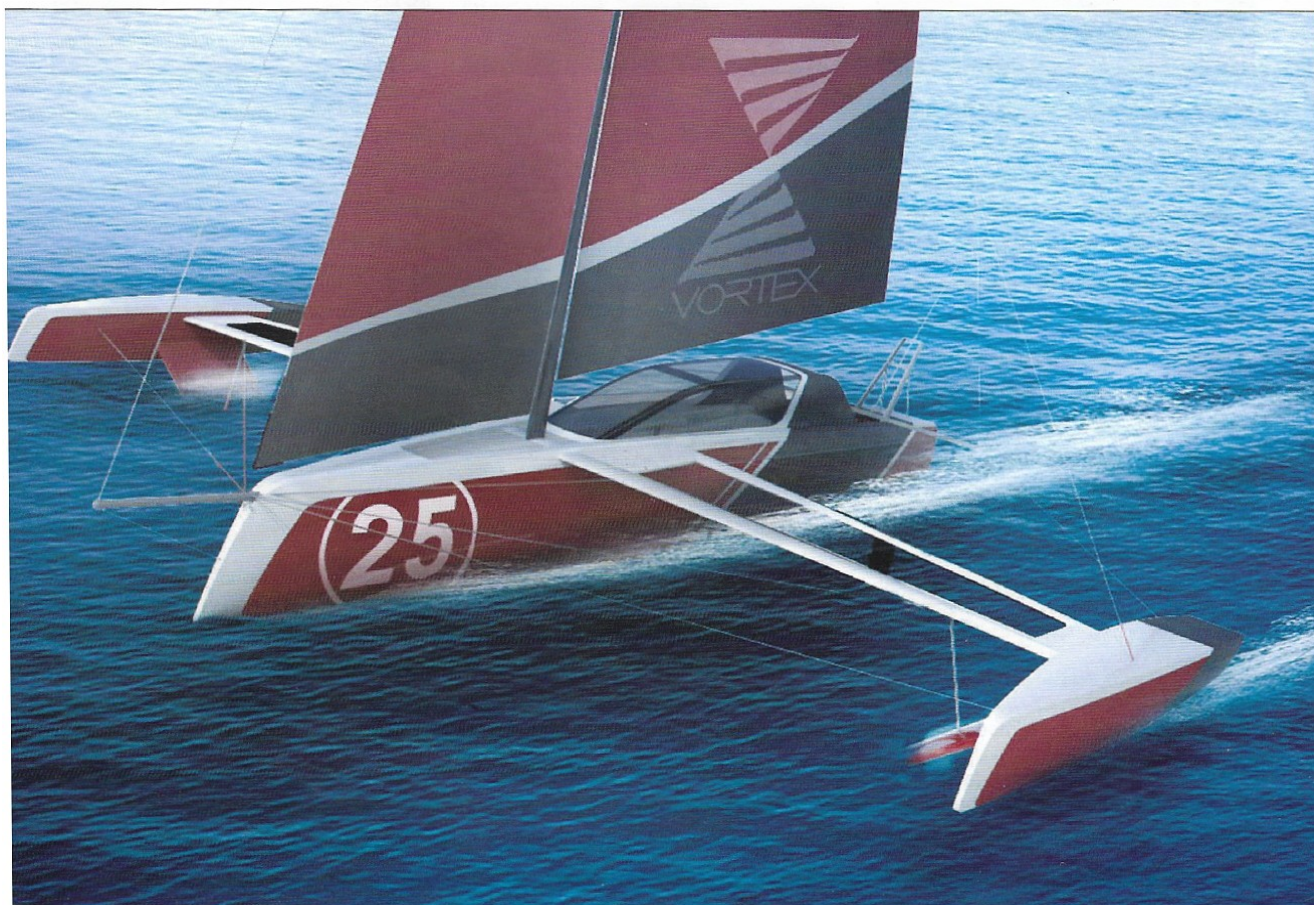


# Ou Vai ou Racha!

por Miguel de Brito Subtil\*



**N**ão se trata de ventilar uma ideia inovadora; depois de ter observado um sistema económico baseado na vela de alta competição em perfeito funcionamento em França, é boa ideia daí retirar algumas lições concretas e partilhá-las neste artigo.

