

UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA
INSTITUTO DE ESTUDOS POLÍTICOS

Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais, especialização em
Relações Internacionais



O MAR PORTUGUÊS

CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A MANUTENÇÃO
DA ARQUITETURA DE SEGURANÇA DO ATLÂNTICO NORTE

Ana Cláudia Manuelito

LISBOA

2014

ANA CLÁUDIA MANUELITO

O MAR PORTUGUÊS

CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A MANUTENÇÃO
DA ARQUITETURA DE SEGURANÇA DO ATLÂNTICO NORTE

Dissertação apresentada ao Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais, com especialização em Relações Internacionais, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Francisco Proença Garcia.

*À Avó Laura,
Em sua memória.*

AGRADECIMENTOS

Gostaria de endereçar as minhas palavras de gratidão ao Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa, na pessoa do seu Diretor, Professor Doutor João Carlos Espada, instituição que muito bem me acolheu nos últimos três anos e onde aprendi a importância da reflexão e do debate, imprimindo-me sempre um espírito e um padrão de exigência académica indiscutíveis.

Uma palavra também de gratidão ao Instituto da Defesa Nacional, na pessoa do Professor Doutor António Paulo Duarte, onde estagiei durante o mestrado e onde comecei a saborear o gosto imenso que é estudar estas temáticas.

Ao meu orientador e amigo, Professor Doutor Francisco Proença Garcia, ao qual devo os conselhos e sugestões que me guiaram desde o primeiro momento da dissertação.

Ao Professor Doutor Miguel Monjardino, que me adoçou o prazer de estudar Geopolítica e Estratégia e que fomentou, desde sempre, o debate e a discussão acesos nas suas aulas.

Ao Almirante Rebelo Duarte, pela sua total disponibilidade na troca de impressões e pareceres durante a elaboração da dissertação.

Ao Professor Doutor José Lúcio, pelo exemplo de rigor e excelência que marcaram o meu percurso académico e pela sua constante interação nas trocas de opiniões científicas.

À minha Mãe, Fernanda, a minha luz que nunca se apagará, por ser a pessoa dedicada, determinada e lutadora que é, com quem sempre contei e quem sempre me apoiou. Obrigada por tudo o que tens feito por mim!

À minha irmã “Xexas” e aos meus Avós, João, Luísa e Lança que sempre estiveram ao meu lado e que me ensinaram o valor do trabalho, da perseverança e da ambição. Obrigada por existirem!

À minha querida Avó Laura, em sua memória. Não chegaste a acompanhar muitas etapas da minha vida mas sei que estás a guiar-me o caminho! Fazes-me muita falta!

À minha melhor amiga, Isabel, o espelho máximo de uma profunda e verdadeira Amizade. Estás sempre presente na minha vida, estando eu em Paris ou em Bruxelas. Guardo em ti muito de mim. És verdadeiramente insubstituível.

Aos meus amigos, José Carlos, Fred, Rute, Rita e Aninhas, pela amizade e pelo espírito de entreatajuda que nos unem. Foram chegando ao meu mundo e cada um deu um toque e uma cor especial ao longo destes anos.

A todos e a cada um, o meu mais sincero e profundo agradecimento por acalmarem sempre o meu ser impulsivo e espontâneo.

Bem hajam!

"Onde a terra se acaba e o Mar começa;

Esta é a ditosa pátria minha amada"

Os Lusíadas, Canto III

Luís de Camões

RESUMO

O Mar Português – Contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte

PALAVRAS CHAVE: Atlântico Norte, Segurança, Geopolítica, Mar Português, Plataforma Continental Portuguesa

Ana Cláudia Manuelito

Mercê da expectável aprovação do aumento da extensão da sua plataforma continental, Portugal está muito perto de se tornar num dos maiores países marítimos do mundo. Esta circunstância trará não só inúmeras oportunidades de prosperidade e aumento de influência mundial, como também diversos desafios. Encontramo-nos num século cada vez mais incerto, onde a segurança e a geopolítica coexistem de forma elaborada e, por vezes, se entrelaçam de um modo perigoso e inesperado. As relações internacionais, a segurança e a geopolítica, tal como as conhecemos hoje, apresentam-se como realidades cada vez menos estanques mas, ao contrário, mais mutáveis e interrelacionadas. Analisar e perceber a dimensão da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, as relações de Portugal com os diversos atores deste espaço marítimo e compreender quais os contributos do país para a sua manutenção, tendo em conta a futura extensão da plataforma continental portuguesa, constituem os objetivos deste trabalho.

ABSTRACT

The Portuguese Sea – Contributions of Portugal for the maintenance of the security architecture of the North Atlantic

KEY-WORDS: North Atlantic; Security; Geopolitics; Portuguese Sea; Portuguese Continental Platform.

Ana Cláudia Manuelito

Result of the expected approval of the extension of its continental platform, Portugal is very close to becoming one of the largest maritime countries in the world. This circumstance will bring not only numerous opportunities to increase prosperity and global influence but also several challenges. We found ourselves in a century increasingly uncertain, where security and geopolitics coexist in a complex way and sometimes are played in dangerous and unexpected ways. International relations, security and geopolitics, as we know it nowadays, are presented as fewer watertight but rather much more mutable and inter-related. Analyze and understand the dimension of the North Atlantic's security architecture, the relationships of Portugal with several actors of this maritime territory and understand the Portuguese contributions of its maintenance, taking into account the extension of the Portuguese continental platform, are the aims of this work.

LISTA DE ABREVIATURAS

AIS – Automatic Identification System

AMC – Allied Maritime Commands

AMP – Áreas Marinhas Protegidas

CEE – Comunidade Económica Europeia

CSDP – Common Security and Defence Policy

DGAM – Direção Geral da Autoridade Marítima

EDP – Energias de Portugal

EM – Estados Membros

EMAM – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

EU – European Union

EUA – Estados Unidos da América

FON – Freedom of Navigation

FRONTEX - European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union

GDP – Gross Domestic Product

IMO – International Maritime Organization

ISPS – International Ship and Port Facility Security Code

I&D – Investigação Científica e Desenvolvimento Tecnológico

LOS – Law of the Sea Convention

LRIT – Long Range Identification and Tracking of Vessels

MSSIS – Maritime Security and Safety Information System

NAC – North Atlantic Council

NAFO – Organização das Pescas do Atlântico Noroeste

NATO – North Atlantic Treaty Organization

NBQ – Ameaças (terroristas) nucleares, radiológicas, biológicas ou químicas

NRF – NATO Response Force

NRP – Navio da República Portuguesa

ONG – Organização Não Governamental

ONU – Organização das Nações Unidas

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

PIB – Produto Interno Bruto

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

ReCCAPP – Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Assaltos à Mão Armada contra Navios na Ásia

SACEUR – Supreme Allied Commander Europe

SAER - Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco

SAM – Sistema da Autoridade Marítima

SIVICC – Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo da Costa Portuguesa

SNMG – Standing NATO Maritime Groups

SNMCMG – Standing NATO Mine Countermeasures Maritime Groups

SOLAS – Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

SRIT – Short-range Identification and Tracking

UK – United Kingdom

UN – United Nations

US – United States

VMS – Vessel Monitoring System

WMD – Weapons of Mass Destruction

ZAL – Zona de Atividades Logísticas

ZEE – Zona Económica Exclusiva

INTRODUÇÃO

Num século cada vez mais desafiante, e face à perspectiva de um Portugal cada vez mais marítimo, considerou-se relevante a análise de uma realidade a que aqui se designa por “a arquitetura de segurança do Atlântico Norte”. Nesta arquitetura, são vários os desafios colocados aos seus atores principais, e por consequência a todo o mundo, uma vez que se trata de um espaço geográfico que integra um dos nove *choke-points* do comércio internacional, nos quais se verificam continuamente transformações a nível geopolítico e securitário. Estas transformações, pela importância de que se revestem e pelas implicações que delas decorrem, são vitais, especialmente para Portugal mas também para as Nações Unidas, para a União Europeia e para a NATO/Estados Unidos.

Atualmente verifica-se a necessidade fulcral de Portugal apostar na sua vertente marítima, uma vez que, aprovada a proposta de extensão da plataforma continental portuguesa pelas Nações Unidas, cerca de 97% do território nacional será marítimo. Por isso mesmo, considera-se relevante a importância das temáticas marítimas para as Nações Unidas, uma vez que esta é uma das instituições internacionais reguladoras destas matérias. Além do mais, compreende-se também que o “velho continente”, apesar de conhecer a paz desde há décadas, que em grande parte se deve à criação da União Europeia, não é, de todo, um território estável em termos geopolíticos e securitários. Atenda-se, por exemplo, aos trágicos acontecimentos da Ucrânia desde finais de 2013, assim como ao avançar da ameaça do terrorismo islâmico, imiscuindo-se direta e indiretamente no território europeu, seja pelo aumento das probabilidades de atentados terroristas no seu solo, seja pelo recrutamento de cidadãos europeus ou cidadãos radicados na Europa para as fileiras de guerra das organizações islâmicas radicais: “o momento de segurança que enfrentamos é mais imprevisível que nunca”¹.

Por fim, a NATO e os Estados Unidos, eternos parceiros do Atlântico Norte e da Europa. A NATO vê-se hoje confrontada com um conjunto expressivo de ameaças e desafios que deve responder de uma forma cada vez mais articulada e eficaz. Por seu turno, os Estados

¹ SOL (2014). *Países da NATO unidos contra Estado Islâmico*. Disponível em <http://www.sol.pt/noticia/114568>, Consultado a 31 agosto 2014

Unidos, pese embora haja uma tendência de “virar de olhos” para a Ásia-Pacífico, considera que a União Europeia e os seus parceiros europeus farão sempre parte das suas prioridades.

A Portugal cumpre-lhe zelar e defender o seu território marítimo no dealbar de um novo século vincado pelas incertezas e indecisões. Ao concretizar-se a extensão da plataforma continental portuguesa, o país ver-se-á confrontado com inúmeras oportunidades de prosperidade e aumento da sua influência internacional, mas simultaneamente com outros tantos desafios relativos à defesa da integridade do seu território, à sua gestão e ao aproveitamento do substancial aumento dos recursos deste alargamento. Enquanto Estado soberano, Portugal terá de ser capaz de desempenhar as suas funções e responsabilidades de jurisdição em todo o seu território continental e marítimo, ao mesmo tempo que terá de contribuir, na mesma proporção, para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, sob pena de ver aumentadas de forma bastante significativa as implicações geopolíticas de gestão deste imenso espaço, com repercussões diretas para todos os atores que intervêm ou têm interesse direto neste território.

Mas a segurança e a geopolítica não são conceitos estanques. A segurança é um conceito contestado na comunidade académica tendo em consideração a sua abrangência de utilização. Todavia, assume-se que a *segurança* é uma função da probabilidade de ocorrências de ameaças admitidas e riscos acumulados, uma vez observados determinados valores e interesses de diversa ordem no âmbito da sua aplicabilidade territorial. Assim sendo, há que atender a esta arquitetura de segurança do Atlântico Norte, a qual desempenha um papel crucial na diminuição e mesmo na possível eliminação de ameaças e riscos. CARR (1946) e MONGENTHAU (1973) consideram mesmo que a segurança relaciona-se em muito com padrões e capacidades do sistema internacional².

Por seu turno, sendo que o conceito *geopolítica* envolve, entre outros aspetos, a definição da localização de um território nacional ou multinacional, a descrição das características físicas desse mesmo território, bem como distingue o território nacional de um Estado perante outro Estado, condicionando e influenciando o desenvolvimento histórico e político dos países. Com efeito, quando se aborda e analisa todo o território nacional, torna-se

² CARR., E. (1946). *The Twenty Years Crisis*, London, Macmillan e MONGENTHAU, H. (1973). *Politics Among Nations*. New York Knopf

importante refletir também sobre a sua geopolítica, no sentido em que a interdependência global transcende as fronteiras e territórios previamente definidos. A relação intrínseca entre a geografia e a política deve ser repensada, tendo em conta que as perspetivas geopolíticas variam com a alteração do contexto geográfico e com a interpretação que os indivíduos fazem da natureza desta alteração.

Com este trabalho, “O Mar Português – Contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte”, pretende-se concorrer para a melhor compreensão do espaço do Atlântico Norte, analisando-se de igual forma os contributos que Portugal pode dar à manutenção da segurança atlântica, em relação direta com as alterações geopolíticas deste espaço, como consequência da extensão da plataforma continental portuguesa.

Para o efeito, elaborou-se a seguinte pergunta como ponto de partida: “Quais os contributos de Portugal para a arquitetura de segurança no espaço do Atlântico Norte?” e as seguintes dela derivadas: “Quais os atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte e quais as suas relações?”, “Que consequências geopolíticas de Portugal no Atlântico Norte derivam da extensão da plataforma continental portuguesa?”.

Temos como hipóteses: a) o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte decorrente das transformações geopolíticas em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa será positivo se forem admitidos determinados requisitos, nomeadamente o reequipamento da frota aeronaval portuguesa, o consequente desenvolvimento tecnológico e a continuidade da relação de Portugal com as Nações Unidas, União Europeia e a NATO/Estados Unidos; b) o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte decorrente das transformações geopolíticas em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa será negativo tendo em conta o não investimento nas capacidades aeronavais e tecnológicas portuguesas, o que se consubstanciará num desafio mais alargado à segurança do Atlântico Norte e aos seus atores geopolíticos e, por outro lado, a própria soberania portuguesa ficará afetada, na medida em que, para além da alteração negativa da segurança no Atlântico Norte, condicionará Portugal na gestão do seu território marítimo.

Face ao exposto, este trabalho, com uma janela temporal entre o 11 de setembro de 2001³ e a atualidade, é dividido em três grandes capítulos através dos quais procurar-se-á responder às questões levantadas.

No primeiro capítulo, “O Atlântico Norte”, tem-se como objetivo aludir para a importância histórica e atual deste espaço marítimo, ao mesmo tempo que se debruçará sobre os conceitos de “segurança” e “geopolítica”, no sentido de se dar um enquadramento teórico às matérias em análise, assim como analisar quais os atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, as suas oportunidades e os seus desafios.

No segundo capítulo, “O Portugal Marítimo”, tem-se como finalidade examinar o grande mar português e refletir sobre a sua relevância holística, caracterizando os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português e as implicações geopolíticas, entre outras, decorrentes da extensão da plataforma continental portuguesa.

Por fim, mas não menos importante, com o terceiro capítulo, “Contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte”, pretende-se indagar sobre o papel de Portugal neste espaço marítimo ao nível da segurança, da defesa e da vigilância, analisando para esse fim os meios ao dispor do Estado português. Termina-se este trabalho com um inquérito dirigido à opinião pública sobre a importância do mar português, com análise geral e considerações finais.

No que concerne à metodologia adotada, optou-se pelo método multimetodológico por considerarmos ser o que melhor se enquadra no tipo de dissertação a desenvolver, tendo em conta que a combinação de métodos quantitativos e qualitativos pode fornecer uma compreensão mais alargada do problema em análise e, conseqüentemente, encontrar propostas de solução melhor fundamentadas.

De referir também que na parte final do presente trabalho foi elaborado um inquérito com o objetivo de se compreender a opinião da sociedade civil sobre a importância do mar português. A um trabalho de investigação desta dimensão e género fazer falta uma participação alargada e a contribuição do maior número possível de respostas. Foi escolhida a

³ A dissertação de mestrado tem como janela temporal o 11 de setembro de 2001 por representar um marco histórico e fundamental nas Relações Internacionais, designadamente nos assuntos de segurança e a atualidade.

ferramenta online *Survio*, o inquérito online, que foi divulgado pelos seguintes canais: contactos de email (via *Gmail*), *facebook*, *Linkedin*, Plataforma Inov Contacto, entre outros.

E porquê um inquérito?

A escolha deste método recaiu, sobretudo, tendo em conta a sua autonomia, que consideramos essencial e também porque “estuda a incidência, a distribuição e as relações entre as variáveis, realiza-se em contexto natural e sem manipulação, tem por base um problema ou uma questão, inquire uma amostra representativa da população e é uma modalidade da investigação”⁴, ou seja, vai ao encontro dos objetivos essenciais deste trabalho.

Naquilo que diz respeito à sua estrutura, o inquérito é composto por 16 questões fechadas em lista, em categoria e em escala de Likert: 1 – “concordo completamente”; 2 – “concordo”; 3 – “não concordo nem discordo”; 4 – “discordo”; 5 – “discordo completamente”. O inquérito esteve online entre 30 de julho e 25 de agosto de 2014 (27 dias), com um total de 680 visitas, 440 respostas (a amostra em análise), 18 respostas inacabadas, um sucesso geral de 64,71% e com um tempo médio de realização entre 2 e 5 minutos correspondentes a 68,43% da amostra.

⁴ ALMEIDA, J., PINTO, J. (1995). *A Investigação nas Ciências Sociais*. Ed. Presença

I – O ATLÂNTICO NORTE

1.1. Perspetiva histórica e importância do Atlântico Norte no século XXI

Os oceanos e os mares são parte indissociável da realidade do ser humano e dos Estados, constituindo perto de três quartos da superfície terrestre (71%). Ao longo dos séculos, a sua importância foi crescendo, quer pelas primeiras atividades marítimas, nomeadamente a extração de recursos e a atividade pesqueira, quer pela importância do comércio marítimo internacional, rotas e navegação.

O Oceano Atlântico não é exceção. Com efeito, trata-se do segundo maior oceano do mundo⁵, com uma área total de 106 400 000km², cobrindo aproximadamente 22% da superfície terrestre e cerca de 26% da superfície marítima mundial.



Figura 1 – O Oceano Atlântico em perspectiva

Acresce o facto do Oceano Atlântico ser o único oceano aberto adjacente a Estados-membros da União Europeia. Estamos a falar de uma área onde os interesses mais

⁵ Os limites do Oceano Atlântico Norte são os seguintes: a oeste - os limites orientais do Mar das Caraíbas; os limites do sudeste do Golfo do México a partir da costa norte de Cuba até Key West; a sudoeste limita-se pela Baía de Fundy e a sudeste e nordeste pelos limites do Golfo de St. Lawrence; a norte - O limite sul do estreito de Davis desde a costa do Labrador até à Gronelândia e o limite sudoeste do Mar da Gronelândia e do Mar da Noruega desde a Gronelândia até às Ilhas Shetland; a este - o limite noroeste do Mar do Norte, os limites norte e oeste dos Mares Escoceses, o limite sul do Mar da Irlanda, o limite oeste do Canal de Bristol e dos Canais Ingleses da Baía da Biscaia e do Mar Mediterrâneo; a sul - o equador desde da costa do Brasil até ao limite sudoeste do Golfo da Guiné.

desenvolvidos e integrados se concentram a norte e são resultado de uma evolução geográfica e histórica peculiar ditada por conflitos de vêm desde 1914 e, em especial, pela Guerra Fria, designadamente a Guerra dos Submarinos.

Podemos destacar ainda outras particularidades interessantes do Atlântico Norte enquanto palco de grandes iniciativas a nível internacional, em particular a criação da Organização do Atlântico Norte, em 1949, cujo foco de atuação principal reside nos países adjacentes a este espaço geográfico marítimo que deu o nome à organização.

Para além disso, o seu centro de gravidade é ditado pela convergência de interesses que vão desde o comércio livre, à segurança e à recusa de uma hegemonia continental, apresentando de igual modo diversas potencialidades, designadamente o aproveitamento de novas formas de energia, novas soluções na área da farmacologia e da medicina, bem como ao nível do combate das alterações climáticas. Face à sua magnitude e à sua posição geográfica, o Atlântico Norte traduz-se num espaço geográfico vital não apenas para os atores envolventes mas também a nível mundial, sendo um dos *choke-points* do comércio internacional.

Com efeito, “os transportes marítimos movimentam 342 743 milhões de euros por ano, sendo a área mais rentável das atividades ligadas ao mar, enquanto o comércio marítimo representa 6840 milhões de euros”⁶. Acrescentamos ainda o facto de cerca de 90% do transporte de mercadorias a nível mundial ser feito por via marítima; os setores tradicionais marítimos, em especial a pesca, indústria, atividades portuárias, construção naval, bem como o setor dos equipamentos marítimos que têm um peso bastante considerável e grande parte da população mundial vive nas proximidades da fachada marítima.

Deste modo, é compreensível encarar o mar com uma exigência acrescida por parte de todos aqueles que nele atuam, sobretudo se tivermos em consideração as várias dimensões que o mesmo encerra, às quais se associam, cada vez mais, noções de prosperidade e modernidade pois, e de acordo com CUNHA (2004), o mar “é um ativo crítico ao

⁶ FERNANDES, M. T. (2009). *Os oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia*, Infoeuropa, Disponível em <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000046001-000047000/000046800.pdf>, acedido a 11 outubro 2013

*desenvolvimento sustentável do planeta; fator ambiental por excelência, 'última fronteira' da ciência e da tecnologia e um espaço privilegiado de turismo, cultura, desporto e de lazer*⁷.

No que concerne àqueles que nele atuam e cuja geografia os colocou mais próximos, Portugal é o exemplo paradigmático de um Estado com uma relação intrínseca com o oceano e o mar, apresentando um *heritage* marítimo muito rico e diversificado. Com efeito, nos finais do século XIV e inícios do século XV inaugurámos uma posição de domínio ao nível oceânico e de cariz mundial, permitindo a assunção do estatuto de primeira potência marítima com carácter transoceânico da época moderna, com um indiscutível efetivo poder naval a nível global.

No que diz respeito à Europa, e em primeiro lugar, convém tecermos algumas considerações. Parece-nos importante referir que o território marítimo da União Europeia é muito maior do que o seu território terrestre, sendo que a Europa dispõe de 68 mil quilómetros de orla costeira, a qual é três vezes mais extensa que a orla costeira dos Estados Unidos. Em segundo lugar, a União Europeia concentra nas regiões marítimas cerca de 40% do seu PIB e 40% da sua população, o que é o mesmo que dizer que *“nenhum cidadão comunitário vive a mais de 700km da costa e quase metade vive a 50km da costa, quase sempre em zonas urbanas situadas ao longo desta*⁸. Portanto, o bem-estar da União Europeia está pois intrinsecamente ligado ao mar.

Em terceiro lugar, é de referir que perto de 90% do comércio externo da União Europeia e mais de 40% do comércio interno assentam no transporte marítimo, cujo setor, como já tivemos oportunidade de referir acima, é extremamente importante e vital no século XXI, representando 44% do volume de negócios mundial neste segmento.

Em quarto e último lugar (pese embora muitas outras questões que poderíamos realçar), importa frisar que as atividades turísticas marítimas no espaço comunitário representam mais de 42% do total mundial, sendo este setor particularmente importante para Portugal.

⁷ CUNHA, T. P. (2004). *A Importância Estratégica do Mar para Portugal*, Nação & Defesa n.º108, 2.ª série

⁸ FERNANDES, M. T. (2009). *Os oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia*, Infoeuropa, p.14 Disponível em <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000046001-000047000/000046800.pdf>, acedido a 11 outubro 2013

Em suma, podemos referir que o Atlântico Norte, face às suas características intrínsecas e também devido à sua centralidade geográfica, continuará a ser um espaço fundamental para as Relações Internacionais e outras áreas do saber no desenrolar do século XXI.

Deste modo, podemos afirmar que especial interesse representa este espaço geográfico marítimo para todos os atores que compõem a sua arquitetura de segurança, nomeadamente as Nações Unidas, a União Europeia, a NATO/Estados Unidos e, claro, Portugal, sendo que cada um em particular e todos em conjunto têm um papel muito importante a desempenhar, em especial ao nível securitário e geopolítico, como teremos oportunidade de demonstrar ao longo do presente capítulo.

1.2. A esfera da Segurança

A *segurança* no espaço do Atlântico Norte é um valor inestimável para todos aqueles que nele atuam mas também para os restantes que, apesar de não desempenharem um papel tão direto neste espaço, são confrontados indiretamente pelas alterações ou manutenção das suas realidades.

Como é do conhecimento geral, a *segurança* é, pois, uma palavra muito vasta ao nível do seu significado e uso. Com o objetivo de delimitar o seu conteúdo e uso, por vezes descontextualizado, faremos uma breve análise concetual neste subcapítulo, propondo, no final, uma definição que consideramos a mais adequada às temáticas que estamos a analisar.

GALLIE (1955) afirma que a *segurança* não é nada mais nada menos que um “*contested concept*”, no sentido em que “*there are some concepts whose meaning is inherently to a matter of dispute because no neutral definition is possible*”⁹. Num sentido lato, COUTO (2007) define a *segurança* como “*um valor relativo, que exigirá uma mobilização de esforços que deverá ser função da probabilidade de ocorrências de ameaças admitidas (...) e riscos acumulados*”¹⁰.

De facto, as ameaças e os riscos afetos ao Atlântico Norte, que serão analisados posteriormente, são constantes e portanto requererem uma análise e compreensão detalhadas. Mas, para além de comportar ameaças e riscos, que não se limitam apenas às fronteiras nacionais mas também atuam no plano regional e internacional, TOMÉ (2010) diz-nos que a *segurança* compreende de igual modo a

*“proteção e promoção de valores e interesses considerados vitais para a sobrevivência política e o bem estar da comunidade, estando mais salvaguardada quanto mais perto se estiver da ausência de preocupações militares, políticas e económicas”*¹¹.

Com efeito, a referência de *segurança* não deve resumir-se ao Estado soberano, ao qual estava expressamente associada sobretudo na era da revolução industrial mas também

⁹ GALLIE, W. B. (1955). *Essentially Contested Concepts in Proceedings of the Aristotelian Society*, New Series, 56

¹⁰ COUTO, A. C. (2007). *Grandes Estrategistas Portugueses*. Lisboa, Edições Sílabo

¹¹ TOMÉ, L. (2010). *Segurança e Complexo de Segurança: Conceitos Operacionais*, OBSERVARE, Universidade Autónoma de Lisboa, Vol. 1, n.º1 (Outono 2010).

“aos povos”¹² (BOOTH, 1991), tendo em conta o facto de existirem diferentes atores, quer os “perturbadores como grupos terroristas, associações criminosas ou os promotores como as organizações internacionais e ONG’s”¹³ (TOMÉ, 2010), muitos deles atuando no Atlântico Norte e nas suas imediações.

No que concerne às dimensões do conceito de *segurança*, é de referir, entre as várias existentes, a “*segurança cooperativa*”¹⁴ (EVANS, 1993), a “*segurança coletiva*”¹⁵ (VAYRYEN, 1993), a “*comunidade pluralista de segurança*”¹⁶ (JOB, 1993) e o “*complexo de segurança*”¹⁷ (TOMÉ, 2010). Relativamente às escolas inerentes ao nosso conceito, destacamos a “*Escola de Copenhaga*”¹⁸ (BUZAN, 1991), os “*Estudos Críticos de Segurança*” (SMITH, 1991) e os “*Estudos Feministas de Segurança*” (SMITH, 1991)¹⁹. Para além do mais, HERZ (1950), nos anos 50, introduziu a noção “*security dilemma*”, uma noção estrutural que “*look after their security needs tend automatically to lead to rising insecurity for others as each interprets its own measures as defensive, and the measures of others as potentially threatening*”²⁰. Em suma, com este parágrafo apenas quisemos demonstrar a variedade de dimensões e escolas de um conceito tão abrangente sem nos determos sobre os aspetos particulares de cada um deles.

Uma questão muito importante no nosso entender prende-se com a delimitação temporal que optámos para esta dissertação. Com efeito, o pós-11 de setembro demonstrou que o mundo, em geral, e as grandes potências, e particularmente os Estados Unidos, não estão, nem estarão no futuro, imunes a ataques terroristas. O poderio tecnológico e militar de

¹² BOOTH, K. (1991). *Security in Anarchy: Utopian Realism in Theory and Practice*, International Affairs. 67, nº 3: 527-545

¹³ TOMÉ, L. (2010). *Segurança e Complexo de Segurança: Conceitos Operacionais*, OBSERVARE, Universidade Autónoma de Lisboa, Vol. 1, n.º1 (Outono 2010).

¹⁴ EVANS, G. (1993). *Cooperating for Peace: The Global Agenda for the 1990s*. St. Leonards, New South Wales: Allen and Unwin

¹⁵ VAYRYEN, R. (1999). *Multilateral Security: Common, Cooperative, or Collective?*. In SCHECTER, M. G. (Ed.). *Future Multilateralism: The Political and Social Framework*. Tokyo [etc.]: United Nations University Press

¹⁶ JOB, B. (1993). *Matters of Multilateralism: Implication for Regional Conflict Management*. In LAKE, David A. e MORGAN, Patrick M. (Eds.). *Regional Orders: Building Security in a New World*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press

¹⁷ TOMÉ, L. (2010). *Segurança e Complexo de Segurança: Conceitos Operacionais*, OBSERVARE, Universidade Autónoma de Lisboa, Vol. 1, n.º1 (Outono 2010).

¹⁸ BUZAN, B. (1991). *People, States and Fear: An Agenda for the International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner

¹⁹ SMITH (1999) in JOB, B. (1993). *Matters of Multilateralism: Implication for Regional Conflict Management*. In LAKE, David A. e MORGAN, Patrick M. (Eds.). *Regional Orders: Building Security in a New World*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press

²⁰ HERZ, J. (1950). *Idealist Internationalism and the Security Dilemma*. World Politics, Vol. 2

um determinado Estado não são sinónimo de invulnerabilidade, sobretudo num quadro geopolítico cada vez mais competitivo e, portanto, mais imprevisível.

De acordo com ACHARYA (2002), “September 11 attacks have demonstrated the vulnerability of nations to the new danger of transnational and post-modern terrorism”. Ainda de acordo com a autora, “the new security debate in the post September 11 era should be about the role of the US in a unipolar world (...) and the rise of the ‘homeland security’ paradigm”²¹, papel esse por vezes contestado e por outras venerado.

O que aqui entendemos por ‘homeland security’ está consignado a “some degree of protection of values previously acquired”²². Por outro lado, quando consideramos um país seguro significa que “it is not in danger of having to sacrifice core values” ou mais precisamente “implies that security rises and falls with the ability of a nation to deter an attack or to defeat it”²³, ideia esta muito abrangente e porventura abstrata demais pela simples razão de que um país nunca tem a capacidade total para se defender de um ataque. São necessários mais parâmetros de análise para se compreender se um país é ou não seguro.

Por outro lado, o debate acerca do conceito de *segurança* “is normally set within very limited temporal and conceptual frameworks and general notions like ‘dominance’ and ‘stability’ mark the limits of attempts to give enduring meaning to the idea of security”²⁴. Todavia, consideramos que a questão de segurança ganhou novos contornos recentemente, sobretudo a partir dos acontecimentos do 11 de setembro de 2001.

CARR (1946) e MONGENTHAU (1973) acrescentam a este debate outros importantes elementos, designadamente “the basic pattern of capabilities in the international system”²⁵, o qual será abordado com detalhe num capítulo futuro. Todavia, consideramos necessário referir este parâmetro fundamental em qualquer debate sobre questões de segurança, das relações entre Estados e do poder de cada um, até porque

²¹ ACHARYA, A. (2002). *Security and Security Studies after September 11: Some Preliminary Reflections*. In KEN BOOTH e TIM DUNNE, eds (2002). *World in Collision: Terror and the Future of Global Order*, London: Palgrave

²² WOLFERS, A. (1952). *National Security as an Ambiguous Symbol*. *Political Science Quarterly*, Vol. 67, No. 4

²³ IDEM

²⁴ BUZAN, B. (1991). *People, States and Fear: An Agenda for the International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner

²⁵ CARR., E. (1946). *The Twenty Years Crisis*, London, Macmillan e MONGENTHAU, H. (1973). *Politics Among Nations*. New York Knopf

“the concept of security tends to be seen either as a derivative of power in the sense that an actor with enough power to reach a dominating position will acquire security as a result, or as a consequence of peace”²⁶.

Por outro lado, e ainda de acordo com CARR (1946) e MONGENTHAU (1973), a *segurança* “*is more usefully viewed as a prior condition of peace than a consequence of it*”²⁷.

Aqueles que definem o conceito de *segurança*,

“indicate an area of concern rather than a precise condition, and consequently require theoretical analysis in order to identify the boundaries of their application, the contradictions which occur within them and the significance for then new developments”²⁸.

Com efeito, a condição exata de segurança é para um Estado consideravelmente difícil de definir, implicando para isso a congregação de diferentes perspetivas de cada ator envolvido, bem como dos mecanismos a adotar para a sustentabilidade dessa condição.

Além do mais, num mundo cada vez mais interdependente e volátil, e como a própria história nos indica, o sentimento de segurança para um determinado agente pode significar insegurança para outro, pelo que consideramos mais importante definir as áreas específicas de atuação de cada Estado para a manutenção dos seus níveis de segurança e, em particular, nos territórios sob sua jurisdição.

Outra nota deve ser dada também ao facto de, em pleno século XXI, e mesmo no século XX, “*the promotion of security is no longer a state monopoly*”²⁹, pelo que, para além das dificuldades diretas em se precisar a condição de *seguro*, torna-se mais importante definir com clareza aquelas que são as áreas de preocupação dos Estados acerca, quer da autopromoção de segurança, quer da sustentabilidade da mesma ao longo do tempo.

Consideramos, portanto, que o conceito de *segurança* deve ser entendido como um conceito flexível, com suficiente capacidade de adaptação a circunstâncias espaço-temporais de um mundo dinâmico, interdependente e interativo.

²⁶ CARR., E. (1946). *The Twenty Years Crisis*, London, Macmillan e MONGENTHAU, H. (1973). *Politics Among Nations*. New York Knopf

²⁷ *IDEM*

²⁸ BUZAN, B. (1991). *People, States and Fear: An Agenda for the International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner

²⁹ WOOD, J., DUPONT, B. eds. (2006). *Democracy, Society and the Governance of Security*, Cambridge University Press

No que concerne ao subconceito *segurança marítima*, é de frisar uma ideia muito importante e atual de LAI (2009) que afirma que “*maritime security is a global good for all nations engaged in trade*”³⁰. Mas não é apenas de comércio internacional que se trata quando falamos de segurança marítima. Com efeito, este conceito é muito mais abrangente do que aquilo que se possa pensar inicialmente e a abrangência tem que ver também com o seu significado, uma vez que “*the term maritime security has different meanings depending on who is using the term or in what context it is being used*”³¹.

No entanto, alguns autores consideram que a economia tem um peso acrescido nos assuntos de segurança marítima, tendo em conta que

“economics alone dictates the importance of maritime security as shipping companies seek to move trade from one point to another by the most efficient and economic means possible, without the worry of interference along the way”³²,

apontando de igual maneira o papel decisivo das Marinhas e Guardas Costeiras neste tipo de ambientes adversos.

Ainda de acordo com LAI (2009), devemos ter em consideração de igual forma a diferença entre *maritime safety* e *maritime security*. Com efeito,

“maritime safety refers to preventing or minimizing the occurrence of accidents at sea that may be caused by sub-standard ships, unqualified crew or operator error, whereas maritime security is related to protection against unlawful and deliberate acts”³³.

Em suma, “*safety tem a ver essencialmente com a condução segura da navegação em função do bom estado da plataforma (navio) e do respeito pelas normas para evitar acidentes no mar*”³⁴ enquanto “*a security respeita antes à segurança das pessoas e bens, no sentido da sua proteção relativamente a eventuais ameaças*”³⁵.

³⁰ LAI, H. eds (2009). *Asian Energy Security. The Maritime Dimension*, Palgrave, Macmillan

³¹ KLEIN, N., MOSSOP, J., ROTHWELL, D. eds (2010). *Maritime Security. International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Routledge

³² *Idem*

³³ LAI, H. eds (2009). *Asian Energy Security. The Maritime Dimension*, Palgrave, Macmillan

³⁴ CAJARABILLE, V., RIBEIRO, A. (2011). *A relevância da segurança no mar* in MATIAS N.V. eds (2011). *Políticas Públicas do Mar, Esfera do Caos*

³⁵ *Idem*

Numa perspetiva militar, a segurança marítima pode ser relacionada tradicionalmente com assuntos de segurança nacionais, nomeadamente com a proteção da integridade territorial aquando de um ataque por terceiros, bem como a utilização da força e a proteção dos interesses do Estado em questão:

“international relations scholars have long studied questions of security and it is generally acknowledged that in the post-Cold War and globalization era security concerns are no longer focused on military interests, in terms of a state being able to avoid war or otherwise prevail in any war”³⁶.

Ao longo dos tempos, as questões relacionadas com a segurança marítima têm vindo a expandir-se. Como tal, não podemos considerar apenas a vertente da segurança nacional enquanto importante matéria para a segurança marítima mas de igual modo, e talvez mais do que nunca, relacionada com assuntos internacionais face à interligação cada vez maior dos interesses e desafios colocados aos Estados no século XXI.

Com efeito, a segurança e a defesa relacionadas com a frente marítima passaram a ter mais visibilidade nas agendas internacionais, resultantes da renovada atenção e de preocupações acrescidas, em especial no que diz respeito a ameaças de carácter diverso, entre as quais, o terrorismo, o tráfico humano e de drogas e crimes ambientais de dimensão catastrófica que se vierem juntar às ameaças clássicas. O domínio marítimo tem vindo a ser caracterizado tradicionalmente pela falta de fronteiras físicas, fomentando o crime transnacional, nomeadamente a pirataria e o terrorismo.

É indiscutível que as novas ameaças têm vindo a ganhar espaço às denominadas ameaças clássicas, sendo *“mais difusas, de difícil previsão e definição e têm fortes implicações na segurança e, em especial, na segurança no mar”³⁷*, especialmente tendo em conta *“the conventional threat to a nation from opposed naval forces has declined, it is the indeterminate threats that pose the greatest risk to collective security”³⁸*.

Face às perturbações e a vários outros fatores, designadamente a possibilidade de ocorrência de conflitos, o terrorismo ou a competição pelos recursos energéticos, a segurança

³⁶ KLEIN, N., MOSSOP, J., ROTHWELL, D. eds (2010). *Maritime Security. International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Routledge

³⁷ CAJARABILLE, V., RIBEIRO, A. (2011). *A relevância da segurança no mar* in MATIAS N.V. eds (2011). *Políticas Públicas do Mar*, Esfera do Caos

³⁸ HERBERT-BURNS, R. et all (2009). *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. Taylor & Francis Group

no mar não pode ser depreciada ou considerada de modo superficial ao ponto dessas mesmas perturbações e suas subsequentes implicações puderem vir a ser minorizadas ou mesmo excluídas. Além do mais, de acordo com RICHARDSON (2012), “*during the Cold War, maritime security was largely ensured by the US Navy, now it is not so clear that this is the case, any more than that it would be acceptable to many countries*”³⁹, face à posição ainda bastante dominante dos Estados Unidos relativamente a estas temáticas.

Podemos ainda elencar outros desafios e riscos decorrentes do ambiente marítimo internacional, designadamente: a pirataria e assaltos à mão armada, que em muito prejudica a segurança da navegabilidade e do comércio internacionais; os atos terroristas que envolvam o transporte, instalações *offshore* e outros interesses marítimos; a utilização de navios inadequados à prática do transporte marítimo e a dificuldade de resgate em caso de acidente ou avaria; a pesca ilegal que poderá pôr em causa a segurança alimentar mundial, fomentando grande instabilidade e, finalmente, os danos intencionais ou as descargas de óleo e outras substâncias nocivas ao ambiente marinho, aumentando consideravelmente os níveis de poluição do mar, cujos impactos a nível económico, ecológico e social sobretudo para os países ribeirinhos, como é o caso de Portugal, não podem deixar de ser considerados.

Em jeito de conclusão, podemos referir que a *segurança* é um conceito contestado face à abrangência da sua utilização e trata-se de uma função da probabilidade de ocorrências de ameaças admitidas e riscos acumulados, observados determinados valores e interesses de diversa ordem no âmbito da sua aplicabilidade territorial. Por outro lado, o conceito de *segurança* emerge em si diferentes dimensões e focaliza a atenção de várias escolas de pensamento.

Se CARR (1946) e MONGENTHAU (1973) consideram que a *segurança* relaciona-se com padrões de capacidades do sistema internacional⁴⁰, já BUZAN (1991) afirma que a *segurança* é vista mais como condição prévia da paz do que consequência desta⁴¹. Por fim, é de referir que a *segurança marítima* é um bem comum para todas as nações tendo em conta a

³⁹ RICHARDSON, J. et al (2012). *The Fractured Ocean. Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic*, The German Marshall Fund of the United States

⁴⁰ CARR., E. (1946). *The Twenty Years Crisis*, London, Macmillan e MONGENTHAU, H. (1973). *Politics Among Nations*. New York Knopf

⁴¹ BUZAN, B. (1991). *People, States and Fear: An Agenda for the International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner

interdependência económica e as trocas comerciais deste milénio, bem como as crescentes ameaças e riscos, tradicionais e assimétricos, que insistentemente colocam em causa a nossa estabilidade internacional.

1.3. A esfera da Geopolítica

Para compreender em que medida a extensão da plataforma continental portuguesa poderá influenciar a geopolítica do Atlântico Norte, considerámos premente refletir sobre este conceito.

Como surgiu o termo geopolítica no debate académico e qual a sua importância no século XXI?

DODDS (2007) considera que o nascimento da geopolítica deveu-se a três fatores particulares: em primeiro lugar, o nacionalismo económico e o protecionismo comercial que estiveram na origem da expansão de Estados europeus imperiais, como a França e a Grã-Bretanha; em segundo lugar, os Estados imperiais que tinham aspirações a conquistar novos territórios, nomeadamente em África em meados do século XIX; finalmente, a expansão de universidades e o estabelecimento da geografia enquanto disciplina académica que criaram novas oportunidades aos docentes e investigadores para descobrirem mais sobre estes temas⁴².

De acordo com GRAY (1996), o termo *geopolítica* envolve, entre outros aspetos, “*defining the location of national or multinational territory; describing all aspects of that territory’s physical characteristics; distinguishing a state’s national territory from other states territories; conditioning, shaping, and influencing a polity’s historical development*”⁴³.

Por outro lado, DALBY (2004) afirma que “*geopolitics is about how ‘the world is actively spatialized’, divided up, labeled, sorted out into a hierarchy of places of greater or lesser ‘importance’ by political geographers, other academics and political leaders*”⁴⁴. De referir também que, e ainda de acordo com DALBY (2004),

“the dominant themes in modern geopolitics are the view of the world as a single entity, but a politically divided whole, its preservation in terms of places ranked in terms of their similarities to Euro-American notion of

⁴² DODDS, K. (2007). *Geopolitics. A very short introduction*, Oxford University Press

⁴³ GRAY, C. (1996). *A Debate on Geopolitics: The Continued Primacy of Geography*, Orbis, 40

⁴⁴ DALBY, S. (2004). *Calling 911: Geopolitics, Security and America’s New War*. In BRUNN, S. (2004). *11 September and Its Aftermath. The Geopolitics of Terror*, Frank Cass, London, Portland

*development and democratic accomplishment, and a focus on the nation state as the primary political entity that matters in struggles for primacy*⁴⁵.

Contudo, outras posições e visões têm vindo a ser introduzidas, em especial no que diz respeito à influência que a própria geografia representa no Estado. MOURITZEN e WIVEL (2005) apontam-nos precisamente esta noção quando nos afirmam que “*the influence of geography on the political character of states, their history, institutions, and especially relations with other states*”⁴⁶. Para além do mais, “*distance or spatiality being the fundamental category of geography, geopolitics should help us understand what distance between states means for their behavior and the relation between them*”⁴⁷.

No nosso ponto de vista, é extremamente interessante enaltecer a ideia de MOURITZEN e WIVEL (2005) relativa à forma como a geografia pode influenciar as características de um Estado e as suas próprias relações com terceiros. Com efeito, a geopolítica pode ensinar-nos a compreender como a distância entre Estados influencia os seus comportamentos e relações. No nosso caso particular, o Atlântico Norte, se considerarmos este espaço geográfico enquanto desígnio multinacional que merece ser preservado e defendido, compreendemos com facilidade que a sua arquitetura de segurança tem razão de existir e que todos quantos dela fazem parte estão interessados em mantê-la, independentemente das ameaças que poderão surgir com a extensão da plataforma continental portuguesa, nomeadamente porque a geopolítica afeta igualmente elementos básicos de qualquer Estado, interferindo “*on our economic well-being and national and international prosperity and poverty (...) and how access to or the inability to access natural resources such as water and oil can drastic impacts on our lives*”⁴⁸.

No que diz respeito a Portugal, a sua posição geográfica privilegiada deve ser assumida como um atributo essencial e proveitoso que não pode ser descurada. No entanto, devemos atender ao facto de, como nos demonstra TUATHAIL (1998), “*o século XXI exige uma abordagem que confira atenção ao eclipsar das fronteiras nacionais*”, sendo que, para o

45 DALBY, S. (2004). *Calling 911: Geopolitics, Security and America's New War*. In BRUNN, S. (2004). 11 September and Its Aftermath. *The Geopolitics of Terror*, Frank Cass, London, Portland

46 MOURITZEN, H., WIVEL, A. eds (2005). *The Geopolitics of Euro-Atlantic Integration*, Routledge

47 *Idem*

48 CHAMPAN, B. (2011). *Geopolitics. A guide to the Issues*. Contemporary Military, Strategic, and Security Issues, Praeger

académico, o grande desafio encontra-se na “necessidade de repensar o significado das relações espaciais à luz da emergência de novos centros de poder e autoridade”⁴⁹.

De facto, a interdependência global transcende as fronteiras territoriais previamente definidas, pelo que a relação intrínseca entre a geografia e a política deve ser repensada. Assim, a “geopolítica” refere-se ao impacto que a geografia (as características espaciais) tem sobre o poder político.

Se para TUATHAIL (1998) o eclipsar de fronteiras nacionais é uma marca distintiva do século XXI, já COHEN (1973), considera que a geopolítica “*describ[es] geographical settings and their relationship to political power and setting out spatial frameworks embracing political power units such as hemispheres, oceans, land and maritime boundaries, natural resources, and culture*”⁵⁰.

No nosso entender, o desafio atual não se substancia no debate sobre o eclipsar ou não de fronteiras nacionais mas sim no que diz respeito aos “*geopolitical settings and their relationship to political power*”, os quais são fundamentais preservar para a prossecução dos interesses de Portugal no Atlântico Norte. No entanto, várias são as visões e análises que o posicionamento de Portugal pode abarcar na arquitetura de segurança do Atlântico Norte, tendo em conta que, segundo COHEN (1973), “*as perspetivas geopolíticas variam com a alteração do contexto geográfico e com a interpretação que os indivíduos fazem da natureza desta alteração*”⁵¹.

Atendamos, de seguida, aos clássicos da Geopolítica, designadamente Alfred Mahan e Halford Mackinder, cujos contributos para o debate académico são ainda hoje fundamentais para a compreensão dos efeitos que os recursos e o posicionamento geográfico, bem como o significado político do último, colocam aos Estados e como os Estados podem deles usufruir para benefício próprio.

MAHAN (1897) considerava que o “*significado geopolítico dos mares decorre da mobilidade que estes fornecem, em virtude da capacidade do barco à vela e, mais tarde, do*

⁴⁹ TUATHAIL, G. (1998). *Postmodern Geopolitics? The Modern Geopolitical Imagination and Beyond*. IN TUATHAIL, G. e DALBY, S. eds (1998). *Rethinking Geopolitics*, Londres e Nova Iorque, Routledge

⁵⁰ COHEN, S. (1973). *Geography and Politics in a World Divided.*, 2.ª ed., Nova Iorque, Oxford University Press IN DOUGHERTY, J., PFALTZGRAFF, R. (2003). *Relações Internacionais. As Teorias em Confronto*, Gradiva

⁵¹ IDEM

*barco a vapor transferir recursos militares de um ponto para outro mais eficazmente*⁵². Em suma, considera o académico que, para além da importância do posicionamento geográfico de um determinado Estado, importa de igual modo atender aos recursos do mesmo no sentido de expandir os benefícios e oportunidades que o posicionamento lhe coloca. De facto, não importa apenas atendermos ao posicionamento geográfico de Portugal mas também atender aos recursos que o Estado deve ter a seu favor para engrandecer a sua localização.

Na sua obra *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, MAHAN (1897) defende que as nações com uma superioridade ao nível do seu poder naval “*could dominate international affairs by using this power to blockade and choke rivals*”⁵³. Por outras palavras, e considerando o período histórico em que o académico dissertou (durante a influência global britânica que, segundo o mesmo, ocorreu aquando da sua expansão também enquanto potência marítima), “*o controlo dos mares, e em especial o controlo das passagens marítimas de importância estratégica, constituía um elemento crucial para alcançar o estatuto de grande potência*”⁵⁴.

