base Naval de Lisboa (Alfeite), canal de acesso incluído, assim como o próprio Arsenal do Alfeite teriam de ser readaptadas e redimensionadas para os receber, com consequentes custos adicionais bastante elevados. Em 1996 os “Upholder” não mereceram o interesse da Marinha. Todavia, em 2 de Fevereiro de 1998 o MOD UK foi incluído na relação de estaleiros convidados a apresentarem as respectivas propostas o que não se verificou, porque quatro meses depois concretizou-se a sua venda ao Canadá. Fui acompanhando a saga da Armada Canadiana para modernizar operacionalmente os “Upholder”. Infelizmente o tempo deu-me razão quando em

princípios de 2002 soube que continuavam em “fabricos”. Mesmo assim em alguns membros da nossa classe política, altamente responsáveis, o entusiasmo pela opção de submarinos em segunda mão era tal, que a 12 de Abril de 2002 o recém-empossado, Ministro da Defesa Nacional, do XV Governo Constitucional, veio a público questionar e criticar o anterior Governo por ter perdido a oportunidade de adquirir os “Upholder”. Curiosamente dias antes havia sido publicado um artigo, em revista da especialidade, dando conta que os “Upholder” continuavam inoperacionais e a ser motivo de preocupação para a Armada do Canadá.

Em princípios de Dezembro de 1999, fui convidado pelo Ministro da Defesa Nacional para o cargo de Director-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa/Director Nacional de Armamento. Não tive dúvidas em aceitar o desafio, uma vez que me apercebi do quanto o Ministro estava empenhado em dotar a Armada de novos submarinos e de que não tinha qualquer relutância em recorrer a aquisições por ajuste directo, caso o interesse nacional assim o aconselhasse. Foi ainda aceite, ouvido o Chefe do Estado-Maior da Armada, a minha pretensão em tomar parte nas reuniões do Conselho do Almirantado, obviamente sem direito a voto por a legislação vigente não o consagrar. No dia 29 daquele mesmo mês tomei posse dos referidos cargos e por inerência assumi a presidência da comissão do Programa Relativo à Aquisição de Submarinos (PRAS).

O número de concorrentes encontrava-se reduzido a dois, os franceses da empresa estatal Direction de Constructions Navales (DCN) e os alemães da empresa privada Howaldswer-Deutsche Werft (HDW). Pelo caminho tinham ficado outros estaleiros concorrentes que, na sua maioria, haviam sido adquiridos pela HDW.

A DCN, empresa estatal francesa, apresentou-se com o submarino convencional da classe “Scorpéne” especialmente concebido para exportação, uma vez que a França optara por dotar a sua Armada exclusivamente com submarinos nucleares. Estabelecera uma parceria com a empresa espanhola IZAR, talvez na expectativa de garantir futuras encomendas da Espanha, uma vez que tudo indicava estar interessada no programa “Scorpéne” para substituir as classes “Daphné” e “Agosta”. Entretanto submarinos daquela classe já tinham sido vendidos ao Chile em 1999 e eram fortes os indícios de eventuais encomendas para a Índia, Malásia e Paquistão.

No decurso de uma reunião bilateral com o Director Nacional de Armamento Espanhol, em 2001, tive o ensejo de visitar a base de submarinos em Cartagena. Na apresentação que então me foi feita fiquei a conhecer, em pormenor, o programa de renovação da capacidade submarina da Armada Espanhola. Consistia na aquisição de 9 submarinos, com opção de mais 3, estando em fase já avançada a definição de requisitos operacionais. Intrigado com o número apresentado pretendi saber do porquê da opção de mais 3 submarinos. Com alguma ironia o Comandante da Base Naval de Cartagena esclareceu que a Espanha, na eventualidade de Portugal não vir a adquirir submarinos, teria de estar preparada para actuar na extensa área marítima Portuguesa, pois esta não poderia ficar à mercê dos interesses Americanos, Franceses, Ingleses e eventualmente outros mais!