Passeando pelas avenidas principais das cidades onde há grandes pólos náuticos - Lorient, por exemplo - não passa despercebida a quantidade de embarcações de competição nas marinas. Porém o mais marcante é que olhando para terra, vemos nas fachadas dos diversos edifícios, empresas e estabelecimentos os mesmos logótipos que vemos nas embarcações e respectivos mastros e velas, sem excepção.

Será fácil de perceber que os diversos

ramos da indústria, serviços e agentes financeiros funcionam em *feedback*, no entanto este não é directo e por conseguinte se alguma das actividades intermédias falhar, as outras andam mais devagar ou estagnam mesmo, e normalmente nem se percebe porquê. O Estado bem poderia intervir com todo o seu poder executivo, mas é mais eficiente termos uma "roda redonda" de que uma "quadrada". O desperdício de recursos para remediar situações insustentáveis ou mal planeadas é sempre contra-producente.

Olhemos em primeiro lugar para os dois pólos primários mais importantes neste ciclo, que são a competição e o poder local: temos por um lado as provas de competição que são o aspecto lúdico dos temas relacionados com o mar e que vão gerar

entusiasmo, motivação e salutar rivalidade. A competição é o grande motor da maior parte das outras actividades industriais, comerciais e de serviços relacionados com o mar, que só são solicitados quando há provas de competição com uma certa regularidade.

Sem sequer termos uma classe de competição de vela com embarcações construídas em Portugal, ficamos 'encalhados' logo à partida, a menos que se resolva o problema à custa da força bruta do dinheiro, para comprar embarcações estrangeiras, o que nesta altura nem é uma opção viável. A Suíça é um exemplo disso através da equipa do Alinghi, mas é uma excepção.

A solução foi investir e investigar durante alguns anos para depois se passar a fornecedor em vez de se continuar a ser

um eterno cliente. O mesmo se passa por exemplo com a indústria do armamento que também requer investigação e investimento inicial.

É nesse quadro que o projecto da nova classe de trimarans **Portugal Vortex 25** se insere. À nossa medida em termos de custo, com *design* e construção portuguesa, utilizando fornecedores nacionais na medida do possível, mas sem deixar de ser um projecto moderno, inovador e de categoria internacional.

Sendo assim, a forma mais simples de ilustrar a engrenagem necessária para que haja uma boa coordenação e aproveitamento das vantagens que temos, é um organograma circular.

A ideia é colocar em marcha a uma pequena escala, um ciclo que se realimenta a si próprio. A este, certamente que se sucederão outros projectos similares que podem desfrutar e reforçar esse ciclo. Em França temos como exemplos as mais recentes classes *One Design* sendo as últimas os trimarans *Diam 24* e os *MOD 70*, na Holanda os catamarans *GC 32/Extreme Sailing Series*, na Austrália o novo *SuperFoiler* ainda em fase de produção e os monocascos *MOD 100*. Na Suécia os *Volvo Ocean Racing VOR 65*.

É fácil compreender que se houver arquitectos navais e estaleiros que construam embarcações com o financiamento de empresas, clubes e associações que criem as regatas, tripulantes e equipas que utilizem e desgastem ou percam mesmo as embarcações, que por sua vez os seguros indemnizam, os jornalistas relatam nos *media* os eventos e acontecimentos gerando retorno aos patrocinadores, e o ciclo fica fechado. Associadas a estas actividades estão dezenas de outras.

O ciclo recomeça então de novo, com novas versões das embarcações ou classes e respectivos eventos. Todas estas classes envolvem empresas patrocinadoras, que por sua vez recebem o seu retorno através dos *media*. A função dos jornalistas especializados e das agências de comunicação são aqui também um factor crítico. Se não se souber de nada, é como nada se tivesse passado.