Por outro lado, o académico considerava que a própria geografia tinha de ser contrabalançada, favorecendo o comércio livre. Mas outros fatores eram igualmente importantes no entender de MAHAN (1897) para que uma Nação se tornasse numa grande potência, nomeadamente a “*quantidade de população e o seu carácter, bem como a tendência para seguir desígnios comerciais, especialmente no que toca ao comércio internacional*”⁵⁵.

Por seu turno, MACKINDER (1904) sugeriu que a área-pivô da política internacional era a vasta extensão de território que ia da Europa de Leste às planícies da Sibéria, pois “*who rules the East Europe commands the Heartland; who rules the Heartland commands the World Island; who rules the World Island commands the world*”⁵⁶. O académico considerava premente a persistência do fator geográfico ao longo de toda a história da Humanidade. Com efeito, “*a vasta área da Eurásia não será a região-pivô da política mundial, inacessível para os barcos*

⁵² MAHAN, A. (1897). *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783*. Boston, Little, Brown

⁵³ *Idem*

⁵⁴ *Idem*

⁵⁵ Em DOUGHERTY, J., PFALTZGRAFF, R. (2003). *Relações Internacionais. As Teorias em Confronto*, Gradiva

⁵⁶ MACKINDER, H. (1904). *The Geography Pivot of History*, Geographical Journey, XXIII

mas aberta para os cavaleiros nómadas da Antiguidade e prestes a ser coberta hoje por uma rede de caminhos de ferro?”⁵⁷.

Não obstante a importância dada ao “*heartland*” e à crescente importância do poder terrestre, MACKINDER (1904) nunca ignorou o papel fundamental do poder marítimo. Este continuava “a ser tão vital como sempre tinha sido e, no século XX, o estado que controlasse o “*heartland*” podia tornar-se numa potência marítima dominante tal como a Macedónia e Roma, embora primeiramente potências terrestres acabaram por se fazer com o domínio dos mares”⁵⁸. Aliás, como nos elucida ARON (2003), “durante as duas guerras mundiais houve uma conjugação de poderes terrestres e marítimos para vencer poderes de unívoca natureza geográfica”⁵⁹.

Podemos então concluir que, quer para Mahan, quer para Mackinder, são vários os fatores e visões que podemos retirar do nosso posicionamento geográfico, mas nunca descurando os recursos de um Estado, bem como

“conventional aspects of national economic, political, and military strategy such as economic strength, the importance of freedom of the seas, the criticality of possessing national military strength with effective striking power, cooperating with allied nations to defend national interests and preventing transnational groups or powers from gaining a competitive strategic advantage that could jeopardize national security and prosperity, and the nation-state’s preeminence in international affairs”⁶⁰.

Consideramos ainda premente introduzir neste debate um segundo campo de análise relativo ao termo *geopolítica*, denominada “*A Geopolítica Crítica*”⁶¹, defendida, por exemplo, por DALBY e TUATHAIL (1998), a “*Escola Geopolítica*”⁶², preservada por GRAY e BRZEZINSKI (2011) e ainda a “*Escola Liberal Internacional*”⁶³, formulada por FETTWEIS (2005).

⁵⁷ MACKINDER, H. (1904). *The Geography Pivot of History*, Geographical Journey, XXIII

⁵⁸ *Idem*

⁵⁹ TEIXEIRA, N., ALMEIDA, J. GASPAS, C. (2003). *Raymond Aron. A Paz e a Guerra no Século XXI*. Edições Cosmos, Instituto da Defesa Nacional

⁶⁰ CHAMPAN, B. (2011). *Geopolitics. A guide to the Issues*. Contemporary Military, Strategic, and Security Issues, Praeger

⁶¹ DALBY, S., TUALTHAIL, G. (1998). *Rethinking Geopolitics*. Routledge London and New York

⁶² Ver ISN (2011). *Geopolitical Approach Number One – Current Justifications of Classical Geopolitics*. Disponível em <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=134447&contextid774=134447&contextid775=134439&tabid=1451528712>, Acedido a 17 abril 2014

⁶³ Em FABER, P. (2005). *Thinking about Geography: some competing geopolitical models for the 21st century*. Research Paper, Academic Research Branch, NATO Defense College, n.º 15

Relativamente aos primeiros, são de notar algumas considerações, nomeadamente no que concerne

“a state-centric approach to international relations; takes a hostile approach to what it claims are ethnocentric, determinist, and exceptionalist attributes to classical geopolitical writings; it dismisses traditional balance of power and influence analyses of international affairs (...) it is concerned with political rhetoric, which its proponents contend maintains Western dominance of international affairs”⁶⁴.

Por outro lado, para FABER (2005),

“the grammar of international relations is grounded in the reality of geography. In other words, geography is destiny. In the words of Hans Weigert, ‘it does not argue: it simply is’. Because geographical context creates permanent interests in international relations, not only can we not help who and what we are, we also cannot help ‘where we are’⁶⁵”

A acrescentar, ainda nesta linha de pensamento,

“States are geographical entities in perpetual competition. History has grand strategic geographical pivots, much like battlefields have operational or tactical-level ‘key-positions’. Geography-based analyses treat the world as it is. Change typically depends on power, and power typically depends on territorial control or geographic reach”.

No que concerne à segunda escola de pensamento, FETTWEIS (2005) alerta-nos para o facto de

“Geopolitical approach to international relations contains at least three major flaws. It assumes the existence of a closed international system where, in terms of power, zero sum games exists and win-lose dynamics apply. It perceives the whole world as a battlefield where states try to find the most advantageous position they can in their on-going struggles for dominance in a finite space. It understandably ignores a simple truth – geopolitics as a way of ‘packaging’ international relations”⁶⁶.

Em jeito de conclusão, podemos afirmar que,

“Globalization is slowly and partially erasing borders. Determining what is domestic or international, in or out, here or there, is becoming increasingly difficult and unnecessary. Territory is no longer automatically related to national wealth and prestige. Geopolitics is yielding to geo-economics; disposable capital is often more important than military firepower in determining power and influence”.

⁶⁴ CHAMPAN, B. (2011). *Geopolitics. A guide to the Issues*. Contemporary Military, Strategic, and Security Issues, Praeger

⁶⁵ FABER, P. (2005). *Thinking about Geography: some competing geopolitical models for the 21st century*. Research Paper, Academic Research Branch, NATO Defense College, n.º 15

⁶⁶ *Idem*

Com efeito, e sintetizando estes campos de análise, a geopolítica merece uma especial atenção no debate acadêmico. Contudo, a mesma desempenha um papel diferenciador na explicação das Relações Internacionais sob a ótica do interesse do Estado, da sua posição geográfica e dos seus recursos, enfim, do seu poder como um todo. Se para Dalby e Tuathail o Estado é central nas Relações Internacionais e não consideram a existência de uma balança de poderes entre os vários atores internacionais, já Gray e Brzezinski afirmam que a geografia é o destino e que o contexto geográfico de um determinado Estado cria interesses permanentes com outros, fomentando uma perpétua competição entre si.

Por outro lado, Fettweis defende a existência um sistema internacional, no qual predomina, em termos de poder, “*zero sum games*” e posições “*win-lose*”, ou seja, predomina um verdadeiro campo de batalha onde os Estados tentam encontrar a posição mais vantajosa e dominante, fazendo-se valer dos seus recursos e poder. Ainda segundo o mesmo, não é a geopolítica que deve limitar as Relações Internacionais e, sobretudo hoje, não podemos deixar de referir que as fronteiras se esbatem com grande facilidade.

1.4. As organizações internacionais enquanto atores da arquitetura de segurança: oportunidades e desafios

A arquitetura de segurança do Atlântico Norte comporta um número considerável de atores, designadamente as Nações Unidas, a União Europeia, a NATO/Estados Unidos e Portugal. Face à diversidade de oportunidades mas também de desafios que este espaço geográfico comporta, importa compreender em que medida cada ator, em particular e conjuntamente, influencia e prolonga esta mesma arquitetura de segurança.

Neste subcapítulo, o principal objetivo é refletir sobre a ação de cada um dos atores em análise e sobre o seu relacionamento no quadro do Atlântico Norte, particularizando as suas obrigações e exigências face a um oceano cada vez mais importante no século XXI.

1.4.1. Nações Unidas

Face à sua importância a nível mundial, as Nações Unidas não poderiam deixar de ser analisadas nesta dissertação, sobretudo face ao peso que esta organização tem na gestão mundial dos assuntos marítimos. Adicionalmente, a legitimidade conferida pelas Nações Unidas a toda e qualquer ação de um Estado é indiscutível e muito prestigiada internacionalmente.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, mais conhecida como a Convenção de *Montego Bay*⁶⁷, é, quanto a nós, um dos marcos inegáveis do papel das Nações Unidas nas temáticas marítimas. De facto, esta “*surge como importante instrumento que delimita, na esfera internacional, a atuação do País no que se refere à tutela do Mar*”⁶⁸. Esta Convenção foi inovadora no sentido em que aborda os limites do mar territorial, das águas interiores, do alto mar, reconhecendo e delimitando simultaneamente o direito de passagem

⁶⁷ De referir que esta Convenção entrou em vigor em 16 de novembro de 1994 e foi ratificada por Portugal em 3 de novembro de 1997, tendo iniciado a sua vigência no ordenamento jurídico português em 3 de dezembro do mesmo ano.

⁶⁸ SILVA, F. (2000). *A Convenção da ONU sobre o Direito do Mar*, R. CEJ, Brasília, nº 12, set/dez 2000

inocente, para além de adicionar o conceito de zona económica exclusiva que até agora era inexistente, a qual assegura ao Estado costeiro a exploração dos recursos marinhos.

Pese embora a sua extrema importância, não podemos deixar de referir muito sucintamente alguns pontos menos positivos da mesma, nomeadamente no que diz respeito à parte da Convenção que declara, como património comum da Humanidade, o leito do alto-mar. Com efeito, e de acordo com a Convenção, “*os recursos existentes no subsolo marinho devem ser explorados no interesse de toda a humanidade, sendo impossível que um determinado Estado os explore apenas no seu interesse*”⁶⁹. A acrescentar, “*esse princípio, proclamado na Convenção, tem encontrado muitas restrições, principalmente por parte dos Estados Unidos*”⁷⁰, que, sendo uma nação oceânica, compreende-se o seu interesse em tudo o que diga respeito aos assuntos marítimos, quer nacionais, quer internacionais.

Outra questão que gostaríamos ainda de referir prende-se com o facto de vários artigos da Convenção assegurarem o direito dos países que não tenham litoral de usufruírem dos recursos vivos do Estado costeiro vizinho, o que será objeto de bastante controvérsia. Mas, como já afirmámos anteriormente, não faz parte dos nossos objetivos enfatizar os aspetos jurídicos e de conteúdo da Convenção de *Montego Bay* mas sim a atuação das Nações Unidas nas temáticas marítimas.

Sobre isto, é de referir que a Organização debruça-se sobre um conjunto diversificado de questões, nomeadamente a pirataria, o terrorismo marítimo, o tráfico ilegal de armas, drogas, pessoas e mercadorias, a pesca ilegal e a proteção ambiental marítima e marinha. Para além do mais, Segundo MOSELEY (2009),

*“these maritime threats are also such that they make it difficult for any one State to take punitive action against perpetrators within the context of traditional rules of international law and the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea”*⁷¹.

⁶⁹ SILVA, F. (2000). *A Convenção da ONU sobre o Direito do Mar*, R. CEJ, Brasília, nº 12, set/dez 2000

⁷⁰ *Idem*

⁷¹ MOSELEY, A. (2009). *The implementation of International Maritime Security Instruments in CARICOM States*, United Nations Organization

A atenção conferida pelas Nações Unidas aos vários desafios e ameaças colocados a todos os Estados e atores internacionais está sobejamente consagrada nas suas atuações ao longo da sua existência.

No que diz respeito às questões relacionadas com a pirataria, o empenho das Nações Unidas para esta questão é grande. Podemos destacar desde logo a sua expressão no Artigo 100.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 intitulado “*dever de cooperar na repressão da pirataria*”; no Código de Prática para a Investigação dos Crimes de Pirataria e dos Assaltos à Mão Armada Contra Navios, da Organização Marítima Internacional; nas resoluções 1772 (2007) e 1816 (2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, bem como nas cooperações regionais, em particular o Acordo de Cooperação Regional para o Combate à Pirataria e Assaltos à Mão Armada contra Navios na Ásia (ReCAAP) e outras com especial incidência nas regiões africanas e índicas, onde atualmente se verificam os maiores desafios à segurança internacional relacionados com esta matéria.

Por seu turno, o terrorismo marítimo encontra-se consagrado na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Navegação Marítima, denominada na versão anglo-saxónica como “*SUA Convention*”, no Código de Segurança de Navios e Portos, mais conhecido como “*ISPS Code*”, na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, mais conhecida como “*SOLAS*”, nas resoluções 1526 (2004) e 1735 (2006) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, assim como em medidas de carácter regional, designadamente a Convenção da ASEAN de Combate ao Terrorismo e o Protocolo Adicional à Convenção Regional, da Associação sul-asiática para a Cooperação Regional, para a Repressão do Terrorismo.

Relativamente ao tráfico de armas de destruição maciça é de referir a sua consagração na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar de 1982, no Protocolo de 2005 relativo à Convenção de 1988 para a Repressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, nas resoluções 1540 (2004) e 1718 (2006) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, na Iniciativa de Segurança de Proliferação e em acordos bilaterais, nomeadamente o Acordo de Embarque de Navios Americanos. Especificamente sobre tráfico de drogas, é de registar a consagração da atuação das Nações Unidas no Artigo 108.º da

Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar de 1982, na Convenção das Nações Unidas Contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, com especial incidência na Europa e Caraíbas.

Finalmente, sobre o tráfico de seres humanos, é de referir a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional e a Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional.

Naquilo que concerne à pesca ilegal, uma vez mais as Nações Unidas têm um papel preponderante e inigualável no seu combate. Refira-se a sua consagração desta temática na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, no Acordo de Populações de Peixes das Nações Unidas, em várias convenções regionais e medidas da Organização para a Alimentação e Agricultura das Nações Unidas, designadamente o Código de Conduta para a Pesca Responsável, o Plano de Ação sobre a Pesca Ilegal Não Declarada e Não Regulamentada e o seu Esquema-Modelo de Medidas do Estado Portuário para combater este tipo de pesca.

Em último lugar, mas não menos importante, no que diz respeito à preservação do ambiente marinho e marítimo, é de referir a inclusão deste assunto, uma vez mais, na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar de 1982, em particular no capítulo XII, e em medidas particulares de carácter internacional, nomeadamente a Convenção Internacional para a Preservação da Poluição de Navios, as Convenções de Londres e de Basileia sobre o Movimento Transfronteiriço de Resíduos Perigosos e acordos regionais, em particular o Programa das Nações Unidas para o Ambiente e o Programa de Mares Regionais e a Convenção sobre a Proibição Militar ou Qualquer Uso Hostil de Técnicas de Modificação Ambiental.

Em termos muito gerais e sucintos, podemos referir que, em pleno século XXI, são certos os desafios internos com os quais as próprias Nações Unidas se deparam, uma vez que têm todas as responsabilidades e exigências requeridas a uma organização internacional. Com efeito, os níveis de participação dos Estados nos acordos internacionais têm aumentado consideravelmente, o que pressupõe, para além de ser mais moroso chegar-se a um entendimento, que a sua complexidade ao nível de articulação de esforços seja mais

expressiva de igual forma. Por outro lado, o aumento da partilha de informação e cooperação pode pesar num sentido menos positivo, havendo maior probabilidade de fugas de informação sobre temáticas fundamentais à manutenção da paz e segurança mundiais.

Em suma, podemos afirmar que as Nações Unidas desempenham um papel preponderante nos mais variados temas marítimos, exigindo-se à organização respostas de várias índoles e cada vez mais concretas, dando preponderância à cooperação entre os atores envolvidos, tendo em conta a abrangência e dimensão dos desafios e ameaças internacionais.

1.4.2. União Europeia

Como não poderia deixar de ser, a União Europeia apresenta-se de igual forma como um ator fundamental nas questões da segurança marítima do Atlântico Norte, quer pela sua posição geográfica central, quer pela importância que o Mar representa para todos os europeus, expressando-se nas mais variadas facetas, desde a económica, securitária, geopolítica, ambiental, entre muitas outras.

Por um lado, segundo o Relatório “On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy”, *“EU Member States comprise a coastline of over 90 000 kilometres in length bordering two oceans and four seas, in addition to overseas territories and national security installations throughout other oceans”*⁷², para além de ser *“uma passagem para dois outros continentes, um lugar de grandes bacias marítimas distintas, onde existem ambientes extremos de mar ultra-profundo”*⁷³, o que justifica em pleno o interesse da União Europeia sobre as matérias marítimas. Por outro lado, numa perspetiva mais económica podemos referir *“the importance of global maritime flows for the Union has increased exponentially as a result of economic growth, globalisation and growing global interdependence”*⁷⁴.

⁷² Parlamento Europeu (2013). *On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy*

⁷³ Comissão Europeia (2013). *Estratégia da UE para a Área do Atlântico*

⁷⁴ Parlamento Europeu (2013). *On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy*

A acrescentar ao que acima foi exposto, é de frisar também que o ambiente securitário aos olhos da União Europeia está carregado de grandes desafios, aos quais a organização deve responder da melhor forma possível, uni ou multilateralmente. Mas atendamos a alguns particularismos europeus relativamente ao ambiente securitário do século XXI.

De acordo com FREEDMAN (2013), “*the security aspirations of the EU ought to remain global, although the geographic scope of missions can be expected to remain in the neighbourhood (broadly defined) and their functional scope selective*”⁷⁵, tendo em conta também o baixo valor acrescentado deste tipo de operações, o que nos leva a crer que o eterno “*soft power*” europeu poderá representar uma relutância relativamente à definição de políticas e ações concretas ao nível da segurança marítima. No entanto, para além de em quase nada contribuir para um ambiente mais seguro, o próprio “*soft power*” tem algumas questões adjacentes, nomeadamente “*it means different things to different people – is that nobody is clear how to operationalise it*”⁷⁶.

Segundo SMITH (2011), “*the EU is one of the most unusual global political actors*”, para além de ter a necessidade e urgência dos “*EU’s efforts as a global actor do conform to three basic components of grand strategy: physical security, economic prosperity, and value projection*”⁷⁷. Mas se a nível macro os considerandos já são alguns, imaginemos quando particularizarmos. É do conhecimento geral que o eixo franco-britânico é o que se mais preocupa com a vertente securitária e militar da União Europeia. Para além disso, são também estes que mais gastam em defesa: “*in 2011, the UK occupied fourth place globally with defence spending of US\$62,7 billion, with France just behind at US\$62,5 billion*”⁷⁸, o que contribui para “*despite Europe’s Common Security and Defence Policy (CSDP), nascent structures for aggregating collective capabilities and deepening institutional power continue to remain highly fragmentary, with differential contributions over determined by national interests*”⁷⁹. Por seu

⁷⁵ FREEDMAN W. (2013). *European Security 2013*, In *CSDP between internal constraints and external challenges*, European Union Institute for Security Studies, Report n.º 17 – October 2013

⁷⁶ *Idem*

⁷⁷ SMITH, M. (2011). *A liberal grand strategy in a realistic world? Power, purpose and the EU’s changing global role*, Journal of European Public Policy, Volume 18, Issue 2

⁷⁸ STOKES, D., WHITMAN, R. (2013). *Transatlantic Triage? European and UK ‘grand strategy’ after the US rebalance to ASIA*, International Affairs, 89:5

⁷⁹ *Idem*

turno, “Germany remains essentially strategically constipated in its unwillingness to assess the appropriate role and power that it should play internationally”⁸⁰.

Não obstante as divergências ao nível da atuação de um ou de outro Estado-membro, é indiscutível que são vários os interesses *vitais* para todos quantos constituem a União Europeia que, de acordo com BISCOP (2013), são os seguintes:

*“Preventing threats against Europe’s territory from materializing; Keeping open all lines of interaction with the world, notably sea lanes and cyberspace; Assuring the supply of energy and other natural resources; Managing migration, to maintain both a viable workforce and a viable social system; Mitigating the impact of climate change; Strengthening international law, notably the UN Charter and the Universal Declaration of Human Rights, as a foundation and underpinning of international stability; Preserving the autonomy of decision-making by preventing undue dependence on any foreign power.”*⁸¹

Mas, afinal, considerando as divergências internas e os interesses comuns, qual é o papel da União Europeia perante o ambiente securitário do século XXI, mais precisamente, que papel desempenha no Atlântico Norte?

São, hoje, várias as respostas a esta pergunta. Por um lado, determinados autores consideram que a União Europeia deve ter um papel mais responsável a nível internacional, ou seja, “Europe needs to be in a position to take – or at least share – responsibility (including via military intervention if necessary) for its broader neighbourhood, for the maintenance of global trade routes, and for the collective security system of the United Nations”⁸². Por outro lado, outros vão ainda mais longe e defendem a ideia urgente de a União Europeia se munir de uma verdadeira grande estratégia, à luz das restantes potências mundiais, “preserving and strengthening this internal social contract between the EU and its citizens, guaranteeing them security, economic prosperity, political freedom and social well-being”⁸³.

O debate sobre a Estratégia Europeia iniciou-se em 2003, sob a designação “Uma Europa Segura num Mundo Melhor”, tendo sofrido algumas alterações em 2008, reformulando-

⁸⁰ STOKES, D., WHITMAN, R. (2013). *Transatlantic Triage? European and UK ‘grand strategy’ after the US rebalance to ASIA*, International Affairs, 89:5

⁸¹ BISCOP, S. (2013). *Peace without money, war without Americans: challenges for European strategy*, International Affairs, 89:5

⁸² FREEDMAN W. (2013). *European Security 2013*, In *CSDP between internal constraints and external challenges*, European Union Institute for Security Studies, Report n.º 17 – October 2013

⁸³ RENARD, T., BISCOP, S. (2010). *A Need for a Strategy in a Multipolar World: Recommendations to the EU after Lisbon*, Security Policy Brief, Number 5, Royal Institute for International Relations

se para “Garantir a Segurança num Mundo em Mudança”. A título muito resumido, é de referir que um dos aspetos consagrados na Estratégia Europeia é a “*definição, pelo lado europeu, dos mecanismos de cooperação futura entre a União Europeia e a NATO, de resto em convergência estratégica com o que se afirma do lado da Aliança*”⁸⁴. Com efeito, este estado de coisas decorre

“da consideração fundamental que, perante os desafios, e sem desatenção pela função legitimadora que incumbe às Nações Unidas, as duas organizações, a NATO e a União Europeia, estão obrigadas a não competirem, mas antes a promoverem vias de complementaridade e cooperação; a articularem-se utilmente e não a ignorarem e a desvalorizarem-se mutuamente; a fazerem cessar o despique sobre a adequabilidade e a suficiência do chamado ‘hard power’ ou do pretense ‘soft power’”.⁸⁵

É precisamente tendo em consideração este cenário que “*contrary to US grand strategy for instance, the EU favours rule-based multilateralism, not just any form of multilateralism; and it promotes its values globally but does not try to enforce them*”⁸⁶. Com efeito, as parcerias e o pendor multilateral são a ordem do dia num mundo cada vez mais interdependente. De facto, “*in a world that is increasingly multipolar and interdependent – this is to say inter-polar – the EU cannot continue to approach emerging global powers without a clear strategy*”⁸⁷, sendo que os desafios são comuns a todo o mundo: “*today’s multipolar and interdependent or ‘inter-polar’ world, where global powers with interwoven economies are competing for scarce resources and facing complex global challenges that none can solve alone, the preventive, comprehensive and multilateral method remains the most promising*”⁸⁸.

Mas a evolução europeia foi considerável. Já no Tratado de Lisboa sugeriram novas questões relacionadas com a segurança europeia, nomeadamente

⁸⁴ PINTO, L. (2009). *A Segurança e a Defesa na Europa*, Nação & Defesa 122

⁸⁵ *Idem*

⁸⁶ RENARD, T., BISCOP, S. (2010). *A Need for a Strategy in a Multipolar World: Recommendations to the EU after Lisbon*, Security Policy Brief, Number 5, Royal Institute for International Relations

⁸⁷ *Idem*

⁸⁸ BISCOP, S. (2013). *Peace without money, war without Americans: challenges for European strategy*, International Affairs, 89:5

“the European External Action Service, the Foreign Affairs Council, the CSDP Task Catalogue, the Mutual Assistance Clause, the Permanent Assistance Clause, the Permanent Structured Cooperation, the Tasking of a Group of Member States, the Financing, and the Solidarity Clause”⁸⁹,

contribuindo para que a União Europeia tivesse uma política de segurança e defesa mais robusta, pese embora os ainda existentes desafios internos que, a serem extintos ou minimizados, levarão o seu tempo.

Para além do mais, consideramos muito importantes e positivas as conclusões sobre a Política Comum de Segurança e Defesa do Conselho Europeu de 19 e 20 de dezembro de 2013. Nela, a União Europeia confessa as restrições nos orçamentos de defesa europeus, *“o que limita a capacidade para desenvolver, utilizar e manter as capacidades militares”⁹⁰,* fragilizando simultaneamente os níveis de competitividade da própria indústria de defesa europeia. Por outro lado, como não poderia deixar de ser, voltamos a encontrar referências das importantes relações com as Nações Unidas e com a NATO, ao mesmo tempo que o Conselho Europeu assume *“um firme compromisso no sentido de prosseguir o desenvolvimento de uma PCSD credível e eficaz, em conformidade com o Tratado de Lisboa e com as possibilidades que oferece”⁹¹,* o que poderá ser consideravelmente difícil tendo em conta a situação económico-financeira em que nos encontramos.

No nosso ponto de vista, para além de estarmos num contexto ingrato para falarmos dos esforços desta organização no que concerne à sua segurança e defesa marítimas, tendo em conta a crise económico-financeira que, de uma maneira ou de outra, atravessa toda a Europa, acabando por remeter para segundo plano outras áreas de atuação, o seu papel não se encontra bem definido. Como já tivemos oportunidade de referir, apesar da dificuldade em se gerarem consensos entre todos os Estados-membros, têm-se feito esforços consideráveis no seio desta organização⁹², no sentido de se chegar a um maior acordo e eficácia nas questões relacionadas com a segurança marítima mas, modestamente, consideramos que não têm sido suficientes. Todavia, no Conselho Europeu de dezembro de 2013, o Conselho

⁸⁹ EUROPEAN SECURITY AND DEFENCE COLLEGE (2010). *HANDBOOK ON CSDP. The Common Security and Defence Policy of the European Union*

⁹⁰ CONSELHO EUROPEU (2013). *Conselho Europeu 19/20 de dezembro de 2013. Parte I, pontos 1-22 das conclusões do Conselho Europeu*

⁹¹ *Idem*

⁹² Um exemplo paradigmático neste sentido “was the report on Maritime Surveillance in support of the Common Security and Defence Policy by the so-called Wise Pen Team in 2010-2011”, NARDON, L., VENET, C. (2011) *The Use of Space for Maritime Security in Europe*, IFRI – Institut français des relations internationales

Europeu informou a comunidade europeia/internacional que preconizaria “a *formulação, até junho de 2014, de uma Estratégia de Segurança Marítima da EU, com base numa comunicação conjunta da Comissão e da Alta Representante, tendo em conta os pontos de vista dos Estados-Membros, e a subsequente elaboração de planos de ação para fazer frente aos desafios marítimos*”⁹³.

Internamente, a União Europeia ainda tem largos passos a dar no sentido da criação de maior homogeneidade relativamente às suas políticas de segurança, até porque a própria Política Comum de Segurança e Defesa está pouco consolidada. São várias as instituições europeias que trabalham neste âmbito, designadamente, a Comissão Europeia, a FRONTEX, a Agência de Defesa Europeia, entre outras. Portanto, sendo que economicamente os Estados ribeirinhos representam para a União Europeia mais de 40% do seu PIB e, por outro lado, mais de 90% do comércio europeu é feito via marítima⁹⁴, seria importante considerar estas temáticas fundamentais para a prossecução de uma maior afirmação internacional da organização.

Para além do mais, e mais precisamente em relação à dimensão marítima das políticas de segurança e defesa europeias⁹⁵,

*“the European Security Strategy does not refer specifically to the maritime dimension, except by identifying piracy as a threat to the EU; whereas the European Integrated Policy addresses maritime issues but barely touches upon the security dimension; whereas there is an imperative need to revise the EU approach to maritime security, notably with the adoption of a European Maritime Security Strategy clarifying how the IMP should contribute to the implementation of the ESS; whereas this EMSS should define the EU’s security interests and strategic goals, and identify objectives, risks, the available and necessary means for intervention, as well as possible threats”*⁹⁶.

A acrescentar à reflexão temos ainda a “Estratégia da UE para a Área do Atlântico”⁹⁷, um contributo conjunto da França, Espanha, Portugal e Irlanda, que define um conjunto de prioridades comuns, nomeadamente:

⁹³ Conselho Europeu (2013). *Conselho Europeu 19/20 de dezembro de 2013. Parte I, pontos 1-22 das conclusões do Conselho Europeu*

⁹⁴ FREEDMAN W. (2013). *European Security 2013*, In *CSDP between internal constraints and external challenges*, European Union Institute for Security Studies, Report n.º 17 – October 2013

⁹⁵ Para uma compreensão mais detalhada destas temáticas, sugerimos a leitura atenta do seguinte relatório: Parlamento Europeu (2013). *On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy*

⁹⁶ Parlamento Europeu (2013). *On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy*

⁹⁷ Referem-se aqui também as oportunidades resultantes de uma maior cooperação, em especial a nível regional, no que concerne às temáticas do Oceano Atlântico.

“Aumentando a consciencialização sobre os desafios comuns e as prioridades partilhadas e fomentando as oportunidades de trabalhar em conjunto quando existirem sinergias para uma abordagem comum; Estimulando o desenvolvimento económico e uma utilização mais eficiente dos recursos; Promovendo uma abordagem ecossistémica para apoiar a implementação da Diretiva Quadro ‘Estratégia Marinha’ e, no que diz respeito ao planeamento do espaço marítimo, contribuindo para um uso mais racional do espaço Atlântico; Criando e desenvolvendo projetos e ações tangíveis e mensuráveis com o objetivo de melhorar a sustentabilidade global e a implementação das políticas europeias à escala do Atlântico”⁹⁸.

Mas, uma vez que o século XXI exige uma cooperação cada vez mais solidificada face aos desafios atuais, as parcerias e as relações com os demais atores do Atlântico Norte são fundamentais. Estas mesmas parcerias e relações têm os seus próprios circunstancialismos e desafios, sobretudo o eterno relacionamento entre a NATO e a União Europeia.

Com efeito, após o 11 de setembro, houve uma grande necessidade de maior afirmação das Alianças, nomeadamente a parceira estratégica fundamental entre a NATO e União Europeia. Pese embora algum esvaziamento desta relação, sobretudo tendo em conta a invasão do Iraque em 2003⁹⁹ e mais recentemente pela crise económico-financeira de 2008, consideramos que esta parceria, para além de ser indiscutível, é bastante benéfica para ambas as margens do Atlântico, ou mesmo como FREEDMAN (2013) nos afirma, *“the Atlantic Alliance remains the crucial foundation of Western deterrence”*¹⁰⁰. Todavia, como todas as restantes, esta relação tem os seus aspetos positivos e menos positivos.

De facto, numa visão mais simplista, podemos referir que *“in some ways NATO is in an easier position because it performs a vital security role just by existing”*¹⁰¹. Mas mais que existir, quer a União Europeia, quer a NATO, devem ter em consideração *“no longer in what circumstances the EU should act and in what circumstances NATO, but whether Europeans will act at all, for the Americans will no longer do it for us – and they no longer care whether we act under the EU or the NATO flag”*. Em suma, ambas as organizações devem compreender que a

⁹⁸ Comissão Europeia (2013). *Estratégia da UE para a Área do Atlântico*

⁹⁹ Com efeito, “the four countries were opposed by Great Britain, Italy, Spain and Portugal who were firmly behind Washington’s policy toward Iraq and strongly rejected the idea of setting up, even if only in embryonic form, an integrated European general staff capable of planning and running EU military operations”, IN FREIRE, R. (2008). *The European Security and Defence Policy. History, Structure and Capabilities*. IN MERLINGEN, M., OSTRAUSKAITE, R. eds (2008). *European Security and Defence Policy. An Implementation Perspective*, Routledge

¹⁰⁰ FREEDMAN W. (2013) *European Security 2013*, In *CSDP between internal constraints and external challenges*, European Union Institute for Security Studies, Report n.º 17 – October 2013

¹⁰¹ *Idem*

sua importância se baseia no facto de serem as endógenas à arquitetura de segurança do Atlântico Norte.

O desafio atual, entre outros, tem que ver precisamente com a definição exata das atuações de cada uma neste espaço geográfico, ao mesmo tempo que outras questões conjunturais se levantam, nomeadamente o facto de *“only 3 European members of NATO currently spend over 2% of GDP on defence in 2012 – the United Kingdom, Greece and Estonia. By 2018, this number could be zero”*¹⁰². E, no que concerne em especial à segurança marítima do Atlântico Norte, uma das áreas de atuação ainda pouco definidas, de destacar que

*“given that EU and NATO members have only one set of naval forces, calls for greater strategic coordination between the two organizations on maritime security; is of the view that the future EU Maritime Security Strategy should be independent of, yet complementary to, that of the Alliance in order to help tackle a maximum number of the above mentioned challenges while ensuring optimal use of the limited maritime assets”*¹⁰³.

Consideramos que uma boa interligação entre ambas as organizações poderá passar pelas políticas de *Pooling and Sharing and Smart Defence*¹⁰⁴.

Mas ao falarmos da relação União Europeia-NATO não podemos deixar de mencionar os Estados Unidos da América, pese embora este ator seja abordado com maior detalhe no nosso subcapítulo seguinte. Aqui pretendemos apenas destacar algumas ideias chave desta relação frutuosa.

Os Estados Unidos, a par da União Europeia, são indispensáveis na arquitetura de segurança do Atlântico Norte. Com efeito,

*“US and European interests are largely aligned in a multipolar world. Both want to engage emerging powers while also preserving the open and rules-based US-led international order created after World War Two. Both share similar threats assessments about the spread of nuclear weapons and international terrorism. As the world’s two largest economies, the EU and US are integral to the restoration of a healthy global economy. They are also natural partners in ensuring continued access to the global commons”*¹⁰⁵.

¹⁰² NIBLETT, R. (2013), *Written Evidence*, The Royal Institute of International Affairs (Chatham House)

¹⁰³ Para uma compreensão mais detalhada destas temáticas, sugerimos a leitura atenta do seguinte relatório: European Parliament (2013), *On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy*

¹⁰⁴ Sobre os conceitos *Pooling and Sharing* e *Smart Defence* ver RASMUSSEN, A. (2011) NATO after Lybia – *The Atlantic Alliance in Austere Times*, Foreign Affairs, July-August

¹⁰⁵ WRIGHT, T., WEITZ, R. (2010) *The Transatlantic Alliance in a Multipolar World*, Transatlantic Paper Series, The Chicago Council on Global Affairs

Por outro lado, e porque a economia e a segurança encontram-se sempre relacionadas, não podemos deixar de referir

“the announcement early in 2013 of a new US-led Transatlantic Trade and Investment Partnership free trade deal between the US and the EU is intended to speed up increased US-EU economic integration through the liberalization of trade; a potential boost in US-EU trade worth more than US\$120 billion is envisaged within five years of the deal going through”¹⁰⁶.

Aliás, e como nos alude FREEDMAN (2013), *“there is no particular incentive for the Americans to abandon Europe. It remains vital in terms of trade as well as security. But they do not expect to be very active in Europe. And they see no reason to sustain the large military establishment of the past”¹⁰⁷*, o que para nós não podia deixar de ser importante.

Em suma, podemos referir que, sem cairmos no erro de exageros extremos, a União Europeia é um dos atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte que mais interesse deve manifestar neste espaço geográfico por duas razões particulares: em primeiro lugar, em virtude das suas características intrínsecas relativamente ao peso e importância do Atlântico Norte a nível económico, securitário, geopolítico, ambiental e mesmo demográfico; em segundo lugar, porque sendo a União Europeia um dos maiores blocos mundiais, deverá trabalhar arduamente no sentido de preservar as suas vias de comunicação marítimas e o seu comércio interno e externo.

Todavia, e como já tivemos oportunidade de afirmar, a União Europeia deve definir de uma forma clara e pragmática as suas políticas de segurança e defesa, em particular as relacionadas com os assuntos marítimos. No nosso entender, esta definição deve passar por se encontrarem as sinergias necessárias à manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte de uma maneira cooperativa e multilateral.

A relação União Europeia-NATO deve manter-se frutífera, excluindo-se as reflexões menos positivas quanto ao seu futuro. Julgamos que uma cooperação alicerçada numa base de confiança e trabalho mútuos representará, sem dúvida, uma mais-valia para ambos os lados do Atlântico, dos seus Aliados e do resto do mundo, em estreita conexão com os fundamentos

¹⁰⁶ STOKES, D., WHITMAN, R. (2013) *Transatlantic Triage? European and UK ‘grand strategy’ after the US rebalance to ASIA*, International Affairs, 89:5

¹⁰⁷ FREEDMAN W. (2013) *European Security 2013*, In *CSDP between internal constraints and external challenges*, European Union Institute for Security Studies, Report n.º 17 – October 2013

e pilares das Nações Unidas, uma vez que os desafios e ameaças, mas também as oportunidades, são comuns a todos os atores do Atlântico Norte.

1.4.3. NATO / Estados Unidos da América

É indiscutível que o coração da atuação da NATO é a região euro-atlântica ou mais precisamente o Atlântico Norte (como o próprio nome da organização assim o identifica). Assim sendo, é natural que a organização não diminua a sua influência e interesse neste espaço marítimo, caso contrário perder-se-á a essência basilar da sua existência no século XXI, pese embora o ambiente internacional exija, a esta e a outras organizações e atores, uma atuação cada vez mais abrangente, diversificada e cooperativa. Com efeito, consideramos que a NATO continuará a *“salvaguardar o link transatlântico que preserva um conjunto de premissas, nomeadamente a defesa coletiva, a necessária interoperabilidade, uma partilha equitativa de riscos entre os Aliados e a flexibilidade e agilidade para responder a desafios que surjam”*¹⁰⁸ (GARCIA E MAGALHÃES, 2010).

Apesar de não haver qualquer dúvida quanto ao desempenho da NATO no Atlântico Norte, duas questões devem ser refletidas: em primeiro lugar, o atual debate sobre o papel regional e/ou internacional da NATO; em segundo lugar, a sobreposição de recursos e meios entre os atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, nomeadamente entre a NATO e a União Europeia e, em terceiro lugar, a necessidade da própria União Europeia e, em particular Portugal, olharem para a sua segurança e defesa de uma forma cada vez menos dependente dos contributos que a NATO possa dar.

Não obstante as relações entre a NATO e a União Europeia serem inquestionáveis, e tendo em conta que 21 Estados-membros são comuns a ambas as organizações, a questão cipriota e turca, bem como a sobreposição de recursos e meios continuam a marcar a ordem do dia e serão as questões mais importantes por que as duas organizações estão a passar

¹⁰⁸ GARCIA, F., MAGALHÃES, S. (2010). *O Novo Conceito Estratégico da NATO – Um Contributo*. Lusíada. Política Internacional e Segurança n.º3

atualmente. De acordo com SHEA (2012), a NATO está a ultrapassar um dilema estratégico, tendo em conta *“the absence of a sense of threat in Europe in recent times means a low priority to defense and that armies and navies in many European allies are now smaller than at any time since the Napoleonic wars”*¹⁰⁹.

Consideramos que não se pode pedir mais à NATO, enquanto estrutura militar, para além das funções e contribuições que esta pode dar para a preservação da segurança no espaço euro-atlântico, pois terão de ser todos os atores a trabalhar em conjunto e ininterruptamente para a manutenção dos níveis de segurança entendida da forma mais larga neste espaço fundamental do século XXI.

Com efeito, e de acordo com o Relatório de Peritos para o Conceito Estratégico da NATO de 2010, são identificadas as tendências globais num curto-médio prazo, designadamente *“growth in cross-border flows of goods, services, people, technology, ideas, custos, crime and weapons”*¹¹⁰. Para além do mais, *“the most salient aspect of our era is that events in one part of the world are far more likely than in the past to have repercussions elsewhere”*¹¹¹, efeitos da própria globalização e, como já foi apontado anteriormente, da interligação contínua que se exige a todos as organizações e atores no âmbito das políticas de segurança e defesa internacionais. Naquilo que concerne às ameaças que, direta ou indiretamente influenciam o estado de coisas do Atlântico Norte, destacamos *“an attack by ballistic missile (whether or not nuclear-armed); strikes by international terrorist groups; cyber assaults of varying degrees of severity; disruptions to energy and maritime supply lines, the harmful consequences of global climate change and financial crisis”*¹¹².

Por outro lado, temos de ressaltar também uma tendência do século XXI que se prende com a natureza dos atuais conflitos que *“reclama intervenções em domínios não militares, designadamente políticos, diplomáticos, económicos e de informação pública”*¹¹³. Como consequência, há que considerar que *“no militar organisation can achieve security and defence*

¹⁰⁹ SHEA, J. (2012). *Keeping NATO Relevant*. Policy Outlook, Disponível em <http://carnegieendowment.org/2012/04/19/keeping-nato-relevant>, acedido a 5 abril 2014

¹¹⁰ NATO (2010). *NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement. Analysis and Recommendations of the Group of Experts on a New Strategic Concept for NATO*

¹¹¹ *Idem*

¹¹² *Idem*

¹¹³ BACELAR, L. (2010). *Os Desafios Atuais da NATO*, Cadernos Navais n.º32, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

*objectives in isolation*¹¹⁴ e, no que concerne à própria NATO, esta deve ser cada vez mais “*agile, flexible and versatile as possible, well trained and equipped, rapidly deployable and sustainable at strategic distances, and fully interoperable with relevant military and non-military counterparts*”¹¹⁵.

Em jeito de conclusão, podemos referir que, pese embora o coração de atuação da NATO seja precisamente o Atlântico Norte, face a um mundo cada vez mais globalizado e interdependente, exige-se, particularmente a esta organização, que responda a um conjunto de ameaças e desafios que são uma realidade no século XXI. O desafio interno colocado à NATO é precisamente fazer este equilíbrio entre a sua atuação regional e internacional, munindo-se progressivamente de relações coesas e ininterruptas com os restantes atores do Atlântico Norte.

É neste contexto que importa rever as relações da NATO com a União Europeia no âmbito das suas políticas de segurança e defesa. Como sabemos, após o colapso da União Soviética, as relações transatlânticas perderam alguma intensidade. No entanto, a NATO e a União Europeia continuaram e continuarão a ser “*two main security actors in the Euro-Atlantic area*” ou, de acordo com HOWORTH (2009), mais precisamente a NATO e a Política Comum de Segurança e Defesa da União Europeia¹¹⁶. De facto, e ainda de acordo com HOWORTH (2009), “*there is some inherent ‘similarity’ and ‘proximity’, as well as considerable overlap and synergy between the two entities, deriving from the fact that they are both geared to delivering security in the EU space*”¹¹⁷. E, num momento em que se fala de racionalização de custos e de precisão relativamente às funções e ações de cada um, esta questão da sobreposição de meios e recursos é sobejamente vital. Consideramos que existe uma natural parceria entre as duas entidades e, para que os contributos de cada uma fomentem uma verdadeira arquitetura de segurança no Atlântico Norte, é fundamental que se dividam responsabilidades, tarefas e trabalho entre ambas.

WEIGHT e WEITZ (2010) apontam-nos quatro desenvolvimentos principais nos últimos dois anos relativamente ao ambiente estratégico em que a aliança transatlântica se encontra:

¹¹⁴ NATO (2012). *Maritime Security and Defence Conference. Panel I – A Changing Maritime Environment, Hamburg 2012*

¹¹⁵ *Idem*

¹¹⁶ HOWORTH, J. (2009). *NATO and ESDP – Institutional Complexities and Political Realities*, *Politique Étrangère*, 4

¹¹⁷ *Idem*

*“an unprecedented global financial crisis; multipolarity without multilateralism; rapidly increasing technological threats to the international order; involving rules governing the use of force”*¹¹⁸, os quais devem ter uma resposta concertada por todos aqueles que atuam neste espaço geográfico. Com efeito, tendo em conta este cenário complexo e diversificado, HOWORTH (2009) considera que

*“they [NATO and CSDP] will not achieve a grand strategic relationship since each is still evolving very rapidly. In the medium term, it is likely that we shall see sector by sector agreements – procurement, capacity building, intelligence and information sharing, logistics, etc – rather than some grand bargain or compact. This will, in the long run, produce a healthier relationship and will allow each organization to follow its own inner dynamics and grow organically”*¹¹⁹.

Por outro lado, o relacionamento entre a NATO e a União Europeia pode ser visto como *“essencial para a potenciação da capacidade para intervir em favor da segurança euro-atlântica, sendo conhecidas as dificuldades que teimosamente subsistem neste domínio”*¹²⁰. Falamos particularmente das divergências que existem a nível político entre as duas organizações, que muito têm que ver com os casos da Turquia e do Chipre como já tivemos oportunidade de referir. Ainda há a considerar outros fatores com peso estratégico, nomeadamente *“o condicionalismo imposto pelos recursos disponíveis que, no caso duma organização internacional desprovida de meios para gerar receitas próprias [a NATO], não são mais do que os meios disponibilizados em cada momento pelos respetivos Estados-membros”*¹²¹.

Além do mais, e referindo-nos precisamente ao Acordo de Berlim Plus 2003, que basicamente evitaria a duplicação desnecessária de recursos da NATO e União Europeia, como nos comprova Madeleine Albright no Relatório de Peritos para o Novo Conceito Estratégico da NATO de 2010, *“os mecanismos criados para o fazer funcionar no terreno não serviram devidamente o propósito esperado”*¹²², pois o seu objetivo seria

¹¹⁸ WEIGHT, T., WEITZ, R. (2010). *The Transatlantic Alliance in a Multipolar World*, The Chicago Council on Global Affairs

¹¹⁹ HOWORTH, J. (2009). *NATO and ESDP – Institutional Complexities and Political Realities*, Politique Étrangère, 4

¹²⁰ BACELAR, L. (2010). *Os Desafios Atuais da NATO*, Cadernos Navais n.º32, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

¹²¹ *Idem*

¹²² NATO (2010). *NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement. Analysis and Recommendations of the Group of Experts on a New Strategic Concept for NATO*

“garantir à União Europeia acesso a meios e capacidades coletivas da Aliança, em especial o acesso à estrutura de comando do SACEUR para o planeamento de operações da União Europeia, hipótese então apenas imaginada para situações em que a NATO tivesse decidido não participar. Como estas circunstâncias acabaram por não se verificar, operando as duas organizações em simultâneo no mesmo teatro de operações, o Acordo acabou por não dar o contributo que se imaginava”¹²³.

Considera-se ainda que a *“história do relacionamento entre a União Europeia e a NATO não tem sido uma história de sucesso”¹²⁴* devendo-se a duas questões particulares. Por um lado, ao nível da sua conceção e objetivos da União Europeia *“em ter uma defesa e segurança autónoma, quando já existia uma organização de defesa coletiva, com responsabilidades na mesma área geográfica, que era a NATO”¹²⁵*. Por outro lado, uma outra de ordem conjuntural e tática relativamente,

“aos diferendos que envolvem a possível adesão da Turquia à UE e à questão do Chipre, assim como a reduzida pro atividade das burocracias de ambas as organizações, em executarem algumas decisões já tomadas, nomeadamente em aproximar os dois processos de planeamento de capacidades”¹²⁶.