A HDW, empresa privada alemã com grande experiência na construção de submarinos, concorreu com o U-209 - 1400, projecto que vinha sendo desenvolvido desde os anos “70” e sucessivamente melhorado com grande sucesso, tendo como opção a versão com Air Independent Propulsion (AIP), que permitia um aumento considerável do tempo em imersão e um enorme incremento da sua capacidade de actuação discreta.



NRP Tridente

Como é do conhecimento geral, antes do final da II Grande Guerra, a Alemanha estava a desenvolver um submarino com capacidades operacionais e características técnicas muito superiores às até então existentes, ou seja um submarino convencional que pudesse actuar nos oceanos, longe da base de origem, permanecendo em imersão durante vários dias, com mais autonomia e motores de maior potência. O fim da guerra veio interromper aquele projecto e à Marinha Alemã só foi permitido manter dois submarinos U-206 que não podiam sair do mar Báltico. Só mais tarde, depois da adesão da Alemanha à NATO em 9 de Maio de 1955, foi considerada e aceite a sua participação na defesa da Europa mantendo, porém, restrições quanto à presença de submarinos alemães na área oceânica, à construção de novos submarinos e, em particular, à sua modernização e aumento da tonelagem. Ficavam excluídas destas restrições as unidades destinadas à exportação que, como atrás referi, estavam a ter grande sucesso a partir dos anos “70” e desde então tem vindo a ser adquiridos pelas mais diversas Marinhas, a saber por ordem alfabética, África do Sul, Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Coreia do

Sul, Equador, Grécia, Índia, Indonésia, Peru e Venezuela. Mais tarde, a partir de 9 de Novembro de 1989, na sequência da queda “Muro de Berlim” e a subsequente reunificação da Alemanha, foram levantadas as restrições impostas no final da II Grande Guerra.

Nunca escondi, e eram do conhecimento público, as minhas grandes reservas quanto ao processo de aquisição adoptado pelo XII Governo Constitucional e mantido pelos sucessivos governos, desde a publicação do Despacho conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e da Indústria e Energia, de 12 de Setembro de 1995 anteriormente citado. No entanto as especificações fixadas naquele diploma legal foram escrupulosamente observadas e, quando da apreciação das propostas dos dois concorrentes, a Comissão PRAS pronunciou-se pela empresa francesa DCN, tendo o correspondente relatório sido entregue ao Ministro da Defesa Nacional em Junho de 2001.

Em 3 de Julho de 2001, na sequência de uma pequena remodelação ministerial, um novo Ministro da Defesa Nacional tomou posse. A minha primeira preocupação foi conhecer das suas intenções quanto ao processo dos submarinos e na primeira audiência que me concedeu, ficou claro que nada havia a reear. Deu seguimento ao relatório da comissão PRAS que o seu antecessor lhe entregara. Porém, decorridos cerca de dois meses apercebi-me da intenção do Governo em reduzir para dois o número de submarinos a adquirir e quando me foi colocada a questão rebati-a veementemente, reiterando a necessidade de dotar a Armada com pelo menos três submarinos. Em boa verdade, o número deveria ser de pelo menos quatro, com opção de mais dois, tendo em conta as necessidades de protecção da nossa Zona Económica Exclusiva e da futura Plataforma Continental cuja área, nunca é demais recordar, deverá aproximar-se dos 3,85 milhões de Km². O tempo foi correndo e o XIV Governo Constitucional caiu a 18 de Dezembro de 2001. Em meados de Janeiro de 2002 dei a conhecer, formalmente, a minha intenção de ser exonerado do cargo de Director-Geral quando passasse à situação de reserva ou seja no dia 31 daquele mesmo mês. Contudo aceitei manter-me em funções até que o novo governo saído das eleições legislativas de 17 de Março fosse empossado.