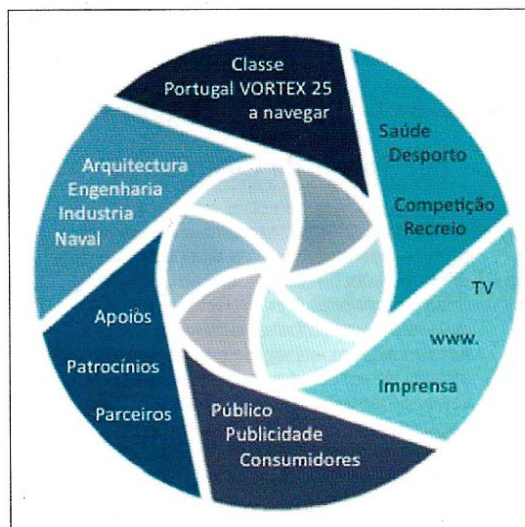
Se pensarmos um pouco, a lista de atividades relacionadas é quase infindável, envolvendo seguradoras, bancos, agências de publicidade, gabinetes de *design*, hotelaria, restauração, meios de transporte,

agências de turismo, estaleiros de construção naval, *ship chandlers*, marinas e respectivos serviços, clubes e escolas de vela, federações, associações de classe, etc.

No outro extremo temos o poder local (Camaras e Juntas de Freguesia) e respectivos dirigentes como decisores finais, já que, se não houver resposta positiva destes, não são os 'marinheiros' que vão construir marinas ou infra-estruturas para albergar e construir as embarcações. O mesmo se passa com as outras actividades relacionadas e que carecem de autorizações ou simplesmente vontade dos autarcas ou outras entidades reguladoras.

Por analogia o futebol é um exemplo quase idêntico, simplesmente noutra área desportiva.

Assim, para que a engrenagem funcione



melhor, é imprescindível que se invente e crie uma entidade que coordene o topo da pirâmide da melhor maneira possível. Digo topo da pirâmide porque um navio pode ter inúmeros remadores, mas nunca tem mais de um Comandante, senão nunca vão remar todos para o mesmo lado, de forma eficiente. Na pior das hipóteses rema metade para cada lado e ... não se vai a lado nenhum. Nessa vertente organizativa, felizmente, estamos bem servidos. Há que não esquecer que à Marinha de Guerra e respectivos profissionais, devemos literalmente a existência do nosso País como Nação soberana. (Para quem tenha dúvidas, leia a história da Marinha de Guerra Portuguesa na *wikipedia*.) Felizmente que não nos faltam distintos Oficiais de Marinha para dar o exemplo, transmitir os conhecimentos,

preservar a tradição e partilhá-la com o meio civil.

Em França, esta estrutura organizativa chama-se Pólo Náutico, sendo o mais significativo o de Lorient.

Por outro lado, importa melhorar a eficácia da gestão e não cair em antagonismos políticos e bipolarizações partidárias contra-producentes. O Japão é o melhor exemplo nesse aspecto, tendo-se tornado uma das maiores potências industriais com um modelo muito simples, que depois foi copiado pela China e que tem o resultado à vista. Este modelo funciona baseado na meritocracia. Os cargos são preenchidos em função do mérito individual e do *curriculum* e não de alguma crença específica, seja ela política ou baseada em qualquer outra ideia pré-concebida.

Este modelo é constituído por 3 grupos de trabalho que se reúnem regularmente e estabelecem um plano a 6 anos que poderá ser reajustado à medida que vai evoluindo. Esses 3 grupos de aproximadamente 10 elementos cada, consistem (a) num grupo de 'políticos' que representem os interesses da população, (b) um grupo de industriais e especialistas nas diversas áreas técnicas e por fim (c) o grupo dos financeiros que controlam e regulam os fluxos monetários.

Este é o plano no qual o poder executivo/Governo se vai basear.

Para complementar os avanços já verificados e manter um canal de comunicação aberto entre os intervenientes, um fórum público através da *internet* será uma ferramenta eficiente para que todos possam conhecer e discutir os assuntos li-

gados ao mar. Na época da informação, a ignorância já é opcional.

Em nota final, vivemos numa época em que o que está em causa é se queremos concretizar as ambições individuais e colectivas, ou não. A competência e tecnologia já existem. Aos Portugueses também nunca faltou o espírito empreendedor e a coragem, ou não começasse o nosso Hino Nacional por lembrar logo essa faceta.

Em França a postura mental dos navegadores é: *ça passe ou ça casse...* e resulta. Em português também sabemos bem o que quer dizer a expressão "ou vai ou racha". Talvez seja essa a forma mais simples de ultrapassar o pessimismo derrotista e transformá-lo em vitórias.

\* miguel.subtil@netcabo.pt