Ainda podemos referir, e de acordo com SARAIVA (2012), o conceito estratégico da NATO *“dá um novo alento à organização e desloca a sua área de intervenção prioritária para fora do perímetro euro-atlântico, para a zona da Ásia-Pacífico, num projeto de índole global com metas mais ambiciosas”¹²⁷*, muito em torno daquilo que os próprios Estados Unidos da América poderão estar a fazer atualmente. Mais, este possível afastamento terá também implicações para Portugal, tendo em conta que *“o espaço estratégico da afirmação de Portugal coincide, em larga medida, com a segurança do Atlântico e das regiões adjacentes, o que significa que a nova matriz identitária da NATO pode dificultar a afirmação dos interesses portugueses na organização”¹²⁸*. A acrescentar a este cenário, e ainda de acordo com a mesma fonte, não podemos deixar de referir que

“Portugal perdeu o Comando da NATO de Oeiras, Comando Conjunto de Lisboa. A NATO também decidiu utilizar a base de Rota (Espanha) como base para as embarcações norte-americanas de defesa antimíssil, no quadro

¹²³ NATO (2010). *NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement. Analysis and Recommendations of the Group of Experts on a New Strategic Concept for NATO*

¹²⁴ *Idem*

¹²⁵ *Idem*

¹²⁶ *Idem*

¹²⁷ SARAIVA, M. (2012). *O Novo Conceito Estratégico da NATO e o Futuro da Comunidade Transatlântica*, IDN Brief, maio 2012

¹²⁸ *Idem*

da instalação de um escudo antimíssil na Europa. Papel estratégico da Base das Lajes também reduzido em virtude da redução das suas valências militares”¹²⁹.

A questão da Base das Lajes é particularmente importante para Portugal. Com efeito, e segundo MONJARDINO (2012), *“a intenção de Washington transformar as Lajes numa pequena base espartana de apoio à sua mobilidade militar mostra-nos que estamos a viver um momento de transição na história do Atlântico Norte”¹³⁰*. MONJARDINO (2012) até vai mais longe relativamente à mudança geoestratégica da NATO / Estados Unidos do Atlântico para o Pacífico, referindo que *“o ciclo estratégico que começou após o 11 de setembro está a chegar ao fim. A grande estratégia de Washington está agora centrada na vasta região que vai do Médio Oriente ao Pacífico Ocidental”¹³¹*.

Para sumariar este ponto, podemos concluir que, para Portugal, *“uma NATO regional seria muito mais útil como veículo de afirmação dos interesses nacionais do Atlântico”¹³²*.

Não obstante estas e outras dificuldades e fatores que influenciam a relação transatlântica entre a NATO e União Europeia, e em particular Portugal, consideramos que a primeira tem vindo a trabalhar no sentido de continuar o seu papel fundamental na região euro-atlântica, fomentando uma boa relação com a União Europeia e restantes atores deste espaço geográfico. Até porque são inquestionáveis os interesses, princípios e objetivos de ambas as organizações que consideramos importante elencar face à sua magnitude, não apenas para o espaço geográfico do Atlântico Norte mas também para o restante sistema internacional, nomeadamente

*“Contribuir para uma Ordem Internacional baseada nos valores democráticos, na Lei e nos direitos humanos;
Colaborar com a ONU na preservação da paz e da segurança internacional; Contribuir para a estabilidade e desenvolvimento político, económico e social e livre de armas de destruição maciça e de vetores de longo alcance, das regiões envolventes, a sua, da NATO e da UE; Preservar a liberdade de acesso a, e de comércio de, matérias-primas essenciais, incluindo a segurança das respetivas linhas de comunicação (marítimas, oleodutos, gasodutos); Combater e neutralizar todos os tipos de ameaças à NATO e à UE como espaços de liberdade, segurança e progresso, tendo em especial atenção as ameaças militares e as ligadas ao terrorismo, ao tráfico de armamento e de equipamento e*

¹²⁹ SARAIVA, M. (2012). *O Novo Conceito Estratégico da NATO e o Futuro da Comunidade Transatlântica*, IDN Brief, maio 2012

¹³⁰ MONJARDINO, M. (2013). *A Sociedade do Atlântico*, Expresso, 1 dezembro 2012

¹³¹ *Idem*

¹³² SARAIVA, M. (2012). *O Novo Conceito Estratégico da NATO e o Futuro da Comunidade Transatlântica*, IDN Brief, maio 2012

*material nuclear, radioativo e biológico, ao narcotráfico, a outro crime organizado, à utilização criminosa do ciberespaço e ao radicalismo político e religioso*¹³³

Para além do riquíssimo comum *heritage* de ambas as organizações, a NATO tem sofrido desenvolvimentos consideráveis que têm contribuído para dirimir algumas dificuldades de relacionamento com a União Europeia. Com efeito, muitas interpretações podem ser feitas relativamente ao Conceito Estratégico da NATO de 2010. Se para uns o mesmo consubstancia uma possível tendência de um futuro próximo, em que o foco de interesse da NATO e Estados Unidos passará a ser o Pacífico em detrimento do Atlântico, outros consideram que, com este conceito estratégico, a organização

*“permanece ancorada na ideia de segurança partilhada e na manutenção das relações transatlânticas mas perdeu muito da sua identidade original uma vez que assumiu um pendor essencialmente político à luz do que tem vindo a acontecer com os anteriores conceitos estratégicos”*¹³⁴

De facto, o último Conceito Estratégico da NATO *“reiterou os compromissos fundamentais que asseguram a defesa coletiva dos aliados, confirmando, ao mesmo tempo, o reconhecimento que a OTAN tem responsabilidades de segurança que excedem os limites geográficos do espaço euro-atlântico”*¹³⁵.

Por fim, podemos ainda referir que o último conceito Estratégico da NATO acolhe *“favoravelmente o propósito expresso no Tratado de Lisboa, de reforço das capacidades militares e estruturas de comando da União Europeia, sendo que este último ponto era até há pouco tempo considerado tabu”*¹³⁶. Para além do mais, a reintegração da França na estrutura militar integrada da Aliança é uma mais-valia para as relações transatlânticas num contexto da sua interação ao nível das sinergias entre ambos os lados do Atlântico.

Importa neste momento refletir com maior detalhe sobre aquelas que são as funções da Aliança no Atlântico Norte, sobretudo num momento em que as questões marítimas ganham cada vez mais peso. De facto,

¹³³ COUTO, A. (2009). *Que Visão para a Defesa?*, Nação & Defesa n.º 124

¹³⁴ SARAIVA, M. (2012). *O Novo Conceito Estratégico da NATO e o Futuro da Comunidade Transatlântica*, IDN Brief, maio 2012

¹³⁵ GASPAR, C. (2011). *O Futuro da Comunidade de Segurança Transatlântica*, IDN Cadernos N.º5

¹³⁶ RODRIGUES, A. (2010). *O Conceito Estratégico da NATO e o Relatório do Grupo de Peritos*. Nação & Defesa n.º 126.

“a number of recent high-profile maritime events, such as the terrorist attack against the USS Cole in 2000, the attack against the French oil tanker Limburg in 2002, and the piracy boom off the coast of Somalia, have confirmed the necessity and urgency of tackling the maritime dimensions of the new threats and challenges that have emerged in the post-Cold war globalized security environment”¹³⁷

Tendo em consideração a intensificação de desafios e ameaças colocados em pleno século XXI, os quais poderão ter como cenário o domínio marítimo enquanto plataforma de movimentação, a NATO, através do seu “*Defence Planning Process*”, pretende transformar-se numa organização com capacidades marítimas capazes de confrontar “*both traditional and new threats*”¹³⁸. Mas, é importante também ter em consideração que as parcerias são muito importantes, nomeadamente com a União Europeia, como já foi referido, e as Nações Unidas, contribuindo “*to our common goals of preventing conflict, building partner capacity, ensuring the freedom of the seas, upholding international maritime law and promoting Alliance values*”¹³⁹.

Face ao exposto, pode considerar-se bastante vasto o contributo da NATO no âmbito da segurança marítima, quer ao nível de operações, como também de atividades. No seu documento Alliance Maritime Strategy (2011), a organização apresenta os seguintes tópicos de atuação nos domínios marítimos:

“Conducting surveillance and patrolling, and sharing information thus gathered, in support of law enforcement in the course of their scheduled NATO activities and deployments within the North Atlantic Treaty Area; and conducting maritime security tasks within the framework of a specific, NAC approved operation either within or beyond the North Atlantic Treaty Area; Maintaining the ability of NATO’s maritime forces to undertake the full range of maritime interdiction missions, including in support of law enforcement and in preventing the transport and deployment of weapons of mass destruction. NATO’s maritime forces will also be ready and able to support the protection of freedom of navigation; The Alliance’s maritime forces are prepared to contribute to energy security including protection of critical energy infrastructure and sea lines of communication”¹⁴⁰.

Por outro lado, a Estrutura Militar de Comando Integrado da Aliança inclui também um conjunto de valências marítimas, designadamente “*two Allied Maritime Commands (AMC)*” que “*are tasked with developing and implementing the maritime elements of NATO’s policies and*

¹³⁷ JOPLIING, L. (2010). Maritime Security: NATO and EU roles and Co-ordination 207 CDS 10 E bis - MARITIME SECURITY: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION, Disponível em <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>, acedido a 9 março 2014

¹³⁸ NATO (2011). *Alliance Maritime Strategy*. Disponível em http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm, Acedido a 12 março 2014

¹³⁹ *Idem*

¹⁴⁰ *Idem*

*operations*¹⁴¹ no Reino Unido e em Itália. No que concerne às forças integradas marítimas, a NATO tem à sua disposição: *“two Standing NATO Maritime Groups (SNMGs) and two Standing NATO Mine Countermeasures Maritime Groups (SNMCMGs)”*, sendo que os primeiros se encontram no Atlântico Este e os segundos no Mediterrâneo, apesar de rapidamente se poderem deslocar para outras zonas geográficas; *“five on-call High Readiness Maritime Headquarters”*, disponíveis no *“Supreme Allied Commander Europe (SACEUR)”*, incluindo

“four national headquarters (Italy, Spain, United Kingdom and France) and one multinational US-led headquarters (Striking Forces NATO), based in Naples”; “the NATO Shipping Centre in Northwood (United Kingdom) and the Transport Planning Group under NATO’s Senior Civil Emergency Planning Committee also support the Alliance’s maritime policy; in particular, they provide an essential link to the commercial shipping industry and other civilian maritime assets, providing for exchanges of information, advice and assistance, as well as for the development of plans for civil shipping support to maritime operations”; “High ready capacities”¹⁴²,

como a NATO Response Force (NRF), a qual

“aimed to provide the Alliance with a highly ready and technological advanced force made up of land, air, sea and special forces components, capable of performing missions worldwide across the whole spectrum of operations, and which could start to deploy at a five days’ notice and sustain itself for up to 30 days. The SNMGs and SNMCMGs provide the core maritime component of the NRF. Command and control of this maritime component rotates every six months among the 5 High Readiness Maritime Headquarters”¹⁴³

Concluimos esta parte do papel da NATO ao nível da segurança marítima com a referência daquelas que serão as futuras tarefas da Aliança, muito bem sintetizadas pelos seguintes tópicos:

¹⁴¹ JOPLING, L. (2010). Maritime Security: NATO and EU roles and Co-ordination 207 CDS 10 E bis - MARITIME SECURITY: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION, Disponível em <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>, acedido a 9 março 2014

¹⁴² *Idem*

¹⁴³ *Idem*

Tarefas da NATO ao nível da segurança marítima
<i>Contributing to collective deterrence and defense;</i>
<i>Promoting confidence and trust in the maritime domain; an important area for future efforts in this field would be the High North/Arctic region;</i>
<i>Pursuing an active naval diplomacy and developing the maritime dimension of NATO's partnerships;</i>
<i>Contributing more actively to capacity building and security sector reform in the maritime domain;</i>
<i>Strengthening co-operation with civilian actors (shipping industry, civilian maritime law enforcement bodies), as well as with other international actors in the maritime domain (International Maritime Organization, European Union) and multinational initiatives (particularly the numerous US-led maritime initiatives);</i>
<i>Enhancing maritime situational awareness in the Euro-Atlantic area, but also in threats of operations;</i>
<i>Continuing to deter and defend against transnational threats (terrorism, WMD proliferation) through maritime presence and targeted or comprehensive multi-threat maritime security operations;</i>
<i>Maintaining Allies and partners' mine countermeasures capability;</i>
<i>Enhancing the planning and conduct of maritime operations across the entire range of possible crises response and crisis management scenarios, including maritime rapid response capabilities as part of the NRF.</i>

Tabela 1 – Tarefas da NATO ao nível da segurança marítima¹⁴⁴

É natural e expectável que, face às suas funções e tarefas, não apenas na região euro-atlântica mas também a nível internacional, a NATO tenha uma cooperação muito grande com as demais organizações internacionais, como já foi referido. Especial atenção damos ao relacionamento com as Nações Unidas, no âmbito das suas missões militares desempenhadas “no quadro de resoluções das Nações Unidas, as quais têm vindo a ser sucessivamente renovadas”¹⁴⁵. Para além do mais, há a destacar ainda o “relacionamento prático da Aliança com a ONU, designadamente ao nível dos respetivos Secretariados, que ficou reforçado com a assinatura, em setembro de 2008, de uma Declaração sobre Cooperação”¹⁴⁶.

Em suma, podemos referir que a atuação principal da NATO reside no Atlântico Norte, pese embora o último Conceito Estratégico da Aliança aponte uma tendência mais internacionalista face às novas exigências de um mundo cada vez mais globalizado.

¹⁴⁴ JOPLING, L. (2010). Maritime Security: NATO and EU roles and Co-ordination 207 CDS 10 E bis - MARITIME SECURITY: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION, Disponível em <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>, acedido a 9 março 2014

¹⁴⁵ PEREIRA, M. (2009). *Portugal e a Aliança Atlântica*. Cadernos Navais n.º123

¹⁴⁶ *Idem*

Existem várias visões sobre o relacionamento da NATO com a União Europeia, sobretudo ao nível da sobreposição dos recursos e meios das duas organizações e também a nível concetual, tendo em conta que ambas atuam no mesmo espaço geográfico. No entanto, entendemos que todos teremos muito mais a ganhar com o entendimento entre a NATO e a União Europeia em todos os aspetos, e em particular nos relacionados com a segurança, e que os seus objetivos e desafios comuns em muito superam alguns desentendimentos.

Relativamente a Portugal, seria muito mais interessante que a NATO mantivesse apenas uma atuação regional, no sentido em que poderíamos daí retirar muito mais proveito a nível geopolítico, pois a NATO é uma plataforma fundamental para a prossecução dos interesses nacionais.

Para além do mais, é indiscutível o papel da NATO ao nível da segurança marítima, sendo, talvez, a organização que melhor preparação tem nestas matérias, bem como o seu bom relacionamento com os restantes atores, em particular as Nações Unidas que lhe configura uma legitimidade muito apreciada internacionalmente, assim como os Estados Unidos, que analisaremos de seguida.

Antigamente, as Américas, África e a Europa eram uma única massa terrestre. Apesar de hoje estarem separadas pelo Atlântico, é indiscutível que os Estados Unidos da América são uma nação oceânica por natureza.

Com efeito, *“a superfície marítima sob jurisdição norte-americana é maior que o território terrestre dentro das suas fronteiras”*¹⁴⁷ e, conseqüentemente, as maiores cidades americanas encontram-se junto à costa¹⁴⁸, para além da maior zona económica exclusiva do mundo ser americana. Acresce que *“a economia marítima dos EUA também tem um peso preponderante na economia global – assegura cerca de dois milhões de postos de trabalho e anualmente gera 117 mil milhões de dólares americanos só em atividades diretamente*

¹⁴⁷ FERNANDES, M. T. (2009). *Os oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia*, Infoeuropa, Disponível em <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000046001-000047000/000046800.pdf>, acedido a 11 janeiro 2014

¹⁴⁸ Podemos referir Boston, Nova Iorque, Filadélfia, Baltimore e Washington, cujas cidades estão inexoravelmente interligadas com a Europa face ao seu posicionamento geoestratégico.

relacionadas com os oceanos”, sem contar com o facto de “*todas as atividades direta e indiretamente ligadas aos mares, as cifras são ainda mais expressivas – o contributo para o PIB norte-americano ascende a cerca de metade deste e o número de empregos gerados é de 60 milhões*”¹⁴⁹.

Todavia, e sendo do conhecimento geral, a globalização tem um impacto significativo no domínio marítimo, uma vez que aquilo que acontece num espaço particular do planeta terá um impacto significativo no outro lado do mundo. É perante este cenário que devemos refletir sobre o nosso posicionamento estratégico, respondendo de uma forma eficaz às mudanças impostas por um século XXI cada vez mais globalizado. Os Estados Unidos não são exceção.

De acordo com a sua Estratégia Nacional de Segurança de 2013, “*the United States must prepare for a multilateral world where, while retaining our militar, economic, and cultural preeminence, we may be challenged by both allies and adversaries*”¹⁵⁰. Verifica-se que os Estados Unidos consideram hoje o multilateralismo como a melhor estratégia de atuação internacional, fomentando de igual modo “*new influential players into multilateral institutions, to both lessen our burden, and ensure long-term stability, prosperity, and the diffusion of democratic values*”¹⁵¹.

Hoje, talvez mais do que nunca, discute-se muito o reposicionamento americano para o Pacífico e as suas implicações na relação com os atores e parceiros estratégicos atlânticos, nomeadamente a União Europeia e, em particular no nosso contexto, Portugal. Importa, no entanto, não esquecer que, face à sua posição geográfica, os Estados Unidos são tão Atlânticos quanto Pacíficos. E, como não poderia deixar de ser, todas as grandes potências mundiais têm tendência a estarem presentes onde existem interesses económicos e estratégicos indiscutíveis, como é o caso, quer do Atlântico, quer do Pacífico.

Consideramos pertinente iniciar este debate, ainda que de forma muito sucinta, pelas declarações e opiniões oficiais dos Estados Unidos acerca deste (hipotético) reposicionamento geoestratégico. De acordo com a Estratégia Nacional Americana de 2013,

¹⁴⁹ FERNANDES, M. T. (2009). *Os oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia*, Infoeuropa, Disponível em <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000046001-000047000/000046800.pdf>, acedido a 11 janeiro 2014

¹⁵⁰ *National Security Strategy 2013*

¹⁵¹ *Idem*

“the geopolitical balance of power is shifting from west to east, and the disposition of our armed forces should represent this reality. Asian security concerns coincide with China’s economic rise and military aspirations. Our commitments in the Pacific region and in Southeast Asia are crucial to American economic prosperity”¹⁵².

No entanto, e ainda de acordo com a mesma fonte, as autoridades americanas referem que

“our security in the Atlantic remains predicated on cooperation through NATO. The shift in the geopolitical center of gravity from West to East necessitates continued drawdowns of American personnel from Europe to reposition forces toward Asia and Africa. This does not translate into a dereliction of our responsibilities on the continent (...) our commitment to NATO in men and materiel remains a pillar of American security, but must exist within a dynamic global security context of shifting regional concerns”¹⁵³.

Por outro lado, e segundo o documento *Sustaining US Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense*, *“U.S. economic and security interests are inextricable linked to developments in the arc extending from the Western Pacific and East Asia into the Indian Ocean region and South Asia, creating a mix of evolving challenges and opportunities”¹⁵⁴.* No entanto, e uma vez mais, o elo transatlântico não deixa de ser referenciado: *“Europe is our principal partner in seeking global and economic security, and will remain so for the foreseeable future”¹⁵⁵.*

Já em 2011, Hillary Clinton, então Secretária de Estado Norte Americana, referia no artigo *America’s Pacific Century* que *“the Asia-Pacific has become a key driver of global politics”*. Acrescentando,

“just as Asia is crucial to America’s future, an engaged America is vital to Asia’s future. The region is eager for our leadership and our business – perhaps more so than at any time in modern history. We are the only power with a network of strong alliances in the region, no territorial ambitions, and a long record of providing for the common good. Along with our allies, we have underwritten regional security for decades – patrolling Asia’s sea lanes and preserving stability – and that in turn has helped create the conditions for growth”¹⁵⁶.

Lady Clinton também referiu que

¹⁵² *National Security Strategy 2013*

¹⁵³ *Idem*

¹⁵⁴ Department of Defense United States of America (2012) *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defence, The White House Washington*

¹⁵⁵ *Idem*

¹⁵⁶ CLINTON, H. (2011). *America’s Pacific Century*, Foreign Policy, October 2011

“by virtue of our unique geography, the United States is both an Atlantic and a Pacific power. We are proud of our European partnerships and all that they deliver. Our challenge now is to build a web of partnerships and institutions across the Pacific that is as durable and as consistent with American interests and values as the web we have built across the Atlantic. That is the touchstone of our efforts in all these areas”¹⁵⁷.

Segundo DAALDER (2003), *“as close and long an observer of US-European relations as Henry Kissinger has even concluded that differences over Iraq have produced the gravest crisis in the Atlantic Alliance since its creation five decades ago”*. Todavia, continua o autor, *“others have a more optimistic view. For all their differences, notes Philip Gordon, ‘basic American and European values and interests have not diverged and the European democracies are certainly closer allies of the US than the inhabitants of any other region”¹⁵⁸*. Mas como já tivemos possibilidade de mencionar nesta dissertação, os desafios e as ameaças, bem como as oportunidades, são denominadores comuns para ambos os lados do Atlântico¹⁵⁹.

Consideramos importante de igual forma referir o segmento económico do reposicionamento americano. Na nossa opinião, os americanos estão a mexer as peças do seu tabuleiro de xadrez, quer no Atlântico, quer no Pacífico. Em relação ao primeiro, não podemos deixar de referir os passos consideráveis que foram dados com a criação do *Transatlantic Trade and Investment Partnership*. De acordo com a BBC News, *“together the US and EU account for about \$30 trillion of annual output – almost half of the world’s total”¹⁶⁰*. Com efeito,

“Europe and America remain leading investment and trade partners of each other. The Atlantic countries share a common interest in the successful maintenance of the arrangements and institutions that sustain their economies, and any disruption of these regimes would be a lose-lose proposition for both sides”¹⁶¹.

Mas deve afastar-se a ideia de que apenas a União Europeia pesa nas questões económicas para a potência americana. As parcerias económicas com o Pacífico também estão na ordem do dia. De acordo com o The New York Times,

¹⁵⁷ CLINTON, H. (2011). *America’s Pacific Century*, Foreign Policy, October 2011

¹⁵⁸ DAALDER, I. (2003), *The End of Atlanticism*, The International Institute for Strategic Studies, Survival, vol.45, no.2, Summer 2003

¹⁵⁹ Para informação adicional, ver LIEBER, R. (2009), *Perceptions and Policy in Transatlantic Relations*, do livro *An American View of Transatlantic Relations*, Routledge

¹⁶⁰ BBC News Business (2013) *EU and US resume trade deal talks*, Disponível em <http://www.bbc.co.uk/news/business-24895482>, Acedido a 17 fevereiro 2014

¹⁶¹ LIEBER, R. (2009), *Perceptions and Policy in Transatlantic Relations*, do livro *An American View of Transatlantic Relations*, Routledge

*“trade will be crucial for U.S. growth, and this deal is as big as they come. Negotiations now include the United States, Canada, Mexico, Chile, Peru, Australia, New Zealand, Vietnam, Singapore, Malaysia and Brunei. If Japan joins the talks, the group would represent 40% of world trade and 40% of global GDP. It is a geostrategic game-changer”*¹⁶².

Para além dos interesses económicos, a atuação dos Estados Unidos da América no Atlântico Norte deve ser vista sob o prisma da sua relação com os demais atores, nomeadamente a NATO e a União Europeia. Segundo o documento *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defence*, “most European countries are now producers of security rather than consumers of it. Combined with the drawdown in Iraq and Afghanistan, this has created a strategic opportunity to rebalance the US military investment in Europe, moving from a focus on current toward a focus on future capabilities”¹⁶³. Em particular no que diz respeito à NATO, atendamos ao facto de, e de acordo com a mesma fonte, “we will also work with NATO allies to develop a ‘Smart Defense’ approach to pool, share, and specialize capabilities as needed to meet 21st century challenges”¹⁶⁴.

No entanto, a parceria Estados Unidos-NATO, num período de alguma turbulência económica, é vista por parte dos primeiros essencialmente como uma parceria pragmática, como BARKER (2012) nos apresenta:

*“NATO will remain an alliance whose operations will be constituted more in terms of pragmatic partnerships based on the assets that member states are able and willing to contribute. As such, the administration will most likely continue to approach the alliance through a more cerebral, less sentimental partnership framework. The alliance as such will not see the visionary renewal that some observers in Europe see as important, but it will continue to serve as an ad-hoc tool box for out-of-area operations”*¹⁶⁵,

as últimas por vezes desconcertantes entre os Aliados atlânticos.

Ainda acerca desta parceira, e segundo o HALLAMS (2013), em pleno século XXI, “the Alliance seemingly has less resonance and relevance in an era defined by ‘failing’ states, nonstate actors, amorphous terrorist and criminal networks, and the shifting dynamics of world

¹⁶² BREMMER, I., GORDON, D. (2013), *Two Key Foreign Policy Openings for Obama*, The New York Times, Disponível em http://www.nytimes.com/2013/02/26/opinion/global/two-key-foreign-policy-openings-for-obama.html?pagewanted=all&_r=0, Acedido a 20 fevereiro 2014

¹⁶³ Department of Defense United States of America (2012) *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defence*, The White House Washington

¹⁶⁴ *Idem*

¹⁶⁵ BARKER, T. (2012), *A Second Obama Administration and Europe*, Bertelsmann Foundation, Disponível em <http://www.bfna.org/sites/default/files/BBrief%20Obama%20and%20Europe%20%287Nov2012%29-2.pdf>, Acedido a 18 fevereiro 2014

politics". Acrescentando, "*in the context of U.S. strategic rebalancing toward the Asia-Pacific, the West's economic crisis, and a decline in defense spending on both sides of the Atlantic, it would be easy to conclude that NATO is a Cold War relic that will become ever more irrelevant to U.S. strategic interests*"¹⁶⁶. Nesta publicação, chega-se mesmo a considerar a possibilidade de "*in the light of fiscal challenges confronting both sides of the Atlantic, deeply rooted patterns of European dependency on U.S. leadership represent a fundamental threat to U.S. support for the Alliance*"¹⁶⁷, pese embora se termine com uma visão mais otimista desta relação a três,

*"despite the current economic crisis afflicting the European Union and concern over the future of the Common Security and Defense Policy, any revised transatlantic bargain must, by necessity, take into account the growing role and power of the EU as a global actor, and work to forge a more effective U.S.-EU-NATO partnership"*¹⁶⁸.

Determinados autores referem mesmo que a Europa tem de aceitar o reposicionamento americano em torno do Pacífico¹⁶⁹ mas isso não deverá representar necessariamente uma perda mas antes uma oportunidade de abertura geoestratégica da própria União Europeia enquanto ator mundial (apesar de uma maneira particularmente diferente dos Estados Unidos e de outras potências mundiais).

Com efeito, e como já tivemos oportunidade de referir, face à supremacia marítima dos Estados Unidos, seria expectável que este país tivesse ricos contributos a refletir na arquitetura de segurança do Atlântico Norte. Os próprios americanos confessam que "*no single navy – of any nation – is robust enough to enforce the rule of law on the global commons alone or respond adequately to a major natural disaster*", ganhando cada vez mais enfoque as tão importantes "*global maritime partnerships*"¹⁷⁰, as quais "*have become the sine qua non for*

¹⁶⁶ HALLAMS, E. (2013), *A Transatlantic Bargain for the 21st century: the United States, Europe, and the Transatlantic Alliance*, U.S. Army War College, Strategic Studies Institute

¹⁶⁷ *Idem*

¹⁶⁸ *Idem*

¹⁶⁹ Ver, por exemplo, GUTTENBERG, K. (2013) *The Transatlantic Relationship: A breaking or restorable pillar of a new American grand strategy?* do livro *Conflict Management and Peacebuilding – Pillars of a New American Grand Strategy*, U.S. Army War College, Strategic Studies Institute

¹⁷⁰ A iniciativa da parceira global marítima "*seeks a cooperative approach to maritime security, promoting the rule of law by countering piracy, terrorism, weapons proliferation, drug trafficking, and other illicit activities*", in Navy, Marine Corps and Coast Guard (2007), *A Cooperative Strategy for the 21st century Seapower*, Disponível em <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf>, Acedido a 10 fevereiro 2014

*nations working together as global forces for good in support of ever increasing levels of security, stability and trust*¹⁷¹.

Além do mais, e de acordo com o documento oficial norte-americano *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, podemos referir que *“the speed, flexibility, agility and scalability of maritime forces provide joint or combined force commanders a range of options for responding to crisis*”¹⁷², afirmando ainda que

“integrated maritime operations, either within formal alliance structures (such as the North Atlantic Treaty Organization” or more informal arrangements (such as the Global Maritime Partnership initiative), send powerful messages to would-be aggressors that we will act with others to ensure collective security and prosperity”.¹⁷³

Consideramos fundamental que as parcerias entre atores existam num século XXI cada vez mais multipolar e com ameaças e desafios cada vez mais transversais a todos quanto atuam no Atlântico Norte. E ficamos extremamente inspirados positivamente quando em documentos oficiais americanos se transmite esta mesma mensagem:

*“expanded cooperative relationships with other nations will contribute to the security and stability of the maritime domain for the benefit of all (...) cooperation and coordination are required on a multilateral and bilateral basis along the international organizations and nongovernmental organizations”*¹⁷⁴,

nomeadamente as Nações Unidas.

No que concerne especificamente aos meios navais americanos e consequentes contributos para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, podemos referir que passam muito por

“vessel tracking: long range identification and tracking of vessels (LRIT) and the Maritime Security and Safety Information System (MSSIS) contribute to the achievement of maritime security (...) Freedom of Navigation (FON) Program. U.S. policy since 1983 provides that the United States will exercise and assert its navigation and overflight

¹⁷¹ HSZIEH, S., GALDORISI, G., MCKEARNEY, T., SUTTON, D. (2012), *Networking The Global Maritime Partnership*, Naval War College Review, Spring 2012, Vol.65, No.2

¹⁷² Navy, Marine Corps and Coast Guard (2007), *A Cooperative Strategy for the 21st century Seapower*, Disponível em <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf>, Acedido a 10 fevereiro 2014

¹⁷³ Idem

¹⁷⁴ US DEPARTMENT OF STATE. *Maritime Security and Navigation*. Disponível em <http://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/maritimeseurity/>, Acedido a 16 fevereiro 2104

*rights and freedoms a worldwide basis in a manner that is consistent with the balance of interests in the Law of the Sea (LOS) Convention*¹⁷⁵,

mecanismos extremamente importantes face à magnitude deste espaço marítimo.

Como é óbvio, não poderíamos deixar de referir que a ratificação desta convenção das Nações Unidas foi fundamental para o comprometimento dos Estados Unidos nas questões marítimas internacionais, no mínimo, por ser ainda a maior potência mundial e com as maiores forças armadas do mundo.

Concluindo este subcapítulo, gostaríamos de referir que, pese embora algumas questões menos positivas sobre matérias tão complexas quanto as relações entre a NATO, União Europeia e Estados Unidos, e do hipotético reposicionamento geopolítico dos Estados Unidos, consideramos que

*“the foundations of the Atlantic relationship remain durable. They include not only the existence of common threats, but shared values and interests as well as the prospect that for the foreseeable future, the EU will continue to lack the attributes of a genuinely unified federal state, while the US will continue to possess unique capabilities that no other country can match”*¹⁷⁶.

¹⁷⁵ US DEPARTMENT OF STATE. *Maritime Security and Navigation*. Disponível em <http://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/maritimeseurity/>, Acedido a 16 fevereiro 2104

¹⁷⁶ LIEBER, R. (2009), *Perceptions and Policy in Transatlantic Relations*, do livro *An American View of Transatlantic Relations*, Routledge

Sumário do capítulo I

No primeiro capítulo tentámos compreender a indiscutível importância do Atlântico Norte, em especial no dealbar do século XXI. Com efeito, trata-se do segundo maior oceano do mundo e representa uma via de comunicação marítima muito importante para todos quantos nele atuam, com influência considerável na atividade económica e securitária dos restantes Estados a nível mundial.

A sua centralidade geográfica torna este espaço marítimo muito apreciado e “utilizado”, albergando, contudo, desafios e ameaças, aos quais os denominados atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte estão e deverão continuar a responder de uma forma estruturada, cooperante e concentrada.

Considerámos interessante e profícuo refletir sobre as esferas da segurança e da geopolítica, interligando-as com as realidades do Atlântico Norte. Relativamente à primeira, pudemos concluir que a segurança, de um modo geral, é um conceito suscetível de contestação pelos vários académicos que o estudam, tendo em conta a sua considerável abrangência e seu emprego nos mais variados domínios. Julgamos que as alusões de E. H. Carr e Mongenthau são muito felizes ao demonstrarem que a segurança relaciona-se com padrões e capacidades do sistema internacional (como poderemos compreender com maior detalhe no nosso próximo capítulo).

Por outro lado, e no que concerne especificamente à segurança marítima, podemos concluir que esta afirma-se como um bem comum para toda a Humanidade que deve ser preservada e assegurada por todos de uma forma constante e sinérgica. A interdependência económica do século XXI, e os próprios riscos e ameaças simétricos e assimétricos a que todos nós assistimos, são razões mais que suficientes para promover a sua salvaguarda.

Naquilo que concerne à segunda – a geopolítica – podemos concluir que esta desempenha um papel diferenciador na explicação do poder do território, do interesse do Estado e consequente exposição geográfica, assim como é influenciada pelos recursos deste. Com efeito, num mundo cada vez mais globalizado, o esbatimento de fronteiras terrestres e marítimas tornam-se uma realidade constante, pelo que importa, acima de tudo, que os

Estados definam de uma maneira muito pragmática e concreta quais são os seus interesses políticos sobre o seu espaço de jurisdição, pesando na sua atuação e interesse os recursos próprios e o sistema de alianças que têm vindo a desenvolver e com as quais podem contar.

Neste contexto, podemos referir que, na nossa opinião, Portugal terá de “aceitar” o simples facto de a extensão da sua plataforma continental aumentar os seus desafios geopolíticos no Atlântico Norte e terá, simultaneamente, de compreender especificamente quais os seus recursos e alianças de que disporá para preservar a sua integridade territorial e política, e afirmar-se como uma Nação que sabe responder aos particularismos do século XXI.

Mas não apenas Portugal terá um papel a desempenhar no Atlântico Norte. Aliás, neste capítulo procurámos responder à nossa primeira pergunta de partida derivada, “quais os atores da arquitetura de segurança no Atlântico Norte e quais as suas relações”, tendo concluído que, para além de outros (mas menos “visíveis”), os atores da arquitetura deste espaço geográfico são, para além de Portugal, a NATO, a União Europeia, os Estados Unidos da América e as Nações Unidas.

E porquê estes?

Em primeiro lugar, a escolha dos referidos tem que ver com uma questão geográfica e de atuação. Todos os atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, como o próprio nome o indica, ou têm laços fronteiriços com o Oceano (como Portugal e Estados Unidos), ou nele atuam enquanto organizações (Nações Unidas, União Europeia e NATO). Em segundo lugar, e de uma forma muito sucinta, a escolha destes atores de segurança tem também que ver com a sua interligação história e contínua a este espaço geográfico.

No que concerne às Nações Unidas consideramos que não existe nenhuma organização com o *poder* e influência das Nações Unidas capaz de conferir legitimidade a atores e atuações por este mundo fora, apesar dos interessantes e profícuos debates sobre a reforma do seu setor de segurança que poderão alterar a sua filosofia e “*modus operandi*”.

Relativamente à União Europeia, podemos concluir que também é indiscutível o seu papel determinante no Atlântico Norte, por um número variado de razões, desde económicas, securitárias, geopolíticas, ambientais, entre outras. Contudo, consideramos que esta organização ainda tem um longo caminho a percorrer no sentido de criar uma maior homogeneidade ao nível das suas políticas de segurança e defesa.

No que concerne à NATO, podemos concluir que, como já afirmámos anteriormente, o Atlântico Norte é o seu campo de atuação privilegiada e portanto acreditamos que, pese embora o número cada vez maior de desafios e ameaças colocadas à própria existência da Organização, esta não deixará de estar presente neste espaço geográfico (e noutros). Contudo, consideramos que a interligação com a União Europeia poderia ser mais precisa, em especial sobre a sobreposição de meios e recursos de ambas as organizações no mesmo espaço geográfico, mas também sobre algumas das vicissitudes que têm conferido ao nível político. Todavia, consideramos que são mais os fatores de convergência do que de divergência destes dois atores fundamentais do Atlântico Norte.

No que diz respeito aos Estados Unidos da América, é de realçar que a parceria com a NATO é vista cada vez mais de uma forma pragmática mas não deixa de ser fundamental para ambos os atores e para o mundo. Por outro lado, os debates lançados nos últimos anos relativamente ao afastamento dos Estados Unidos do Atlântico e da Europa são, na nossa opinião, pouco fundamentados no sentido em que, de acordo com fontes oficiais americanas, os Europeus são parte integrante das suas prioridades e uma aliança extremamente importante para ser renegada em detrimento de outros espaços geográficos que têm vindo a ganhar estrutura, nomeadamente face à sua expansão económica.

Em suma, consideramos que os atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte são parte imprescindível na manutenção dos seus níveis de segurança, paz e prosperidade. Neste contexto, arquitetar e manter operam em sinal convergente e sem exclusões. Apesar de alguns circunstancialismos, acreditamos convictamente no seu relacionamento em benefício do Atlântico Norte, de todos quanto nele atuam e dos restantes que, de uma forma ou de outra, são afetados pelos acontecimentos ocorridos neste teatro de operações – o Oceano Atlântico.

II – O PORTUGAL MARÍTIMO

2.1. O Mar Português e a sua relevância holística

Para se compreender o *Portugal Marítimo*, considera-se fundamental e imperativo apresentar o que é, de facto, o território marítimo nacional cuja vastidão torna a abordagem do assunto, em certa medida, complexo mas simultaneamente desafiante. O trabalho que adiante se desenvolve procura analisar e tornar mais perceptível o conceito de “mar português”.

De acordo com CÂNDIDO (2011), “Portugal é um país essencialmente marítimo”, possuindo “uma linha de costa com 1.187 km, e os espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional têm uma área cerca de 18 vezes maior que a área terrestre”¹⁷⁷, a qual poderá aumentar para o dobro caso a proposta portuguesa de extensão da plataforma continental seja aceite pelas Nações Unidas:



Imagem 2 – O mar português

¹⁷⁷ CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

Analisando com maior detalhe o território marítimo português, pode concluir-se que, e segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, este divide-se em cinco zonas, as quais são soberanas ou se encontram sob jurisdição nacional, sendo elas: as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica e exclusiva (vulgarmente conhecida por ZEE) e a plataforma continental:

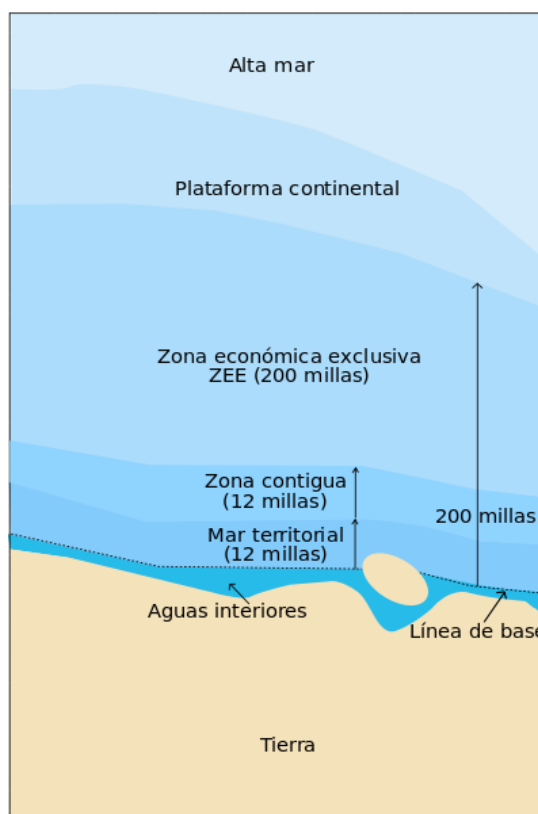


Imagem 3 – A divisão do território marítimo

As águas interiores situam-se no interior das linhas de base do mar territorial, mas não existe um limite genérico, na medida em que estas dependem das linhas de base que sejam adotadas; o mar territorial situa-se até às 12 milhas marítimas (Artigo 3.º)¹⁷⁸; a zona contígua estende-se até às 24 milhas marítimas (Artigo 33.º, n.º2) e a zona económica exclusiva até às 200 milhas marítimas a partir da linha de base (Artigo 57.º); e, por último, a plataforma continental, que compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendam além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas marítimas das

¹⁷⁸ Todos os artigos referenciados dizem respeito à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982

linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (Artigo 76.º).

Com efeito, podemos compreender que Portugal detém um território marítimo muito extenso, cujas potencialidades deverão ser exploradas em todas as suas valências. Através da extensão da plataforma continental portuguesa, “*Portugal terá quase quatro milhões de quilómetros quadrados*”¹⁷⁹ de espaço marítimo sob a sua jurisdição, situando-se, a nível mundial, no top 20 dos países com maior território, com uma área equiparável ao território continental da Índia.

Além disso, a atual zona económica exclusiva é a décima maior do mundo e, “*no âmbito da União Europeia, é o país com maior vastidão de águas jurisdicionais, se excetuarmos as zonas marítimas dos territórios ultramarinos da França e do Reino Unido*”¹⁸⁰. De acordo com o Secretário de Estado do Mar, Manuel Pinto de Abreu, “*o [novo] mapa de Portugal ocupará cerca de um terço do Atlântico Norte (...) desde o extremo da Península Ibérica até perto das costas do Canadá e Estados Unidos*”.

É evidente que a aposta no mar português e a sua relevância para o futuro do país passam em muito pelas vantagens competitivas e pela capacidade de sustentabilidade deste setor, elevando-se os seus fatores diferenciadores face à concorrência (em outras palavras, aos demais setores de atividade e Estados). Não seria exagero se se afirmasse que o mar potencia uma das atividades, se não a principal atividade, onde Portugal pode diferenciar-se no seio da União Europeia, uma vez que se trata de um pilar estratégico de desenvolvimento económico pelo seu fator sinérgico acrescido, ou seja, podendo constituir-se como fator de identidade nacional.

Note-se que a crise económica que se atravessa tem introduzido um conjunto muito vasto de dificuldades e de desafios aos portugueses sendo, por isso, necessário apostar em potenciais variáveis diferenciadoras que eventualmente se possam face à concorrência. O mar é a atividade mais diferenciadora e a que maior potencial político e económico apresenta.

¹⁷⁹ Público (2012). *Série Mar Português: Portugal x 41 = Índia*, Disponível em <http://www.publico.pt/ciencia/noticia/serie-mar-portugues-portugal-x-41-india-1565334#/1>, consultado a 1 junho 2014

¹⁸⁰ RIBEIRO, A. S. et al (2010). *Estratégia Naval Portuguesa – o processo, o contexto, o conteúdo*, Cadernos Navais n.º 34, Julho – Setembro 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

Pode acrescentar-se, neste contexto, também o facto de que as condições de atração de investimento estrangeiro e de internacionalização das empresas portuguesas relacionadas com a economia do mar têm superado as expectativas, permitindo que se caminhe, de uma forma progressiva, em direção a um patamar mais ambicioso sobre aquilo que se pode fazer com este imenso território marítimo.

Face ao exposto, a primeira pergunta que surge é – porquê o mar e qual a sua relevância para o país? Para responder, considera-se pertinente abordar quatro diferentes dimensões que justificam a relevância do mar para Portugal, designadamente a nível histórico, político, económico, ambiental/científico.

2.1.1. Dimensão histórica:

Julgar-se-ia um exercício intelectual muito modesto se fosse apenas referido o passado frutífero da nação portuguesa para se demonstrar a importância e centralidade do mar para o país nos dias que correm. Todavia, uma breve alusão histórica ajudará a compreender em que medida o mar sempre fez e continua a fazer parte da História portuguesa e do seu presente coletivo.

Segundo DIOGO (2004), *“Portugal é um País/Nação com mais de 850 anos de história que, à imagem da Europa, tem uma elevada taxa de maritimidade (relação dimensão territorial/marítima)”*, tendo Portugal definindo-se *“como um país euro-atlântico atendendo aos mais de 600 anos que já conta de história e processo cultural extra continental”*. Pode-se ainda referir que, tendo em conta os grandes centros portuários e comerciais, nomeadamente nos estuários dos rios Tejo e Douro, estes vocacionaram e impeliram *“o País para o comércio marítimo europeu, do qual nasceu uma burguesia marítima com enorme influência interna e externa, fulcral, aliás, na crise de 1383-85, bem como nos descobrimentos atlânticos”*¹⁸¹.

¹⁸¹ DIOGO, L. C. (2004). *Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado*, Nação & Defesa, n.º 108

Entenda-se que, e ao contrário daquilo que certos académicos defendem, acredita-se que a opção da expansão marítima de Portugal não foi inevitável, mas teria sido, certamente, penosa, caso não tivesse acontecido, tendo em conta a vastíssima gama de oportunidades e interesses que esta concentrou e concentra ainda, sobretudo face à concorrência da vizinha Espanha. Hoje, é fácil e reconfortante afirmar que bons foram os estrategistas e pensadores portugueses aquando das definições da visão e da geoestratégia nacional, bem patentes nas palavras de DUARTE (2010),

“a identidade estreita, vital, que Portugal mantém com o Atlântico, assegurou-lhe a nacionalidade, ajudou-o a consolidar a independência, permitiu-lhe manter a coesão nacional e, acima de tudo, diferenciar-se e distanciar-se do projeto centrípeto ibérico, através da projeção de poder numa dimensão global”¹⁸².

Segundo TELO (2009), *“foi o mar que deu a Portugal a dimensão e profundidade para criar laços para além dos horizontes peninsulares, sem os quais não teria resistido à pressão do estado central e mais poderoso da Península por tantos séculos”¹⁸³*, referência clara ao papel da vizinha Espanha.

No que diz respeito às alianças históricas de Portugal, o mar teve também um papel preponderante, nomeadamente com “Aragão e Génova no período medieval, a Tordesilhas nos séculos de ouro, à secular aliança (a mais antiga e duradoura do mundo) ou ao entendimento com os Estados Unidos nos tempos mais recentes”¹⁸⁴, como já se teve oportunidade de refletir no primeiro capítulo da presente dissertação. A acrescentar também o facto de ter sido através do mar que Portugal se tornou pioneiro no processo de globalização, através dos Descobrimientos Portugueses, processo esse que em muito influenciou a mentalidade dos portugueses ao longo dos séculos.

Mais recentemente, sobretudo no período do Estado Novo,

¹⁸² DUARTE, A. R. (2010). *A Geoestratégia, o Mar e a Economia*, Texto Conferência no Instituto Dom João de Castro

¹⁸³ TELO, A. (2009). *Porquê Portugal e o Mar?*, Nação & Defesa n.º 122

¹⁸⁴ IDEM

*“tanto as profissões ligadas ao mar, apoiadas por estruturas cooperativas, como a ideia do povo colonialista que se integrava e miscigenava (...) ou a celebração das glórias passadas, como a Exposição do Mundo Português se desenvolveram muitas vezes através da criação de um folclore que escondia duras realidades”*¹⁸⁵

que os portugueses enfrentavam durante o regime.

O mar era, de facto, uma ideia cara ao regime vigente mas a sua influência veio estender-se ao longo dos tempos, uma vez que *“a influência do mar nas mentalidades dos portugueses é transversal durante toda a nossa existência enquanto nação”*¹⁸⁶. Mais tarde, a EXPO 98 veio dar um novo alento à vocação marítima portuguesa, um pouco adormecida que tinha ficado pela opção europeia que se foi desenvolvendo ao longo das últimas décadas, sobretudo a partir dos anos 80 com a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia.

Sobre este afastamento, MATIAS (2004) chega mesmo a afirmar que *“as últimas três décadas têm sido marcadas por um afastamento de Portugal do mar a um ritmo vertiginoso”*, tendo em conta, entre outros aspetos, a

“quase nula marinha de comércio para a fortemente reduzida frota de pesca, para a quantidade de ‘museus ainda flutuantes’ que integram a dita marinha de guerra, para os encerrados estaleiros de reparação e de construção naval, para a quase existente formação de pessoal marítimo, etc”.¹⁸⁷

MATIAS (2009) aponta de uma forma muito interessante as três principais razões do afastamento de Portugal do mar, sobretudo no final da década de 70, além da própria descolonização. Em primeiro lugar, *“a desejada adesão à Comunidade Económica Europeia, com o virar de atenções quase exclusivamente para o continente europeu”*; por outro lado, *“a inevitável mundialização da concorrência comercial e industrial”* e, por fim, *“o brutal choque dos preços do petróleo de 1973”*¹⁸⁸.