A 18 de Fevereiro de 2002 fui confrontado com a informação oficial de que fora reduzido, de três para dois, o número de submarinos a adquirir, mantendo-se a opção de compra de um terceiro submarino pelo período de três anos, opção essa antecipável que nunca viria a ser exercida. Esta redução acabara por merecer a concordância do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Problemática Aquisição dos Torpedos Versus a Opção pelo Programa Cooperativo Internacional (NH90), da NATO.

Paralelamente ao programa de aquisição dos submarinos e quase em simultâneo, corriam os estudos respeitantes ao armamento (torpedos e mísseis) a adquirir. Tratava-se de mais um outro processo de aquisição totalmente independente do processo em curso de aquisição de dois submarinos, mas com consequências na configuração destes. Por outro

lado, sendo um armamento altamente sofisticado e dispendioso, por razões de segurança objecto de um complexo conjunto de procedimentos, mas cuja aquisição era indispensável, havia que recorrer a empresas devidamente credenciadas e a primeira opção a fazer consistia na escolha entre armamento de origem americana ou europeia. Importava, pois, fazê-la com antecedência para evitar atrasos na construção dos submarinos.

Era conhecida a possibilidade, ainda que de difícil negociação, em obter dos EUA. a cedência de torpedos e/ou mísseis. Se fossemos bem-sucedidos haveria uma significativa poupança e uma diminuição de custos no preço final, além de vantagens do ponto de vista logístico decorrentes da obtenção de armamento semelhante ao existente nas fragatas da classe "Vasco da Gama". Ao longo de cerca de três meses mantivemos vários contactos com elementos da Embaixada dos Americana, em Lisboa. A resposta final foi negativa e a opção não pôde ser adiada por mais tempo.

A recusa americana atrás mencionada levou a que se encetasse processos de aquisições de armamento em algumas áreas da indústria europeia, nomeadamente no sector dos helicópteros.

A profunda revisão da Lei da Programação Militar (LPM) ocorrida nos anos 2000 e 2001 passando do horizonte de 2 (dois) anos para 18 (dezoito) anos, a par do desenvolvimento de diferentes actividades nos domínios operacional, técnico, administrativo-jurídico e industrial, permitiram a adesão de Portugal ao primeiro programa cooperativo internacional NH 90, no âmbito da NATO. Com efeito a DGAED/MDN vinha acompanhando de perto desenvolvimento daquele programa cooperativo desde que fora iniciado nos princípios dos anos "90" com vista à concepção, desenvolvimento, produção e suporte logístico ao longo do ciclo de vida (cerca de 25 anos) do helicóptero médio "NH90".

Considerado adequado para cumprimento de missões das forças armadas de quatro países da NATO - Alemanha, França, Itália e Países Baixos - o programa consistia na produção de um helicóptero de dez toneladas, com uma plataforma comum com duas versões e que, em princípio, devia cumprir missões de transporte tático, de pessoal e de material, busca e salvamento SAR e Combate SAR, operações especiais e helitransportadas, evacuação sanitária, guerra electrónica, luta A/S e anti-superfície, reabastecimento vertical, lançamento de minas, etc.

Aqueles quatro países viram no processo cooperativo a melhor forma de tirar vantagens decorrentes da normalização e da interoperabilidade de equipamentos, num cenário de emprego de forças cada vez mais internacionalizado. Era óbvia a diminuição de custos de produção, de operação e de manutenção bem como os benefícios a retirar de um programa comum europeu para o desenvolvimento de capacidades nacionais, no âmbito das indústrias relacionadas com a defesa.