¹⁸⁵ RUIVO, M., GAMEIRO, M. I. (2009). *O Mar nas Mentalidades Nacionais. Mistério / Descoberta / Desenvolvimento Sustentável*, Nação & Defesa, n.º 122

¹⁸⁶ Idem

¹⁸⁷ MATIAS, N. V. (2004). *O Horizonte do Mar Português*, Nação & Defesa n.º 108

¹⁸⁸ MATIAS, N. V. (2009). *A ‘Clusterização da Economia Marítima’*, Nação & Defesa, n.º 122

Todavia, não obstante o recente passado histórico, pensa-se que este ciclo está a alterar-se, sobretudo a nível político e económico, como se explicará nos próximos dois subcapítulos dedicados a estes temas.

2.1.2. Dimensão política:

Naquilo que diz respeito à esfera política, considera-se profícua a análise da relevância do mar para Portugal, sobretudo sobre a exequibilidade e resultados de ações e programas concretos e recentes, bem como sobre os discursos oficiais proferidos que ligam o país ao mar, procurando apurar se têm expressão prática ou se não passam de políticas *branding* de um Portugal marítimo que está hoje em voga.

A começar pela Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico, lançada em 2011 em Lisboa, é de referir que Portugal se congratula com este feito que, para além colocar uma vez mais a capital portuguesa no mapa do mundo, é uma ferramenta indispensável à coerente e eficaz exploração do território marítimo português e à importância que é dada ao mar pela União Europeia.

Esta estratégia retrata o pensamento estratégico e a visão dos portugueses relativamente ao mar, correspondendo de igual forma

“à vontade expressa dos Estados-Membros da Bacia do Atlântico em unirem esforços para promover o crescimento azul neste vasto Oceano e, desta forma, desenvolver as ações de pesquisa, exploração e preservação que garantam tal crescimento, de forma sustentada e sustentável, para benefício não apenas das populações ribeirinhas, mas também de todo o espaço europeu”¹⁸⁹.

Assim, Portugal deve usar, sempre que possível, as sinergias e políticas europeias inseridas nestas temáticas marítimas, nomeadamente através da Política Marítima Integrada e

¹⁸⁹ Ministério da Agricultura e do Mar (2014). *Seminário Diplomático – Projetar Portugal*, 6 e 7 de Janeiro de 2014 – Sala do Senado, Assembleia da República, Disponível em http://idi.mne.pt/images/docs/semin_diplo_2014/discursos/023.pdf, acessado a 27 fevereiro 2014

da Estratégia Europa 2020, que em muito podem contribuir para a alavancagem das atividades marítimas em Portugal.

Uma segunda nota é dada à Estratégia Nacional para o Mar 2013/2020. De acordo com as declarações do Secretário do Estado do Mar, Manuel Pinto de Abreu, quanto à Estratégia Nacional para o Mar 2013/2020, esta contará com “400 milhões de euros dos orçamentos do Estado, prevendo-se um retorno de dois milhões nos próximos sete anos”¹⁹⁰, em especial com as possíveis descobertas e exploração de petróleo e outros hidrocarbonetos em território marítimo nacional.

Como se pode ler no seu sumário executivo, a Estratégia Nacional para o Mar 2013/2020 “apresenta um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que permitirá a Portugal responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar, nomeadamente, as importantes alterações verificadas no âmbito político e estratégico a nível europeu e mundial”.

A pertinência e a importância do documento referido supra, sobretudo pelo facto de que o mesmo norteará a política nacional marítima nos próximos anos, justifica o alargamento da sua análise.

Ao nível da sua estrutura, é de referir que a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 apresenta seis capítulos. No primeiro é feita uma breve alusão ao oceano como um vetor estratégico de desenvolvimento, bem como uma referência histórica da relação de Portugal com o mar, terminando com sumárias considerações sobre a revisão da anterior Estratégia Nacional para o Mar.

No segundo capítulo é analisado com maior detalhe o mar português ao nível do território, geografia, dimensão e identidade marítima e no terceiro é focado o modelo de desenvolvimento que se pretende seguir ao nível das temáticas marítimas. Neste último capítulo faz-se referência no parágrafo sobre o Crescimento Azul¹⁹¹, sendo de salientar a

¹⁹⁰ Dinheiro Vivo (2013). *‘Mar Português’ vai receber 400 milhões de euros e dar 2.000 milhões*. Disponível em <http://www.dinheirovivo.pt/Economia/Artigo/CIECO138452.html?page=0>, Acedido a 11 março 2014

¹⁹¹ Ver Proposta de Resolução do Parlamento Europeu (2012/2297(INI)) sobre Crescimento Azul – Reforço de um crescimento sustentável dos setores marinho, marítimo, dos transportes e do turismo marítimo na UE

identificação de cinco domínios estratégicos de intervenção considerados preferenciais, nomeadamente a aquicultura, a energia azul, os recursos minerais marinhos, a biotecnologia azul, bem como o turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros. Por seu turno, quanto aos desafios, apontam-se ao nível da administração, cultura e comunicação, educação, ciência e tecnologia e afirmação e cooperação internacional. São também abordados os domínios de intervenção, que são vastos, abrangendo desde os recursos vivos e não vivos aos portos, transportes e logística.

No quarto capítulo é apresentada a visão, objetivos, princípios orientadores, bem como a arquitetura do Plano Mar Portugal e o Plano de Ação¹⁹².

No quinto capítulo é abordado algo que se considera muito importante (sem menosprezar os anteriores capítulos). Trata-se dos meios através dos quais se pretende a exequibilidade da presente Estratégia Nacional para o Mar, designadamente ao nível dos meios humanos, financeiros, materiais e de informação.

Por fim, no sexto e último capítulo analisa-se as questões relacionadas com a monitorização, a avaliação e a revisão desta Estratégia, delineando-se objetivos, competências e procedimentos a adotar.

Com efeito, como se pode verificar através da sumária apresentação da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, trata-se de um documento que define as políticas públicas portuguesas para este setor e pretende ser um elemento facilitador e orientador da atividade económica. Na verdade, “a assunção do mar como um desígnio nacional deverá ser encarada como uma oportunidade de afirmação das empresas e dos recursos humanos nacionais como entidades capazes de competir com base na inovação e na capacidade técnica”¹⁹³.

Mais recentemente, o Presidente da República Portuguesa, Aníbal Cavaco Silva, em fevereiro último, no âmbito da Cimeira Mundial do Mar que teve lugar em São Francisco, afirmou que “*Portugal é um gigante mundial em termos marítimos*”¹⁹⁴, sendo que Portugal se

¹⁹² Certamente merecedores de uma leitura detalhada para além da presente dissertação.

¹⁹³ VITORINO, A. (2014). *Cluster do Mar. O eterno desígnio?* Seminário Diplomático “Projetar Portugal”, 6 e 7 de janeiro de 2014, Sala do Senado Assembleia da República

¹⁹⁴ Expresso (2014). *Cavaco propõe organização mundial dos oceanos*, Disponível em <http://expresso.sapo.pt/cavaco-propoe-organizacao-mundial-dos-oceanos=f858288>, Acedido a 14 abril 2014

apresenta com uma das maiores zonas económicas exclusivas e plataformas continentais da União Europeia e do mundo e uma localização privilegiada entre três continentes – Europa, África e América.

Entre muitas ações que se têm vindo a desenrolar no âmbito governamental, não se poderia deixar de destacar o investimento nos portos e ferrovias enquanto prioridades até 2020 por parte do atual Governo, sendo que este investimento poder-se-á consubstanciar, nomeadamente, nos “projetos de expansão do porto de Sines, de construção de um terminal de águas profundas em Lisboa e de conclusão do plano de modernização da Linha do Norte”¹⁹⁵, prioridades que se consideram fundamentais para o presente e para o futuro do país.

Pode verificar-se no relatório final do grupo de trabalho para as infraestruturas de elevado valor acrescentado – iniciativa que se encontra agora a ser debatida entre os partidos políticos – que foram identificadas no setor marítimo portuário 18 projetos, ou seja, 60% do total de investimentos estabelecidos, com uma estimativa de “1.505,8 milhões de euros, podendo os fundos comunitários financiar 687,9 milhões de euros e os privados 506,6 milhões”¹⁹⁶. Uma particularidade a acrescentar a este tema tem que ver com o facto de a atribuição de fundos europeus ser conforme à extensão das respetivas plataformas continentais de cada Estado-membro, o que em muito poderá beneficiar Portugal¹⁹⁷.

Outra boa notícia para Portugal diz respeito à apresentação no passado mês de fevereiro, por parte da Comissão Europeia, de uma nova estratégia para promover o turismo ligado ao mar. Trata-se, com efeito, de uma ação “destinada a apoiar o turismo costeiro e marítimo na Europa, reconhecendo o potencial do setor para promover o crescimento sustentável e a criação de empregos”. Ao nível das ações concretas desta estratégia, ressalva-se a

“promoção de uma cooperação e de um diálogo mais estreitos em toda a Europa entre todas as partes interessadas do setor do turismo costeiro, a facilitação das parcerias entre os setores público e privados, a

¹⁹⁵ Jornal de Negócios (2014). *Investimento nos portos e ferrovia é prioridade até 2020*, Disponível em http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/investimento_nos_portos_e_ferrovia_e_prioridade_ate_2020.html, Acedido a 19 março 2014

¹⁹⁶ IDEM

¹⁹⁷ Esta questão será desenvolvida com maior detalhe no próximo subcapítulo.

*promoção das competências e da inovação, a promoção do ecoturismo e a criação de um guia das possibilidades de financiamento para ajudar a mobilizar o investimento*¹⁹⁸.

Em suma, pode afirmar-se que há uma considerável preocupação e sensibilização por parte dos agentes políticos portugueses em relação às temáticas marítimas, consubstanciada nas suas mensagens mas também nas suas ações concretas, em particular na aposta no setor dos transportes e vias de comunicação, extremamente importantes para fomentar a competitividade portuguesa. Além do mais, parece crer-se que a própria União Europeia também está ciente de que o mar é um tema estruturante e importante para a Europa, podendo este assumir-se como uma das saídas da atual crise económica e financeira que os Estados membros estão a atravessar.

2.1.3. Dimensão económica:

No que diz respeito à expressão económica, salienta-se o conceito hoje em dia muito em voga – *O Cluster do Mar* – ou o que alguns académicos e agentes políticos nomeiam como o “Silicon Valley português”. Com efeito, a lógica de *cluster* “*pressupõe a criação de sinergias entre diferentes atividades na cadeia de valor associado ao Mar, sendo o valor do conjunto claramente superior ao somatório das partes*”¹⁹⁹.

Ao nível das áreas de atuação do *cluster* do mar, pode-se referir áreas de atuação, nomeadamente: portos e transporte marítimo; pescas, indústria do pescado e alimentação de origem marinha; lazer e turismo marítimo; conhecimento, investigação e desenvolvimento; construção, manutenção e reparação naval; energias *offshore* e novos recursos do mar, uma vez que o “*oceano tem o potencial para se tornar num dos principais fatores de*

¹⁹⁸ Direção Geral de Política do Mar (2014). *Comissão Europeia apresenta nova estratégia europeia para promover o turismo costeiro e marítimo*, Disponível em http://www.dgpm.mam.gov.pt/Pages/Not_CE.aspx, Acedido a 20 fevereiro 2014

¹⁹⁹ VITORINO, A. (2014). *Cluster do Mar. O eterno desígnio?* Seminário Diplomático “Projetar Portugal”, 6 e 7 de janeiro de 2014, Sala do Senado Assembleia da República

*desenvolvimento de Portugal, através dos seus recursos biológicos, geológicos, minerais, biotecnológicos e dos recursos energéticos renováveis, desde que devidamente valorizados e salvaguardados*²⁰⁰. Em suma, as áreas de atuação no mar cruzam-se entre si tendo em conta que a relevância do mesmo não é um tema estanque.

Segundo a publicação do Instituto Nacional de Estatística (2013), “Influência do Mar na atividade económica”, salienta-se, conforme podemos verificar na tabela abaixo, o setor da pesca e de atividades conexas que representam um volume de negócios de 2 684 milhões de euros em 2012, com uma redução em relação ao ano anterior. Em 2012, estas atividades ocuparam cerca de 29 mil trabalhadores. De destacar a ótima performance do setor da construção e reparação naval que teve um aumento de 11,4% no seu volume de negócios em 2012 e uma especial atenção ao setor da restauração em zonas próximas da costa portuguesa com um decréscimo de 11,5 % em relação a 2011.

O mar e a atividade económica portuguesa		
Setor	Volume de negócios em 2012 (milhões de euros)	% em relação a 2011
Pescas e atividades conexas	2 684	- 2,3
Construção e reparação naval	245	11,4
Transportes marítimos	664	-2,9
Restauração em zonas próximas da costa portuguesa	4.4	-11,5%

Tabela 2 – O mar e a atividade económica portuguesa²⁰¹

Ainda de acordo com a mesma fonte, é de referir que, em 2012, existiam 10 764 empresas em atividades diretamente relacionadas com o mar, nomeadamente ligadas à pesca e aquicultura, transformação e comercialização de produtos da pesca, construção e reparação naval, transportes marítimos e outras atividades. E, segundo o estudo da SAER, “O Hypercluster da Economia do Mar”, estas e outras atividades relacionadas com o mar “representam um efeito direto no PIB de 2 142 milhões de euros, superior a 90% do total,

²⁰⁰ Ciência Viva. O Oceano e a economia portuguesa, Disponível em <http://www.cienciaviva.pt/oceano/portugal/importanciamar/economia.asp>, acedido a 1 março 2014

²⁰¹ Instituto Nacional de Estatística (2013). *Influência do Mar na Atividade Económica*.

sendo que os transportes marítimos, portos e logística pesam cerca de 48% do total, enquanto o efeito direto da pesca, aquacultura e indústria de pescado atinge os 42%”. Para além do mais, Portugal tem a maior força de pesca da NAFO – Organização das Pescas do Atlântico Noroeste – com 45% do total da capacidade de pescas naquelas águas.

Não se pode deixar de referir que, nos últimos 15 anos, “os níveis de capturas estabilizaram-se em torno das 200 000 toneladas por ano, dos quais cerca de 20% em águas de outros países”. Com efeito, “pescamos, em média, cerca de 23 kgs por habitante/ano – o mesmo que os nossos congéneres europeus (...) e os portugueses consomem mais do dobro de peixe que a média dos europeus (cerca de 57 kgs/pessoa/ano)”²⁰².

Além do mais, as capturas por embarcação e por pescador aumentaram consideravelmente entre 1997 e 2012, como podemos verificar na seguinte tabela²⁰³, pese embora as dificuldades geradas pelas intempéries climatéricas registadas neste inverno, as quais impossibilitaram a saída de embarcações para o mar:

Capturas no território português		
Tipo	1997	2012
Capturas por embarcação	21 mil euros	60 mil euros
Capturas por pescador	9 mil euros	17 400 mil euros

Tabela 3 – Capturas no território português

E se se focar a exportação e a balança comercial, os dados são ainda mais animadores, uma vez que “Portugal exportou, em 2012, mais de 800 milhões de euros em produtos de pesca” e que “a maior parte das importações é de bacalhau, num montante que ultrapassou os 407 milhões de euros por ano, havendo ainda importação de peixe destinado às indústrias de conservas e de congelação”²⁰⁴.

²⁰² SAER (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*. Relatório Final SAER

²⁰³ Ministério da Agricultura e do Mar (2014). *Seminário Diplomático – Projetar Portugal*, 6 e 7 de Janeiro de 2014 – Sala do Senado, Assembleia da República, Disponível em http://idi.mne.pt/images/docs/semin_diplo_2014/discursos/023.pdf, acedido a 1 março 2014

²⁰⁴ IDEM

Destaca-se o desempenho do setor conserveiro, que aumentou a sua quantidade e o valor das suas exportações de 33% em 2010 para 40% em 2012, conforme a tabela abaixo nos indica²⁰⁵:

Saldo da balança comercial do setor conserveiro		
Tipo	2010	2012
Setor conserveiro	33%	40%

Tabela 4 – Saldo da balança comercial do setor conserveiro

De todas as atividades analisadas, é de realçar os transportes marítimos, os quais são essenciais para qualquer Estado, especialmente para aqueles que, como Portugal, têm uma faixa litoral muito extensa e que dela podem retirar os melhores proveitos. Cabe portanto a Portugal tirar “*partido das tendências mundiais que estão a ocorrer no transporte marítimo e centralizar a sua atividade portuária como dinamizadora do comércio e impulsionadora da competitividade da economia portuguesa*”²⁰⁶.

Segundo RIBEIRO (2010), “*o transporte marítimo (o armamento) é talvez o mais frágil dos subsectores da Economia do Mar em Portugal*”, tendo em conta que “*com a descolonização e a integração na União Europeia as relações externas de Portugal 'continentalizaram-se' no sentido de uma forte integração com a economia de Espanha*”, bem como “*de uma transferência de mercados externos motores do Reino Unido e países escandinavos para a Alemanha e França, acessíveis por transporte rodoviário*”²⁰⁷.

Por seu turno, quanto à União Europeia a dos 27, e de acordo com o Relatório Consolidado do Setor Portuário de 2008, “*enquanto nas importações o transporte marítimo continua a ser dominante, nas exportações o modo rodoviário ganhou a liderança indiscutível (tendo em conta os principais mercados – Espanha, Alemanha e França)*”. Ainda segundo RIBEIRO (2010), “*com o fim do Império ultramarino, a integração na então Comunidade Europeia e o crescimento acelerado das relações com a economia de Espanha, Portugal tem*

²⁰⁵ Ministério da Agricultura e do Mar (2014). *Seminário Diplomático – Projeção Portugal*, 6 e 7 de Janeiro de 2014 – Sala do Senado, Assembleia da República, Disponível em http://idi.mne.pt/images/docs/semin_diplo_2014/discursos/023.pdf, acessado a 1 março 2014

²⁰⁶ Banco Espírito Santo (2012). *Os Portos e a Competitividade da Economia Portuguesa*, Espírito Santo Research, Disponível em <http://olharsinesnofuturo.criarforum.com.pt/t1033-os-portos-e-a-competitividade-da-economia-portuguesa#1346>, consultado a 4 março 2014

²⁰⁷ RIBEIRO, F. (2010). *A Economia do Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

*visto reduzir de forma muito significativa o peso do transporte marítimo no seu comércio internacional*²⁰⁸.

Não obstante esta realidade, considera-se que têm sido dados passos consideráveis rumo a um investimento significativo nos portos e transportes marítimos em Portugal e também na União Europeia. A título de exemplo, pode-se referir o facto de a União Europeia ter definido como um dos seus objetivos da Política Europeia de Transportes reduzir o transporte rodoviário no interior do continente europeu, o que supõe uma transferência concreta do transporte de mercadorias para o ferroviário e para o marítimo/fluvial no interior da União Europeia. Outro exemplo a destacar é o projeto das “Autoestradas do Mar”, através do qual se pretende utilizar o transporte marítimo de curta distância em complementaridade com o transporte ferroviário/rodoviário.

Para Portugal, este projeto tem um peso bastante considerável. Por um lado, o seu desenvolvimento consubstanciar-se-á na integração das cadeias de logística *door-door*, aumentando a eficiência e a competitividade dos portos, perspetivando-se também novos desenvolvimentos no comércio marítimo internacional²⁰⁹. Por outro, pode-se referir que Portugal também tem vindo a expandir o seu mercado externo, especialmente com África, Ásia e América Latina, o que pressupõe por si só um aumento da utilização do transporte marítimo, bem como das suas infraestruturas e serviços conexos.

Através de uma aposta inteligente nos portos portugueses pode usufruir-se de um conjunto de oportunidades, nomeadamente o aumento da carga contentorizada, o crescimento do comércio e das trocas comerciais, o aumento da dimensão dos navios, os portos como plataformas logísticas, o aumento do *transshipment*, a integração na cadeia logística e de abastecimento, entre outros.

Com efeito, e de acordo com o Instituto da Mobilidade e Transportes (2014), “os sete principais portos do continente registaram, em 2013, o maior valor anual de sempre de mercadorias movimentadas”, ultrapassando-se os 79 milhões de toneladas movimentadas, correspondendo a um aumento de 16,7% face a 2012. Conforme tabela que se segue,

²⁰⁸ RIBEIRO, F. (2010). *A Economia do Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²⁰⁹ De referir dois projetos-piloto: Leixões/Tilbury/Rotterdam/Leixões e Sines/La Spezia/Sines.

verificamos que o porto de Sines foi o que mais contribuiu para este sucesso, seguido do porto de Aveiro. É também de referir que “o movimento global do porto de Sines representa 46,1% do total dos portos em análise, tendo reforçado essa posição, aumentando 4,1% relativamente a 2012”. No que concerne à movimentação de contentores, é de destacar uma “evolução ainda mais expressiva com um aumento em TEU de 25,8% relativamente a 2012”²¹⁰.

Mercadorias movimentadas nos principais portos portugueses	
Porto	2013
Porto de Sines	27,8 %
Porto de Aveiro	19,2 %
Porto da Figueira da Foz	18 %
Porto de Setúbal	15,7 %
Total	79,3 milhões de TON (+ 16,7 % em relação a 2012)

Tabela 5 – Mercadorias movimentadas nos principais portos portugueses

Uma outra boa notícia para Portugal relativamente ao setor portuário tem que ver com o facto da Aliança P3 ter incluído o porto de Sines nas rotas comerciais com a Ásia e com a América, ou seja, os três maiores armadores (Maersk, CMA CGM e MSC) colocaram o porto de Sines no mapa em quatro rotas. Sines,

“aparece em um dos mapas que integra a ligação entre o Norte da Europa e a Ásia (com especial incidência na China) (...) estando incluído nas ligações à América, com uma nova ligação semanal à costa Leste dos EUA (Boston) e outra a Nova Orleães. A Costa Oeste dos EUA (Los Angeles / Long Beach) também conta com uma ligação que vai ter paragem em Sines”²¹¹,

o que contribui em muito para o aumento da movimentação de cargas no Terminal XXI, introduzindo Portugal, uma vez mais, nas rotas marítimas a nível mundial.

²¹⁰ Transportes em revista (2014). *2013 foi o melhor ano de sempre nos portos nacionais*, Disponível em <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=25258>, Acedido a 4 março 2014

²¹¹ Jornal de Negócios (2014). *Porto de Sines vai ser paragem da Aliança P3 nas rotas da Ásia e América*, Disponível em <http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/porto-de-sines-va-ser-paragem-da-alianca-p3-nas-rotas-da-asi-a-e-america.html>, acedido a 16 março 2014

Destacamos de seguida os perfis estratégicos dos portos portugueses nacionais (abordando apenas o portos principais de Leixões, Setúbal, Sines, Aveiro e Lisboa):

Perfis estratégicos dos principais portos nacionais	
Porto	Perfil estratégico
Porto de Aveiro	<ul style="list-style-type: none"> - Dispõe de uma localização muito favorável a eixos de ligação externa e interna; - Pode expandir-se (escassa pressão urbana envolvente); - Capacidade para receber carga fracionada e graneis associados à instalação de indústrias e do desenvolvimento do parque logístico; - Referência logística (ZAL industriais, Polo de Cacia); - Reforço da capacidade competitiva pela articulação com o porto da Figueira da Foz.
Porto de Leixões	<ul style="list-style-type: none"> - Principal porto do noroeste peninsular; - Condicionado ao nível da expansão face à envolvente urbana; - Vocação polivalente; - Capacidade para cargas contentorizadas, graneis líquidos e graneis sólidos alimentares; - Referência logística (porto de Viana do Castelo, Plataforma logística de Leixões); - Capacidade para receber cruzeiros.
Porto de Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> - Excelentes condições naturais ao nível da acessibilidade marítima e de abrigo; - Porto multifuncional; - Capacidade para receber cargas gerais, graneis sólidos alimentares (1.º porto nacional e 2.º ibérico deste cariz); - Referência logística (ligação à Plataforma logística de Castanheira do Ribatejo / Bobadela); - Competitivo no turismo de cruzeiro (1.º porto nacional nesta vertente); - Boas infraestruturas para turismo de cruzeiro: 2 terminais de passageiros para cruzeiros turísticos, 4 docas de apoio à navegação de recreio, 2 docas de serviço ao comboio naval, 1 estaleiro de reparação naval e diversas infraestruturas simples de apoio à navegação de recreio e pesca artesanal.

<p>Porto de Setúbal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilidade de expansão; - Capacidade para receber cargas gerais, carga contentorizada (TMCD) e graneis sólidos; - Primeiro porto nacional Ro-Ro; - Referência logística (Plataforma logística de Poceirão, Elvas / Caia); - Infraestruturas vocacionadas para pesca, recreio náutico, atividades marítimo-turísticas e transporte fluvial; - Destaque para mercadorias movimentadas de e para AUTOEUROPA, SOMINCOR, PORTUCEL E SECIL.
<p>Porto de Sines</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Porto costeiro de águas profundas; - Possibilidade de expansão; - Excelentes condições ao nível de terminais de águas profundas; - Dispõe de 1 porto de pesca e 1 doca para embarcações de recreio náutico; - Capacidade para operar com terminal de gás natural e armazenamentos vários; - Muito competitivo no contexto ibérico e mundial face à sua vocação de águas profundas; - Capacidade para receber carga contentorizada; - Motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística; - Referência logística (Plataforma logística de Sines, Poceirão, Elvas / Caia); - Características energéticas (descarregam-se petróleo, refinados, carvão e produtos petroquímicos); - Local de fixação da maior refinaria da GALP.

Tabela 6 – Perfis estratégicos dos principais portos nacionais

Face ao exposto, deve considerar-se, cada vez mais, novas oportunidades e formas de crescimento tendo em conta a atual situação económica portuguesa, pese embora alguns indicadores mais positivos que, contudo, parecem ser ligeiros ou pouco duradouros. Com efeito, a resposta passará em muito por aquilo que se poderá fazer com o mar português e com a aposta eficaz na Economia do Mar, permitindo, como muito bem alude DUARTE (2010) *“multiplicar a atual alíquota que as atividades e setores económicos ligados ao mar representam na produção nacional”*²¹².

²¹² DUARTE, A. R. (2010). *A Geoestratégia, o Mar e a Economia*, Texto Conferência no Instituto Dom João de Castro

Por outro lado, não se deve desvalorizar o potencial do mar português como fonte de recursos alimentares, energéticos e de matérias-primas. Sobre os primeiros, é de referir a feliz reflexão de MOREIRA (2011) que, no seu livro *Da Utopia à Fronteira da Pobreza*, alertando-nos para o facto de

*“os relatórios, sobretudo do PNUD, do século passado, situavam a fronteira da pobreza abaixo do Saara, sendo a Cidade Planetária do Norte considerada afluente, consumista, unidimensional. Na crise global deste século a fronteira da pobreza ultrapassou o Mediterrâneo, produzindo uma Europa dos ricos e uma Europa dos pobres. O sul está incluído nessa fronteira”*²¹³

acrescentando ainda que *“o mar é uma janela de liberdade de Portugal, e um espaço de riqueza a mobilizar para um futuro redefinido em termos de reforçar as exigências de segurança humana”*²¹⁴. Em suma, deve assumir-se a importância do mar em termos económicos também relacionados com fontes de recursos alimentares, indispensáveis a qualquer Estado soberano.

Gostar-se-ia também de se fazer umas breves considerações sobre o setor da construção e reparação naval. Segundo o estudo “LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar”, de 2013, *“as indústrias da construção e manutenção/reparação naval portuguesas têm vantagens competitivas devido à localização geográfica privilegiada, às condições climáticas e à mão de obra especializada”*²¹⁵.

É de salientar o facto de Portugal dispor de estaleiros com capacidades muito relevantes. Todavia, este setor é bastante competitivo e Portugal deverá responder a alguns desafios que serão colocados num futuro próximo, se é que não são já uma realidade, nomeadamente o reforço do investimento no setor da manutenção / reparação naval, com o objetivo principal de rentabilizar a capacidade produtiva instalada. Outra aposta poder-se-á dar no quadro da inovação ao nível da especialização em nichos de mercado de elevado valor no âmbito da construção naval. Por seu turno, seria interessante também considerar a especialização de alguns estaleiros na construção de embarcações sofisticadas de pequeno e

²¹³ MOREIRA, A. (2011). *Da Utopia à Fronteira da Pobreza*, INCM

²¹⁴ DUARTE, A. R. (2010). *A Geoestratégia, o Mar e a Economia*, Texto Conferência no Instituto Dom João de Castro

²¹⁵ PWC (2013). *LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar*, Portugal, dezembro 2013, Edição 4

médio porte e que incorporem valor acrescentado e tecnologia de ponta²¹⁶, entre tantos outros desafios que poder-se-ia elencar.

No que respeita ao turismo marítimo, os indicadores são consideravelmente animadores. Com efeito, e no sentido de pragmatizar este tópico, considera-se importante referenciar de início aquilo que se designa por turismo marítimo. Este tipo de turismo concentra um conjunto diversificado de atividades, designadamente a navegação de recreio (vela de cruzeiro e navegação), desportos náuticos incluindo-se a vela ligeira, o windsurf, o kitsurf, o surf, o bodyboard, o rafting, o remo, a canoagem, kayak, o sky aquático, a motonáutica, a pesca desportiva, a caça submarina e o mergulho. Para além destas várias atividades²¹⁷, abordar-se-á de igual modo a hotelaria costeira, os cruzeiros náuticos, entre outros.

Em 2007 foi dada, a nível político, considerável importância às temáticas do turismo marítimo em Portugal, tendo em conta que o Plano Estratégico Nacional para o Turismo publicado nesse ano incluiu o turismo náutico como “*um dos 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal*”, e identificou como principais mercados a náutica de recreio e a náutica desportiva. Nos anos subsequentes várias foram as iniciativas que tiveram lugar em Portugal relacionadas com o turismo marítimo. Pode referir-se, entre outras, o ISAF Youth Sailing World Championship, uma das provas mais importantes do mundo para jovens velejadores, o Grande Prémio de Portugal / Algarve F1, uma competição do calendário da União Internacional da Motonáutica, os TP52 Audi MedCup, uma prova de circuito náutico internacional, ambas realizadas em Portimão, entre outras²¹⁸.

De acordo com o Turismo de Portugal I.P., com dados relativos a 2013, “*os portos marítimos nacionais acolheram 847 cruzeiros com 1.133.232 passageiros em trânsito*”

²¹⁶ PWC (2013). *LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar*, Portugal, dezembro 2013, Edição 4

²¹⁷ De referir um dos vários exemplos que poderíamos salientar ao nível da promoção do turismo marítimo: a SeaBookings, uma startup portuguesa, tem como missão potencializar o turismo marítimo em Portugal, sendo uma plataforma *online* onde os turistas poderão pesquisar, comparar e comprar bilhetes para atividades marítimas, entre elas, passeios de barco, kayak, surf, mergulho, entre outros.

²¹⁸ Cluster do Mar. *Desportos Náuticos: uma região com tradição*, Disponível em <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/turismo-maritimo/187-desportos-nauticos-uma-regiao-com-tradicao>, Acedido a 5 março 2014

marítimo”, sendo que “o porto de Lisboa liderou o ranking dos portos marítimos nacionais com 507.206 passageiros”²¹⁹, assinalando um aumento de 6% face a 2012 (+28,6 mil).

Com efeito, como já se referiu, Portugal é um destino turístico extremamente competitivo e inovador. Segundo o Instituto Nacional de Estatística, e conforme tabela abaixo, é de referir que em 2012 “as empresas em atividades de alojamento e de restauração localizadas em freguesias costeiras (44 466) representaram em conjunto 52,6% do total de empresas destas atividades em Portugal”. Bons indicadores verificam-se também ao nível do aumento do pessoal ao serviço²²⁰ e do alojamento turístico junto à costa²²¹:

Turismo costeiro em Portugal	
Tipo	
Empresas com atividades de alojamento e de restauração localizadas em freguesias costeiras (44 466 empresas)	52,6% do total de empresas destas atividades
Pessoal ao serviço (190 677 trabalhadores)	69,3% do total destas atividades
Volume de negócios	6 474 mil milhões de euros (73,6% do volume de negócios total destas atividades)
Dormidas em estâncias hoteleiras junto à costa	87% do total de dormidas em Portugal

Tabela 7 – Turismo costeiro em Portugal

No que concerne especialmente aos esforços desenvolvidos na área do turismo em Lisboa, é de salientar o programa estratégico TLx14 para o período de 2011 a 2014 que pretende que Lisboa seja considerada a capital europeia do Atlântico. Com esta relação de Lisboa com o Rio e o Oceano “pretende-se pôr em prática uma das vertentes da proposta de valor definida para Lisboa: o conceito de capital oceânica”²²².

²¹⁹ Turismo de Portugal IP (2014). *Os resultados do Turismo*, Direção de Planeamento Estratégico / Departamento de Estudos, Março de 2014, Disponível em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/estat%C3%ADsticas/an%C3%A1lisesestat%C3%ADsticas/osresultadosdoturismo/Anexos/4.%C2%BA%20Trim%20e%20Ano%202013%20-%20Os%20resultados%20do%20Turismo.pdf>, Acedido a 10 março 2014

²²⁰ Instituto Nacional de Estatística (2013). *Influência do Mar na atividade económica*

²²¹ *IDEM*

²²² Cluster do Mar. Desportos Náuticos: uma região com tradução, Disponível em <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/turismo-maritimo/187-desportos-nauticos-uma-regiao-com-tradicao>, Acedido a 5 março 2014

Das várias ações previstas, destaca-se a simplificação e desburocratização do processo de certificação de navegadores, de legalização de embarcações e de licenciamento de atividades marítimo-turísticas no Rio Tejo, o desenvolvimento e a melhoria das infraestruturas dedicadas à náutica de recreio, a realização de eventos e competições de renome internacional que projetem o destino junto dos principais mercados e segmentos alvo, como a Volvo Ocean Race, a requalificação da frente ribeirinha e da orla marítima e o desenvolvimento de equipamentos náuticos multifuncionais²²³.

Sumariando, pode afirmar-se que a importância e relevância do mar para Portugal a nível económico são bastante diversificadas. Se a pesca e atividades conexas sempre fizeram parte do léxico dos portugueses, o setor portuário e dos transportes marítimos tem vindo a ganhar cada vez mais relevo, fazendo-se uso da posição geoestratégica de Portugal e introduzindo o país na rota do comércio marítimo internacional. Por outro lado, não se deve descurar a importância do mar também ao nível das reservas alimentares e da exploração e produção de energias, as quais são essenciais para a preservação da estabilidade de qualquer país e para a melhoria da balança comercial. Por fim, mas não em último, o turismo marítimo é apresenta-se cada vez mais como uma fonte de receitas muito importante para o país, uma vez que tem vindo a ganhar maior expressão e relativamente ao qual se pretende instituir uma aposta contínua.

2.1.4. Dimensão ambiental / científica:

Neste subcapítulo pretende-se, de forma sucinta, abordar as questões ambientais e científicas resultantes das temáticas marítimas, em especial as alterações climáticas, entre elas, os fenómenos da subida média das águas do mar, o degelo e a pressão urbanística junto ao litoral português, a exploração dos recursos vivos e não vivos e a poluição do meio marinho.

²²³ Cluster do Mar. Desportos Náuticos: uma região com tradução, Disponível em <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/turismo-maritimo/187-desportos-nauticos-uma-regiao-com-tradicao>, Acedido a 5 março 2014

Sobre as alterações climáticas, é importante salientar que o mar desempenha um papel fundamental na regulação do clima através de duas funções em particular: por via da transferência de calor e pela absorção de dióxido de carbono.

No último Relatório do Painel das Nações Unidas para as Alterações Climáticas apresentado em março de 2014, são referenciadas várias consequências. Entre outras, gostava-se de referir as *“inundações costeiras que poderão afetar entre centenas de milhares e 5,5 milhões de pessoas, custando 17 mil milhões de euros por ano; a diminuição do turismo de verão no Mediterrâneo e do turismo de inverno nas montanhas, devido à subida das temperaturas”*²²⁴.

Pode retirar-se também deste relatório a ideia do impacto negativo *“nas pescas e indústrias do mar, do aumento da acidificação e da temperatura dos oceanos e as ameaças à biodiversidade”*, sendo que já sabemos que *“algumas espécies de peixes tropicais poderão mesmo desaparecer”*²²⁵. Naquilo que concerne especificamente ao Ártico, é de referir que *“a amplificação do aumento da temperatura média na região Ártica está também a provocar a fusão dos gelos situados acima do nível do mar”*²²⁶.

Por seu turno, a erosão costeira em Portugal é uma questão muito pertinente e que merece a maior atenção. É um facto que *“durante o século passado, o nível médio do mar no litoral subiu cerca de 15 cm, na primeira década do século XXI subiu a um valor médio anual de 2,5 mm e, até ao final do século, é provável que cresça entre 0,5 m e 1,4 m”*²²⁷. A acrescentar, *“atualmente há troços entre a Foz do Douro e a Nazaré onde a linha de costa está a retroceder em média 7 metros por ano”*. É, portanto, urgente *“acelerar o processo de adaptação das zonas costeiras de Portugal à subida do nível médio do mar e incluí-lo no contexto de uma gestão integrada e sustentável do litoral”*²²⁸. Na orla costeira portuguesa, a densidade populacional média é de 215 habitantes por quilómetro quadrado enquanto a média nacional é

²²⁴ Expresso (2014). *Inundações costeiras poderão afetar 5,5 milhões de pessoas*, Disponível em <http://expresso.sapo.pt/inundacoes-costeiras-poderao-afetar-55-milhoes-de-pessoas=f863361>, Acedido a 30 maio 2014

²²⁵ IDEM

²²⁶ SANTOS, F. (2010) *O Oceano e as Alterações Climáticas. Impactos Oceânicos em Portugal Continental*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²²⁷ Diário de Notícias (2012). *É urgente adaptar zonas costeiras à subida do mar*, Disponível em http://www.dn.pt/especiais/interior.aspx?content_id=2321458&especial=Os%20pontos%20negros%20do%20ambiente%20-%20Grande%20Investiga%20E7%E3o&seccao=SOCIEDADE, Acedido a 7 março 2014

²²⁸ IDEM

apenas de 125, sendo que “cerca de 1/3 da zona costeira continental encontra-se ocupada por edificações urbanas e estruturas industriais e portuárias”²²⁹.

É precisamente tendo em conta todas estas consequências das alterações climáticas e outras que ficaram por referenciar que, cada vez mais, e como nos refere RIBEIRO (2004), “a ciência e a tecnologia ligadas aos oceanos tornar-se-ão cada vez mais relevantes na preservação ambiental”, uma vez que permitirão “evidenciar e reduzir os impactos das atividades humanas sobre os oceanos e as zonas costeiras; fomentar o conhecimento dos oceanos e partilhar informações e satisfazer racionalmente as necessidades básicas de uma população em rápido crescimento”²³⁰, cujo papel da Marinha através do seu conceito de Duplo Uso (a analisar posteriormente) será vital para a prossecução dos objetivos a alcançar nas matérias relacionadas com a minimização dos impactos gerados pelas alterações climáticas.

Por outro lado, não se pode esquecer que Portugal “em termos de biodiversidade, e pelas amplíssimas áreas marítimas que tem sob sua jurisdição, presta, de certa maneira, serviços ecos sistémicos a toda a Europa, possuindo, por assim dizer, um verdadeiro tesouro ambiental”²³¹.

No que diz respeito aos recursos vivos e não vivos / não renováveis, é de referir a sua extrema importância para Portugal apesar de não se poder menosprezar a sua preservação e conservação. Com efeito,

“os recursos marinhos da ZEE portuguesa (cerca de 1.660.000 km²) encontram-se na Plataforma Continental em mais de 90% dos seus níveis de disponibilidade, e esta não representa mais de 2% (cerca de 30.000 km²) sendo os restantes stocks migratórios sazonais ou de populações associadas a montes submarinos”²³²

É na Região dos Açores onde se concentra a maior parte da produtividade biológica e da atividade pesqueira nacional, devendo-se destacar-se que “os portugueses têm um dos mais elevados consumos de pescado a nível mundial daí decorrendo um muito elevado e

²²⁹ SANTOS, F. (2010) *O Oceano e as Alterações Climáticas. Impactos Oceânicos em Portugal Continental*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²³⁰ RIBEIRO, A. S. (2004). *A Consciência Estratégica dos Oceanos*, Nação e Defesa n.º 108, 2.ª Série

²³¹ CUNHA, T. (2011). *Portugal e o Mar*. Fundação Francisco Manuel dos Santos

²³² REIS, C., SANTOS, R. (2010). *A Ecologia do Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

*sempre crescente déficit da balança comercial de produtos de pesca*²³³. Portugal é o terceiro maior consumidor de peixe do mundo, a seguir ao Japão e à Tailândia.

Uma das soluções apontadas para a diminuição da dependência alimentar do exterior que se tem vivido, pode passar pela indústria da aquicultura. Apesar de Portugal não ter ainda um grande desenvolvimento desta indústria, um dos nichos de mercado mais sustentáveis tem que ver com a criação de bivalves, podendo gerar valores económicos muito consideráveis. Além do mais, em *“Portugal existem condições ótimas para cultivar sal e algas alimentícias, em paralelo com o pescado tradicional (...) a jusante e em complemento à indústria da aquicultura, a produção de pescado que ela assegurar permite pensar na criação de novas indústrias transformadoras de pescado, inovadoras e lucrativas*²³⁴, que em muito contribuirão para o desenvolvimento da economia marítima, a qual se pretende cada vez mais abrangente e eficiente.

Mas outros avanços tecnológicos de âmbito biotecnológico têm também permitido assegurar a relevância do mar, em especial para os Estados ribeirinhos como Portugal. De facto, *“produtos extraídos das algas, peixes, crustáceos ou fungos para fins alimentares, farmacêuticos ou industriais e também ao nível da biomedicina*²³⁵ têm demonstrado que muitas são as oportunidades decorrentes do mar, desde que se faça uma boa gestão e se respeite o meio marinho.

Por outro lado, a exploração dos seus recursos naturais em benefício da ciência e da medicina são também indicadores interessantes. Existem já avanços nesta área nomeadamente ao nível da criação de *“fármacos desenvolvidos a partir de produtos de biotecnologia marinha. Segundo o UK Foresight Marine Panel Report, o Ara-C, um medicamento anti cancro (usado contra a leucemia mielocítica aguda e uma variedade de linfoma) e o Ara-A, uma droga anti viral para o tratamento de herpes*²³⁶, ambos derivados de compostos naturais encontrados em esponjas dos mares da Florida. Assim, este setor surge

²³³ REIS, C., SANTOS, R. (2010). *A Ecologia do Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²³⁴ CUNHA, T. P. (2011). *Portugal e o Mar*. Fundação Francisco Manuel dos Santos

²³⁵ SOARES, C. V. (2008). *O Fator Ambiental nas Relações Marítimas Internacionais*, Cadernos Navais, N.º 24, Janeiro – Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²³⁶ CAJARABILLE, V. P. (2009). *Paz e Segurança nos Oceanos*, Cadernos Navais n.º 29, Abril – Junho 2009, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

como uma potencialidade que Portugal poderá explorar, tendo em conta a extensão da área marítima que tem à sua disposição.

No que concerne aos recursos não vivos, pode destacar-se os recursos minerais marinhos, cuja exploração é fundamental para a atividade económica de qualquer país. Pese embora os custos inerentes à sua exploração e possível extração ainda serem muito elevados, considera-se que se poderão afirmar como uma mais-valia económica, em especial a extração de minerais como o ouro ou os diamantes mas também os hidrocarbonetos, ou seja, o petróleo e o gás natural.

Têm sido dados passos consideráveis em Portugal, em especial por parte da Galp Energia que, em parceria com outras empresas estrangeiras, têm vindo a fazer estudos de exploração e produção de gás natural e petróleo, em especial na Bacia de Peniche e na Bacia do Alentejo. Outra importante iniciativa tem que ver com a exploração dos blocos petrolíferos localizados em águas profundas na costa algarvia, cujos investimentos estão a cargo da empresa espanhola Repsol e da RWE alemã.

Com efeito, e de acordo com DUARTE (2010), “*são boas as notícias e circunstâncias favoráveis para as tentativas de descoberta de jazidas (...) para exploração do offshore do Continente português, espalhadas maioritariamente por áreas de fundos baixos, mas que incluem, também, alguns espaços no deep offshore, casos do canhão da Nazaré e nas Bacias do Alentejo e do Algarve*”²³⁷. E, com o aumento do nosso território marítimo nacional através da extensão da plataforma continental, mais benefícios se poderão retirar ao nível da prospeção deste tipo de atividades.

Outros recursos inerentes ao mar português que são extremamente relevantes para Portugal têm que ver com a energia eólica explorada no mar, a qual está em franca expansão no território português, podendo assim contribuir para a diminuição da dependência energética do país face ao estrangeiro, fazendo-se uso de recursos nacionais em benefício de todos. São vários os exemplos que se poderia destacar mas, por uma questão de sumarização, referencia-se apenas o projeto Eólicas de Portugal através de quatro acionistas: a EDP Renováveis, a

²³⁷ DUARTE, A. R. (2010). *A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um futuro com História*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

italiana Enel, a Geneng e a alemã Enercon, com as quais pretendendo-se a instalação de 400 MW de eólicas em Portugal. Outro projeto também muito inovador e extremamente interessante é o Windfloat²³⁸, a primeira eólica flutuante de grandes dimensões em pleno mar, junto à Póvoa do Varzim, a qual poderá representar uma nova fase para a indústria eólica offshore em mar aberto para o mercado global.

Outro ponto de especial importância pretende-se com as jazidas de fosfato, com relevância para o setor agrícola, ao longo da costa do continente europeu e na continuidade do litoral da costa atlântica do Norte de África, bem como de *“nódulos de ferro ricos em manganésio a sul da plataforma continental dos Açores, explicados pela circunstância de se tratar de zona de encontro das duas grandes placas tectónicas e a ocorrência de fontes termais geradoras desses aglomerados e materiais”*²³⁹.

Refira-se ainda a existência na zona de confluência das plataformas continentais do Continente e da Madeira de crostas ricas em cobalto e, para além da plataforma continental que a futura extensão incluirá, registam-se *“duas zonas de hidrotermalismo oceânico, internacionalmente identificadas como Lucky Strike e Rainbow e que serão passíveis de exploração no futuro, dada a sua riqueza em metais valiosos”*²⁴⁰, descobertas estas levadas a cabo através do levantamento oceanográfico da Estrutura de Missão para a EMEPC.

No entanto, para além das potencialidades dos recursos marítimos nacionais, dever-se-á ter em conta os fatores concorrenciais de pendor negativo e que podem dificultar, se não mesmo, nalguns casos, anular estas vantagens. A poluição marinha é o caso mais flagrante e visível de um vetor de sinal negativo relativamente ao qual é necessário tomar medidas, já que

*“a preservação ambiental do meio marinho e os grandes desafios que lhe estão associados, passam pela limitação do efeito da atividade do Homem nos equilíbrios naturais existentes, pela defesa das populações ribeirinhas de fenomenologias naturais marinhas que as ameaçam e pela exploração sustentável dos seus recursos”*²⁴¹.

²³⁸ Desenvolvido pela EDP Renováveis, da metalomecânica A. Silva Matos e da empresa canadiana Principle Power

²³⁹ DUARTE, A. R. (2010). *A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um futuro com História*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁴⁰ Idem

²⁴¹ SOARES, C. V. (2008). *O Fator Ambiental nas Relações Marítimas Internacionais*, Cadernos Navais, N.º 24, Janeiro – Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

De acordo com a Greenpeace, “as quantidades totais de poluentes que se escoam para o mar a partir de derrames de petróleo são diminutas quando comparadas com as originadas por poluentes de outras proveniências”²⁴², entre elas, os esgotos domésticos, as descargas industriais, o escoamento de superfície urbano e industrial, os acidentes, os derrames, as explosões, as operações de descarga no mar, a exploração mineira, os nutrientes e pesticidas da agricultura, as descargas radioativas, entre tantas outras mais que se poderia referenciar.

Vários são, infelizmente, os episódios que já se observaram relativamente à poluição marinha, alguns deles bastante próximos de Portugal. É, pois, tendo em conta a sua extrema importância e os seus elevados impactos ambientais e económicos que se deve estar à altura de os dirimir. Com efeito, algumas substâncias poluentes do meio marinho “são persistentes, tóxicas, contaminando o meio marinho, acumulando-se nos organismos vivos e provocando efeitos nocivos para a biodiversidade e saúde humana”²⁴³, sendo que “80% da poluição marinha situa-se na zona costeira, o que pressupõe maiores riscos e ameaças às populações ribeirinhas”.