Um dos mais importantes princípios do funcionamento da organização consistia na igualdade de todos os participantes ao mais alto nível - o Comité Director - onde cada

país independentemente do valor da sua participação dispunha de um voto, acautelando assim os interesses dos países mais pequenos na tomada de decisões estratégicas. Quanto a custos, havia sido estabelecido o princípio da divisão proporcional durante as várias fases do programa e, relativamente ao trabalho industrial, fora acordado que a NATO Helicopter Industries (NHI) asseguraria a divisão proporcional pelas indústrias nacionais de cada país participante, necessariamente de acordo com as respectivas capacidades tecnológicas. Em suma, para o nosso país estes princípios traduziam-se na participação de Portugal numa base de plena igualdade com os outros quatro países, não só no Comité Director e na sua estrutura técnica de apoio, mas também no Comité Executivo da NATO Helicopter Management Organization (NAHEMO) e na integração das estruturas da NATO Helicopter Management Agency (NAHEMA), de acordo com a percentagem de participação e a correspondente atribuição de trabalho às indústrias nacionais.

Em finais de 1999 tinham sido iniciadas, a pedido do Exército, diligências conducentes à adesão de Portugal a este programa cooperativo e em 4 de Agosto de 2000, por determinação do Ministro da Defesa Nacional, foi formalmente apresentado o pedido de adesão, com carácter urgente para construção de 10 helicópteros NH 90, versão terrestre. A versão naval estava fora de causa por de momento desnecessária e também porque o “NH 90”, devido às suas características físicas, designadamente ao seu peso e dimensões, não poderia operar nas fragatas classe “Vasco da Gama”.

A visita a Lisboa, em 12 de Dezembro de 2000, do Presidente da NAHEMA foi extraordinariamente proveitosa para a discussão e rápida clarificação de diversos aspectos do programa, já em avançada fase desenvolvimento. Determinante foi, também, o posterior encontro havido com o Chefe do Estado-Maior da Armada dos Países Baixos, por ocasião da sua visita oficial a Lisboa.

Convidado a visitar a Eurocopter, a NAHEMA e a NHI, em 23 e 24 de Abril de 2001, tive com os respectivos Presidentes encontros e reuniões que se revelaram muito úteis e decisivas para o bom e rápido acolhimento das nossas necessidades e pretensões. A entrada de Portugal neste programa foi efectuada em condições a todos os títulos excepcionais e as negociações decorreram com celeridade. A 21 de Junho de 2001, durante o Salão Aeroespacial Internacional de “Le Bourget” (Paris Air Show), o Secretário de Estado Adjunto do MDN, em representação de Portugal, e os representantes dos quatro países fundadores - Alemanha, França, Itália e Países Baixos - assinaram um Memorandum de Entendimento para o fornecimento ao Exército Português de 10 helicópteros médios na versão Tactical Transport Helicopter (TTH), preparados para embarcar no navio polivalente logístico (NPL), a entregar a Portugal entre 2008 e 2010, no valor de cerca de 221 milhões de euros. Este preço contemplava a aquisição das aeronaves, o apoio logístico dos primeiros três anos, a documentação e o treino das tripulações e dos técnicos.



NH90

A adesão plena teve lugar a 14 de Dezembro de 2001, concluídos que foram os trâmites legislativos respeitantes à aprovação da nova LPM. Em cerca de 24 (vinte e quatro) meses foi possível concretizar a celebração de um contrato por ajuste directo. Em termos práticos através da participação da indústria nacional na produção das encomendas de cerca de 600 (seiscentos) “NH 90”, Portugal ia ter um retorno superior a 85%, do valor da aquisição dos 10 (dez) “NH 90” versão TTH adquiridos. Acresce aquele valor de retorno a participação em futuras encomendas e manutenções do ciclo de vida logístico de toda a produção.

A candidatura de Portugal foi a última a ser admitida e aceite!

Surpreendidas com a adesão a este projecto ficaram as autoridades americanas, que assim se aperceberam das consequências de não terem apoiado na aquisição dos torpedos e dos mísseis, para os submarinos.