Segundo SANTOS (2010), “é urgente fazer uma avaliação holística do impacto dos contaminantes emergentes”, nomeadamente, “retardadores de chama; plásticos; desreguladores endócrinos, fármacos, compostos de higiene pessoal”, ao mesmo tempo que é urgente “avaliar de uma forma sistemática e regular o impacto dos contaminantes tradicionais (metais, hidrocarbonetos e pesticidas) tendo em vista avaliar a saúde do oceano e na zona costeira”²⁴⁴, no sentido de acautelar os impactos da poluição marinha em território nacional.

Com efeito, e ainda segundo o mesmo autor, “uma aposta coerente e sustentada na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias aplicados ao controlo e combate da poluição do oceano e da zona costeira permitirá criar uma base de informação

²⁴² Greenpeace. *Poluição*, Campanha Internacional dos Oceanos, Disponível em <http://www.greenpeace.org/portugal/pt/O-que-fazemos/oceanos/poluicao/>, acedido a 7 março 2014

²⁴³ SANTOS, R. S. (2010). *A Ecologia do Mar*, Conferência Políticas Públicas do Mar, Fundação Calouste Gulbenkian, 23 novembro 2010, Disponível em http://www.gulbenkian.pt/imagens/mediaRep/institucional/FTP_files/pdfs/ambiente2010/EcoMar23Nov2010PGA.pdf,

Acedido a 27 março 2014

²⁴⁴ Idem

*sólida para apoio às decisões*²⁴⁵. É precisamente pela importância da investigação científica sobre os assuntos marítimos que se considera pertinente abordá-la de seguida, ainda que de uma forma sucinta.

A investigação científica é uma das pedras de toque da relevância do mar para Portugal e poder-se-á consubstanciar numa aposta inteligente ao se descobrir, analisar e estudar cada vez mais o que o mar concentra. O projeto da extensão da plataforma continental portuguesa contribuiu sobejamente para o melhor conhecimento do território marítimo nacional, demonstrando de igual modo a importância efetiva da investigação científica sobre as temáticas marítimas. De acordo com ABREU (2009), “*o incremento da atividade científica, em qualidade e quantidade, contribuirá decisivamente para a exploração, desenvolvimento, proteção e salvaguarda do oceano*”²⁴⁶, objetivos comuns que se deseja manter e continuar a desenvolver no futuro.

Portugal tem vindo a apostar na investigação científica relacionada com os assuntos marítimos em diversas Universidades e polos de investigação, designadamente a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, o Instituto Hidrográfico, o Observatório Vulcanológico e Geotérmico dos Açores, o Centro de Investigação Marinha e Ambiental da Universidade do Algarve, a Universidade Católica Portuguesa, o Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores, a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, o Instituto Superior Técnico, a Marinha, entre tantas outras instituições.

É, pois, essencial congregarem-se os esforços necessários no sentido de manter uma

*“capacidade científica e tecnológica ligada ao mar, que garanta uma adequada intervenção autónoma na exploração desses recursos em áreas marítimas de jurisdição nacional, e uma participação ativa na preparação da legislação e nos projetos internacionais ajustados à natureza e dimensão dos interesses nacionais”*²⁴⁷.

Mas o espírito de apego a estas questões tem de ser feito desde os primeiros ciclos, uma vez que a investigação e a ciência estão intimamente ligados à cultura e à educação. E

²⁴⁵ SANTOS, R. S. (2010). *A Ecologia do Mar*, Conferência Políticas Públicas do Mar, Fundação Calouste Gulbenkian, 23 novembro 2010, Disponível em http://www.gulbenkian.pt/images/mediaRep/institucional/FTP_files/pdfs/ambiente2010/EcoMar23Nov2010PGA.pdf, Acedido a 27 março 2014

²⁴⁶ ABREU, M. P. (2009). *Alargar Portugal*, Boletim do Núcleo Cultural da Horta, n.º 18, pp. 129-159

²⁴⁷ RIBEIRO, A. S. (2008). *Uma Visão Estratégica do Mar – Perspectivas de Análise*, Cadernos Navais N.º 24, Janeiro – Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

Portugal tem vindo a fazer um bom trabalho. Apenas a título de exemplo, e como já se teve oportunidade de mencionar, a EMAM “*tem preconizado um conjunto de iniciativas com vista a uma maior aproximação da sociedade civil aos assuntos marítimos (...) projetos como o 'Professores d'Abord', o 'Kit do Mar' ou o 'Passaporte do Mar' são exemplos paradigmáticos daquilo que se pode fazer ao nível da sensibilização da comunidade para com o mar*”²⁴⁸. É de referir neste contexto que, em abril último, foi distribuído pelas escolas portuguesas mais de 44000 novos mapas de Portugal onde é evidenciado o facto de 97% de Portugal ser mar: “*enquanto o território fora de água tem pouco mais de 92.000 quilómetros quadrados, o território debaixo de água chega quase aos quatro milhões de quilómetros quadrados*”²⁴⁹.

Todavia, ainda há passos consideráveis a dar no que diz respeito à sensibilização da sociedade portuguesa sobre as questões marítimas, bem como ao nível da própria investigação científica e desenvolvimento tecnológico (I&D), os quais acredita-se que serão parte certa do futuro de Portugal enquanto gigantes marítimos que são.

Em jeito de conclusão, pode dizer-se que a expressão ambiental e científica da relevância do mar para Portugal não pode ser descurada. Como se teve oportunidade de referir, os efeitos das alterações climáticas, nomeadamente no que diz respeito à subida média das águas do mar, o degelo do Ártico e a pressão urbanística junto ao litoral português, assim como o fenómeno da poluição marinha, são questões que devem ser encaradas com preocupação por parte dos agentes políticos.

Por seu turno, os recursos vivos e não vivos são parte integrante da equação Portugal / mar, tendo em conta, por um lado, a sua importância face à segurança alimentar e, por outro lado, o valor económico que a exploração e produção de novas fontes de energia poderão significar para Portugal ao se diminuir a dependência energética do país e se fomentar uma boa utilização dos recursos marítimos.

²⁴⁸ MANUELITO, A. C. (2012). *A Estratégia Nacional para o Mar*, Maria Scientia, Revista Científica Eletrónica, Edição n.º 2, março 2012, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA2-Mar2012.pdf, acessido a 2 maio 2014

²⁴⁹ Público (2014). *Mapa onde se mostra que 97% de Portugal é mar chega hoje às escolas*, Disponível em <http://www.publico.pt/ciencia/noticia/mapa-que-mostra-que-97-de-portugal-e-mar-chega-as-escolas-1630635?page=1#follow>, Acessido a 13 maio 2014

Por fim, mas não menos importante, a investigação científica sobre o mar português é pedra de toque de qualquer Estado que se quer impor como um gigante marítimo a nível mundial, bem como a própria sensibilização da sociedade portuguesa para a relevância do mar, temas que se considera que têm ganho cada vez maior relevância e atenção mas que ainda tem um longo caminho a percorrer.

Em suma, através deste capítulo houve intenção de realçar as expressões que, regra geral, melhor demonstram a importância e a relevância do mar português.

A nível histórico, é de realçar que Portugal é um país marítimo por natureza e por vocação. Por natureza tendo em conta a sua posição geográfica, sendo que a maior fronteira do país é com o Atlântico Norte. Por vocação uma vez que, desde que os portugueses se conhecem enquanto nação, conseguiram sempre estabelecer uma ligação intrínseca com o mar. É, pois, urgente desenvolver cada vez mais a relação dos portugueses com o mar e retirar daqui os maiores proveitos possíveis para ambas as partes.

A nível político, Portugal tem-se vindo a impor nos assuntos marítimos internacionais, nomeadamente ao nível da Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico, bem como os passos que foram dados com a Estratégia Nacional para o Mar 2013/2020. São estes alguns dos exemplos que demonstram a cada vez maior consciencialização dos agentes políticos portugueses sobre os assuntos marítimos.

A nível económico, é de manifesta importância a criação de sinergias entre as várias atividades associadas ao Mar português. A influência do mar na atividade económica é enorme e necessita de um constante apoio e aposta. As pescas, o turismo, o setor portuário, entre tantos outros que já se analisou, são fundamentais para o desenvolvimento económico do país a curto-médio prazo.

A nível ambiental-científico, é de realçar os vários desafios colocados ao país, desde os fenómenos da subida do nível médio das águas do mar, o degelo e a pressão urbanística junto ao litoral português, bem como a exploração do meio marinho. Com efeito, Portugal deve tomar as medidas necessárias no sentido de dirimir as consequências deste tipo de desafios marítimos. Cientificamente têm sido dados passos consideráveis nestas temáticas, sobretudo

ao nível da prospeção da exploração dos recursos vivos e não vivos, bem como todo o trabalho de investigação científica que tem mostrado resultados e que tem vindo a ganhar espaço em Portugal.

2.2. Caracterização dos poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português

Os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português no seu território marítimo são muito vastos e as responsabilidades deste perante os seus cidadãos e a comunidade internacional ainda maiores.

Na verdade, a relação entre a soberania²⁵⁰ e o mar fez sempre parte da história da Humanidade, bem como na conceção das políticas, estratégias, preocupações e obrigações dos Estados, pelo menos ao nível do desenvolvimento e da segurança.

Mas, quando se fala em poder e soberania, referimo-nos a quê, precisamente?

No que concerne ao conceito de poder, MOREIRA (2009) considera que “*surge assim como uma estrutura composta por homens que decidem sobre o uso da força de modo a serem obedecidos*”²⁵¹, tendo em conta determinados objetivos, enquanto Robert Dahl define poder como “*a capacidade de levar os outros a fazer o que eles de outra forma não fariam*”²⁵². Gostar-se-ia ainda de acrescentar a noção de Joseph Nye que nos diz que “*o poder de um Estado não resulta apenas da posse e da utilização de determinados recursos, mas também da habilidade dos seus governantes para transformar os recursos disponíveis em poder*”²⁵³, ou seja, o próprio Estado é chamado à arena para usufruir dos seus recursos e transformá-los em poder.

²⁵⁰ Quando nos referimos à soberania pretendemos “introduzir um poder de atuação exclusivo ou tendencialmente exclusivo de âmbito geral, enquanto a jurisdição significa a concessão de um poder circunscrito a uma determinada matéria, cujo exercício deverá ser necessariamente conciliado com as legítimas atuações dos terceiros Estados no espaço em questão”. IN BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²⁵¹ MOREIRA, A. (2009) IN SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁵² SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁵³ IDEM

Relativamente ao conceito de soberania, e segundo Bodin, trata-se de um “*poder absoluto e perpétuo dentro de um Estado*”²⁵⁴, acrescentando ainda o autor, e atente-se ao enquadramento da afirmação com o contexto histórico em que é proferido, que, acima deste, apenas se encontra o direito natural e a lei de Deus. Foi, contudo, neste contexto que surgiu a definição de “soberania” como ainda hoje é assumida, uma vez que “*o poder que não tendo no seu território qualquer poder igual, não reconhece no exterior qualquer poder superior*”²⁵⁵. Todavia, este pressuposto pode estar, em parte, consideravelmente desatualizado, uma vez que se assiste de uma forma persistente à transferência de competências ao nível da soberania e da jurisdição para um órgão supranacional – como é o caso dos Estados membros da União Europeia²⁵⁶.

Sobre este tema, elenca-se também a ideia de NEVES (2011) que refere que

*“Se, no passado, o Estado era o todo poderoso e o ator principal das relações internacionais, no presente, o que se verifica, é que a dominância que o Estado detinha sobre quase todas as atividades, em menos de 60 anos, alterou-se profundamente, a ponto de o Estado, hoje, não estar a conseguir dar resposta à totalidade das solicitações que lhe vêm chegando e, deste modo, começa a verificar-se uma degradação da sua própria jurisdição”*²⁵⁷.

Com efeito, esta realidade aponta o caminho para a perda de poder e para a descentralização de competências que, em primeira instância, pertenceriam aos Estados soberanos. MOREIRA (2009), face a este cenário, alude sobre o seu conceito de “Estado exíguo”, ou seja, quando os Estados são “*impedidos e incapazes de realizar cabalmente as suas próprias finalidades enquanto Estados autónomos e soberanos*”²⁵⁸, o que põe em causa a sua soberania tradicional.

Não obstante esta transferência de poderes e competências para órgãos supra nacionais, nomeadamente a União Europeia, considera-se verdadeira a assunção de que Portugal ainda tem, enquanto Estado soberano, poderes de soberania e jurisdição no seu

²⁵⁴ PIRES NEVES, J. (2011). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*, Estratégia, Volume XX, Instituto Português da Conjuntura Estratégica

²⁵⁵ Idem

²⁵⁶ Tópico a desenvolver com maior detalhe no final deste subcapítulo.

²⁵⁷ PIRES NEVES, J. (2011). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*, Estratégia, Volume XX, Instituto Português da Conjuntura Estratégica

²⁵⁸ MOREIRA, A. (2009) IN PIRES NEVES, J. (2011). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*, Estratégia, Volume XX, Instituto Português da Conjuntura Estratégica

território marítimo, apesar de algumas exceções, assunto sobre o qual nos debruçaremos mais adiante. Outra nota deve ser dada ao facto da soberania do Estado no espaço marítimo que “recorre a uma aproximação funcional, nos termos da qual os poderes de atuação que são reconhecidos a uns comportam, simultaneamente, o poder de exigir a abstenção de todos os outros”, uma vez que “no território marítimo, os poderes do Estado costeiro têm de ser necessariamente harmonizados com os poderes de todos os outros Estados”²⁵⁹.

Como é do conhecimento geral, o oceano “é visto de uma perspetiva holística, uma perspetiva una; ou seja, uma perspetiva em que há vários parâmetros que tornam o oceano um único meio”, pressupondo-se aqui o princípio da gestão integrada que está inscrita na Convenção do Direito do Mar, ou seja, “os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter relacionados e devem ser considerados como um todo”²⁶⁰. Pese embora esta realidade, a mesma Convenção atribui direitos, mas de igual modo imposições, aos Estados ao nível da reivindicação de espaços marítimos, como é caso de Portugal, bem como deveres ao nível da conservação, gestão, preservação e proteção do meio marinho, os quais, como se verá adiante, têm vindo a ser transferidos em parte para a União Europeia. Se esta realidade se inscreve na zona económica exclusiva e na coluna de água,

“onde os direitos dos Estados são de mera jurisdição, por maioria de razão, sê-lo-á no que concerne ao mar territorial e, ou ao solo e subsolo da plataforma continental, onde os direitos dos Estados são exclusivamente soberanos e conflitos de soberania, que se saiba, não foram erradicados, sempre existiram e continuarão a existir”²⁶¹.

Apesar desta integridade e conexão entre os diferentes atores no oceano, existem, como já se referiu, determinados poderes soberanos e jurisdicionais que estão exclusivamente consignados ao Estado. No entanto, alguns autores consideram que estes são limitados, nomeadamente CÂNDIDO (2011), que alerta para o facto de que “no mar a jurisdição é

²⁵⁹ BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²⁶⁰ MARQUES, A. (2004). *O Direito Internacional e a Gestão dos Oceanos*, Cadernos Navais n.º 10, Julho – Setembro 2004, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁶¹ PIRES NEVES, J. (2011). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*, Estratégia, Volume XX, Instituto Português da Conjuntura Estratégica

*complexa, e mesmo no mar territorial a soberania dos Estados é limitada, não sendo de forma alguma comparável à soberania total dos Estados sobre os seus territórios*²⁶².

Por seu turno, BASTOS (2010) alerta-nos para o facto de quando abordamos a soberania no mar, “*não se está a caracterizar uma posição jurídica de exclusividade em todos os domínios e/ou de exclusão de todas as atividades que quaisquer outros sujeitos possam querer levar a cabo no espaço em questão*” mas sim o “*reconhecimento jurídico internacional de determinados poderes especificamente ao Estado português em resultado da estreita ligação existente entre os espaços terrestres e os espaços marítimos que lhe são adjacentes*”²⁶³. É, portanto, precisamente estas exclusividades e não exclusividades ao nível da soberania e da jurisdição do Estado português que serão analisadas de seguida.

No subcapítulo dedicado ao “Mar Português e a sua relevância holística”, fez-se a separação espacial dos vários segmentos do território marítimo português, pretendendo-se agora analisar quais os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português em cada um e quais os atores / agentes envolvidos nesta difícil e complexa tarefa estatal.

2.2.1. Águas interiores:

No que diz respeito às águas interiores, é de referir que as mesmas não são alvo de qualquer consideração específica na Lei portuguesa e escasseia também ao nível do direito internacional. Todavia, considera-se que as águas interiores têm o mesmo tratamento ao nível da atuação soberana e jurisdicional do Estado português que o território terrestre uma vez que não carecem de outra regulamentação convencional e que os poderes que o Estado português exerce não necessitam de articulação e harmonização com os poderes de outros Estados.

²⁶² CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais, n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁶³ BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

2.2.2. Mar territorial:

Sobre o mar territorial, é de salientar que a soberania do Estado português sobre esta área do território marítimo é exclusiva tendo em consideração o facto de só este a poder exercer mas não é ilimitada no sentido em que “os navios de Estados terceiros gozam do direito de passagem inofensiva pelo mar territorial e o direito de passagem em trânsito pelos estreitos utilizados pela navegação internacional, quando as águas de tais estreitos têm o estatuto de mar territorial”²⁶⁴, sendo que o Estado português tem “o direito de visita sobre todos os navios, embarcações ou outros dispositivos flutuantes, salvo em relação aqueles que gozam de imunidade, quando existirem motivos fundados para presumir que a passagem desse navio é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança nacional”²⁶⁵.

A limitação do Estado português também se verifica em razão da jurisdição civil e criminal. Com efeito, os

“regimes de jurisdição penal a bordo de navios estrangeiros, e de jurisdição civil em relação a navios estrangeiros, os quais envolvem problemáticas da acrescida importância, designadamente em situações específicas de avaliação, *in concretum*, de acesso a bordo de embarcações, relacionamentos entre autoridades consulares, marítimas e portuárias, e ponderação da imposição de medidas cautelares a cidadãos estrangeiros, quando detetados quadros de ilícitos penais”.²⁶⁶

À exceção do direito de passagem inofensiva que é reconhecida aos navios de outros Estados, o Estado português tem reconhecidos todos os restantes poderes que lhe permite a sua atuação neste espaço marítimo, no qual o Estado costeiro goza tradicionalmente de soberania. Além do mais, a “soberania do Estado exerce-se não só sobre a coluna de água interiormente referida, abrangendo, de igual modo, o espaço aéreo suprajacente, o leito e o subsolo daquele mar, competindo-lhe legislar e regular todas as atividades relacionadas com o aproveitamento económico”²⁶⁷. O Estado português tem ainda poderes para criar novas normas relativas a:

²⁶⁴ DIOGO, L. C. (2004). *Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional*. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado, Nação & Defesa, n.º 108, 2.ª Série

²⁶⁵ BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²⁶⁶ Idem

²⁶⁷ NEVES COELHO, P. (1998). *A Água desafiando a soberania*, Nação & Defesa n.º 86, 2.ª Série

- a) *À segurança da navegação e à regulamentação do tráfego marítimo, nomeadamente através de sistemas de separação de tráfego;*
- b) *À proteção das instalações e dos sistemas de auxílio à navegação e de outros serviços ou instalações;*
- c) *À proteção de cabos ou ductos submarinos;*
- d) *À conservação dos recursos vivos do mar;*
- e) *À pesca;*
- f) *À preservação do meio marinho e ao controlo da poluição;*
- g) *À investigação científica e aos levantamentos hidrográficos;*
- h) *Às matérias aduaneiras, fiscais, de imigração e de segurança sanitária*²⁶⁸.

Naquilo que diz respeito às atribuições exclusivas do Estado português no mar territorial decorrentes do não reconhecimento a outros Estados terceiros, podemos referir:

- a) *“A segurança e a defesa;*
- b) *Os exercícios e as manobras com armas de qualquer tipo;*
- c) *O lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave;*
- d) *As atividades de pesca;*
- e) *A realização de atividades de investigação ou de levantamento hidrográfico*²⁶⁹.

2.2.3. Zona Contígua:

Relativamente à zona contígua, o Estado português, para além do direito de visita já previstos no mar territorial, assume também atividades de fiscalização. A zona contígua portuguesa apresenta-se enquanto “*espaço de alto mar relativamente ao qual o Estado pode exercer os poderes previstos para a zona contígua em conjugação com os poderes específicos previstos para a Zona Económica Exclusiva e para a Plataforma Continental*”. Portanto, para além destes poderes, o Estado português tem ainda poderes para:

- a) *“Criar legislação que permita a repressão de infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de emigração ou sanitários que tenham lugar no território terrestre ou no mar territorial;*

²⁶⁸ BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²⁶⁹ IDEM

- b) *Fiscalizar os navios que possam estar a violar as leis e os regulamentos aduaneiros, fiscais, de emigração ou sanitários aplicáveis ao território terrestre ou ao mar territorial;*
- c) *Reprimir as violações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de emigração ou sanitários aplicáveis ao território terrestre ou ao mar territorial;*
- d) *Criar legislação que permita a repressão da remoção não autorizada dos fundos marinhos da zona contígua de objetos arqueológicos e históricos achados no mar;*
- e) *Fiscalizar os navios que possam estar a violar as leis e os regulamentos aplicáveis à remoção não autorizada dos fundos marinhos da zona contígua ou no mar territorial de objetos arqueológicos ou históricos achados no mar;*
- f) *Reprimir as violações às leis e aos regulamentos aplicáveis à remoção não autorizada de objetos arqueológicos e históricos achados nos fundos marinhos da zona contígua ou no mar territorial.*²⁷⁰

2.2.4. Zona Económica Exclusiva

Em relação à zona económica exclusiva, é de referir que, genericamente, estão adstritas ao Estado português neste território “*as liberdades referentes à pesca, à apropriação dos recursos vivos e não vivos, à implantação e utilização de ilhas artificiais, de instalações e estruturas, à investigação científica e ao aproveitamento das capacidades energéticas das águas, das correntes e dos ventos*”²⁷¹.

De facto, a Parte XII da Convenção do Direito do Mar, que aborda a proteção e a preservação do ambiente marinho, aplica-se totalmente na ZEE, fundamentando-se no “*princípio segundo o qual cada Estado tem o direito de explorar os recursos naturais respetivos de acordo com os seus próprios interesses*”. Todavia, não se pode deixar de referir uma questão muito pertinente e fundamental, sobretudo para Portugal. Se é certo que o Estado português tem o direito de explorar os recursos naturais (recursos vivos e não vivos) que se

²⁷⁰ BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos e NEVES COELHO, P. (1998). *A Água desafiando a soberania*, Nação & Defesa n.º 86, 2.ª Série

²⁷¹ NEVES COELHO, P. (1998). *A Água desafiando a soberania*, Nação & Defesa n.º 86, 2.ª Série

encontram na ZEE, também é certo que essa exploração não é exclusiva de Portugal, na medida em que se vier a confirmar o facto de “*o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura ou aproveitamento permissíveis, devendo, nesse caso, dar a outros Estados acesso ao excedente dessa captura*”²⁷².

É neste âmbito que se gostaria de introduzir o tema da União Europeia e das suas competências relativamente à exploração e preservação dos recursos vivos e não vivos dos Estados membros. Na verdade, estas temáticas não são recentes pois verificam-se alusões aos recursos marinhos desde o Tratado de Roma de 1957, no qual “*os produtos de pesca foram incluídos no mercado comum agrícola, e já em 1976 houve uma recomendação do Conselho, aos Estados membros, para que, de forma concertada, as zonas de pesca pudessem ser alargadas às 200 milhas*”²⁷³. Mais tarde, “*uma decisão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (...) deixou claro que todas as águas dos Estados da comunidade estão abertas aos pescadores profissionais de todos os membros*”²⁷⁴, com “*exceção de uma faixa costeira que poderia estender-se até 12 milhas de distância à costa (mar territorial)*”, esta destinando-se “*exclusivamente à pesca por embarcações nacionais, procurando-se, dessa forma, proteger as comunidades costeiras, nalguns casos bastante dependentes da pesca tradicional desenvolvida no litoral*”²⁷⁵, como é o caso de Portugal.

Todavia, em 2003 esta realidade foi transformada, sendo que deixou de haver restrições, no caso português, “*no acesso às águas portuguesas e espanholas, com exceção da faixa compreendida entre o limite exterior do mar territorial e as 100 milhas de distância à costa*”²⁷⁶, no qual ambos os países podem restringir a pesca apenas aos navios que se encontram registados nos portos das suas ilhas.

Já enquanto União Europeia, será em sede da mesma que o acesso às águas integrantes da ZEE de todos os Estados membros tem a sua análise e reflexão. Entre outras consequências, podemos referir que este tipo de iniciativa tende a beneficiar os Estados

²⁷² NEVES COELHO, P. (1998). *A Água desafiando a soberania*, Nação & Defesa n.º 86, 2.ª Série

²⁷³ DIOGO, L. C. (2004). *Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado*, Nação & Defesa, n.º 108, 2.ª Série

²⁷⁴ IDEM

²⁷⁵ SARDINHA MONTEIRO, N. (2011). *O Tratado de Lisboa, a ‘Europa da Defesa’ e a ‘Europa azul’*, Revista Militar n.º 2512, Maio de 2011, Disponível em http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=659, Acedido a 18 maio 2014

²⁷⁶ IDEM

membros de maior dimensão em termos de projeção internacional e de frota e, simultaneamente, reduzindo significativamente os poderes soberanos de todos os Estados membros, Portugal incluído.

Neste âmbito, NEVES (2011) apresenta uma interrogação muito pertinente – “*em que medida a preservação da soberania ou independência nacional é compatível com a qualidade de Estado membro da Comunidade Europeia?*”, considerando que temos vindo a assistir a “*uma perda de soberania dos Estados membros a favor dos órgãos comunitários e à subsequente subjugação do interesse nacional ao interesse comum maioritário*”²⁷⁷. Com efeito, há uma subordinação de facto do Estado português à regra comum europeia, sendo o preço a pagar tendo em conta o seu estatuto de Estado membro da União Europeia.

Com o Tratado de Lisboa, verifica-se a “*atribuição de competência exclusiva à União para a ‘conservação dos recursos biológicos do mar, no âmbito da política comum das pescas’, consagrada no artigo 3.º*”, sendo que o artigo seguinte “*reforça este quadro, ao estabelecer que a União e os EM partilham competências nos domínios da ‘agricultura e pescas, com exceção da conservação dos recursos biológicos*”²⁷⁸, o que por sinal já se encontrava prescrito desde 1972 aquando do Ato de Adesão da Dinamarca, Irlanda e Reino Unido.

Em suma, “*toda a legislação comunitária nesta matéria prevê que compete à União, e não aos Estados membros individualmente, a conservação e gestão dos recursos da pesca*”²⁷⁹. Assim sendo, pode afirmar-se que a União Europeia detém apenas a competência de decisões ao nível da conservação dos recursos biológicos do mar (recursos pesqueiros) de qualquer Estado membro e não aos recursos minerais dos mesmos, não contrariando, deste modo, as disposições constantes na Convenção do Direito do Mar, a qual estabelece que todos os recursos vivos e minerais até às 200 milhas são propriedade do respetivo Estado.

Ao nível ainda da conservação e gestão dos recursos vivos marinhos, é de salientar também a adoção da nova Política Comum das Pescas, aprovada a 1 de janeiro de 2014 que

²⁷⁷ PIRES NEVES, J. (2011). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*, Estratégia, Volume XX, Instituto Português da Conjuntura Estratégica

²⁷⁸ SARDINHA MONTEIRO, N. (2011). *O Tratado de Lisboa, a ‘Europa da Defesa’ e a ‘Europa azul’*, Revista Militar n.º 2512, Maio de 2011, Disponível em http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=659, Acedido a 18 maio 2014

e BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

²⁷⁹ Comissão Europeia (2014). *Reforma da Política Comum das Pescas*, Disponível em http://ec.europa.eu/fisheries/reform/index_pt.htm, acedido a 19 maio 2014

tem como objetivo, entre outros, “*repor as unidades populacionais de peixes a níveis sustentáveis, acabar com as práticas de pesca que geram desperdício e criar novas oportunidades de emprego e de crescimento nas zonas costeiras*”, sendo o novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas o instrumento basilar para a prossecução dos objetivos traçados no âmbito da Política Comum das Pescas. Uma vez mais, verifica-se a competência da União Europeia apenas ao nível da conservação e gestão dos recursos marinhos, não pressupondo, por enquanto, nem a exploração destes, nem dos recursos minerais²⁸⁰.

2.2.5. Plataforma Continental

A extensão da plataforma continental portuguesa, a realizar-se, e todos desejamos que assim aconteça, será um dos maiores feitos do país em termos de expansão territorial. É, sem margem para dúvidas, uma oportunidade única para Portugal, podendo retirar daí, entre outros, os benefícios ao nível do desenvolvimento económico e científico.

Como já foi mencionado anteriormente, com este novo território, Portugal pode chegar aos 4 milhões de quilómetros quadrados, sendo que mais de 97% do território português estará coberto de água do oceano Atlântico. Não obstante a sua tamanha importância, consideramos premente neste momento abordar-se a plataforma continental sob a perspetiva da soberania e jurisdição portuguesa.

Naquilo que concerne à plataforma continental, é de referir que, se até às 200 milhas cabem a Portugal os direitos sobre os recursos não vivos do solo e do subsolo marítimo, o mesmo já não se sucede para além das 200 milhas, ou seja, no território marítimo intitulado plataforma continental. Com efeito, nesta

²⁸⁰ Comissão Europeia (2014). *Reforma da Política Comum das Pescas*, Disponível em http://ec.europa.eu/fisheries/reform/index_pt.htm, acedido a 19 maio 2014

“a exploração de recursos minerais (...) obriga ao pagamento, em dinheiro ou em espécie, a uma Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos que distribuirá essa receita, de acordo com determinados critérios, pelos Estados signatários da Convenção, beneficiando os Estados menos desenvolvidos e os que não têm acesso ao mar. Esse pagamento corresponde a 1% do volume da produção do sexto ano de exploração e vai aumentando 1% ao ano, para se fixar definitivamente em 7%”²⁸¹.

A soberania de Portugal na sua plataforma continental é limitada. Em primeiro lugar, é obrigatória a contribuição que já foi explanada anteriormente, tendo em conta o valor das explorações minerais desenvolvidas. Em segundo lugar, não se pode esquecer que a Portugal apenas lhe diz respeito o solo e o subsolo, não se verificando direitos soberanos nas águas que cobrem a própria plataforma continental. Não obstante estas limitações, ao nível da prevenção e controlo da poluição, bem como ao nível das autorizações, regulamentações e permissões para a realização de investigação científica, estas cabem exclusivamente ao Estado português.

Segundo SILVA (2012), *“o Estado costeiro exerce direitos exclusivos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, independentemente da sua ocupação, real ou fictícia, ou de declaração expressa”²⁸².* Perante este cenário, caso Portugal não tenha vontade ou forma de o fazer, nenhum outro Estado ou instituição supra nacional poderá explorar e aproveitar os seus recursos naturais²⁸³ sem consentimento expresso deste. Todavia, é de mencionar a importante ideia de que

“o Estado costeiro deverá exceder assim a sua jurisdição e estender o seu poder e soberania sobre a plataforma continental tendo em atenção as suas necessidades e interesses, mas também os interesses e necessidades da comunidade internacional, na medida em que o exercício funcional desses direitos deve ter também em conta o objetivo geral de assegurar a proteção e preservação do meio marinho”²⁸⁴.

²⁸¹ CAJARABILLE, V. L. (2010). *A Plataforma Continental na Problemática da Defesa Nacional*, Cadernos Navais n.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexões Estratégicas

²⁸² SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha, p. 39, MOREIRA, F., NEVES, M. (2013) “O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas”, *Maria Scientia Revista científica eletrónica*, Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, Acedido a 6 abril 2014

²⁸³ Compreendem-se recursos naturais os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, assim como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias.

²⁸⁴ MOREIRA, F., NEVES, M. (2013). *O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas*, *Maria Scientia Revista científica eletrónica*, Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, Acedido a 6 abril 2014

Por seu turno, “*todos os Estados têm o direito de colocar cabos e dutos submarinos na plataforma continental, cabendo no entanto ao Estado costeiro regular a sua colocação*”²⁸⁵. Além do mais, o “*Estado costeiro tem o direito exclusivo de construir linhas artificiais, instalações e estruturas sobre a plataforma continental, assim como autorizar e regulamentar a sua construção*”²⁸⁶, bem como o “*direito exclusivo de construção, autorização, regulamentação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas*”²⁸⁷, jurisdição em matérias de leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, sanitários e de segurança (artigo 60.º por remissão do artigo 80.º).

Sobre as perfurações na plataforma, “*quaisquer que sejam os fins, estas terão que ser sempre autorizadas e regulamentadas pelo Estado costeiro, tendo este ainda o direito de aproveitar o subsolo por meio de escavação de túneis*”²⁸⁸. Pese embora não esteja explicitamente registado na Convenção do Direito do Mar, considera-se que ao Estado português compete proteger e preservar o meio marinho, designadamente através da criação de Áreas Marinhas Protegidas (AMP).

Relativamente à investigação científica, é de frisar que “*os Estados costeiros têm o direito de regulamentar, autorizar e realizar investigação na sua plataforma continental*”, além de que “*tem o direito de perseguição de navios estrangeiros que tenham violado leis e regulamentos relativos à plataforma continental*”²⁸⁹. Uma última relevância merece a questão dos pagamentos ou contribuições em espécie relativos ao aproveitamento dos recursos não vivos que constam da plataforma continental (somente além das 200 milhas das linhas de base). Com efeito,

²⁸⁵ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha, MOREIRA, F., NEVES, M. (2013). *O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas*, Maria Scientia Revista científica eletrónica, Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, Acedido a 6 abril 2014

²⁸⁶ Idem

²⁸⁷ MOREIRA, F., NEVES, M. (2013). *O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas*, Maria Scientia Revista científica eletrónica, Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, Acedido a 6 abril 2014

²⁸⁸ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁸⁹ IDEM

“os pagamentos são relativos a toda a produção de um determinado local após os primeiros cinco anos de exploração. No sexto ano, o pagamento será de 1% do valor da produção no local, devendo aumentar 1% em cada ano seguinte até um máximo de 7%, valor que será mantido nos anos vindouros”²⁹⁰.

Alguns teóricos defendem a ideia de que o Estado português perderá direitos de soberania caso não aplique o que está estipulado acima. Contudo, *“sendo os direitos do Estado costeiro sobre a sua plataforma continental ab initio e ipso facto, nenhuma entidade ou organização internacional tem o poder de retirar aos Estados costeiros estes direitos de soberania”²⁹¹.*

Por seu turno,

“o Estado costeiro nem sequer está obrigado a explorar a sua plataforma continental ou a aproveitar os seus recursos naturais. O Estado é livre de o fazer ou não fazer, e tudo isto lhe advém da existência ab initio e ipso facto daquele seu direito de soberania, de um direito que sempre existiu desde que adquiriu a sua qualidade de Estado”²⁹².

Apesar de não vir a perder soberania sob a plataforma continental, o Estado incumpridor corre o risco de sofrer sanções pelo incumprimento de disposições da Convenção do Direito do Mar, sejam elas através da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos ou outras instâncias internacionais.

Em suma, pode referir-se que Portugal, com a extensão da plataforma continental, reforçará a sua centralidade atlântica, dentro da Europa e como marca nacional distintiva; poderá criar riqueza para várias gerações e reforçará o seu prestígio internacional. Todavia, como em tudo, há sempre dois lados da mesma moeda. Por outras palavras, Portugal acarretará responsabilidades acrescidas, nomeadamente ao nível da *“segurança, na luta contra a criminalidade, na fiscalização, na busca e salvamento”* mas também ao nível do *“investimento no conhecimento, na criação de quadros tecnicamente habilitados e na*

²⁹⁰ É de referir que há uma distinção de aplicabilidade deste pagamento relativamente aos recursos vivos e recursos não vivos. Os primeiros estão isentos deste pagamento, em contraposição os segundos, segundo o artigo 82.º, não se encontram isentos, SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁹¹ MOREIRA, F., NEVES, M. (2013). *O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas*, Maria Scientia Revista científica eletrónica, Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documents/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, Acedido a 6 abril 2014

²⁹² IDEM

*exploração sustentada deste nosso novo território*²⁹³, sem os quais pouco ou nada se poderá fazer no imenso território português que precisa de exploração, segurança e desenvolvimento.

2.2.6. Os atores envolvidos

Sem se entrar numa análise muito detalhada, considera-se, contudo, importante fazer uma abordagem sobre o tema referido em título, na medida em que são eles, os atores, que garantem a segurança no território marítimo sob soberania ou jurisdição nacional.

Segundo GOMES (2014),

*“a autoridade do Estado no mar situa-se no âmbito da Defesa Nacional (ameaças à soberania, independência, integridade territorial, etc) ou no âmbito da Segurança e Autoridade, quer seja na vertente securitária – imposição da lei e segurança marítima – quer seja na vertente administrativa – administração marítima e portuária”*²⁹⁴.

Com efeito, “o modelo existente em Portugal para o exercício da autoridade do estado do mar, que tem a Marinha como pilar essencial da autoridade marítima (SAM 2002), continua a revelar-se o mais adequado à defesa dos interesses nacionais no mar”²⁹⁵. Trata-se do quadro interdepartamental formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima²⁹⁶. Para além do mais, o SAM tem um carácter transversal, uma vez que integra todas as entidades, militares e civis, as quais detêm competências sobre as atividades que se inscrevem nos espaços sob soberania ou jurisdição marítima, nomeadamente a Autoridade Marítima Nacional e a Polícia Marítima.

²⁹³ MOREIRA, F., NEVES, M. (2013). *O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas*, Maria Scientia Revista científica eletrónica, Disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, Acedido a 6 abril 2014

²⁹⁴ GOMES, F. (2014). *Autoridade do Estado no Mar*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais

²⁹⁵ CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

²⁹⁶ Autoridade Marítima Nacional (2010). *Sistema da Autoridade Marítima*, Disponível em <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/Pages/default.aspx>, Acedido a 10 março 2014

No que diz respeito à primeira, trata-se da entidade responsável pela coordenação das atividades, de âmbito nacional, a executar pela Armada, pela Direção Geral da Autoridade Marítima e pelo Comando Geral da Polícia Marítima no quadro de atribuições definidas no Sistema de Autoridade Marítima, sob a orientação do Ministro da Defesa Nacional. Por seu turno, a Polícia Marítima integra a estrutura da Autoridade Marítima Nacional, materializando um conjunto de funções executivas e policiais, cuja génese, aperfeiçoamento e consolidação é indissociável do funcionamento das capitánias dos portos, que aproveitam economias de esforço e de escala, bem como o desenvolvimento de sinergias, por partilha de conhecimentos e recursos das capacidades da Armada²⁹⁷.

Face à transversalidade da autoridade do Estado no mar nos termos em que antes referimos, a Marinha, através do seu conceito “Marinha de Duplo Uso”, desempenha funções tipicamente militares, de defesa nacional e de apoio à política externa portuguesa (a sua génese), bem como funções não militares, nomeadamente ao nível da segurança e autoridade do Estado, desenvolvimento económico, científico e cultural²⁹⁸. Deste modo,

“o Chefe do Estado-Maior da Armada exerce o Comando superior dos meios operacionais da marinha e, na vertente não militar, desempenha o cargo de Autoridade Marítima Nacional, administrando e coordenando os órgãos e serviços do Sistema de Autoridade Marítima, através da Direção Geral da Autoridade Marítima, que integra 28 capitánias dos Portos e a Polícia Marítima”²⁹⁹.

Mas para se exercer eficientemente a autoridade do Estado no mar são necessários, entre outros, dois requisitos – o primeiro diz respeito à necessidade de se estar a par da realidade marítima portuguesa, sendo para o efeito importante uma efetiva coordenação ao nível da informação que é recebida pelos vários atores, a qual é centralizada e filtrada pelos Centros Operacionais que dispõem de sofisticados sistemas e ferramentas de comando, controlo, comunicação e informação (Comando Operacional da Marinha). O segundo requisito

²⁹⁷ Marinha (2014). *Autoridade Marítima Nacional*, Disponível em <http://www.marinha.pt/pt-pt/marinha/amn/Paginas/amn.aspx>, Acedido a 10 maio 2014

²⁹⁸ De acordo com a publicação da Marinha intitulada “Marinha de Duplo Uso”, é de referir que “a função de defesa militar e apoio à política externa concretiza-se através das seguintes tarefas: defesa militar própria e autónoma; defesa coletiva e expedicionária; proteção dos interesses nacionais e diplomacia naval”. Por seu turno, relativamente à função de segurança e autoridade do Estado temos “a segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar; vigilância, fiscalização e exercício de polícia e estados de exceção e proteção civil”. Por fim, a função de desenvolvimento económico, científico e cultural abarca as áreas do “fomento económico; investigação científica e cultura”. In MARINHA. *Marinha de Duplo Uso*

²⁹⁹ GOMES, F. (2014). *Autoridade do Estado no Mar*, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*

diz respeito à presença efetiva do Estado português no seu território marítimo. Apesar de se abordar mais adiante este fundamental tópico, apenas se quer referir que, dada a sua importância, o papel da Marinha é essencial neste domínio, bem como a cooperação desta com a Força Aérea portuguesa.

Pese embora se tenha detalhado estas duas autoridades do Estado português, existem outras que desempenham um papel de igual modo importante na preservação da segurança nos espaços sob soberania ou jurisdição nacional, designadamente a Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública, a Polícia Judiciária, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e as Autoridades portuárias, entre outros³⁰⁰.

Em síntese, pode-se referir que os poderes soberanos e jurisdicionais de Portugal no seu território marítimo são muito vastos, assim como as suas responsabilidades. Neste quadro, resulta a conclusão de que é necessário conferir especial atenção à possível transferência de poderes e competências para os órgãos supranacionais, designadamente a União Europeia, sem descurar a cooperação e a coordenação no quadro das políticas da União Europeia que poderá significar desafios a médio prazo para Portugal.

Ao delimitar os vários segmentos do território marítimo português, pode-se concluir que os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado são muito vastos mesmo tendo em conta o facto de, na ZEE, o Estado ter o direito de explorar os recursos naturais (vivos e não vivos), embora num regime que não lhe garante a exclusividade, caso se comprove que não tem capacidade para o fazer.

Com efeito, como já se referiu, é em sede da União Europeia que estes assuntos são discutidos, sendo que há uma subordinação do Estado português à regra comum europeia, já que existe, de facto, a atribuição de competências exclusivas da União Europeia para a conservação dos recursos biológicos do mar no âmbito da política comum das pescas.

Naquilo que diz respeito à plataforma continental, é de realçar que a soberania de Portugal é limitada, tendo em conta a contribuição sobre o valor das explorações minerais

³⁰⁰ O objetivo neste capítulo é apenas a identificação dos atores que têm funções no âmbito da autoridade do Estado português nos territórios marítimos sob soberania ou jurisdição nacional e não descortinar sobre as suas relações e funções / responsabilidades.

desenvolvidas. Por outro lado, a Portugal apenas lhe diz respeito o solo e subsolo, não possuindo direitos soberanos nas águas que cobrem a plataforma continental.

Contudo, é a Portugal que lhe cabe exercer os direitos exclusivos de soberania sobre a sua plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, quer haja uma ocupação real ou fictícia, embora deva acautelar e harmonizar os seus próprios interesses com os interesses da comunidade internacional.

Tendo em conta este cenário, vários são os atores envolvidos que contribuem para a manutenção da segurança no território marítimo português, cujas relações e responsabilidades têm sido assumidas e deverão manter-se, já que o modelo existente para o exercício da autoridade marítima parece adequado e funcional e porque, com a possibilidade real da aprovação da extensão da plataforma continental nacional, novos e maiores desafios se colocam a Portugal.

Face a esta conjuntura, importa compreender com maior detalhe aquelas que são as implicações geopolíticas, económicas e científicas que advém da extensão da plataforma continental portuguesa, assim como as suas ameaças e riscos associados, pelo que, esse será o assunto que abordaremos no próximo subcapítulo.

2.3. A extensão da plataforma continental portuguesa: implicações geopolíticas, económicas e científicas

A partir da compreensão da importância de todo o território marítimo e terrestre português, consideramos relevante compreender em que medida a extensão da plataforma continental terá implicações a nível geopolítico, económico e científico, entre outras. Pretende-se, por isso, neste exercício refletir e contribuir para uma melhor compreensão deste tema.

2.3.1. Implicações Geopolíticas

É hoje publicamente assumido que as alterações geopolíticas decorrentes da extensão da plataforma continental consubstanciar-se-ão num desafio mais alargado à segurança e à paz no Atlântico Norte e dos seus atores diretamente envolvidos. Por outro lado, face à eventual incapacidade de, por falta de meios, Portugal poder não conseguir dar resposta eficaz e eficiente às necessidades que desse facto decorrerão, é possível que o país se veja condicionado na gestão do seu imenso território marítimo, reduzindo a sua importância ao nível seu papel, quer no Atlântico Norte, quer internacionalmente.

Para a compreensão da importância do assunto referido em título, cabe estabelecer como premissa o facto de Portugal não ser, de todo, um país periférico mas antes um verdadeiro ponto de articulação entre três continentes (europeu, americano e africano), o que reforça a sua importância geopolítica a nível mundial mas simultaneamente aumenta proporcionalmente as responsabilidades e potencia o seu papel nos planos económico e científico.

Com efeito, e de acordo com SILVA (2012), *“a plataforma continental (...) impõe-se como um ativo incontornável que pode conduzir a um reposicionamento estratégico e psicológico de Portugal, e contribuir para a nossa afirmação enquanto país e nação perante o*

*mundo*³⁰¹, sendo que através da extensão da plataforma continental, Portugal poderá alcançar a nível internacional uma “*posição de destaque em termos de conhecimento e capacidade científico-tecnológica no domínio dos assuntos do mar*”³⁰². Para além do mais, é de referir que o valor da extensão da plataforma continental portuguesa tem duas dimensões: tangível e intangível. Por um lado, “*do ponto de vista do valor intangível, Portugal ganha maior poder porque obtém maior afirmação estratégica e reconhecimento internacional, fruto de um maior espaço físico*”. Por outro lado, “*quanto ao valor tangível, claramente a exploração das riquezas do fundo do mar irá gerar benefícios ao nível não só da economia, mas também de várias áreas como da saúde e biotecnologia, entre outras*”³⁰³. Todavia, este valor tangível só terá reconhecimento caso o país demonstre capacidade e conhecimento ao nível científico e tecnológico nos domínios marítimos, contribuindo para a sua eficaz exploração.

Cabe aqui referir o pensamento de CAJARABILLE (2010) relativamente às finalidades do uso do mar, nomeadamente:

“O mar como espaço de soberania, agora transformado em coluna de água que cobre o solo soberano, nas circunstâncias e limites já identificados;

O mar como fonte de recursos, sendo que agora as fontes também se encontram no solo e subsolo marinho;

O mar como via de comunicação e de transferência de bens, no plano horizontal e também no sentido vertical, para se conseguir a exploração e o transporte das riquezas do solo e do subsolo;

*O mar como sistema ambiental, agora incluindo a eventual poluição vinda do fundo ou depositada*³⁰⁴.

Com efeito, Portugal encontra no mar o seu espaço de soberania, a sua fonte de recursos, uma das suas vias de comunicação e um ambiente saudável, os quais importa defender e preservar. No entanto, para além das implicações geopolíticas que advêm da

³⁰¹ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³⁰² Idem

³⁰³ AFONSO, P. (2010). *A importância do hypercluster do mar para Portugal*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³⁰⁴ CAJARABILLE, V. (2010). *A Plataforma Continental na Problemática da Defesa Nacional*, Cadernos Navais n.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexões Estratégicas

extensão da plataforma continental e que aqui consideramos referidas de forma sucinta, outras devem ser mencionadas de igual modo, pelo seu peso e importância referencial.

2.3.2. Implicações económicas e científicas

Ao nível das implicações económicas e científicas, com especial relevo pelos dos recursos vivos e não vivos presentes no território marítimo português, realça-se a opinião de MOREIRA (2009) quando este afirma que a fronteira da pobreza está a dirigir-se cada vez mais para Norte, ao mesmo tempo que a própria Europa é cada vez mais dependente a nível alimentar, donde resulta uma cada vez maior competição pelos recursos que cada Estado dispõe³⁰⁵.