Incompreensivelmente, porém, a aquisição de helicópteros ficou seriamente comprometida desde a entrada em funções do XV Governo Constitucional. Com efeito na aquisição dos 10 helicópteros “NH 90” houve como que um “congelamento”, talvez por se tratar de um programa do âmbito da NATO, que ainda hoje se mantém e não há conhecimento de que a sua construção tenha sido iniciada, apesar da entrega estar prevista para o período de 2008 a 2010.

Presumo que a participação de Portugal na produção dos “NH 90” se mantém nos termos contratuais celebrados em 2001, pese embora as OGMA tenham sido privatizadas.



NH 90 (versão terrestre)

Perderam-se sim os 8 helicópteros “CL-635” que já se encontravam em Lisboa em fase final de recepção, quando em meados de 2002 foi denunciado o respectivo contrato de fornecimento. Desde logo a Jordânia prontamente os adquiriu substituindo-se a Portugal. Para esta decisão, de consequências gravíssimas, ainda não foi encontrada alternativa credível. Desperdiçaram-se mais de seis anos de um árduo concurso e de preparação dos respectivos pilotos do Exército. A promessa de que seriam substituídos por outros aparelhos ainda hoje está por cumprir.

Estaleiros Navais de Viana Do Castelo (ENVC) - Contrapartidas

Nasceram sob a forma de uma sociedade privada (por quotas) em 1944 para responder à necessidade de modernização da frota de pesca do largo. Cedo se tornaram numa empresa de construção e reparação naval e, até à revolução de “25 de Abril de 1974”, a quase totalidade das unidades navais construídas destinaram-se a satisfazer as encomendas de armadores nacionais, quer da metrópole quer do ultramar, sendo que cerca de 50% da produção foi para remodelar ou substituir a frota de pesqueira.

A partir de 1975, ano em que a empresa foi nacionalizada e até ao final dos anos 80 o seu principal cliente foi a ex-União Soviética, que na década de 90 cedeu lugar à República Federal da Alemanha, já nessa época particularmente interessada na eventual construção da que veio a ser a 5ª Esquadilha de Submarinos em 2010/2011.

Nos finais dos anos 90 a situação dos ENVC era bastante desconfortável. No ano 2000 tinha ocorrido uma grande revisão do conceito da Lei da Programação Militar e, conseqüentemente, do seu conteúdo e prioridades. O Ministro da Defesa Nacional conhecedor de que o Arsenal do Alfeite era um estaleiro da Armada prioritariamente destinado à reparação naval e a construção era uma excepção para colmatar os intervalos mortos entre reparações, entendeu que era tempo de recorrer aos serviços dos ENVC, então empresa pública sob tutela do Ministério da Economia e, para contribuir na sua rentabilização, pretendia entregar-lhes a renovação dos navios da Armada sempre que viável. Havia porém, um senão. É que em 56 (cinquenta e seis) anos de actividade os ENVC só tinham construído um navio de guerra - a fragata NRP "Almirante Magalhães Corrêa" na segunda metade da década de 60 - e conseqüentemente era escassa, quase nula, a experiência de construção deste tipo de navios. Na realidade a construção de navios de guerra requer uma muito maior exigência, precisão e sofisticação que a de navios mercantes ou da frota de pesca, porquanto as respectivas missões são bastante diferentes. As missões dos navios de guerra não se compadecem com o estado do mar e por isso estes tem de estar preparados para enfrentar, se necessário, todo o tipo de intempéries. É indispensável uma maior compartimentação para aumentar o grau de sobrevivência em combate e aumentar o número de redes de informação seja do sistema de combate, seja do sistema de gestão da plataforma, seja ainda do sistema integrado de comunicações. Contudo o Ministro da Defesa Nacional dava claros sinais da sua determinação em que a construção de novos navios de guerra fosse efectuada, sempre que viável, em estaleiros nacionais e por processos mais expeditos. Ou seja uma nítida opção no sentido de que aquelas construções, dadas as suas características especificamente militares, fossem concretizadas por ajuste directo à indústria nacional. Assim em princípios de 2001 foi adjudicada aos ENVC, por ajuste directo¹ com dispensa da cláusula de contrapartidas, a construção de um navio patrulha oceânico e dum navio de combate à poluição, que veio a ser objecto de um Acordo Preliminar de Princípios assinado em 3 de Abril de 2002.

No que respeita ao Processo de Contrapartidas ainda que, em regra, por incumprimento das partes envolvidas a experiência em outros processos de aquisições viesse demonstrando a sua inutilidade, aquelas continuavam em vigor. Assim ambas as empresas concorrentes ao fornecimento de três submarinos incluíram nos respectivos processos de contrapartidas um projecto do navio polivalente logístico (NPL). A francesa DCN com um projecto espanhol e a alemã HDW um projecto holandês, ambos com bastantes provas dadas. Por sua vez a Presidência do Conselho de Ministros e os Ministérios da Defesa Nacional e das Finanças promoveram a adjudicação aos ENVC, também por ajuste directo², a construção do NPL, cabendo à DGAED a tarefa de definir as condições essenciais a serem expressamente incluídas no caderno de encargos e as

especificações técnicas de que devia enformar o respectivo processo de aquisição³. Estas três construções constavam do Sistema de Forças Nacional de 1997 e o Ministro da Defesa Nacional com esta iniciativa passou a ter no Ministro da Economia um permanente aliado no Conselho de Ministros, nas matérias respeitantes à renovação dos navios da Armada. Aquela aliança foi pouco duradoura porquanto no XV Governo Constitucional a empresa pública ENVC passou para a tutela do Ministro da Defesa Nacional.

Uma questão ficou, porém, em aberto e que atrás abordei. A indispensável e atempada preparação dos ENVC para a construção de navios de guerra não terá sido devidamente acautelada.

Em 8 de Abril de 2002 tomou posse o XV Governo Constitucional.

Conclusões

Considero particularmente importante que quando terminar o tempo de vida dos dois submarinos que constituem a 5ª Esquadilha, ou seja daqui a cerca de trinta anos, aqueles que forem chamados a decidir no processo de novas aquisições disponham da adequada informação e de um conjunto de elementos que lhes permitam evitar os erros que agora foram cometidos. Assim termino estas breves considerações porque passou o programa da manutenção da capacidade submarina com o objectivo único, que inicialmente enunciei e agora repito, de deixar aos vindouros a informação das vicissitudes e principais atribuições que então ocorreram e formulo as seguintes conclusões:

Há que ter sempre presente que o submarino, pelo secretismo e natureza das suas operações, está normalmente envolvido numa auréola de mistério quase inacessível ao comum dos cidadãos. Sabe-se que existe, não onde se encontra. É quase um desconhecido, um mito e não só. Talvez por isso esta capacidade submarina é tão mal reconhecida, por vezes mesmo incompreendida, pelos nossos responsáveis políticos quanto à alta prioridade que tem de ser dada à sua existência, sustentação e continuidade na Armada.

Mesmo em tempo de crise financeira, deve ser dada elevada prioridade à afirmação da soberania e jurisdição sobre os espaços marítimos nacionais que gozam desses estatutos, dispondo dos meios adequados e necessários a assegurar a protecção da extensíssima Plataforma Continental, da Zona Económica Exclusiva, da Zona Contígua, do Mar Territorial e das Águas Interiores, através de uma vigilância eficaz nas quatro dimensões - espacial, submarina, aérea e de superfície.