Portugal, com o seu território marítimo aumentado, terá a urgente necessidade de fazer face aos desafios e às implicações relacionados com a gestão dos seus recursos naturais. Com efeito, e como já se frisou anteriormente, a Convenção das Nações Unidas diz que “o Estado costeiro exerce direitos exclusivos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais”³⁰⁶, o que implica uma ação concertada do Estado, através dos serviços competentes para o aproveitamento desses recursos.

A plataforma continental portuguesa, enquanto instrumento que promoverá o aumento das fontes de recursos, deve ser compreendida de uma forma tão abrangente quanto possível, face à multiplicidade e quantidade dos recursos disponíveis ou disponibilizáveis. Para além dos recursos minerais e energéticos, deve considerar-se de igual modo os recursos biogenéticos, os quais apresentam diversas formas de aplicação, nomeadamente ao nível das ciências farmacêuticas, médicas, biotecnológicas e bioquímicas. Todavia, existem ainda grandes custos

³⁰⁵ MOREIRA, A. (2011). *Da Utopia à Fronteira da Pobreza*, INCM

³⁰⁶ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

económicos associados à sua extração, nomeadamente em zonas oceânicas tempestuosas³⁰⁷, o que pode dificultar o aproveitamento desses recursos a curto prazo.

A título de exemplo, pode referir-se que “*foram encontrados nódulos polimetálicos na generalidade dos oceanos, verificando-se que nalguns locais cobrem mais de 70% do fundo marinho*”³⁰⁸, o que se pressupõe que este recurso esteja também presente no território marítimo português implicando uma importante alteração na indústria extrativa nacional, já que atualmente apenas se exploram recursos inertes, nomeadamente cascalho e areia, essencialmente para fins de construção civil, trabalhos de proteção e reconstrução do litoral, cujas explorações são feitas maioritariamente nos Açores.

Portugal possui, na área da atual plataforma continental, importantes reservas de recursos minerais marítimos, que poderão aumentar significativamente de forma proporcional tendo em conta a extensão da plataforma marítima continental, senão veja-se: quanto às crostas ricas em cobalto, é de destacar o conhecimento de alguns depósitos nas regiões próximas dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, designadamente na Crista Madeira-Tore e a noroeste do território continental português.

Relativamente aos nódulos polimetálicos, apenas são conhecidas duas ocorrências nos campos hidrotermais da Crista Médio-Atlântica a sudoeste dos Açores. No mesmo local foram encontrados também sulfuretos polimetálicos ricos em cobre e zinco e uma ocorrência na zona compreendida entre o território de Portugal Continental e a Madeira, embora ainda não se saiba se estão reunidas as condições propícias à sua exploração.

Sobre os campos hidrotermais, cabe mencionar a descoberta, em 1992 do primeiro campo na Crista Médio-Atlântica, intitulado o *Lucky Strike*, que se encontra entre os 1 100 e os 1 750 metros de profundidade, em 1994 o *Menez Gwen*, situado entre os 840 e os 970 metros de profundidade, seguido do *Rainbow* em 1997, com 2 300 metros de profundidade e do *Saldanha*, encontrado em 1988, cuja profundidade chega aos 2 200 metros.

³⁰⁷ De realçar que os minerais com maior interesse são as crostas e nódulos polimetálicos, sulfuretos polimetálicos e as crostas ricas em cobalto.

³⁰⁸ SILVA, J. C. (2012) “A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional”, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

De acordo com elementos disponíveis até à data, é de salientar que “o campo hidroterminal Lucky Strike conta com cerca de 1,13% de cobre, 6,73% de zinco, 0,08% de chumbo e 102 gramas/toneladas de prata”. Por seu turno, o campo Rainbow terá na sua composição “cerca de 10,92% de cobre, 17,74% de zinco, 0,04% de chumbo, 40 gramas/tonelada de ouro e 221 gramas/tonelada de prata”³⁰⁹.

Durante o projeto de extensão da plataforma continental foram descobertas crostas de ferro-manganésio, numa área de 1 600 km² e com uma espessura de 5 centímetros, contendo um elevado teor de cobalto, níquel e cobre. De acordo com as previsões, espera-se que esta pequena área possa render 217 milhões de euros / ano, o que equivale a metade do rendimento das minas de Neves Corvo, uma das maiores minas de cobre do mundo. Por outro lado, se tivermos em consideração que 25% das necessidades anuais de cobre da população mundial podem ser asseguradas por um único monte submarino, não é difícil de imaginar a grande oportunidade que a exploração dos recursos minerais marinhos representa.

Do que antes se referiu, pode facilmente aferir-se a enorme potencialidade económica que a exploração dos recursos minerais marítimos pode representar para Portugal, cujo impacto, ampliado pela extensão da plataforma marítima continental, poderá exceder em muito a atual importância.

Naquilo que diz respeito aos recursos energéticos, é de realçar o facto de “65% das reservas de hidrocarbonetos se encontrarem no mar, estando localizadas na plataforma continental cerca de 30% e os restantes 35% na planície abissal”³¹⁰. Através do desenvolvimento científico e tecnológico para a extração de petróleo e gás natural do fundo do mar a cada vez maiores profundidades, considera-se que estes factos assumem uma crescente relevância económica, se tivermos especialmente em consideração o considerável aumento da procura deste tipo de recurso energético e o seu progressivo esgotamento em terra. Daqui pode inferir-se que, no futuro, a aposta será na forma de alcançar neste tipo de recursos, uma vez que se estima que em 2020, mais de 10% do petróleo mundial seja originário de poços que se encontram a profundidades muito superiores a 400m.

³⁰⁹ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³¹⁰ *IDEM*

De acordo com Pinto de Abreu, “*estima-se que o potencial de recursos energéticos da plataforma continental estendida seja aproximadamente $9,14 \times 10^9$ milhões de euros, o que é ilustrativo do impacto para a economia de um país, como é o caso de Portugal, com uma elevada dependência energética do exterior*”³¹¹.

Considera-se que em Portugal há condições favoráveis à formação e acumulação de hidrocarbonetos, sobretudo no *deep offshore*, pese embora ainda não tenham sido descobertas até à data jazidas cuja exploração fosse viável do ponto de vista económico, apesar de decorrerem ainda muitas atividades de prospeção, o que poderá inverter o atual curso da prospeção de jazidas de hidrocarbonetos.

Entre os vários consórcios e empresas que têm vindo a desenvolver estudos de prospeção, nomeadamente a empresa americana *Mohave Oil & Gas Corporation*, o consórcio *Petrobras/Galp/Patrex*, o consórcio *Hardman/Petrobras/Galp* e o consórcio *Repsol/RWE*, apenas a Galp é portuguesa. As concessões em terra estão a cargo sobretudo da empresa americana, enquanto $\frac{3}{4}$ das concessões no mar estão atribuídas a consórcios luso-brasileiros e o restante ao consórcio hispano-alemão. Para além dos efeitos óbvios da atividade prospetiva na economia nacional, a encontrarem-se jazidas suficientemente importantes, importa referir que a atividade destes consórcios contribui, com efeitos imediatos, para um maior conhecimento do fundo marinho português.

Todavia, considera-se que o desafio mais importante para Portugal tem que ver não com os consórcios internacionais em si mas sim com a garantia de que os resultados destes empreendimentos a nível científico e tecnológico sejam transferidos para empresas nacionais, no sentido de fomentar a continuidade destas práticas e estabelecer as linhas base para uma possível exploração destes recursos num futuro próximo.

Relativamente aos recursos biogenéticos, é de frisar o facto de se supor que “os oceanos contenham 10 milhões de espécies do macrobentos³¹² e 100 milhões do

³¹¹ SILVA, J. C. (2012). A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³¹² Trata-se de organismos aquáticos adaptados a viver sobre o fundo do mar, por oposição aos que vivem em suspensão, denominando-se de “bentos”.

*microbentos*³¹³, acarretando um potencial enorme se se considerar os 1,7 milhões de espécies até à data descritas para todos os ambientes terrestres.

Com efeito, a utilização dos recursos biogenéticos e as suas aplicações têm vindo a crescer positivamente. Este crescimento verifica-se sobretudo ao nível do número de patentes registadas “*tendo por base os invertebrados, nomeadamente esponjas e lesmas, e a bioprospeção nas comunidades hidrotermais e nos corais de águas frias*”³¹⁴. Se entre 1973 e 1992 tínhamos apenas 9 patentes registadas, já entre 1993 e 2007 este número disparou para 136.

Tendo em conta o vasto território marítimo português que, nos Açores, chega mesmo a envolver uma parte da cordilheira central atlântica, considera-se que existe

*“grande potencial para I&D neste campo, sendo certo que está ainda por fazer a transposição para a atividade económica dos conhecimentos já adquiridos pela Universidade e laboratórios, com efeitos visíveis em diversas áreas, desde a saúde à criação artificial de formas de vida que poderão contribuir para o combate à acumulação de gases com efeitos de estufa e, numa base mais reduzida, a exploração intensiva de micro algas para a produção de bio combustíveis sem efeitos perversos sobre a oferta alimentar”*³¹⁵.

2.3.3. Ameaças e riscos

Para além das implicações geopolíticas, económicas e científicas, não se poderia deixar de analisar também as ameaças e os riscos, ou decorrentes diretamente da extensão da plataforma continental, ou agravados por esta.

Em linhas muito largas, é de referir as ameaças e riscos que o país enfrenta e que são referenciados no Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2013), nomeadamente: o terrorismo transnacional, a pirataria, a criminalidade transnacional organizada, a proliferação de

³¹³ SILVA, J. C. (2012). A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³¹⁴ Idem

³¹⁵ DUARTE, A. R. (2010). *A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um futuro com História*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

armas de destruição massiva, a multiplicação de Estados frágeis e de guerras civis, os conflitos regionais, o ciberterrorismo e a cibercriminalidade, a disputa por recursos naturais escassos e os desastres naturais e a mudança climática³¹⁶.

Tendo em consideração que o valor económico do oceano tem vindo a aumentar de uma forma quase exponencial, seria de esperar que as ameaças e os riscos no ambiente marítimo fossem, de igual forma, aumentar.

Segundo CAJARABILLE e RIBEIRO (2010), *“através do fenómeno da globalização, da proeminência cada vez maior do Direito Internacional, dos grandes espaços internacionais, dos blocos e organizações de carácter económico, político, social e de segurança e defesa, a interdependência afigura-se crescente e uma realidade estabilizadora inescapável”*³¹⁷. Todavia, deve-se ter em consideração alguns elementos desestabilizadores do sistema internacional sempre existiram e que, infelizmente, parecem manter-se, pelo que importa identificá-los com maior precisão e encontrar formas de eliminá-los ou, no mínimo, minimizar o impacto dos riscos e ameaças que constituem.

Os autores referenciados acima consideraram importante o agrupamento das diversas ameaças e riscos em dois tipos distintos: as ameaças sistémicas, ou seja, aquelas que pretendem *“modificar, e, no limite, até, substituir o próprio sistema de relações internacionais, visam a instabilidade permanente”*³¹⁸. Trata-se, com efeito, das *“guerras interestatais, das crises internacionais, do terrorismo transnacional, da proliferação de armas de destruição maciça, da própria redelimitação das fronteiras marítimas e da exploração do mar e do seu solo e subsolo”*³¹⁹.

Temos as ameaças erosivas, constituídas por aquelas que *“constantemente desgastam recursos, e subsistem à margem da lei e da atual ordem mundial”*, que devem de *“ser permanentemente combatidas, o que obriga a um aumento quantitativo das respostas e, sobretudo, dos meios a empenhar”*, sendo elas, *“os casos de pirataria, da criminalidade*

³¹⁶ Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2013), Governo de Portugal

³¹⁷ CARAJABILLE, V., RIBEIRO, A. (2010). *A relevância da segurança no mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

³¹⁸ IDEM

³¹⁹ IDEM

*transnacional organizada, das perturbações provocadas por Estados falhados, das violações da lei e, até, os fenómenos naturais indesejáveis*³²⁰.

Relativamente às guerras interestatais e às crises internacionais, importa referir que, para Portugal, este cenário parece encontrar-se afastado. Todavia, face ao fenómeno da globalização que já se referenciou anteriormente, e tendo em conta também a cada vez maior e complexa interdependência económica e financeira, “*não se afiguram como potenciais fontes de problemas bélicos, a não ser que se verifique uma distorção deliberada dessas mesmas regras, num prazo dir-se-ia não dilatado*”³²¹. Possíveis distorções deliberadas destas regras podem ser, entre outras, a interrupção do natural fluxo de bens e pessoas entre Portugal e outros países em consequência de conflitos armados, o que prejudicaria o normal funcionamento da economia internacional.

Mais especificamente pode referir-se também que a própria crise financeira condiciona Portugal, ao criar “*constrangimentos financeiros resultantes que poderão colocar em causa a afetação dos recursos necessários para o desenvolvimento do projeto de exploração da plataforma continental, o que comprometerá o aproveitamento do potencial que a nossa plataforma encerra*”³²². Todavia, deve-se ter também em consideração as oportunidades que a plataforma continental apresenta, sendo esta “*uma aposta estratégica, na medida em que abre novas perspetivas de crescimento e poderá contribuir para a transição para um modelo de desenvolvimento assente no conhecimento e na inovação*”³²³.

No que diz respeito ao terrorismo transnacional, em especial através da sua fórmula político-religiosa de cariz fundamentalista, os alvos marítimos, desde mercadorias, embarcações e tripulações, bem como as infraestruturas de apoio são alvos muito apreciados, o que pode condicionar a exploração e aproveitamento dos recursos marítimos.

³²⁰ CARAJABILLE, V., RIBEIRO, A. (2010). *A relevância da segurança no mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

³²¹ IDEM

³²² SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³²³ IDEM

Por outro lado, a proliferação de armas de destruição maciça, “na parte que utiliza o mar como meio de transferência”³²⁴ conduzirá por certo a condicionamentos diversos na navegabilidade, exploração e aproveitamento do espaço marítimo de cada país.

Relativamente ao fenómeno da pirataria, é assumido publicamente que se trata de uma ameaça que requer considerável atenção por parte de Portugal, tendo em conta a sua ligação com o ao território marítimo português, como é o caso do Golfo da Guiné,

“de onde provém cerca de 20% do petróleo consumido no nosso país, os atos de pirataria têm vindo a aumentar e apresentam sinais de uma evolução com a qual Portugal terá necessariamente que se preocupar, enquanto Estado interessado e responsável em preservar a paz e a segurança internacionais”³²⁵.

Também o Golfo de Áden é importante para Portugal, tendo em conta o facto de “cerca de 30% dos recursos energéticos portugueses, vindos sobretudo dos campos petrolíferos do Médio Oriente, a pirataria é, hoje, uma ameaça constante das tripulações dos navios e das suas preciosas cargas”³²⁶. Pode assim concluir-se que Portugal enfrenta ameaças ao nível do abastecimento de petróleo e de outros recursos energéticos que passam por estas duas regiões do globo, com as quais se deverá ter as devidas cautelas, quer em termos preventivos, quer em termos operacionais que possam, em última instância, intervir para resolver crises que possam surgir.

Mas outros fenómenos mais poder-se-iam elencar tendo em consideração a posição estratégica de Portugal enquanto porta de entrada da Europa com uma faixa costeira muito longa. Os tráficos de droga, de armas e a imigração ilegal por via marítima são outros fenómenos a que urge dar resposta cabal, quer de Portugal a nível interno, quer no quadro da União Europeia e de acordos de cooperação com outros Estados.

Com efeito, “o tráfico ilegal pode utilizar navios mercantes ou pequenas embarcações, sendo que nuns e noutros casos seja difícil de detetar se estão envolvidos em ações ilegais, sendo crescente a necessidade de controlar o mar, por razões ambientais, económicas e de

³²⁴ CARAJABILLE, V., RIBEIRO, A. (2010). *A relevância da segurança no mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

³²⁵ IDEM

³²⁶ IDEM

*segurança, através do incremento da vigilância marítima*³²⁷. A título de exemplo, pode destacar-se o importante trabalho da FRONTEX neste difícil combate à imigração ilegal por mar, sobretudo hoje em dia, tendo em conta os problemas que assolam as comunidades do Norte de África e da região da Síria, procurando territórios europeus para escapar à guerra e à miséria.

Por um lado, pode referir-se que *“as infraestruturas e os sistemas de transporte marítimos são, cada vez mais, potenciais alvos das ações lesivas da segurança internacional*³²⁸. Contudo, também é certo que é muito difícil controlar todas as atividades humanas no mar, *“nomeadamente os movimentos de navios, a natureza das cargas, as intenções das ações e a propriedade dos meios”*, o que em muito dificulta a implementação de medidas consistentes necessárias ao respetivo controlo. Além do mais, há que atender ao facto de que *“a simples perceção de alguma ameaça relevante ao tráfego marítimo implicará, pelo menos, aumentos de custos dos seguros e das medidas de segurança portuária e marítima*³²⁹.

Para nos apercebermos mais facilmente do que antes se afirmou, atente-se ao facto de alguns ataques terroristas em territórios marítimos terem como finalidade *“a utilização de embarcações – bomba contra navios mercantes, ferry-boats, plataformas petrolíferas e infraestruturas portuárias ou contra os navios de cruzeiro com muitos passageiros*³³⁰. De igual modo podem ser atacados navios de guerra, como aconteceu com o navio USS “Cole” no Iémen, bem como nas ações dos “Tigres Tamil” contra os navios do Sri Lanka. Acresce ainda o uso de *“navios mercantes como plataformas de lançamento de mísseis contra alvos no mar ou em terra (...) empregues mergulhadores ou minissubmarinos nos portos para provocar incêndios ou explosões difíceis de combater em navios carregados de produtos químicos,*

³²⁷ CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³²⁸ CAJARABILE, V. (2008). *A Segurança no Mar*. Cadernos Navais, n.º 24, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³²⁹ CAJARABILE, V. L. (2009). *Paz e Segurança nos Oceanos*, Cadernos Navais n.º 29, Abril – Junho 2009, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³³⁰ IDEM

*petróleo, gás líquido, ou outros produtos perigosos*³³¹. Por fim, podem ainda destacar-se “os ataques cibernéticos aos sistemas de informação que gerem os sistemas ligados ao transporte marítimo”, passíveis de execução por parte de grupos terroristas com *know-how* informático.

Contudo, considera-se que a adoção de medidas que promovam a prevenção, a dissuasão e, em última medida, a interdição, permitirá reduzir alguns efeitos perversos de um ambiente marítimo instável e inseguro. Os sistemas de informação e monitorização dos navios e embarcações, bem como da própria tripulação, são ferramentas indispensáveis face aos desafios marítimos do século XXI, sobretudo através da cooperação internacional entre os diversos países e organizações internacionais que trabalham para o mesmo fim. A dissuasão, por seu turno, pode ser desenvolvida através da utilização coordenada de meios aéreos e/ou marítimos capazes de demonstrar aos prevaricadores que os custos de um ataque a um determinado Estado serão sempre superiores aos benefícios.

A título de exemplo, gostar-se-ia de destacar o papel da Organização Marítima Internacional (IMO) no sentido de tornar o transporte marítimo comercial mais seguro, nomeadamente através da “Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, conhecida por Convenção SUA, de 1988 e ratificada por Portugal em 1994, com alterações em 2005”³³². Para além deste acordo supranacional, o código ISPS, *International Ship and Port Facility Security Code*, também tem sido um instrumento muito importante na preservação da segurança marítima ao nível das embarcações e instalações portuárias.

Por outro lado, os oceanos são também sujeitos a uma crescente ameaça que tem que ver com a exploração ilegal de recursos vivos e não vivos, bem como da competição, muitas vezes desigual, entre Estados. Com efeito, parece existir uma verdade comumente aceite baseada “no conceito do mar como recurso comum, cujo propósito final é, ao contrário, a satisfação das ambições dos Estados mais poderosos”. De facto, “estes procuram exercer

³³¹ CAJARABILLE, V. L. (2009). *Paz e Segurança nos Oceanos*, Cadernos Navais n.º 29, Abril – Junho 2009, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³³² *IDEM*

*pressão para conseguirem a exploração dos recursos juridicamente atribuídos à soberania de outros Estados, com base no argumento de que a incapacidade não aproveita a ninguém*³³³.

No que diz respeito em especial à plataforma continental portuguesa, não se poderia deixar de referir a possível ameaça relativa ao aproveitamento do potencial da plataforma continental nacional, por atores cujos interesses possam ser divergentes dos portugueses. Pode-se aqui incluir com especial relevo Espanha e Marrocos, uma vez que são os únicos Estados com plataformas continentais adjacentes à portuguesa, e a União Europeia, tendo em conta a tendência de maior integração económica e política e que poderá colocar em causa os interesses portugueses enquanto nação soberana.

Por outro lado, as atividades desenvolvidas por outros Estados no nosso território marítimo também são plausíveis de uma análise. Com efeito, tem-se assistido nos últimos anos a um aumento considerável de cruzeiros científicos de outros Estados ao longo das águas portuguesas, tendo em conta a grande apetência deste território marítimo a nível económico e científico. É de referir que *“entre 2001 e 2011, tiveram lugar 282 cruzeiros de investigação científica estrangeiros, que se traduziram em 6 216 dias passados no mar”*, o que significa que, em média, *“ao longo dos últimos anos tivemos, aproximadamente, dois navios estrangeiros, por dia, a perscrutarem as águas nacionais”*³³⁴.

Entre os vários atores internacionais que merecem a atenção por este facto, destacam-se a Alemanha, a França, a Espanha e o Reino Unido. O primeiro foi até o país que mais atividade de investigação científica produziu no território marítimo português, o que não é caso de estranheza se se atender ao facto de a Alemanha, a França e o Reino Unido serem os Estados membros da UE com maior capacidade económica, científica e tecnológica, e a Espanha é o vizinho com o qual as nossas águas confinam. Em suma, estes quatro Estados são responsáveis por 76% das visitas e 74% dos dias na área de navios estrangeiros.

Como se teve oportunidade de verificar, é fundamental o conhecimento da atividade desenvolvida por outros Estados nas águas portuguesas, assumindo uma importância maior

³³³ CARAJABILLE, V., RIBEIRO, A. (2010). *A relevância da segurança no mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

³³⁴ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

ainda se se atender a que um grande número de patentes relacionadas com os recursos biogenéticos marinhos são registadas em locais distintos da ZEE em que foram descobertos, sendo que este tipo de questões pode fazer surgir outras relacionadas com a biopirataria e a apropriação ilegal de recursos, caso contrário podemos verificar os mais capazes continuarem a apoderar-se de tudo o que não lhe for negado.

Em síntese, pretende-se, neste subcapítulo, de uma forma pragmática, demonstrar a importância cada vez maior dos mares e oceanos a nível internacional, e a sua cada vez maior disputa a todos os níveis, com especial relevo para os recursos naturais, energéticos e biogenéticos. Portugal não é exceção nesta matéria. Com efeito, através do projeto de extensão da plataforma continental portuguesa, o grande benefício que se espera obter trata-se do aumento da disponibilidade de recursos naturais, vivos e não vivos, tendo em conta a descoberta de novas fontes, a par dos direitos de soberania sobre uma imensa área de fundos marinhos.

O benefício económico é enorme e, *“à medida que o desenvolvimento tecnológico for permitindo a exploração dos recursos, até agora inacessíveis, do solo e subsolo marinhos, a sua disponibilidade vai aumentar”*. Por outro lado, não se pode deixar de referir que *“o progressivo esgotamento dos recursos em terra emersa vai provocar uma subida do valor económico dos recursos marinhos”*³³⁵.

Não obstante os benefícios, devemos de igual forma atender às ameaças e desafios que se colocarão a Portugal devido à extensão da plataforma continental. Segundo DUARTE (2010), *“temos, pois, um amplo espaço para a nova relação portuguesa com o mar, que ganha profundidade e nitidez quando se coligam os aspetos de identidade, património histórico-cultural, de criação de riqueza e de geração de mais-valias, num todo que constitui um motor*

³³⁵ SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

de afirmação e desenvolvimento suscetível de induzir um processo consistente de I&D e Inovação³³⁶.

Tendo em consideração o aumento dos desafios que se colocarão a Portugal, assim como a necessidade de reduzir ou eliminar as vulnerabilidades e combater as ameaças, considera-se fundamental a planificação e execução de ações e tarefas que garantam a segurança marítima. De acordo com CÂNDIDO (2011), para a manutenção de um espaço seguro contribuem consideravelmente os seguintes pontos de análise:

	Manutenção de um espaço seguro:	Manutenção de um espaço safo:
MEDIDAS / AÇÕES ³³⁷	A segurança no mar, portos e faixa costeira, em especial na prevenção, dirupção e combate a ataques terroristas, sabotagem, espionagem, atos subversivos.	A salvaguarda da vida humana no mar (salvamento marítimo).
	A interdição do acesso a zonas de segurança impostas junto a infraestruturas críticas, ou pontos de sensíveis e sua vigilância.	As ajudas à navegação.
	O combate ao tráfico de estupefacientes e de pessoas.	A segurança e o controlo da navegação.
	O combate à pirataria.	A segurança do navio, como plataforma.
	A prevenção e repressão da imigração clandestina.	A preservação e proteção dos recursos naturais e do património natural subaquático.
	A fiscalização do cumprimento das leis relativas ao tráfego marítimo.	A preservação e proteção do meio marinho, com especial realce para o combate à poluição.
	A prevenção e repressão do crime e demais atos contrários à lei, designadamente as infrações fiscais e aduaneiras.	A salvação marítima.
	A fiscalização das atividades de aproveitamento económico de recursos vivos e não vivos.	

Tabela 8 – Medidas e ações para a manutenção de um espaço seguro e de um espaço safo

³³⁶ DUARTE, A. R. (2010). *A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um futuro com História*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³³⁷ CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

Perante este cenário, constata-se a necessidade urgente de se promover a preservação e a manutenção de um espaço seguro e de um espaço safo nacional. Os sistemas de vigilância marítima são essenciais para se atingir estes fins, a par de uma defesa operacional eficiente do território marítimo que responda às várias atividades ilícitas.

Ao nível das implicações geopolíticas, é de referir que, com o alargamento da plataforma continental portuguesa, o território marítimo português é ampliado consideravelmente e são, também, aumentadas as responsabilidades de Portugal ao nível da sua segurança, vigilância e exploração. Do mesmo modo, a nível estratégico, Portugal terá a ganhar uma maior posição de destaque em termos de conhecimento científico-tecnológico, mercê de um maior reconhecimento internacional e afirmação estratégica e dos enormes benefícios económicos que decorrerão da exploração dos seus recursos vivos e não vivos de uma forma sustentada e equilibrada.

No que respeita às implicações económicas e científicas, como já se mencionou, Portugal deverá vir a exercer em pleno os seus direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos vivos e não vivos e abrir assim novas perspetivas económicas de que o país tanto necessita.

No que concerne às ameaças e riscos, são vários e diversificados os cenários com que Portugal se pode deparar. É, pois, essencial promover ações e medidas atinentes à preservação e defesa do seu espaço marítimo, aproveitando se necessário as suas relações com os demais atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, no sentido de se garantir um único fim comum – a manutenção deste espaço de interesse geopolítico essencial no século XXI.

No próximo capítulo analisar-se-ão os contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, em particular do território marítimo português, quer ao nível das alianças de Portugal com os demais atores, quer através dos meios militares e civis que tem ao seu dispor, assim como aqueles que serão necessários num futuro próximo para garantir esse propósito.

Sumário do Capítulo II

Com este capítulo tentou-se demonstrar a relevância holística do mar português. Com efeito, os portugueses e o mar têm uma relação imemorable, apesar de ainda haver muito trabalho a desenvolver, nomeadamente ao nível da sua sensibilização sobre temas genéricos marítimos. As suas expressões históricas, políticas, económicas, ambientais e científicas, entre outras, demonstram a importância do mar para esta nação.

Face ao imenso território marítimo português, os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado são muito vastos e devem ser desenvolvidos no sentido da satisfação dos interesses do país procurando compatibilizá-los com os interesses de todos os outros atores que compõem a arquitetura de segurança do Atlântico Norte, facto que deverá ser entendido e promovido em função da nova realidade que a Zona Económica Exclusiva e, sobretudo, a provável extensão da Plataforma Continental aumentará de forma exponencial.

A extensão da plataforma continental portuguesa, como já foi referido oportunamente, aumentará as implicações geopolíticas, económicas e científicas e, em sentido contrário, as ameaças e riscos direta ou indiretamente decorrentes desta, donde resulta a necessidade de compreender e operacionalizar o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, de modo a que se constitua como um espaço seguro e pacífico no decurso de um século XXI cada vez mais globalizado.

III – CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A MANUTENÇÃO DA ARQUITETURA DE SEGURANÇA DO ATLÂNTICO NORTE

3.1. O papel de Portugal no Atlântico Norte

Como já tivemos oportunidade de referir no primeiro e segundo capítulos da presente dissertação, o oceano Atlântico é um espaço geopolítico fundamental para os atores que compõem a sua arquitetura de segurança. Assim, o *Portugal marítimo* deve ser encarado como uma realidade já patente no seio dos portugueses mas também como um desafio, uma vez que é necessário fazer-se mais e melhor em torno deste pilar estruturante de desenvolvimento.

Com efeito, os contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte são muito vastos e o seu papel essencial para a continuidade deste espaço vital. Assim sendo, “*a defesa nacional, segurança e vigilância caracteriza-se por uma dinâmica interdependente ao nível das forças e meios, quer ao nível interno, quer ao nível externo*”³³⁸, pelo que o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte dependerá das relações que estabelecer com os demais atores que compõem essa arquitetura. De facto, na nossa opinião, Portugal deve apostar na definição do rumo a seguir num curto-médio prazo ao nível da salvaguarda dos interesses marítimos nacionais. Como refere MATIAS (2004), “*Portugal tem uma dupla necessidade vital do mar. É que, se por um lado a manutenção da sua própria identidade depende do aproveitamento dos traços de carácter de raiz marítima, também a importância económica do mar é essencial à sua sobrevivência*”³³⁹.

De acordo com a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, “*Portugal é um país imenso e um dos grandes países marítimos do mundo, com um acrescido potencial geoestratégico, geopolítico e económico*”³⁴⁰ e portanto será, com certeza, neste potencial que queremos apostar e desenvolver a curto-médio prazo.

³³⁸ MANUELITO, A. C. (2012). *A Estratégia Nacional para o Mar*, Maria Scientia, Revista Científica Eletrónica, Edição n.º 2, março 2012, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA2-Mar2012.pdf, acedido a 2 maio 2014

³³⁹ MATIAS, N. G. (2004). *O Horizonte do Mar Português*, Nação & Defesa n.º 108, 2.ª série

³⁴⁰ Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, Governo de Portugal

No entanto, é certo também que nenhum país do mundo é capaz de garantir autonomamente a segurança indispensável ao usufruto de um espaço e de um recurso como o mar. No caso português, é importante que o país contribua de uma forma positiva e contínua para os elevados índices de segurança do Atlântico Norte. Face a esta insuficiência individual, abre-se “*espaço à cooperação internacional, através da qual se visa assegurar as melhores condições de controlo e atenuar o vasto leque de ameaças que se podem concretizar no mar, nas zonas costeiras e portuárias ou a projetar em terra*”³⁴¹. Todavia, importa ter em conta que

*“existem sempre limitações relativamente ao grau de segurança a alcançar, porque a segurança plena é uma utopia, já que obriga a neutralizar todas as eventuais ameaças de forma duradoira. Nestas circunstâncias, impõem-se que o Estado identifique qual o nível de esforço que pode assumir, no quadro das suas obrigações, para conseguir um nível de segurança satisfatório”*³⁴².

É por isso que, para Portugal, “*assumir as suas responsabilidades nos processos e atividades das alianças em que participa e também para a defesa das fronteiras e dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, é imprescindível dispor do poder naval*”³⁴³.

É premente que Portugal continue a valorizar a segurança no Atlântico Norte como parte integrante da sua própria segurança enquanto Estado soberano, cujo estatuto lhe exige a total jurisdição do território nacional e empenho ao nível do exercício da sua autoridade. Caso estas premissas não sejam respeitadas, poder-se-á verificar uma realidade que RIBEIRO (2004) nos refere como a ausência de “*capacidade para gerir os respetivos recursos, nem para garantir uma utilização racional. Por isso, outros Estados mais capazes demonstram uma crescente apetência para alargar as suas competências nesses espaços*”³⁴⁴.

Com o objetivo de evitar que o cenário acima descrito se torne uma realidade, e também tendo em conta que o mar sempre foi parte integrante da identidade e do espírito português, o país tem vindo a desenvolver consideráveis esforços na retoma destes temas, no sentido de ter uma presença e ação efetivas em todos os seus fóruns. Assim, consideramos que a contribuição de Portugal para a segurança do Atlântico Norte, a nosso ver, também pode

³⁴¹ DUARTE, A. R. (2011). *As fronteiras Marítimas, a Segurança Marítima e a Cooperação Internacional*, Maria Scientia, Revista científica eletrónica, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA1-Nov2011r.pdf, acessado a 13 maio 2014

³⁴² CAJARABILLE, V. L. (2009). *A Segurança no Mar Português*, Nação & Defesa n.º 122, 4.ª série

³⁴³ COSTA, C. N. (2003). *O Poder Naval, Missões e Meios*, Cadernos Navais, n.º7, Outubro – Dezembro 2003

³⁴⁴ RIBEIRO, A. S. (2004). *A Consciência Estratégica dos Oceanos*, Nação & Defesa n.º 108, 2.ª série

ser feita através da participação do país em todas as iniciativas relacionadas com os assuntos marítimos.

Portugal, enquanto nação soberana e autónoma, no quadro dos contributos e relações com os demais atores do Atlântico Norte, tem codesenvolvido um conjunto de iniciativas³⁴⁵ que promovem a interconexão e a defesa de políticas de segurança, visando reforçar o papel de cada um num recurso de todos – o mar. Como podemos comprovar adiante, estas iniciativas têm um carácter nacional e/ou internacional, não obstante o objetivo ser comum.

Destacamos, para o efeito, a criação em 2003, por parte de Portugal, da Comissão Estratégica dos Oceanos, constituída com o principal objetivo de elaborar um relatório, mais tarde intitulado “O Oceano, um desígnio nacional para o século XXI”. Este trabalho foca em particular

“a necessidade de Portugal dever gerir a área marítima sob sua jurisdição, não por intermédio de atuações avulsas ou setoriais, mas através de uma política predeterminada, abrangente, integrada e de longo prazo, para tal recorrendo a uma abordagem do Oceano intersectorial, interdisciplinar e verdadeiramente transversal”³⁴⁶.

Em 2005, esta Comissão deu lugar à Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, constituída pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 9/2005, de 17 de janeiro. O seu principal objetivo foi a preparação da proposta de extensão da plataforma continental de Portugal para além das 200 milhas, apresentada em 2009 junto das Nações Unidas e, em 2010, junto da Comissão de Limites da Plataforma Continental, bem como um conjunto diversificado de outros objetivos ligados aos assuntos marítimos.

Simultaneamente foi criada a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º128/2005, de 10 de agosto que se debruçou sobre a necessidade de Portugal se empenhar no desenvolvimento de uma política integrada e multidisciplinar no âmbito da governação dos assuntos do mar.

Em 2007 foi criada a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar através da Resolução do Conselho de Ministros n.º40/2007, de 12 de março, com o objetivo de

³⁴⁵ De referir que neste capítulo destacaremos em particular as iniciativas em que Portugal esteve e está envolvido relativas à aposta e desenvolvimento de matérias relacionadas, direta ou indiretamente, com a segurança do Atlântico Norte em detrimento de outras temáticas, também elas de extrema importância, mas que não correspondem ao objeto de estudo. Ainda de referir que as iniciativas enunciadas são apenas aquelas que tiveram lugar a partir de 2001, fazendo jus à delimitação temporal desta dissertação.

³⁴⁶ COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004). *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*

*“garantir, de modo permanente, a articulação interministerial, o adequado acompanhamento e a concertação das políticas transversais no âmbito dos assuntos do mar, bem como a correta implementação da Estratégia Nacional para o Mar (a anterior), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de dezembro”*³⁴⁷

e, posteriormente, estabeleceu-se o Fórum Permanente para os Assuntos do Mar.

É ainda de destacar o incessante desempenho de Portugal na coelaboração da Estratégia Marítima Integrada para a área do Atlântico, promovida pela União Europeia e apresentada na capital portuguesa em 2011 e, ainda neste quadro, a ativa participação de Portugal no projeto “BluemassMed”, *“um projeto-piloto europeu para a integração da vigilância marítima na área do Mediterrâneo e suas aproximações atlânticas, que também contou com a participação de Espanha, França, Grécia, Itália e Malta”*³⁴⁸.

Consideramos fundamental também referir de igual modo o estudo “Hypercluster da Economia do Mar – um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”, do qual resultou a criação do Fórum Empresarial para a Economia do Mar. De facto, a segurança no mar é totalmente indissociável da economia do mar, uma vez que a primeira garante a confiança necessária para que a exploração do território marítimo seja uma realidade e represente, de igual modo, uma resistência direta aos diversos fatores de perturbação do sistema internacional.

No que concerne às relações com os demais atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, é de destacar que, de acordo com o Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional (2012), *“o centro da gravidade da atuação externa [de Portugal] foi a integração plena na UE, não hesitando participar em todas as políticas comuns, mesmo se acompanhadas de incertezas quanto aos seus resultados”*³⁴⁹. Mais, *“numa perspetiva geopolítica, a inclusão do país no ‘núcleo duro’ da integração europeia era vista como um modo de evitar a sua periferização e o reforço dos desequilíbrios de poder e influência com o seu vizinho imediato – a Espanha”*³⁵⁰.

É igualmente de salientar que *“Portugal goza de respeito no seio da Aliança Atlântica, mantendo com os Estados Unidos, o parceiro mais importante nesse contexto, um diálogo constante e amigável. O laço transatlântico é visto como um elemento axial do quadro de*

³⁴⁷ Diário da República, 1.ª série — N.º 135 — 13 de julho de 2012

³⁴⁸ Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020

³⁴⁹ Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional (2012)

³⁵⁰ Idem

segurança em que estamos inseridos”³⁵¹. A este propósito, cabe-nos apresentar a visão de FREIRE e BRITO (2010) relativamente às relações de Portugal com os Estados Unidos, as quais “assumem uma posição cimeira entre as prioridades da política externa portuguesa” e, além do mais, podem “contribuir para o reforço da relação transatlântica [que] é mais do que um objetivo, é uma vocação nacional, ditada por uma conjugação de interesses que não são conjunturais e temporários, mas permanentes”³⁵².

Tendo em conta as consequências da globalização, aquilo que TEIXEIRA (2011) intitula como “a interdependência das relações internacionais e da valorização dos quadros diplomáticos multilaterais”, a presença de “Portugal nas organizações internacionais das suas áreas de interesse estratégico: a União Europeia na Europa, a NATO no Atlântico”³⁵³ são essenciais.

A bem da verdade, há que atender ao facto de “o interesse português na Bacia do Atlântico se inscrever no interesse do Ocidente a que pertencemos e que, progressivamente, vê adensar as redes de interdependência de todos os Estados das margens desse Oceano”³⁵⁴, embora “os EUA parecem por vezes ter retomado o princípio de que o Pacífico é o seu destino manifesto, e o Atlântico e a Europa o seu interesse conjuntural”³⁵⁵.

Todavia, consideramos que as relações frutuosas com o nosso parceiro estratégico americano é uma realidade indissociável do século XXI, independentemente das possíveis alterações geopolíticas resultantes da emergência da região Ásia-Pacífico enquanto palco de interesse para os mais variados países. Não é necessário avivar a longa história de relações entre Portugal e os Estados Unidos, ou entre aquele e a NATO, tendo sempre como pano de fundo o Atlântico Norte. Os Estados Unidos e a NATO estiveram sempre presentes no Atlântico Norte por questões securitárias e económicas. O desafio atual é fazer com que esses interesses se mantenham.

Uma especial nota deve ser dada em relação aos trágicos e infelizes acontecimentos na Ucrânia nos últimos meses, pelo que esta questão demonstra a continuidade da presença e

³⁵¹ Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional (2012)

³⁵² FREIRE, M., BRITO, R. (2010). *Ensaio bibliográfico. Estudos sobre Política Externa Portuguesa após 2000. Relações Internacionais*

³⁵³ TEIXEIRA, N. (2011). *Portugal*. IN FREIRE, R. (Coordenação) (2011). *Política Externa. As Relações Internacionais em Mudança*. Imprensa da Universidade de Coimbra

³⁵⁴ MOREIRA, A. (2013). *O Atlântico como fator de poder*, Maria Scientia, Revista científica eletrónica, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, acedido a 5 março 2014

³⁵⁵ IDEM

do interesse dos Estados Unidos/NATO na Europa e no Atlântico. De acordo com MONJARDINHO (2014), *“a Ucrânia está a ser um instrumento para consolidar o poder e a influência de Putin e das elites que o apoiam a nível interno, garantir os seus interesses estratégicos no flanco oeste e tentar criar uma nova ordem de segurança europeia que separe a Alemanha e a França da Inglaterra e dos Estados Unidos”*³⁵⁶, que nada tem que ver com os objetivos do Ocidente.

Para além do que foi exposto acima, consideramos que as relações entre a Rússia e os Estados Unidos tendem a deteriorar-se, sobretudo após o abate do avião da Malasyairlines MH17 em território ucraniano, alegadamente através de um míssil cruzeiro pertencente às forças pró russas, havendo acusações de ambos os lados ao nível da violação do tratado de controlo de armas de 1987 (Tratado de Forças Nucleares de Alcance Intermédio)³⁵⁷. Sobre esta questão, MONJARDINO (2014) afirma que se trata de uma *“peça-chave da arquitetura de segurança da União Europeia, que representou a retirada do palco europeu de um certo tipo de armamento polémico”*³⁵⁸, ou seja, os mísseis de cruzeiro de alcance intermédio, os quais se encontram na ordem do dia.

Compreende-se, pois, a necessidade premente de uma presença efetiva dos Estados Unidos e da NATO na Europa. Em primeiro lugar, tendo em conta as suas raízes democráticas e históricas em torno da defesa das liberdades e do progresso económico e humano; em segundo lugar, atendendo a uma política externa europeia pouco consolidada e amadurecida e, em terceiro lugar, em virtude dos recentes acontecimentos geopolíticos que demonstram a vivacidade do “velho continente” ao nível dos seus desafios, nomeadamente com a vizinha Rússia. A verdade é que os europeus precisam dos americanos, por um lado, e os americanos precisam dos europeus, por outro, face à sua integração económica e securitária extremamente vital para ambos os lados do Atlântico.

A acrescentar ainda a este tópico, defendemos que urge repensar o tema da parceria estratégica entre a NATO e a Rússia, a qual foi consagrada no último Conceito Estratégico da

³⁵⁶ MONJARDINO, M. (2014). *O MH17 e a estratégia na Europa*, Jornal Expresso. Disponível em <http://expresso.sapo.pt/o-mh17-e-a-estrategia-na-europa=f882558>, acessado a 2 agosto 2014

³⁵⁷ Este tratado pressupõe que a União Soviética (à altura) e os Estados Unidos não poderiam possuir, testar ou reproduzir mísseis de cruzeiro que tivessem um alcance entre os 500 e os 5000 km.

³⁵⁸ Expresso (2014). *Obama acaba de escrever a Putin. Devemos ficar preocupados?*, disponível em <http://expresso.sapo.pt/obama-acaba-de-escrever-a-putin-devemos-ficar-preocupados=f883658>, acessado a 4 agosto 2014

NATO, em 2010³⁵⁹. Observamos hoje a um (re)virar de atenções para o Ocidente/Europa, uma vez que ainda persistem muitos focos de tensão por resolver. No nosso entender, a frutífera relação transatlântica nunca poderá ser posta em causa nem menosprezada.

Portugal sempre soube honrar os seus compromissos com os parceiros, apesar de ser um Estado com modestos recursos económicos. Com efeito, “a política externa portuguesa é marcada por uma dependência estrutural em relação a fatores exógenos”³⁶⁰ mas as suas linhas mestras não se têm modificado muito, tendo em consideração “a plena participação de Portugal na construção europeia, uma presença continuada e ativa na NATO, a manutenção de fortes ligações transatlânticas, em particular com os Estados Unidos”³⁶¹.

Consideramos fundamental fomentar a ideia de que Portugal deve ser, cada vez mais, atlântico junto da União Europeia e europeu junto da NATO. É através deste dualismo que o país poderá retirar os seus proveitos e benefícios, por um lado tendo em conta o seu histórico de relações diplomáticas e políticas com ambos os lados do Atlântico e, por outro, a defesa daquilo que lhe é intrínseco – um país atlântico com lugar no continente europeu. A este propósito, é também de mencionar o facto de que falta dicotomia entre a Europa e o Atlântico, sendo que esta dinâmica pode ser articulada entre os dois vetores promotores da segurança euro-atlântica – a Política Externa de Segurança e Defesa e a NATO.

Por outro lado, VALELLA (2010) aponta-nos para “o desenvolvimento da Política Externa e de Segurança Comum no quadro da UE de forma compatível com o Atlântico e a dimensão multicontinental da política externa portuguesa como um bom exemplo” e, refere ainda que “o desenvolvimento de uma necessária política de segurança da UE não seria incompatível com a Aliança Atlântica desde que se aceitassem mecanismos de coordenação e cooperação adequados”³⁶².

Na realidade, Portugal insere-se simultaneamente na NATO e na União Europeia e, como tal, tem como objetivos máximos e permanentes contribuir de uma forma ativa para a preservação destas instituições e simultaneamente defender os seus interesses particulares,

³⁵⁹ Para mais sobre este assunto, consultar RODRIGUES, A. R. (2014). *A crise ucraniana e a NATO*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais, 2014/05/11, disponível em http://database.jornaldefesa.pt/crises_e_conflitos/russia/JDRI%20099%20110514%20ucrania.pdf, acedido a 29 julho 2014

³⁶⁰ FREIRE, M., BRITO, R. (2010). *Ensaio bibliográfico. Estudos sobre Política Externa Portuguesa após 2000*. Relações Internacionais

³⁶¹ Idem

³⁶² VALELLA, J. (2010). *The Negotiation Process*. IN FREIRE, M., BRITO, R. (2010). *Ensaio bibliográfico. Estudos sobre Política Externa Portuguesa após 2000*. Relações Internacionais

sem que haja sobreposição de funções ou recursos. Com efeito, Portugal é efetivamente um parceiro ativo na construção do projeto europeu, projetando aí os seus interesses nacionais mas ao mesmo tempo é também parte ativa da NATO, sendo a defesa da integridade territorial e a independência nacional inseparáveis desta organização e simultaneamente mantém acordos bilaterais com os Estados Unidos.

Sobre a sua relação com as Nações Unidas no quadro da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, é de referir que uma das áreas de atuação das Nações Unidas prende-se especificamente com as ameaças à paz e à segurança internacionais e, portanto, podemos perspetivar um papel fundamental desta organização no Atlântico Norte, mantendo boas relações com os restantes atores, nomeadamente com Portugal, que sempre pugnou por uma política externa pacífica e coerente.

Importa também referir que as boas relações entre Portugal e as Nações Unidas devem-se, em grande medida, a um trabalho exemplar da Missão Portuguesa Junto das Nações Unidas que, desde sempre, se tem debatido pela defesa dos interesses de Portugal, em consonância com os princípios basilares que norteiam este órgão e a sua importância no plano internacional.

O Atlântico Norte é fundamental para Portugal, sendo imprescindível que o país continue a investir na segurança deste espaço geográfico. No entanto, sabemos que não se pode exigir a um país que o faça unilateralmente, até porque nenhum está em condições de garantir, por si só, a segurança de um espaço geográfico, e menos ainda a Portugal, que se encontra hoje numa condição socioeconómica particularmente difícil e exigente.

Deste modo, consideramos imprescindível a intensificação das relações com os demais atores do Atlântico Norte, no sentido de se aprofundar a arquitetura de segurança deste espaço marítimo mas sempre com o objetivo de responder cabalmente àquelas que são as exigências da jurisdição de um Estado soberano como Portugal.

Para além do mais, no território português, cruzam-se várias das mais importantes rotas marítimas e aéreas, interligando o continente europeu ao americano, ao africano, aos oceanos Índico e Pacífico e ao Mediterrâneo, o que faz deste espaço uma importante zona de convergência obrigatória no quadro da navegação ocidental. Portugal, inserindo-se na área geográfica do Comando Supremo Aliado do Atlântico, ao invés de ficar no Comando Supremo

Aliado da Europa, reconhece especial vocação geopolítica no espaço euro-atlântico, o que representa simultaneamente desafios a gerir.