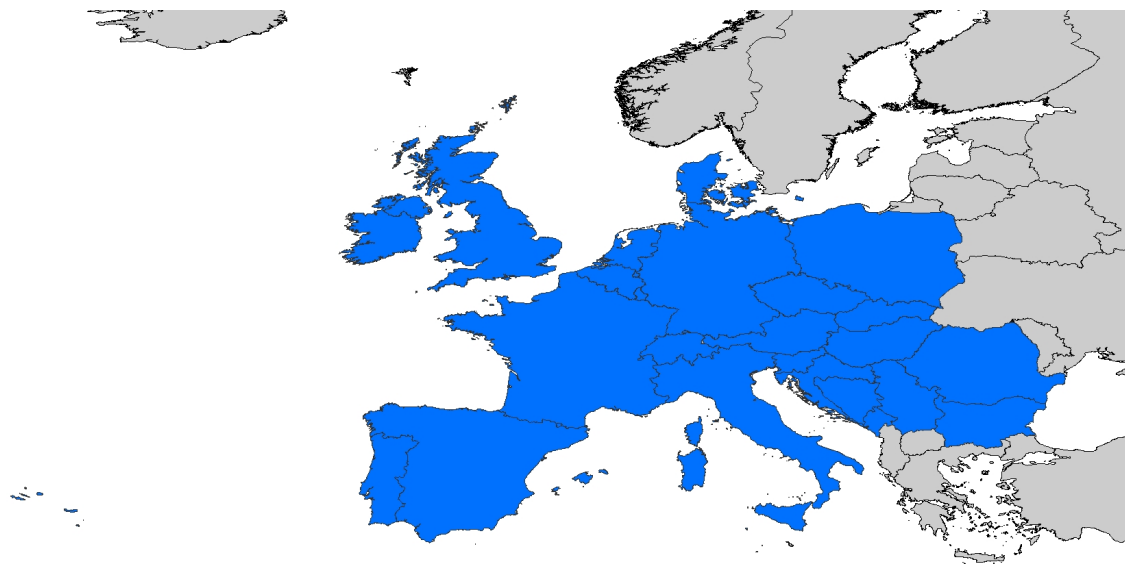
Economizar recursos da mais diversa natureza, evitando a ocorrência de alterações aos programas de aquisições de armamento em curso e estabelecendo precedências para o reapetrechamento da Forças Armadas no âmbito das nossas reais possibilidades. No caso

da Armada, a título de exemplo: submarinos, navios-patrolhas, lanchas de fiscalização, navio de apoio logístico (NPL) e fragatas.

Não permitir que a pretexto de uma questão de transparência, muito discutível, se opte pela modalidade de concurso público internacional em detrimento do ajuste directo. Levaram-se 16 (dezaséis) anos para constituir a nova Esquadilha de Submarinos. Perdeu-se tempo e encareceu-se, desnecessariamente, o custo da aquisição destes meios com as consequentes repercussões nos bolsos dos contribuintes. A fórmula encontrada para tentar contrariar este facto, mutilando ao longo do processo o número de unidades a construir, não foi nada feliz

Não há que ter receio de adjudicações, mesmo a empresas estrangeiras, com recurso à figura do ajuste directo, uma vez que o que está em causa são meios essenciais à segurança nacional.

Termino reafirmando que os submarinistas são merecedores do respeito e admiração de todos nós e por isso os responsáveis, com capacidade de decisão na aquisição de plataformas em que operam, devem proporcionar-lhes os melhores meios, com altas e comprovadas condições de desempenho para ao exercício da arriscada actividade operacional em que estão envolvidos, elementos fulcrais para a garantia da soberania de Portugal.



Previsão da área da futura Plataforma Continental Portuguesa

* De 29 Dez 99 a 7 Abr 2002 exerceu o cargo de Director-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa e de Director Nacional de Armamento, e por inerência

Presidente do Programa para a Aquisição de Submarinos.

¹ Despacho Conjunto nº 15/2001, de 19 de Dezembro de 2000.

² Despacho Conjunto nº 421, de 27 de Abril de 2001, publicado no Diário da República II Série nº 109, de 11 de Maio de 2001.

³ Despacho nº 25 898/2001 (2ª Série), de 3 de Dezembro de 2001, da DGAED/MDN.