Considera-se indispensável o contributo de Portugal sobretudo ao nível da segurança, da defesa e da vigilância. Para que estas sejam asseguradas, é necessário que os meios ao dispor do Estado português sejam suficientes e que, para além disso, os próprios portugueses estejam conscientes e convictos da necessidade de se apostar nas temáticas marítimas em prol do desenvolvimento nacional.

Se o contributo de Portugal na manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte decorrente das transformações geopolíticas em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa for negativo, por consequência do não investimento nas capacidades aeronavais e tecnológicas portuguesas, encontrar-nos-emos perante um desafio mais alargado e mais difícil à segurança do Atlântico Norte e aos seus atores geopolíticos, sendo também certo que a própria soberania portuguesa ficará afetada, na medida em que, para além da alteração negativa da segurança do espaço do Atlântico Norte, condicionará Portugal na gestão do seu território marítimo.

Julgamos que serão pelo menos três os grandes desafios que Portugal encontrará: o reequipamento das suas forças aeronavais; o desenvolvimento tecnológico e o estreitamento das relações com os atores que compõem a arquitetura de segurança do Atlântico Norte, pois o país, isoladamente, não tem capacidade para garantir uma defesa nacional autónoma. Estas premissas devem ser tidas em conta se considerarmos as características particulares do Atlântico Norte (localização estratégica, dimensão), bem como a panóplia de ameaças difusas e imprevisíveis que o século XXI comporta e ainda o potencial aproveitamento económico do espaço marítimo português por outros para além de Portugal.

Caso os desafios colocados a Portugal e à realidade geopolítica do Atlântico Norte não tenham resposta à altura, podemos, infelizmente, apresentarmo-nos como um país com uma soberania e uma jurisdição de um território muito vasto mas simultaneamente mais inseguro.

A extensão da plataforma continental portuguesa deve ser encarada como mais um chamamento de Portugal ao mar. Com esta extensão, Portugal assumir-se-ia como uma importante nação marítima europeia, sob duas exigências: a seleção dos parceiros

internacionais e a efetiva aposta no desejável reforço da investigação científica. De facto, através da extensão da plataforma continental, Portugal tem a ganhar, quer em projeção internacional, quer na afirmação do país no seio do Atlântico Norte.

O reequipamento das forças aeronavais portuguesas e o desenvolvimento tecnológico-científico são necessidades que Portugal não pode negar se quiser aproveitar convenientemente a oportunidade de se reafirmar, de forma reforçada, no plano político regional e estratégico em termos internacionais. De facto, o mar vem ter com Portugal com exigências às quais ou teremos capacidade e vontade para responder com voz própria ou, pelo contrário, começar-se-á a desenhar o cenário da transferência das nossas decisões para mãos alheias.

Num quadro de contenção económica e financeira como o que Portugal tem suportado nos últimos anos, a redução de efetivos e de verbas para o Ministério da Defesa Nacional foi uma realidade incontornável. No entanto, apesar disso, consideramos que atualmente a frota naval atual é modestamente satisfatória para responder aos desafios colocados a Portugal. Contudo, esta realidade, cujo equilíbrio está contextualizado no quadro da atual dimensão da plataforma continental e da capacidade financeira e económica do país, poderá ser alterada se se verificar a extensão da plataforma continental, que redimensionará o tamanho do território marítimo e, conseqüentemente, as responsabilidades portuguesas.

Relativamente ao desenvolvimento tecnológico, a lógica é a mesma. Se quisermos tirar proveito das oportunidades resultantes da extensão da plataforma continental, teremos de investir em grande medida em novas tecnologias viradas para o mar e portanto aumentando o nosso *know-how* nesta área.

A questão que se coloca é saber o que Portugal deseja efetivamente fazer e como.

Se estas premissas não forem tidas em consideração, passaremos a ser vistos, por um lado, como um Estado pouco confiável por não conseguirmos colaborar efetivamente para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, como é exigido a todos os seus intervenientes e, por outro, corremos também o risco de perder parte da nossa soberania por apropriação do espaço atlântico por não termos sido capazes de compreender o que estava efetivamente em jogo.

Há ainda a acrescentar a conjuntura específica da geopolítica do século XXI. Encontramo-nos numa era em que são várias as naturezas das ameaças, nomeadamente as sistémicas e erosivas³⁶³, às quais Portugal não está imune. CAJARABILLE e RIBEIRO (2010) alertam-nos para o facto de que a *“imprevisibilidade e a natureza fluída das novas ameaças tornam obrigatório dispor de um leque de capacidades bastante alargado para responder às contingências possíveis”*

Face à extensão da plataforma continental portuguesa, se não forem tomadas as devidas providências para assegurar a segurança, a defesa e a vigilância do imenso território marítimo português, Portugal ver-se-á vergado aos interesses dos Estados mais fortes e com mais capacidades que tenham como objetivo aproveitar e explorar as potencialidades deste território. Além disso, a responsabilidade e o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte poderão ser postos em causa, o que em nada beneficia, quer o próprio país, quer os restantes.

Por isso, acreditamos que, tendo em conta as particularidades do Atlântico Norte, bem como a própria conjuntura geopolítica e securitária do século XXI, cabe a Portugal deter ou apetrechar-se de *“capacidades [aero]navais, com vista a satisfazer os requisitos necessários para garantir uma presença efetiva, que garanta que o país seja ouvido e respeitado nos fora internacionais”*³⁶⁴.

No nosso entender, e de uma forma sucinta, podemos afirmar que quanto melhor equipado o país estiver a nível militar, científico, tecnológico e civil mais voz terá na arena internacional, tendo em conta, por um lado, o ambiente complexo e competitivo do século XXI e, por outro, as necessidades do país face às circunstâncias atuais.

Assim, para além do contributo ao nível das relações internacionais para a segurança, a defesa e a vigilância, o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte decorrente das transformações geopolíticas em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa será positivo se forem admitidos determinados requisitos, nomeadamente, o reequipamento da frota aeronaval portuguesa e o consequente

³⁶³ CARAJABILLE, V., RIBEIRO, A. (2010). *A relevância da segurança no mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

³⁶⁴ IDEM

desenvolvimento tecnológico, a par da transformação da sociedade portuguesa no sentido de dar cada vez maior importância aos assuntos marítimos.

Sumariando este subcapítulo, é de referir que a relação de Portugal com o Atlântico é histórica e intrínseca. Estaremos sempre ligados ao Atlântico, quanto mais não seja por este ser a nossa segunda e última fronteira. É necessário, contudo, que possamos retirar os benefícios de um mar rico e diversificado, sendo este o objetivo para os próximos anos para todos os portugueses. E Portugal, enquanto país marítimo no seio da União Europeia e europeu no seio da NATO, só tem a ganhar, não perdendo de vista, como não podia deixar de ser, a sua relação próxima com a NATO / Estados Unidos da América e o seu prestígio junto das Nações Unidas.

3.2. Ao nível da segurança, defesa e vigilância: meios ao dispor do Estado português

A segurança, a defesa e a vigilância são temas muito abrangentes e fundamentais para Portugal.

É certo que a vasta área a vigiar, somando-se à escassez de recursos financeiros que persiste em Portugal, demonstram a ideia que temos vindo a debater – Portugal, autonomamente, não tem capacidades para assegurar a segurança do espaço que lhe corresponde ao nível da sua soberania e jurisdição, sendo pois, necessária uma ação conjunta.

A defesa do interesse nacional não deve ser desenvolvida sob a égide da “*lógica de fortaleza*” mas antes optando pela “*cooperação e a interligação com as alianças em que Portugal está inserido e que, nos domínios da vigilância, busca e salvamento e do combate às ameaças não convencionais ou assimétricas que comprometem a segurança nacional, muito falta ainda fazer, por forma a garantir os meios necessários para o efeito*”³⁶⁵. A esta realidade acresce ainda considerar as ameaças convencionais, tendo em conta o aumento proporcional entre ameaças e riscos e a extensão da plataforma continental portuguesa.

Como já abordámos no primeiro capítulo, a segurança é representada pela função da probabilidade de ocorrências de ameaças admitidas e riscos acumulados. Por seu turno, a segurança marítima é um bem comum para todas as nações, tendo em conta a interdependência económica e as trocas comerciais do século XXI, bem como as crescentes e diversas ameaças e riscos que insistentemente colocam em causa a estabilidade internacional.

É perante este cenário que importa refletirmos sobre os contributos de Portugal ao nível da segurança, da defesa e da vigilância, com vista à preservação da arquitetura de segurança no Atlântico Norte, compreendendo de igual modo quais são os meios que se encontram ao dispor do Estado português para esse efeito.

É do conhecimento geral que “*a segurança e a defesa relacionadas com a frente marítima passaram a ter mais visibilidade nas agendas internacionais, relevadora da renovada atenção e da preocupação acrescida, consequência da recente evolução dos terrorismos, dos tráficos variados, dos crimes ambientais de dimensão catastrófica, etc. que se vieram juntar às*

³⁶⁵ MANUELITO, A. C. (2012). *A Estratégia Nacional para o Mar*, Maria Scientia, Revista Científica Eletrónica, Edição n.º 2, março 2012, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documents/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA2-Mar2012.pdf, acedido a 2 maio 2014

ameaças clássicas³⁶⁶. Para tal, é de realçar o papel fundamental das Marinhas a nível mundial, apresentando uma resposta efetiva em cenários de manutenção da paz e operações de apoio à paz, do controlo das águas vitais, da própria projeção de força em terra, assim como ao nível da continuidade dos seus papéis clássicos de poder naval, garantido o uso seguro do mar, nomeadamente a proteção das linhas de comunicação marítima e o domínio de regiões oceânicas consideradas críticas.

Entende-se que o mar exige um conjunto particular de equipamentos com características próprias a par de uma formação científica adequada. Os estados ribeirinhos têm obrigações internacionais relativas ao controlo, à vigilância e à segurança do tráfego marítimo, bem como à salvaguarda da vida humana no mar, ao salvamento marítimo e socorro a náufragos. Para além do mais, de acordo com COSTA (2003), *“as nações com menores orçamentos de defesa têm de se concentrar no controlo defensivo do mar, nas águas territoriais e sua proximidade, e a dar apoio operacional aos aliados quando e onde possível”*³⁶⁷. Compreende-se, pois, a necessidade de uma organização eficiente no sentido de responder às necessidades e desafios que se apresentam constantemente.

Face a uma realidade socioeconómica muito difícil como a dos últimos anos, Portugal projetou criar uma Marinha capaz de responder a realidades militares mas também civis, garantindo a preparação e o emprego da força naval que Portugal necessita para preservar os interesses nacionais no mar. A “Marinha de Duplo Uso” é a resposta cabal aos desafios que são colocados ao país, quer ao nível militar, quer ao nível civil. Com efeito,

*“a estratégia marítima prescreve para o poder naval, quer em tempo de guerra quer em tempo de paz, três categorias de papéis – o diplomático (apoio à política externa, quer por presença passiva, quer com sentido coercivo), o de policiamento (proteção da soberania e atividades do tipo guarda-costeira) e o militar (proteção e manutenção da balança de poderes mediante o exercício do controlo do mar, em tempo de paz ou conflito)”*³⁶⁸.

Através do conceito de Duplo Uso da Marinha, é possível *“patrocinar uma intensa cooperação com todas as organizações nacionais com interesses no mar”*³⁶⁹, bem como potenciando as diversas sinergias entre o poder público e militar, evitando assim uma indesejável dispersão de meios técnicos, humanos e financeiros.

³⁶⁶ MATIAS, N. V. (2005). *Um Oceano de Oportunidades para Portugal*, Cadernos Navais n.º 13, Abril – Junho 2005

³⁶⁷ COSTA, C. N. (2003). *O Poder Naval, Missões e Meios*, Cadernos Navais, n.º7, Outubro – Dezembro 2003

³⁶⁸ IDEM

³⁶⁹ BESSA, A. M. (2008). *Uma Visão Geopolítica do Atlântico*, Cadernos Navais n.º 24, “Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”, Janeiro – Março 2008

Além do mais,

“as Marinhas são, na maioria das vezes, tidas como agentes preferidos para a aplicação da Lei no mar por várias razões: os navios de guerra e helicópteros orgânicos têm a capacidade para operar de forma sustentada (com apoio de reabastecedores) a longa distância; o pessoal tem treino específico para os procedimentos de abordagem e de arresto das embarcações e tripulantes; o perfil dos navios de guerra tem maior efeito dissuasor, relativamente às embarcações em pesca ilegal ou em tráfico de drogas, do que os navios de polícia civil”³⁷⁰.

Tendo em consideração o cenário apresentado, e tendo em consideração a lógica de cooperação, partilha e racionalização de custos e estruturas, julga-se que o modelo de “duplo uso” da Marinha portuguesa é um exemplo paradigmático das boas práticas a serem seguidas, pois articulam as funções estritamente militares a outras funções de cariz civil, ambas imprescindíveis ao país.

Sobre as missões militares da Marinha, é de realçar *“a defesa militar, a manutenção das comunicações marítimas, a estabilização do conflito e o controlo de eventuais opositores”³⁷¹*. Com efeito, ao nível da defesa militar do país, Portugal tem como objetivos basilares a preservação da sua individualidade ao nível estratégico e da sua autonomia a nível da decisão nacional, bem como a defesa do exercício da autoridade do Estado sobre os espaços de soberania e jurisdição nacional.

Naquilo que diz respeito à manutenção das comunicações marítimas, é de referir que estas são pilares indispensáveis à estabilidade e funcionamento da economia nacional e internacional tendo em conta a interdependência económica que é realidade assente no século XXI, implicando para esse fim o controlo efetivo do mar, bem como as suas profundidades submarinas e o espaço aéreo superior.

Em relação à estabilização do conflito por potências de pequenas dimensões, como Portugal, é impossível atingir tal objetivo de uma forma unilateral, tendo em conta a escassez de meios próprios para um território com uma área muito considerável, sendo muito importantes, como já tivemos oportunidade de mencionar, as relações assentes no respeito institucional e na cooperação com os restantes intervenientes no espaço de segurança do Atlântico Norte.

³⁷⁰ COSTA, C. N. (2003). *O Poder Naval, Missões e Meios*, Cadernos Navais, n.º7, Outubro – Dezembro 2003

³⁷¹ *Idem*

Uma vez que consideramos que a interligação e a cooperação entre os diferentes sujeitos é a chave para o sucesso em qualquer organização, a relação entre a Marinha e a Autoridade Marítima não poderia ser exceção³⁷². Tal como referido anteriormente,

“a organização da Marinha ao contemplar em paralelo, articuladamente, as estruturas essencialmente militar e da Autoridade Marítima, dota o país de um instrumento único para contrariar ameaças ou riscos em vários patamares de intensidade e em espaço contínuo, desde o alto mar até à zona de concordância entre o mar e a terra”³⁷³.

Por seu turno, na estrutura operacional da Autoridade Marítima Nacional, está ainda incluída uma força policial – a Polícia Marítima – que permite

“a continuidade do exercício da autoridade marítima em todos os espaços sob soberania ou jurisdição nacional e consegue-se algo tão importante em termos de coordenação – um comando único – que utiliza de forma eficiente as unidades navais, as unidades de fuzileiros e mergulhadores integrados no Comando Naval e, paralelamente, um conjunto apreciável de lanchas de fiscalização e outros meios marítimos integrados na Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM) através das capitánias dos portos e da Polícia Marítima”³⁷⁴.

Depreendidas as funções e papéis principais da Marinha, assim como o seu conceito de “duplo uso”, importa, neste contexto, refletir sobre os meios que Portugal dispõe para a segurança, a defesa e a vigilância do Atlântico Norte.

É de referir que para a segurança marítima contribuem, de uma forma direta, os navios de guerra, assim como os sistemas de informação marítima e de vigilância. Com efeito, a vigilância assume particular importância na garantia da soberania nacional no espaço marítimo, porquanto pode evitar, deste modo, determinadas infrações aos regulamentos marítimos, prevenindo também ameaças à própria segurança do Estado e dos cidadãos. A atividade de vigilância marítima baseia-se na informação cooperativa, rececionada a partir da navegação na área, bem como pela informação não cooperativa que é recolhida pelos sensores próprios, desde os radares costeiros às plataformas navais ou aéreas reportadas para terra.

Importa mencionar neste contexto que a Marinha portuguesa efetua anualmente

“cerca de 10 000 vistorias nas águas sob soberania ou jurisdição nacional. Dessas vistorias, cerca de 80% são realizadas no âmbito da pesca profissional (maioritariamente a embarcações mas também a artes caladas) e

³⁷² Adiante abordaremos também a relação entre a Marinha e a Força Aérea

³⁷³ MATIAS, N. G. (2005). *Um Oceano de Oportunidades para Portugal*, Cadernos Navais n.º 13, Abril – Junho 2005

³⁷⁴ CAJARABILLE, V. L. (2008). *A Segurança no Mar*, Cadernos Navais n.º 24, “Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”, Janeiro – Março 2008

*aproximadamente 20% decorrem no âmbito da pesca lúdica, incluindo embarcações de recreio, embarcações marítimo-turísticas e pesca submarina*³⁷⁵,

compreendendo-se, assim, o seu vasto leque de missões. A vigilância marítima tem um caráter sustentável na medida em que promove a preservação do ambiente, uma vez que, através dela, temos conhecimento situacional da atividade humana que se desenrola no mar e contribui-se para a segurança do território marítimo português, ao minimizar as suas vulnerabilidades, e evitar as ameaças e riscos dela decorrentes.

Acresce referir que Portugal possui diferentes setores da administração que se empenham no exercício do cumprimento dos vários regulamentos relacionados com a atividade de fiscalização de potenciais infrações, havendo mesmo assimetrias no desenvolvimento dos diferentes sistemas de vigilância, o que por vezes torna a inoperabilidade uma realidade, como é o caso do uso de diferentes tecnologias que nem sempre são compatíveis entre si.

Em suma, o cenário marítimo é considerado heterogéneo e incompleto, não havendo um sistema geral que abrange as várias áreas de vigilância, atuação e prevenção dos diferentes Estados, sendo esta uma das vulnerabilidades do sistema.

Todavia, têm sido dados passos consideráveis no sentido de minimizar ou resolver estes problemas. De facto, desde 2003, a União Europeia tem obrigado todas as embarcações de pesca com comprimento superior a 15 metros a dispor de um sistema VMS (*Vessel Monitoring System*), permitindo um centro de controlo em terra interrogar a posição rumo e velocidade das embarcações de pesca em determinado momento, sendo a resposta transmitida automaticamente e sem intervenção humana. Através desta legislação europeia, atualmente é possível determinar onde se encontra uma embarcação de pesca a navegar no território de outro Estado, podendo ser controlada pelo respetivo centro de inteligência do país anfitrião.

Em relação ao caso português, o sistema em utilização é o MONICAP que se encontra ativo há alguns anos, apresentando resultados maioritariamente positivos. Ao nível da vigilância costeira, é o Centro Nacional Coordenador Marítimo a entidade responsável pela *“articulação operacional entre todas as entidades de polícia nos espaços marítimos nacionais,*

³⁷⁵ RIBEIRO, A. S. et all (2010). *Estratégia Naval Portuguesa – o processo, o contexto, o conteúdo*, Cadernos Navais n.º 34, Julho – Setembro 2010

assume uma importância decisiva na promoção da segurança no mar”³⁷⁶. O SIVICC, o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo da Costa Portuguesa permite e garante a cobertura do território marítimo português compreendido entre as 24 milhas de distância e a linha de costa, tendo como um dos principais objetivos a identificação antecipada da ameaça, pressupondo-se posteriormente a interceção das atividades ilícitas no litoral português. É de realçar o facto deste sistema de vigilância ser compatível com os restantes sistemas de vigilância nacionais e também europeus³⁷⁷, permitindo desta forma dirimir as vulnerabilidades que ainda persistem ao nível dos sistemas de vigilância marítima, quer a nível nacional, quer a nível europeu.

A nível europeu, é ainda de sublinhar um dos projetos-piloto no âmbito da vigilância marítima. Trata-se do “*Short-Range Identification and Tracking*” (SRIT), o qual pretende desenvolver uma rede de “*Automatic Identification System*” (AIS) europeia que será posteriormente disponibilizada a todas as autoridades marítimas dos Estados membros e incluir-se-á na rede “*SSN-Safe-Sea Net*”. Entre outras funções, esta rede permite e assegura a troca de dados e informação entre autoridades marítimas, para prevenir acidentes marítimos e prevenção de acidentes ambientais. A nível internacional merece ainda destaque o sistema “*International Ship and Port Facility Security Code*” (ISPS) e a “*Maritime Situational Awareness*” da NATO já referenciada no primeiro capítulo, que tem por base a “*necessidade de cooperação entre todos os atores do ambiente naval, visando a obtenção de superioridade de informação no espaço marítimo*”³⁷⁸.

Particularmente neste setor de atividade de vigilância marítima compreende-se a necessidade de valências aéreo-navais, ou mesmo terrestres, que permitam uma operacionalidade mais abrangente. Com efeito, aquando da ocorrência de uma deteção de algum acidente, poderá ser necessário empregar um meio adequado aéreo, terrestre ou naval. Há que atender ao facto de os meios aéreos e navais desempenharem, deste modo, um papel

³⁷⁶ CAJARABILLE, V. L., RIBEIRO, A. (2011). *A relevância da segurança no mar* in MATIAS N.V. eds (2011). *Políticas Públicas do Mar, Esfera do Caos* IN SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

³⁷⁷ Para além destes, de referir também o projeto-piloto europeu “*BluemassMed*”, permitindo uma maior interligação entre os sistemas de segurança e vigilância marítima destes países, como já houve oportunidade de se analisar anteriormente.

³⁷⁸ CAJARABILLE, V. L., RIBEIRO, A. (2011). *A relevância da segurança no mar* in MATIAS N.V. eds (2011). *Políticas Públicas do Mar, Esfera do Caos* IN SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

duplo na tarefa da vigilância: por um lado colaboram na recolha de informação e, por outro, desenvolvem o exercício da autoridade do Estado, fazendo parte do sistema de vigilância.

Na verdade, as vantagens da interrelação entre a Marinha e a Força Aérea, sobretudo nas questões relacionadas com a segurança, a defesa e a vigilância, são muitas e de inegável valor. Além do mais, *“verifica-se uma progressiva, embora lenta, evolução para a integração e funcionamento conjunto dos ramos das Forças Armadas, internamente aos Estados, assim como o desenvolvimento da integração para além e através das fronteiras nacionais”*³⁷⁹; de outro modo, podemos deixar de assumir as nossas responsabilidades no seio das alianças às quais pertencemos, nomeadamente a NATO e a União Europeia, bem como a própria defesa da fronteira marítima portuguesa.

De acordo com ARAÚJO (2013),

*“o país não pode deixar de possuir um poder aeronaval capaz de desempenhar, não só com eficácia mas também com eficiência, as funções fundamentais que o seu espaço aeronaval exige, com destaque para os domínios da defesa militar, do apoio à política externa, da segurança e autoridade do Estado e do apoio ao desenvolvimento”*³⁸⁰.

Como a Marinha, a Força Aérea também desempenha um papel muito importante. Para além das ameaças à soberania, à integridade territorial e à independência nacional, outros cenários e desafios se colocam ao poder aeronaval, nomeadamente naquilo que diz respeito ao emprego da capacidade aérea e naval portuguesa

*“na execução de missões no âmbito da preservação da vida humana e no apoio às populações, com ênfase para a busca e salvamento e para a realização de evacuações aeromédicas, bem como outras missões de interesse público, como o apoio às pescas, a fiscalização de atividades ilícitas, a proteção ambiental na Zona Económica Exclusiva ou o apoio a outras entidades”*³⁸¹,

estas últimas atividades já bastante consolidadas ao nível da cooperação destes dois ramos das Forças Armadas.

Tendo em consideração o modelo português ao nível da racionalização de recursos, tratando-se de uma economia de escala e de esforço, considera-se que ainda há trabalho a desenvolver no sentido do ramo naval e aéreo se interligarem e cooperarem de forma mais eficaz e mais eficiente, tendo em vista a preservação da soberania portuguesa e a defesa dos

³⁷⁹ COSTA, C. N. (2003). *O Poder Naval, Missões e Meios*, Cadernos Navais, n.º7, Outubro – Dezembro 2003

³⁸⁰ ARAÚJO, C. (2013). *O poder aeronaval. Uma visão para Portugal*, Maria Scientia, Revista científica, Edição n.º5, março 2013, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, acedido a 13 março 2014

³⁸¹ *Idem*

cidadãos. Ao nível dos meios navais portugueses, é de realçar o facto de Portugal ser um país com um carácter oceânico, apresentando um território disperso mas unido pelo mar e dependendo deste em grande parte, devido ao comércio externo, sendo necessários determinados requisitos militares para fazer face a este cenário.

Com efeito, existem algumas fragilidades e limitações destes dois ramos das Forças Armadas que merecem uma análise mais detalhada. Relativamente à Marinha, são conhecidas as suas limitações ao nível da fiscalização, tanto oceânica como costeira, capacidade de extrema pertinência face aos desafios já referidos anteriormente, uma vez que, do programa inicial de construção de 8 patrulhas oceânicos e 8 lanchas de fiscalização, apenas foram entregues apenas 2 patrulhas oceânicos “Viana do Castelo”, não se prevendo nova entrega no futuro próximo.

Sobre as capacidades necessárias da Força Aérea, é de salientar em especial a *“limitação no âmbito das capacidades de Defesa Aérea, mais propriamente no que se refere à instalação dos radares de defesa aérea, na Madeira e nos Açores”*³⁸². Trata-se de uma capacidade que garantiria o total cumprimento das suas missões no território marítimo sob soberania ou jurisdição nacional.

Em relação às missões essencialmente marítimas, é de referir que a Força Aérea dispõe das aeronaves P3P-Orion, C212-Aviocar e EH-101 Merlin208, que têm colaborado ativamente com os meios navais portugueses, sobretudo em missões de busca e salvamento, todavia, com uma prontidão reduzida. Por seu turno, a Marinha dispõe de meios navais num dispositivo permanente e com uma prontidão elevada, a força de reacção rápida, composta por uma fragata, um reabastecedor de esquadra, um submarino, duas corvetas e um destacamento de fuzileiros, que se afirma como uma componente oceânica no sistema de forças muito interessante.

Em síntese, podemos afirmar que *“o ganho resultante da operação conjunta do poder naval e do poder aéreo no que se refere ao aumento exponencial da percepção situacional do campo e das capacidades da força”*³⁸³ é bastante considerável, uma vez que se interligam valências distintas, áreas e navais, catalisando-as num único instrumento militar com

³⁸² ARAÚJO, C. (2013). *O poder aeronaval. Uma visão para Portugal*, Maria Scientia, Revista científica, Edição n.º5, março 2013, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, acedido a 13 maio 2014

³⁸³ Idem

capacidades sinérgicas e potenciadas, abrangendo todo o território marítimo soberano ou sob jurisdição nacional.

Todavia, ao nível dos meios navais³⁸⁴ capazes de garantir a segurança, a defesa e a vigilância do território marítimo português, é de realçar algumas notas. De acordo com ROGEIRO (2003), para um país oceânico-costeiro como Portugal, são necessários os seguintes meios:

“quatro fragatas antissubmarinas/antiaéreas; de patrulhas oceânicos polivalentes, capazes de operar para a guerra e para a paz; de uma dimensão anfíbia capaz de transportar o já razoavelmente equipado corpo de fuzileiros e servir a capacidade de projeção do Exército; de uma componente hidrociânica moderna que, sendo um braço da paz, da investigação e da inteligência nacional, é também um apoio científico e uma base (de dados e outra) de qualquer planeamento estratégico em tempo de crise”³⁸⁵.

Por seu turno, TELO (2009) afirma que

*“falta a Portugal capacidades que podemos classificar como essenciais para uma defesa moderna: defesa do espaço aéreo, defesa antimíssil, defesa contra ameaças NBQ, informações estratégicas, etc. Em quase todos os campos, pensar que Portugal pode desenvolver uma capacidade efetiva de forma isolada é ridículo”*³⁸⁶

pelo que, voltando ao que já foi abordado anteriormente, é necessário que Portugal mantenha uma autonomia tão grande quanto possível ao nível dos seus meios e capacidades mas simultaneamente mantendo uma ação estratégica multilateral com os seus parceiros.

É de referir ainda que, atualmente, os navios da Marinha portuguesa melhor equipados são as fragatas, que têm como principais empregos o apoio à política externa, à segurança e à autoridade do Estado, bem como missões de carácter de defesa militar. Com efeito, tratam-se de *“plataformas de características oceânicas, para proteção e controlo da navegação e das linhas marítimas de comunicação, projeção de força e proteção de unidades valiosas, com um leque alargado de capacidades, incluindo a possibilidade de embarcar dois helicópteros orgânicos”*³⁸⁷. Para assegurarmos as operações navais temos o reabastecedor de esquadra, “Bérrio”, sendo um importante instrumento de reabastecimento dos meios navais. Contudo, tendo Portugal um único reabastecedor de esquadra, poder-se-á verificar a sua indisponibilidade para acorrer a várias necessidades, nomeadamente operações de evacuações de cidadãos nacionais, o que prejudica e diminui a sustentabilidade da força naval

³⁸⁴ Para melhor elucidação ver Anexos tabela 9 – Meios Operacionais da Marinha Portuguesa

³⁸⁵ IN COSTA, C. N. (2003). *O Poder Naval, Missões e Meios*, Cadernos Navais, n.º7, Outubro – Dezembro 2003

³⁸⁶ TELO, A. (2009). *O Contributo do Poder Naval*, Cadernos Navais n.º10, Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia, Edições Culturais da Marinha

³⁸⁷ ROCHA, H. S. (2009). *Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal*, Cadernos Navais n.º31, Outubro – Dezembro 2009

portuguesa, bem como da sua própria capacidade expedicionária, fundamental para um país como Portugal com milhares de emigrantes.

Ao nível dos submarinos da classe “Tridente”, é de realçar o facto destas embarcações proporcionarem capacidades únicas, em articulação com outros meios navais e aéreos. De facto, através destes meios navais é possível “*um controlo robusto da área marítima interterritorial sob jurisdição portuguesa*”³⁸⁸, assim como a “*garantia da segurança territorial através do efeito de dissuasão provocado pelo submarino, imprimindo no adversário uma noção de incerteza relativamente ao seu local de ação em território nacional*”³⁸⁹. Todavia, pese embora a sua importância estratégica, por vezes é difícil para a opinião pública compreender esta necessidade. Verifica-se a recente discussão pública sobre esta matéria e as implicações políticas e económicas que envolveram esta aquisição.

Consideramos fundamental que Portugal aposte nos seus meios aeronavais para que, com estes, possa eliminar ou, pelo menos, diminuir ameaças e riscos. E esta necessidade de aposta nos seus meios é justificada também, como já houve oportunidade de referir anteriormente, pela necessidade do país manter a sua voz nas organizações internacionais de que faz parte, e a sua disponibilidade operacional para contribuir para o reforço da segurança, através dos meios militares e civis, à semelhança dos restantes Estados.

Apesar de algumas limitações e da necessidade de reforço e modernização dos meios navais portugueses, entendem os especialistas que Portugal dispõe de meios navais modestos mas suficientes para fazer face a ameaças convencionais. Com efeito, segundo PONTE [s.d.] “*o núcleo mínimo de meios de superfície oceânicos portugueses, previstos como necessários, cifra-se em cerca de 6 fragatas e 10 a 12 corvetas*”³⁹⁰, cujos requisitos Portugal satisfaz em parte, uma vez que dispõe apenas de 6 corvetas (uma vez que a Corveta NRP João Coutinho da Classe “João Coutinho” deixou de fazer parte da frota em agosto de 2014) e de 5 fragatas da classe “Vasco da Gama” e da classe “Bartolomeu Dias”.

Contudo, o cenário estratégico alterou-se consideravelmente nas últimas décadas. Durante o século XX as forças navais tinham um carácter mais oceânico do que hoje, sendo

³⁸⁸ MELO GOMES, F. (2014). *Autoridade do Estado no Mar*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais

³⁸⁹ MANUELITO, A. C. (2012). *A Estratégia Nacional para o Mar*, Maria Scientia, Revista Científica Eletrónica, Edição n.º 2, março 2012, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA2-Mar2012.pdf, acedido a 2 maio 2014

³⁹⁰ PONTE, F. [s.d.] *A defesa das linhas de comunicação marítimas*, Lisboa, Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais

atualmente exigidas capacidades e empenho nas áreas próximas do litoral, tendo em conta a panóplia de ameaças não convencionais ou assimétricas. Com isto não queremos dizer que as capacidades oceânicas são dispensáveis, pelo contrário, tendo em conta o imenso território marítimo que esperamos conquistar com a extensão da plataforma continental. Apenas queremos afirmar que, para além do empenho oceânico dos meios portugueses, há que atender hoje, também, ao território junto ao litoral português. E, mais importante ainda, consideramos que é neste vértice de atuação que é necessário aumentar a operacionalidade dos meios portugueses, na medida em que *“os navios de patrulha e fiscalização não abundam em Portugal e porque a longevidade de operacionalidade dos navios de alternativa/substituição não suprem essa insuficiência”*.

Além do mais, há que atender também ao facto de que são igualmente poucas as lanchas de fiscalização. Além disso, o atraso na entrega (incompleta) dos navios da classe “Viana do Castelo” promoveu o seu envelhecimento. Não podemos deixar também de referir que a única lancha de desembarque, “Bacamarte”³⁹¹, foi desativada em julho de 2014, o que comprometerá a operacionalidade dos meios navais em determinados cenários.

No que diz respeito ao conhecimento científico do mar português, trata-se de um vértice de atuação muito apreciado por outros Estados europeus. Assim sendo, e sendo também um desígnio nacional, são necessários meios navais dotados de equipamento científico adequado às suas funções, como são caso os navios e lanchas hidroceanográficos. Os navios e lanchas que estão ao serviço do Estado português, respetivamente, “NRP D. Carlos I”, “NRP Almirante Gago Coutinho”, “NRP Andrómeda” e “NRP Auriga” têm sensivelmente quinze anos de utilização, sendo urgente a sua substituição. Estes meios navais hidrográficos têm como missão *“assegurar, no âmbito da atuação específica da Marinha portuguesa, as atividades relacionadas com as ciências e técnicas do mar, tendo em vista a sua aplicação militar, bem como contribuir para o desenvolvimento do país nas áreas científica e de defesa do ambiente marinho”*³⁹². Por seu turno, a Marinha tem atualmente uma dezena de corvetas e patrulhas da classe “Cacine”, sendo que estes meios são navios não combatentes (ao contrário das fragatas e submarinos) após terem sido reduzidas as suas capacidades, à

³⁹¹ A atividade operacional da lancha de desembarque “Bacamarte” foi fundamental, nomeadamente, em ações e operações de combate à poluição no mar.

³⁹² INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2014). *Meios Navais*. Disponível em www.hidrografico.pt/meios-navais.php. Acedido a 15 abril 2014.

semelhança dos navios das guardas costeiras noutros países. Compreende-se, aqui também, a aposta e desenvolvimento das capacidades civis da Marinha portuguesa.

Existem outros meios navais, nomeadamente o navio balizador “Schultz Xavier”, cuja principal missão é o combate à poluição, através da balizagem e apoio aos faróis dos portos nacionais. Pode, de igual forma, ser usado para missões ao nível do salvamento marítimo, apresentando também valências de apoio a atividades de mergulho. Sublinha-se simultaneamente os Navios-Escola / Veleiros das classes “Sagres”, “Polar”, “Blaus VII” e “Creoula” que constituem um importante instrumento do Estado e da Marinha ao nível da formação teórica ministrada pela Escola Naval aos futuros oficiais, bem como o próprio contacto com o mar e as suas realidades ao nível da sociedade civil. Representam ainda a Marinha e o país internacionalmente em apoio à ação diplomática do Estado português.

Em suma, considera-se que Portugal, à semelhança de outros Estados europeus, não pode ambicionar um poder naval isoladamente eficaz contra as ameaças e riscos com que nos deparamos no século XXI, bem como as necessidades nacionais e internacionais. Há que atender ao facto de o quadro económico-financeiro não o permitir, sendo necessária e indispensável a cooperação entre os diferentes atores internacionais. A acrescentar temos a opinião pública portuguesa, que trabalharemos adiante, para compreender se há correlação de intenções entre os agentes políticos e militares e a sociedade civil relativamente à necessidade de apostarmos nos meios navais e aéreos portugueses, ou seja, nos meios militares e civis ao dispor do Estado português, tendo em conta a extensão da plataforma continental.

Ao nível económico e financeiro, as notícias também não são as mais animadoras. De acordo com o Orçamento do Estado para 2014, na rubrica da Defesa, prevê-se *“uma redução de 120,7 milhões de euros, num orçamento global em que a despesa atinge 2.138,7 milhões de euros”*. No âmbito desta diminuição, prevê-se igualmente *“os gastos com as Forças Nacionais Destacadas, que descem para 52 milhões de euros (menos 3,7% que em 2013)”* e com a chamada *“Cooperação Técnico-Militar, que levará um corte de cerca de 8%, situando-se em 5,5 milhões, a “prossecução das reformas em curso permitirá uma redução da defesa de cerca de 15% face ao proposto em 2013”*³⁹³. Por seu turno, há também o objetivo de *“reduzir em 2 mil o número de efetivos em 2014. Na verdade, ao abrigo do Plano ‘Defesa 2020’ é projetado um*

³⁹³ Expresso (2013). *Defesa corta em tudo*, Disponível em <http://expresso.sapo.pt/defesa-corta-em-tudo=f835946>, acedido a 29 maio 2014

*redimensionamento das Forças Armadas para um total entre os 30 e os 32 mil efetivos, a concretizar até ao ano de 2020*³⁹⁴.

Considerando também este cenário socioeconómico menos favorável para o setor da Defesa em Portugal, julga-se que os desafios às Forças Armadas serão cada vez maiores, uma vez que os orçamentos são cada vez mais reduzidos, ao mesmo tempo que é imprescindível o reequipamento e a modernização dos meios militares, como foi analisado anteriormente.

Com efeito, *“a renovação da frota naval portuguesa aparece como um imperativo nacional já que, para ameaças convencionais os meios navais existentes parecem ser consideravelmente suficientes, pelo menos na opinião dos especialistas, mas para ameaças não convencionais ou assimétricas fica aquém do mínimo exigível*³⁹⁵. Todavia, consideramos que tal realidade não terá mais lugar aquando da extensão da plataforma continental portuguesa, sendo assim necessário que se aposte, sobretudo, quer nos meios oceânicos, quer nos meios de apoio ao litoral. É, portanto, um real investimento nos meios navais, quer na vertente da salvaguarda do interesse nacional, sob o prisma militar mas, de igual modo, na vigilância, na busca e no salvamento tendo em conta a extensão da plataforma continental portuguesa e os desafios que lhe são adstritos. O investimento não tem de ser especificamente em termos de número mas sim em termos de valências e capacidades, como o próprio cenário atual nos demonstra.

Para além do mais, e acreditando que o conceito de “Duplo Uso” da Marinha continuará a nortear a estratégia nacional no uso dos meios militares e civis, julgamos que o reforço e a modernização da frota portuguesa deve passar sempre pela articulação destas duas valências – militar e civil – imprescindíveis à visão de futuro que tornem unidas as Forças Armadas e a sociedade civil, sob a égide de uma única e verdadeira bandeira e de um Estado ao dispor dos seus cidadãos.

Em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa, se não forem tomadas as devidas providências para assegurar a segurança, a defesa e a vigilância deste imenso

³⁹⁴ DIÁRIO DE NOTÍCIAS (2014). *Governo planeia reduzir efetivos das FA já em 2014*. Disponível em http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content_id=3412733, Acedido a 20 abril 2014

³⁹⁵ MANUELITO, A. C. (2012). *A Estratégia Nacional para o Mar*, Maria Scientia, Revista Científica Eletrónica, Edição n.º 2, março 2012, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA2-Mar2012.pdf, acedido a 22 maio 2014

território marítimo português, Portugal ver-se-á vergado aos interesses dos Estados mais fortes e com mais capacidades que tenham como objetivo aproveitar e explorar as potencialidades deste território. Além disso, Portugal deixará de se representar por um Estado responsável e contribuidor para a arquitetura de segurança do Atlântico Norte, deixando este espaço à mercê dos acontecimentos.

Deste modo, chegamos à conclusão que a sinergia entre o poder naval e aéreo é indispensável ao cumprimento das obrigações e responsabilidades do Estado português ao nível da segurança, da defesa e da vigilância do seu território marítimo. Considera-se que estamos em condições de validar a nossa primeira hipótese: o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte decorrente das transformações geopolíticas em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa será positivo se forem admitidos determinados requisitos, nomeadamente o reequipamento da frota aeronaval portuguesa, o conseqüente desenvolvimento tecnológico e a continuidade da relação entre Portugal, Nações Unidas, NATO (em particular, os Estados Unidos) e a União Europeia.

3.3. A sociedade civil e a importância do mar português: análise e conclusões

Com este subcapítulo temos como objetivo perceber a opinião e a sensibilização da sociedade civil sobre os assuntos marítimos.

Com efeito, julgamos que o mar português sempre fez parte do legado de Portugal, apesar de, em determinados momentos da história coletiva, tenha sido remetido para segundo plano, sobretudo na década de 80, quando os interesses principais do país estavam inscritos na adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE). Todavia, como pudemos comprovar ao longo da presente dissertação, têm sido dados passos consideráveis ao nível da (re)aproximação da sociedade portuguesa aos assuntos marítimos. Consideramos que persiste ainda alguma relutância por parte da sociedade civil sobre o investimento nos meios militares e civis e, conseqüentemente, nas Forças Armadas. Chegar-se-á a uma conclusão no final deste subcapítulo sobre a persistência ou não desta tendência, tendo em conta a (re)valorização do mar no pensamento dos portugueses.

Considera-se, assim, que

“há que fazer um sério esforço para ajudar a opinião pública a compreender a natureza e a finalidade das missões da Marinha no contexto das prioridades nacionais. E, paralelamente, estar preparado para o desafio de ter que vender uma imagem que, se não for criada pela Marinha, ficará ao sabor errático das percepções da opinião pública e dos media, geralmente mais predispostos em avaliar a situação em função dos falhanços do que em função dos sucessos”³⁹⁶.

Um dos exemplos paradigmáticos deste tipo de acontecimentos foi a narrativa sobre a aquisição dos submarinos “Tridente” e “Arpão”. Para além dos meandros a nível económico e político não terem ajudado a uma percepção positiva por parte da opinião pública relativamente à necessidade de o Estado português adquirir estes meios, mesmo sem estes acontecimentos, porventura, a opinião pública não concordaria com esta medida, uma vez que existem outras questões que merecem uma resposta urgente e eficiente do Estado, em particular ao nível das elevadíssimas taxas de desemprego, bem como a continuidade de investimento público nas áreas da Educação, Saúde e Justiça, entre tantas outras que poderíamos referir.

³⁹⁶ RODRIGUES, A. (2004). *O Quadro Ambiental Interno da Estratégia Naval Portuguesa: os Recursos, as Instituições e a Sociedade*, Cadernos Navais 10, Edições Culturais da Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia

Deste modo, acreditamos que é urgente desfazermos, ou pelo menos diminuirmos, as percepções da opinião pública, por vezes mal ou pouco informada, sobre a importância das Forças Armadas, nomeadamente a Marinha, para a prossecução do objetivo comum – a extensão da plataforma continental portuguesa e as medidas que respondam aos desafios que lhes são intrínsecos. Nesse sentido, e segundo MONJARDINO (2013), “*devemos inverter o afastamento das sociedades euro-atlânticas das Forças Armadas. Os militares não são um luxo. São uma necessidade numa sociedade que queira continuar livre*”³⁹⁷.

Em consequência do exposto acima e com o objetivo de contribuir para a compreensão do papel de Portugal na arquitetura de segurança do Atlântico Norte e, simultaneamente, analisar os impactos a nível geopolítico neste espaço, decorrentes da extensão da plataforma continental portuguesa, a qual será expectavelmente discutida pelas Nações Unidas em 2016, assim como perceber a opinião e a sensibilização da sociedade portuguesa para os assuntos marítimos, elaborámos um inquérito.

Ao nível da caracterização da nossa amostra (440 pessoas), é de realçar que quase metade tem idades compreendidas entre 21-35 anos (46,35%), sendo composta por 42,47% do sexo feminino e 57,53% do sexo masculino e maioritariamente com instrução ao nível do Ensino Universitário: 81,96%:

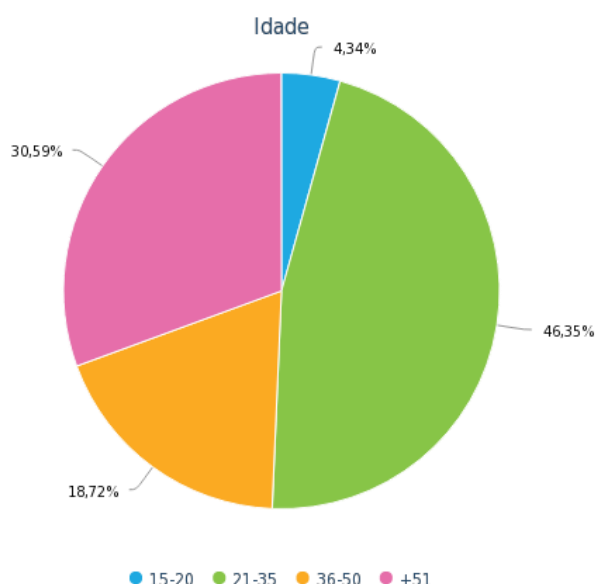


Gráfico 1 – Idade

³⁹⁷ MONJARDINO, M. (2013). *Uma Nova Aliança*. Expresso, 28 dezembro 2013

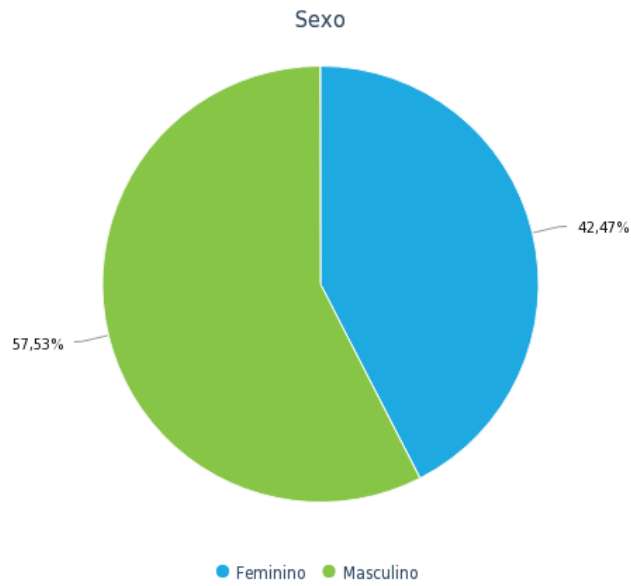


Gráfico 2 – Sexo

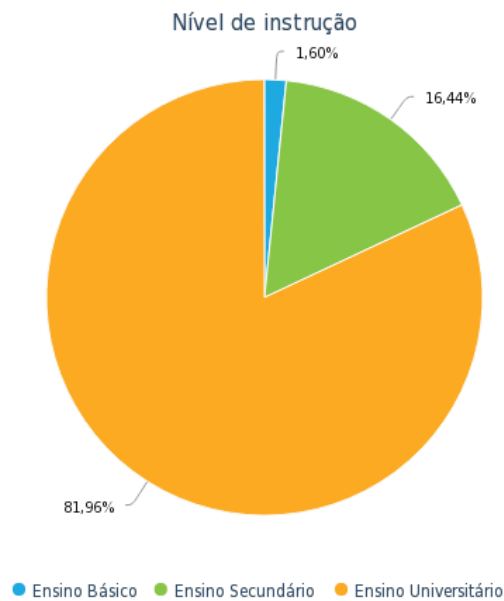


Gráfico 3 – Nível de instrução

Caracterizada a amostra em análise e passando à nossa seguinte pergunta³⁹⁸, tivemos como objetivo verificar se a opinião pública tem efetivamente uma relação geográfica com o mar ao nível da sua proximidade. De facto, quando perguntamos “*A quantos km vive do litoral*”

³⁹⁸ As questões 1, 2 e 3 dizem respeito à idade, sexo e nível de instrução, respetivamente

português?, a resposta é extremamente exemplificativa da nossa assunção: mais de 50% dos inquiridos respondem que vivem a “*menos de 10 km*” do litoral português, aproximadamente 33% afirmam que vivem “*entre 10 e 40 km*” e apenas perto de 8% dizem que vivem “*a mais de 100 km*”:

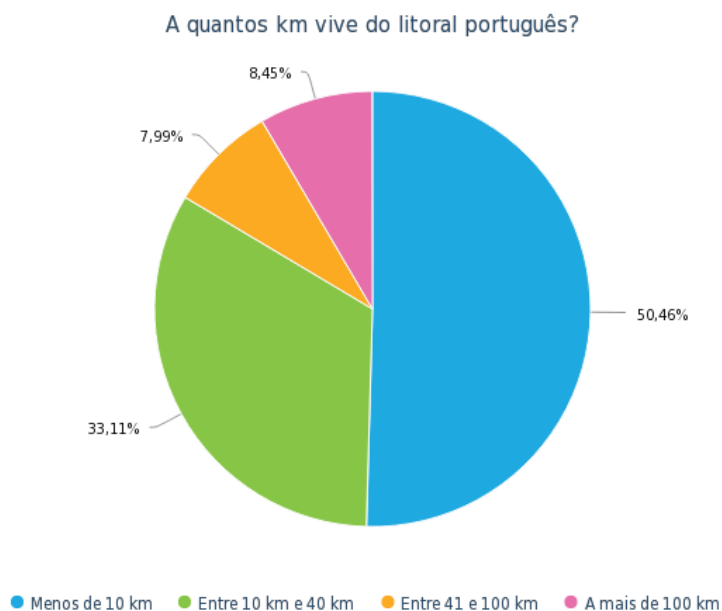


Gráfico 4 – A quantos km vive do litoral português?

Para além desta aproximação geográfica, quisemos saber também se a opinião pública concorda com a seguinte frase: “*os portugueses têm uma relação imemoriável com o mar*”, sendo as conclusões muito expressivas: mais de 51% afirma “*concordo completamente*”, mais de 34% diz-nos “*concordo*” e apenas 2,51% afirma “*discordo completamente*”:

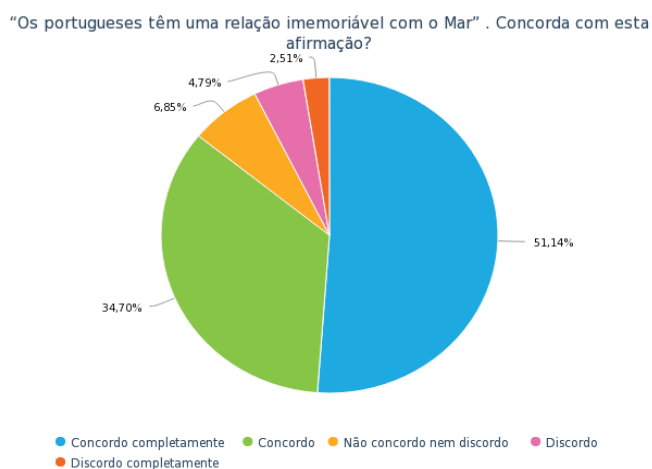


Gráfico 5 – “Os portugueses têm uma relação imemoriável com o Mar”

Uma vez que os portugueses têm uma “relação imemoriável com o mar” e, desta feita, estamos a referir-nos de uma forma abstrata (não apenas no sentido geográfico), quisemos averiguar que tipo de relação estamos a falar, elaborando para esse efeito a seguinte pergunta: “Das opções abaixo apresentadas, seleccione o(s) tipo(s) de relação(ões) que tem com o mar português e/ou para que fim(ns) o utiliza”. As respostas foram bastante claras: mais de 80% dos inquiridos respondem que a sua relação com o mar dá-se ao nível do lazer, seguido do turismo (mais de 30%), sendo apenas, e infelizmente, menos de 9% que considera ter uma relação a nível científico e académico e menos de 20% a nível profissional. Podemos concluir que, para um país que terá mais de 97% de território marítimo, os portugueses têm tendência para explorar o mar ao nível do lazer e do turismo, com índices muito baixos ao nível profissional, científico e académico. Tentaremos adiante chegar a uma explicação para estes resultados:

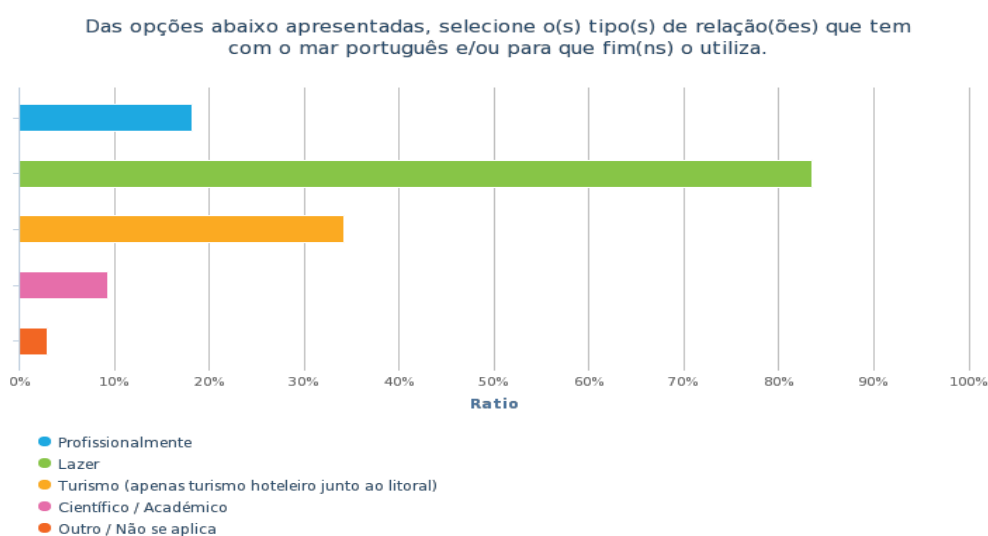


Gráfico 6 – Tipo(s) de relação(ões) dos portugueses com o mar português e/ou para que fim(ns) o utiliza

Contudo, mais de 73% dos inquiridos respondem “*concordo completamente*” e mais de 24% “*concordo*” sobre a nossa seguinte pergunta: “*concorda que o investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos (piscatórios, energéticos, científicos e outros) pode ter um contributo importante para a economia portuguesa?*”. Podemos concluir que, apesar de os portugueses olharem para o mar maioritariamente ao nível do lazer e do turismo, consideram que o investimento noutros setores da economia do mar é importante para a economia nacional:

Concorda que o investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos (piscatórios, energéticos, científicos e outros) pode ter um contributo importante para a economia portuguesa?

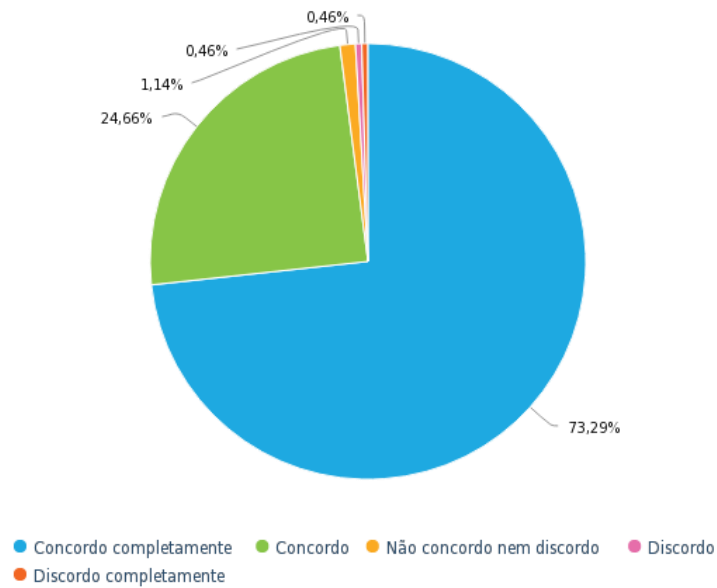


Gráfico 7 – Investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos

Face à importância e centralidade das temáticas marítimas em Portugal, tentámos descobrir se os portugueses têm “*por hábito conversar, analisar, discutir temas relacionados com o mar português (a nível político, económico, científico, securitário, militar ou outro) com familiares e/ou amigos?*”. Aqui, os nossos inquiridos encontram-se consideravelmente divididos: cerca de 52% responde “*sim, ocasionalmente*”, 26,48% respondem “*raramente ou nunca*” e apenas 21% “*sim, frequentemente*”:

Tem por hábito conversar, analisar, discutir temas relacionados com o mar português (a nível político, económico, científico, securitário, militar ou outro) com familiares e/ou amigos?

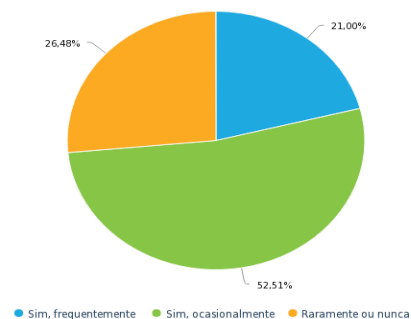


Gráfico 8 – Hábitos de conversa, análise e discussão de temas relacionados com o mar português

Com o intuito de compreender também a opinião dos inquiridos sobre o papel governamental relacionado com as políticas de Educação ao nível da abordagem de temas relacionados com o mar português, excetuando o ensino universitário, elaborámos a seguinte pergunta: “*tem conhecimento da realização de atividades, estudos, reflexões sobre o mar português no âmbito dos planos de Educação nacional para os 1.ºs, 2.ºs e 3.ºs ciclos do Ensino Básico e Secundário?*”. Aproximadamente 45% dos inquiridos confessam “*não tenho conhecimento mas julgo que existam*”, apenas 11,4% afirmam “*sim, tenho conhecimento*”, perto de 24% afirma que “*sim, tenho conhecimento mas julgo que são pouco frequentes*” e quase 19% dos inquiridos respondem que “*nunca ouvi falar em tal assunto*”:

Tem conhecimento da realização de atividades, estudos, reflexões sobre o mar português no âmbito dos planos de Educação nacional para os 1.ºs, 2.ºs e 3.ºs ciclos do Ensino Básico e Secundário?

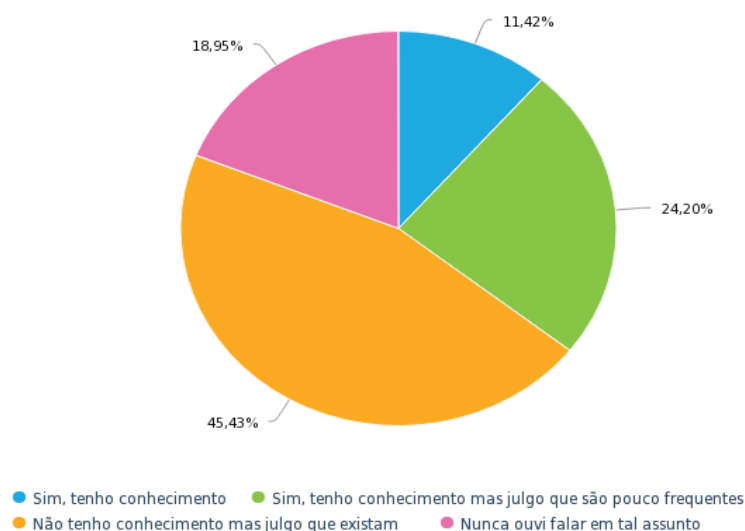


Gráfico 9 – Realização de atividades, estudos e reflexões sobre o mar português

São conclusões, no mínimo, preocupantes para um país como Portugal que prevê e está a trabalhar para ser um dos maiores territórios marítimos do mundo. Seria expectável ou, no mínimo, desejável que existissem mais atividades, estudos e reflexões sobre o mar português junto dos nossos jovens – as gerações vindouras capacitadas e orientadas para as temáticas marítimas, as quais acreditamos e ambicionamos que serão o futuro, ou um dos caminhos futuros para a revitalização da economia nacional.

Sobre o processo de extensão da plataforma continental portuguesa submetida às Nações Unidas em 2009, cerca de 68% dos inquiridos respondem que estão a par, contra 31% que afirmam não estar:

Está a par do processo de extensão da plataforma continental portuguesa que foi submetida às Nações Unidas em 2009?

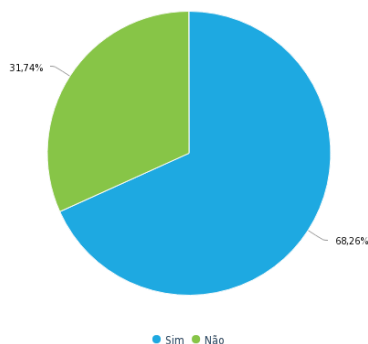


Gráfico 10 – O processo de extensão da plataforma continental portuguesa

Contudo, face aos 31% dos inquiridos que dizem não estar a par do processo de extensão da plataforma continental, quisemos compreender em que medida a comunicação social influencia este resultado, uma vez que se trata de um dos meios privilegiados ao nível da divulgação de matérias basilares de qualquer Estado. Com efeito, ao questionarmos “*considera que tem havido ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa sobre a extensão da plataforma continental e as suas implicações, por parte da comunicação social?*”, mais de 62% dos inquiridos responde-nos “*raramente ou nunca*” e apenas cerca de 1% responde-nos “*sim, frequentemente*”:

Considera que tem havido ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa sobre a extensão da plataforma continental e as suas implicações, por parte da comunicação social nacional?

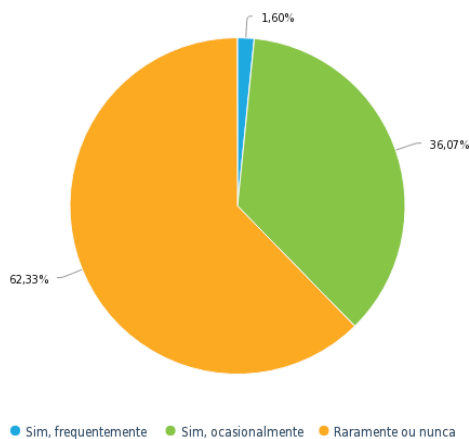


Gráfico 11 – Ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa

Com efeito, compreende-se assim a ineficácia da comunicação social ao nível da divulgação desta temática fundamental para a sociedade portuguesa, o que em muito prejudica o trabalho que queremos que aconteça – uma maior aproximação dos portugueses ao mar, quer no sentido abstrato, quer no sentido prático.

De seguida tentámos indagar sobre o que a sociedade civil pensa sobre o investimento em meios militares e civis com a seguinte pergunta: “Concorda que o Estado invista em meios militares e civis para garantir a segurança, a defesa e a vigilância do território nacional, considerando que este, após a extensão da plataforma continental, será composto por mais de 97% de território marítimo?”, chegando às seguintes conclusões: mais de 47% dos inquiridos “concorda”, sendo que perto de 31% “concorda completamente” e apenas 1,37% “discorda totalmente”, resultados que muito nos apraz:

Concorda que o Estado invista em meios militares e civis para garantir a segurança, a defesa e a vigilância do território nacional, considerando que este, após a extensão da plataforma continental, será composto por mais de 97% de território marítimo?

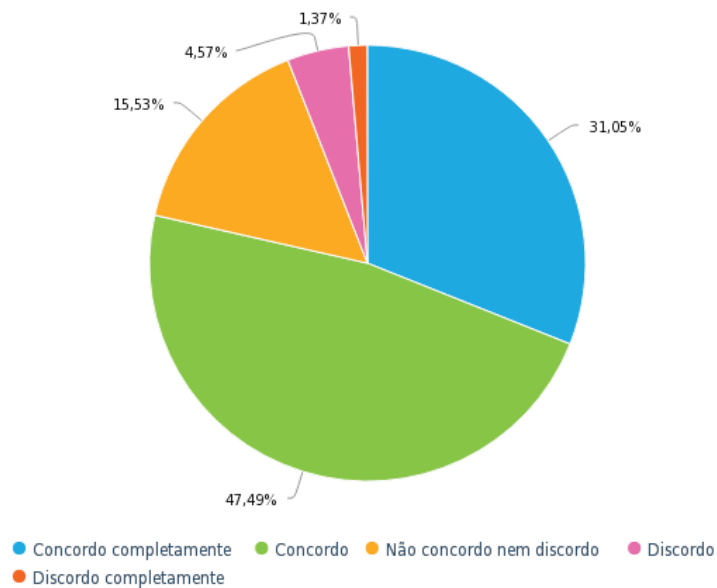


Gráfico 12 – Investimento em meios militares e civis

Estes resultados são bastante animadores, tendo em conta o cenário económico-social menos positivo que o país atravessa. Todavia, concluímos também que quando perguntamos “Independentemente da sua resposta à questão anterior, concorda que existem outros investimentos mais prioritários para o país, nomeadamente ao nível do emprego, educação,

saúde, cultura?” ficamos com as seguintes conclusões: mais de 47% da sociedade civil diz-nos “concordo”, perto de 31% afirma “concordo completamente” e apenas menos de 1% diz-nos “discordo completamente”:

Independentemente da sua resposta à questão anterior, concorda que existem outros investimentos mais prioritários para o país, nomeadamente ao nível do emprego, educação, saúde, cultura?

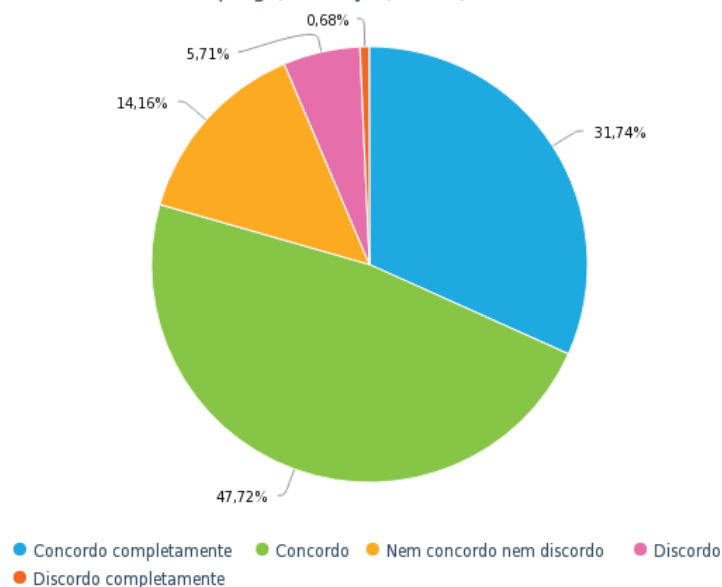


Gráfico 13: Outros investimentos mais prioritários para o país

Podemos assim concluir que também aqui há um grande trabalho a desenvolver, no sentido de fazer entender aos portugueses que, de facto, investir no mar português é e será sempre prioritário. Não seria suposto concordar com o investimento em meios militares e civis apenas quando não apontamos outras esferas também passíveis de investimento. Não pretendemos com estas duas questões dividir o bolo entre os primeiros e os segundos prioritários. Não devemos também deixar de referir também que as esferas referenciadas na última pergunta dependem todas elas dos resultados de investimento reprodutivo noutras áreas, nomeadamente o mar, ou seja, é necessária a existência de riqueza criada por esse investimento para dar lugar aos outros. A educação, a saúde, a cultura, etc., são áreas de investimento com retorno de longo prazo, só possível com o retorno dos investimentos reprodutivos noutras rúbricas.

Ao nível do papel de Portugal na manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte, designadamente no que diz respeito à sua relação com a NATO e com a União

Europeia, elaborámos a seguinte pergunta: “*Concorda que Portugal esteja inserido na NATO e na União Europeia, pelo menos tendo em conta as nossas necessidades de segurança e defesa coletivas?*”. As respostas são claras: somando as respostas “*concordo completamente*” e “*concordo*” temos mais de 81%, sendo apenas 2,28% os que respondem “*discordo completamente*”. Podemos então afirmar que os portugueses consideram fundamental a permanência de Portugal na NATO e na União Europeia:

Concorda que Portugal esteja inserido na NATO e na União Europeia, pelo menos tendo em conta as nossas necessidades de segurança e defesa coletivas?

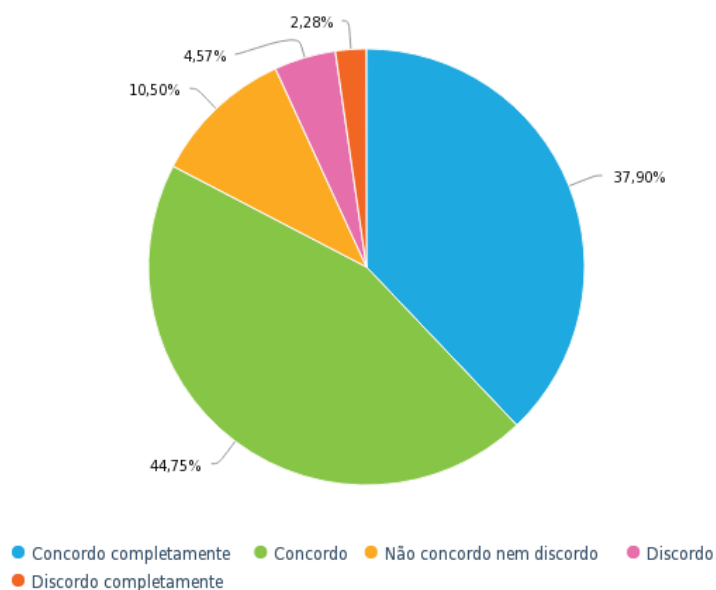


Gráfico 14: Inserção de Portugal na NATO e na União Europeia

Associando este resultado ao resultado da pergunta anterior, podemos concluir que para a sociedade civil existem outros investimentos mais prioritários para o país, nomeadamente ao nível do emprego, da educação, da saúde e da cultura, deixando para segundo plano o investimento em meios militares e civis, o que em muito está correlacionado com a nossa permanência e contributos nestas organizações internacionais. Como já tivemos oportunidade de mencionar nesta dissertação, quanto menos Portugal participar com meios militares e civis em ações e programas da NATO e da União Europeia, mais difícil é para o país ter uma voz ativa no seio destas organizações internacionais fundamentais no século XXI.

Já ao nível da visão estratégica do país, as respostas são bastante inconclusivas. Questionámos se “*concorda que Portugal tem uma visão e estratégia concretas sobre o uso do mar português, sobretudo tendo em vista o aumento do nosso território nacional através da*

extensão da plataforma continental portuguesa?”, tendo como respostas: 30,37% “*discordo*”, 28,08% “*nem discordo nem concordo*”, 28,08% “*concordo*”, apenas 7,99% diz “*concordo completamente*” e 5,48% diz “*discorda completamente*”:

Concorda que Portugal tem uma visão e estratégia concretas sobre o uso do mar português, sobretudo tendo em vista o aumento do nosso território nacional através da extensão da plataforma continental portuguesa?

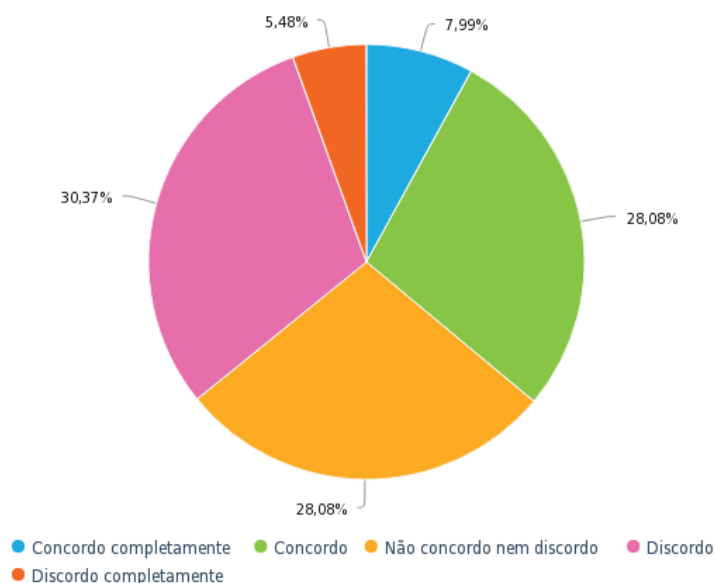


Gráfico 15: Visão e estratégia de Portugal sobre o uso do mar português

Porventura podemos associar estes resultados às parcas relações dos portugueses com o mar a nível profissional, científico e académico, uma vez que não sentem que exista ainda definido um rumo capaz de nortear uma política marítima nacional credível e que fomenta o investimento e a aposta, quer por via da profissionalização, quer por via científica/académica.

Por fim, e por que nos parece que a economia do mar deveria ser indiscutível no seio da sociedade portuguesa, interrogámos: “*Já alguma vez considerou iniciar um negócio relacionado com o mar?*”. As respostas são bastante precisas e consequentes das conclusões acima descritas: apenas 1,6% responde “*sim, e inicie!*”, enquanto mais de 79% afirma “*não, nem penso iniciar*” e 18,95% afirma “*sim, mas não iniciou*”:

Já alguma vez considerou iniciar um negócio relacionado com o mar português?

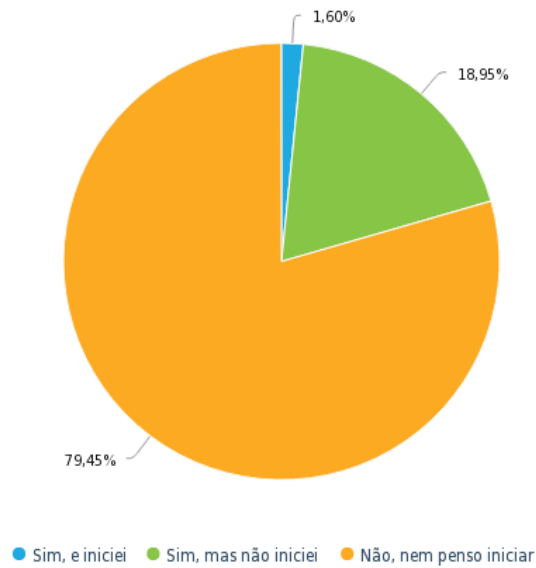


Gráfico 16 – Negócio relacionado com o mar português

Em suma, podemos afirmar que o mar faz parte da realidade geográfica dos inquiridos, tendo em conta que metade da amostra afirma que vive a menos de 10 km do litoral português e mais de 51% concordam completamente que os portugueses têm “uma relação imemoriável com o mar”.

Todavia, conseguimos compreender também que grande parte dos inquiridos diz que a sua relação com o mar dá-se sobretudo ao nível do lazer e do turismo e apenas uma pequena percentagem afirma que se relaciona com estas temáticas a nível profissional, científico e académico. Se associarmos este resultado às respostas sobre os hábitos que a opinião pública tem ao conversar, analisar e discutir temas relacionados com o mar português, o cenário não é muito animador. Dizem-nos que o fazem ocasionalmente e que não têm grande conhecimento da existência de atividades, estudos e reflexões dirigidos aos jovens, no âmbito dos planos nacionais de educação, o que pressupõe que a sensibilidade e interesse são inócuos ou limitados. É, portanto, indispensável apostar cada vez mais na sensibilização da opinião pública se quisermos os portugueses e o mar cada vez mais interrelacionados.

Apesar de grande parte dos inquiridos afirmar que o investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos ser importante, quando questionamos sobre a hipótese de considerarem iniciar um negócio relacionado com o mar, mais de metade

respondem que não e nem pensar iniciar. Consideramos, assim, que estas conclusões estão relacionadas também com a opinião dos portugueses sobre a visão e estratégia de Portugal sobre o uso do mar. As opiniões foram muito divididas, oscilando entre a discordância, a concordância e a falta de opinião definida. Com efeito, é necessário também algum investimento ao nível da divulgação do trabalho que tem sido desenvolvido ao nível governamental relativamente às temáticas marítimas, no sentido de influenciarem positivamente a opinião e a ação concreta por parte da sociedade.

Por seu turno, infelizmente a tendência por parte dos portugueses naquilo que diz respeito ao investimento nos meios militares e civis persiste. Apesar de uma larga maioria concordar com este tipo de investimento, concordam igualmente que existem outros mais prioritários. Todavia, os índices de aceitação ao nível da permanência de Portugal na NATO e na União Europeia são positivos, o que em muito contribui para um espírito incentivador ao nível da manutenção da arquitetura de segurança no Atlântico Norte por parte de Portugal.

Sumário do capítulo III

Podemos concluir com este capítulo que a relação de Portugal com o Atlântico é histórica e intrínseca e os contributos do país para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte poderão ser muito vastos.

É, pois, necessário que Portugal mantenha uma posição de salvaguarda das temáticas marítimas no seio da União Europeia e das temáticas europeias no seio da NATO. Tratam-se de duas esferas de atuação imprescindíveis e indissociáveis do país, num século XXI que persiste em desafiar a geopolítica atlântica e europeia. Para além do mais, no nosso entender, Portugal também não deve desprezar a sua excelente relação com as Nações Unidas e com os Estados Unidos.

Ao nível da segurança, defesa e vigilância, o país tem de assumir, de facto, a necessidade de apostar nestas esferas de atuação. Como já referimos, Portugal, à semelhança de outros países, não pode ambicionar um poder aeronaval isoladamente eficaz para fazer face às ameaças e riscos com que nos deparamos, assim como as necessidades nacionais e internacionais. Para que o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte seja uma realidade, é imprescindível o reequipamento e a modernização dos seus meios militares e civis portugueses.

Portugal, na nossa opinião, e atendendo à extensão da sua plataforma continental, necessita de apostar efetivamente nos meios oceânicos, de apoio ao litoral e aéreos. Se não forem tomadas as devidas providências para assegurar a segurança, a defesa e a vigilância deste imenso território marítimo português, Portugal ver-se-á vergado aos interesses dos Estados mais fortes e com mais capacidades que tenham como objetivo explorar as potencialidades do território marítimo nacional. É, pois, indispensável a sinergia entre o poder naval e o poder aéreo para a prossecução do contributo nacional no espaço geopolítico em análise.

Ao nível da opinião pública portuguesa, como já observámos, persiste uma grande necessidade na sua sensibilização, quer ao nível da divulgação das temáticas marítimas, quer ao nível da sua atuação prática. É inconcebível para um país como Portugal olhar apenas para o lazer e para o turismo marítimo, descurando outras valências tão ou mais essenciais ao

desenvolvimento económico nacional. Por seu turno, o desafio da aceitação da opinião pública sobre o investimento nos meios militares e civis portuguesas persiste e requer atuação por parte, sobretudo, dos agentes políticos. É preciso mais ambição e mais sensibilização. Acreditamos que a sinergia entre a opinião pública e as políticas marítimas é uma questão indiscutível e que merece o empenho de todos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Concluimos com o primeiro capítulo que os oceanos e os mares são parte indissociável da realidade do ser humano e dos Estados, constituindo perto de três quartos da superfície terrestre (71%). O Oceano Atlântico é o segundo maior oceano do mundo, cobrindo aproximadamente 22% da superfície terrestre e cerca de 26% da superfície marítima mundial. Em particular, no Atlântico Norte, convergem diversos interesses que vão desde o comércio livre, à segurança e à recusa de uma hegemonia continental, apresentando de igual modo diversas potencialidades, designadamente o aproveitamento de novas formas de energia, novas soluções na área da farmacologia e da medicina, bem como ao nível do combate das alterações climáticas.

As questões relacionadas com a segurança marítima têm vindo a expandir-se face à interligação cada vez maior dos interesses e dos desafios colocados aos Estados no século XXI, num mundo globalizado em que o domínio marítimo não dispõe de fronteiras físicas, o que proporciona, entre outros aspetos, o crime transnacional, nomeadamente a pirataria e o terrorismo.

Com a expectável aprovação do aumento da sua plataforma continental, Portugal terá um futuro muito promissor. Neste contexto, a arquitetura de segurança do Atlântico Norte ganha um relevo especialmente importante, uma vez que as oportunidades e os desafios são vários, assim como as ameaças e os riscos que afetarão todos os atores deste espaço marítimo. Com efeito, os atores da arquitetura de segurança do Atlântico Norte e, em especial, Portugal, terão um papel muito importante. As Nações Unidas, a União Europeia e a NATO/Estados Unidos serão igualmente preponderantes nestas temáticas tendo em conta as suas características intrínsecas relativamente ao peso e importância deste território marítimo a diversos níveis.

No segundo capítulo pudemos compreender que o *Portugal Marítimo* detém uma relevância holística muito interessante, na medida em que historicamente Portugal é um país marítimo por natureza e por vocação. Por natureza tendo em conta a sua posição geográfica e por vocação considerando os seus feitos históricos que marcaram o mundo. A nível económico, concluimos que o setor portuário e o setor dos transportes marítimos têm vindo a

ganhar cada vez mais relevo em Portugal, fazendo-se uso da posição geoestratégica do país e introduzindo-o na rota do comércio marítimo internacional. Por seu turno, é de destacar também as questões ambientais/científicas marítimas, uma vez que os efeitos das alterações climáticas, nomeadamente no que diz respeito à subida média das águas do mar, o degelo do Ártico e a pressão urbanística junto ao litoral português, assim como o fenómeno da poluição marinha, são questões que devem ser encaradas com preocupação por parte dos agentes políticos.

De igual forma concluímos que os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português devem estar à altura dos acontecimentos e realidades. É urgente conferir especial atenção à possível transferência de poderes e competências para os órgãos supranacionais, nomeadamente a União Europeia, sem, contudo, descuidar a cooperação e a coordenação no quadro das políticas desta instituição que poderá significar desafios a médio prazo para Portugal. Os poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português são muito vastos, tendo em conta o facto de, na ZEE, o Estado ter direito de explorar os recursos naturais (vivos e não vivos), embora num regime que não lhe garante a exclusividade, caso se comprove que não tem capacidade efetiva para o fazer. É em sede da União Europeia que estes assuntos são discutidos, sendo que há uma subordinação do Estado português à regra comum europeia, já que existe, de facto, a atribuição de competências exclusivas da União Europeia para a conservação dos recursos biológicos do mar no âmbito da política comum das pescas.

Naquilo que diz respeito à plataforma continental, concluímos que a soberania de Portugal é limitada, uma vez que a contribuição sobre o valor das explorações minerais desenvolvidas é uma realidade. A Portugal apenas lhe diz respeito o solo e subsolo, não possuindo direitos soberanos nas águas que cobrem a plataforma continental. Mas é a Portugal que lhe cabe exercer os direitos exclusivos de soberania sobre a sua plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, quer haja uma ocupação real ou fictícia, embora deva acautelar e harmonizar os seus próprios interesses com os interesses da comunidade internacional. Através do projeto de extensão da plataforma continental portuguesa, o grande benefício que se espera obter trata-se do aumento da disponibilidade de recursos naturais, vivos e não vivos, tendo em conta a descoberta de novas fontes, a par dos direitos de soberania sobre uma imensa área de fundos marinhos.

Perante este cenário promissor, são vários os atores envolvidos a contribuir para a manutenção da segurança do território marítimo português, cujas relações e responsabilidades têm sido assumidas e deverão manter-se, já que o modelo existente para o exercício da autoridade marítima parece adequado e funcional e porque, com a possibilidade real de aprovação da extensão da plataforma continental portuguesa, novos e maiores desafios se colocam a Portugal.

Através do terceiro capítulo, concluímos que os contributos de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte serão essenciais. Serão três os grandes desafios que, no nosso entender, Portugal terá de responder: o reequipamento das suas forças aeronavais; o desenvolvimento tecnológico e o estreitamento das relações com os atores que compõem a arquitetura de segurança do Atlântico Norte, uma vez que Portugal, isoladamente, não tem capacidade para garantir uma defesa nacional autónoma. Consideramos indispensável o contributo do país sobretudo ao nível da segurança, da defesa e da vigilância. Para que estas sejam asseguradas, é necessário que os meios ao dispor do Estado português sejam suficientes e que, para além disso, os próprios portugueses estejam conscientes e convictos da necessidade de se apostar nas temáticas marítimas em prol do desenvolvimento nacional. Na nossa opinião, Portugal não pode negar estas premissas se quiser aproveitar convenientemente a oportunidade de se reafirmar, de forma reforçada, no plano político regional e estratégico em termos internacionais. O mar vem ter com Portugal com exigências às quais, ou teremos capacidade e vontade para responder com voz própria, ou, pelo contrário, começar-se-á a desenhar o cenário da transferência das nossas decisões para mãos alheias.

A sinergia entre o poder naval e aéreo é indispensável ao cumprimento das obrigações e responsabilidades do Estado português ao nível da segurança, da defesa e da vigilância do seu território marítimo. Em suma: o contributo de Portugal para a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte decorrente das transformações geopolíticas em virtude da extensão da plataforma continental portuguesa será positivo se forem admitidos determinados requisitos, nomeadamente o reequipamento da frota aeronaval portuguesa, o conseqüente desenvolvimento tecnológico e a continuidade da relação entre Portugal, Nações Unidas, União Europeia e NATO/Estados Unidos.

Persiste, infelizmente, uma grande necessidade ao nível da sensibilização da sociedade portuguesa relativamente às temáticas marítimas. A aceitação da opinião pública portuguesa sobre o investimento nos meios militares e civis é muito ténue. Pese embora tenhamos concluído que existe aceitação neste tipo de investimento, concluímos de igual modo que, comparando este com outros, o primeiro fica em segundo plano. Portugal, ao longo da sua história, nunca foi uma nação com uma estratégia de médio-longo prazo, à exceção, no nosso ponto de vista, da Era dos Descobrimentos portugueses. Portugal e os portugueses não podem esperar tornarem-se um dos maiores países marítimos do mundo e manterem a sua inércia sobre uma questão que mudará completamente os destinos do país.

Portugal e os portugueses terão de assumir as suas responsabilidades e simultaneamente agarrar com destreza e inteligência as oportunidades decorrentes da extensão da plataforma continental portuguesa mas, para que isto aconteça, a manutenção da arquitetura de segurança do Atlântico Norte é imprescindível. É este, talvez, o maior desafio colocado a Portugal neste momento. Esperemos, contudo, que ainda não seja tarde e possamos beneficiar em pleno do nosso Mar Português.

BIBLIOGRAFIA

Artigos e Obras consultadas:

ABREU, M. P. (2009). *Alargar Portugal*, Boletim do Núcleo Cultural da Horta, n.º 18

ACHARYA, A. (2002). *Security and Security Studies after September 11: Some Preliminary Reflections*. In KEN BOOTH e TIM DUNNE, eds (2002). *World in Collision: Terror and the Future of Global Order*, London: Palgrave

AFONSO, P. (2010). *A importância do hypercluster do mar para Portugal*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

ALMEIDA, J., PINTO, J. (1995). *A Investigação nas Ciências Sociais*. Ed. Presença

ARAÚJO, C. (2013). *O poder aeronaval. Uma visão para Portugal*, Maria Scientia, Revista científica, Edição n.º5, março 2013, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, acessado a 13 março 2014

BACELAR, L. (2010). *Os Desafios Atuais da NATO*, Cadernos Navais n.º32, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

BARKER, Tyson (2012). *A Second Obama Administration and Europe*, Bertelsmann Foundation, Disponível em <http://www.bfna.org/sites/default/files/BBrief%20Obama%20and%20Europe%20%287Nov2012%29-2.pdf>, Acessado a 18 fevereiro 2014

BASTOS, F. (2010). *A Soberania no Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

BESSA, A. M. (2008). *Uma Visão Geopolítica do Atlântico*, Cadernos Navais n.º 24, “Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”, Janeiro – Março 2008

BISCOP, S. (2013). *Peace without money, war without Americans: challenges for European strategy*, International Affairs, 89

BOOTH, K. (1991). *Security in Anarchy: Utopian Realism in Theory and Practice*, International Affairs. 67, nº 3

BREMMER, I., GORDON, D. (2013). *Two Key Foreign Policy Openings for Obama*, The New York Times, Disponível em http://www.nytimes.com/2013/02/26/opinion/global/two-key-foreign-policy-openings-for-obama.html?pagewanted=all&_r=0, Acessado a 20 fevereiro 2014

BUZAN, B. (1991). *People, States and Fear: An Agenda for the International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner

- CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- CAJARABILLE, V. (2009). *Paz e Segurança nos Oceanos*, Cadernos Navais n.º 29, Abril – Junho 2009, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- CAJARABILLE, V. (2010). *A Plataforma Continental na Problemática da Defesa Nacional*, Cadernos Navais n.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexões Estratégicas
- CAJARABILLE, V. (2009). *A Segurança no Mar Português*, Nação & Defesa n.º 122, 4.ª série
- CAJARABILLE, V. RIBEIRO, A. (2011). *A relevância da segurança no mar* in MATIAS N.V. eds (2011). *Políticas Públicas do Mar*, Esfera do Caos
- CAJARABILLE, V. (2008). *A Segurança no Mar*. Cadernos Navais, n.º 24, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- CARR., E. (1946). *The Twenty Years Crisis*, London, Macmillan
- CHAMPAN, B. (2011). *Geopolitics. A guide to the Issues*. Contemporary Military, Strategic, and Security Issues, Praeger
- CLINTON, H. (2011). *America's Pacific Century*, Foreign Policy, October 2011
- COHEN, S. (1973). *Geography and Politics in a World Divided.*, 2.ª ed., Nova Iorque, Oxford University Press
- DOUGHERTY, J., PFALTZGRAFF, R. (2003). *Relações Internacionais. As Teorias em Confronto*, Gradiva
- COSTA, C. N. (2003). *O Poder Naval, Missões e Meios*, Cadernos Navais, n.º7, Outubro – Dezembro 2003
- COUTO, A. C. (2007). *Grandes Estrategistas Portugueses*. Lisboa, Edições Sílabo
- COUTO, A. (2009). *Que Visão para a Defesa?*, Nação & Defesa n.º 124
- CUNHA, T. P. (2004). *A Importância Estratégica do Mar para Portugal*, Nação & Defesa n.º108, 2.ª série
- CUNHA, T. (2011). *Portugal e o Mar*. Fundação Francisco Manuel dos Santos
- DAALDER, I. (2003). *The End of Atlanticism*, The International Institute for Strategic Studies, Survival, vol.45, no.2, Summer 2003
- DALBY, S. (2004). *Calling 911: Geopolitics, Security and America's New War*. In BRUNN, S. (2004). *11 September and Its Aftermath. The Geopolitics of Terror*, Frank Cass, London, Portland
- DALBY, S., TUALTHAIL, G. (1998). *Rethinking Geopolitics*. Routledge London and New York

- DIOGO, L. C. (2004). *Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado, Nação & Defesa*, n.º 108
- DODDS, K. (2007). *Geopolitics. A very short introduction*, Oxford University Press
- DUARTE, A. R. (2010). *A Geoestratégia, o Mar e a Economia*, Texto Conferência no Instituto Dom João de Castro
- DUARTE, A. R. (2010). *A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um futuro com História*, Cadernos Navais N.º 33, Abril – Junho 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- DUARTE, A. R. (2011). *As fronteiras Marítimas, a Segurança Marítima e a Cooperação Internacional*, Maria Scientia, Revista científica eletrónica, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA1-Nov2011r.pdf, acessado a 13 maio 2014
- EVANS, G. (1993). *Cooperating for Peace: The Global Agenda for the 1990s*. St. Leonards, New South Wales: Allen and Unwin
- FABER, P. (2005). *Thinking about Geography: some competing geopolitical models for the 21st century*. Research Paper, Academic Research Branch, NATO Defense College, n.º 15
- FERNANDES, M. T. (2009). *Os oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia*, Infoeuropa, p.13 Disponível em <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000046001-000047000/000046800.pdf>, acessado a 11 janeiro 2014
- FREEDMAN W. (2013). *European Security 2013*, In *CSDP between internal constraints and external challenges*, European Union Institute for Security Studies, Report n.º 17 – October 2013, Disponível em http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Report_17.pdf, Acessado a 11 fevereiro 2014
- FREIRE, M., BRITO, R. (2010). *Ensaio bibliográfico. Estudos sobre Política Externa Portuguesa após 2000*. Relações Internacionais
- FREIRE, R. (2008). *The European Security and Defence Policy. History, Structure and Capabilities*. IN MERLINGEN, M., OSTRUSKAITE, R. eds (2008). *European Security and Defence Policy. An Implementation Perspective*, Routledge
- GALLIE, W. B. (1955). *Essentially Contested Concepts in Proceedings of the Aristotelian Society*, New Series, 56
- GARCIA, F., MAGALHÃES, S. (2010). *O Novo Conceito Estratégico da NATO – Um Contributo*. Lusíada. Política Internacional e Segurança n.º3
- GASPAR, C. (2011). *O Futuro da Comunidade de Segurança Transatlântica*, IDN Cadernos N.º5
- GRAY, C. (1996). *A Debate on Geopolitics: The Continued Primacy of Geography*, *Orbis*, 40

- HALLAMS, E. (2013). *A Transatlantic Bargain for the 21st century: the United States, Europe, and the Transatlantic Alliance*, U.S. Army War College, Strategic Studies Institute
- HERBERT-BURNS, R. et al (2009). *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. Taylor & Francis Group
- HERZ, J. (1950). *Idealist Internationalism and the Security Dilemma*. World Politics, Vol. 2
- HOWORTH, J. (2009). *NATO and ESDP – Institutional Complexities and Political Realities*, Politique Étrangère, 4
- HSZIEH, S., GALDORISI, G., MCKEARNEY, T., SUTTON, D. (2012). Networking The Global Maritime Partnership, Naval War College Review, Spring 2012, Vol.65, No.2
- JOB, B. (1993). *Matters of Multilateralism: Implication for Regional Conflict Management*. In LAKE, David A. e MORGAN, Patrick M. (Eds.). *Regional Orders: Building Security in a New World*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press
- JOPLIING, L. (2010). Maritime Security: NATO and EU roles and Co-ordination 207 CDS 10 E bis - MARITIME SECURITY: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION, Disponível em <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>, acessado a 9 março 2014
- KLEIN, N., MOSSOP, J., ROTHWELL, D. eds (2010). *Maritime Security. International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Routledge
- LAI, H. eds (2009). *Asian Energy Security. The Maritime Dimension*, Palgrave, Macmillan
- LIEBER, R. (2009). *Perceptions and Policy in Transatlantic Relations*, do livro *An American View of Transatlantic Relations*, Routledge
- MACKINDER, H. (1904). *The Geography Pivot of History, Geographical Journey, XXIII*
- MAHAN, A. (1897). *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783*. Boston, Little, Brown
- MANUELITO, A. C. (2012). *A Estratégia Nacional para o Mar*, *Maria Scientia, Revista Científica Eletrônica*, Edição n.º 2, março 2012, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa
- MARQUES ANTUNES (2004). *O Direito Internacional e a Gestão dos Oceanos*, *Cadernos Navais* n.º 10, Julho – Setembro 2004, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- MATIAS, N. V. (2004). *O Horizonte do Mar Português*, *Nação & Defesa* n.º 108
- MATIAS, N. V. (2005). *Um Oceano de Oportunidades para Portugal*, *Cadernos Navais* n.º 13, Abril – Junho 2005
- MATIAS, N. V. (2009). *A 'Clusterização da Economia Marítima'*, *Nação & Defesa*, n.º 122
- MATIAS et al (2011). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

- MELO GOMES, F. (2014). *Autoridade do Estado no Mar*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais
- MONGENTHAU, H. (1973). *Politics Among Nations*. New York Knopf
- MONJARDINO, M. (2014). *O MH17 e a estratégia na Europa*, Jornal Expresso, 19 julho 2014
- MONJARDINO, M. (2013). *A Sociedade do Atlântico*, Jornal Expresso, 1 dezembro 2012
- MONJARDINO, M. (2013). *Uma Nova Aliança*. Jornal Expresso, 28 dezembro 2013
- MOREIRA, A. (2013). *O Atlântico como fator de poder*, Maria Scientia, Revista científica eletrónica, disponível em http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_n%C2%BA5-MAR2013_rv1.pdf, acedido a 5 março 2014
- MOREIRA, A. (2011). *Da Utopia à Fronteira da Pobreza*, INCM
- MOREIRA, F., NEVES, M. (2013). *O exercício de direitos pelos Estados costeiros na plataforma continental além das 200 milhas*, Maria Scientia Revista científica eletrónica, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa
- MOSELEY, A. (2009). *The implementation of International Maritime Security Instruments in CARICOM States*, United Nations Organization
- MOURITZEN, H., WIVEL, A. eds (2005). *The Geopolitics of Euro-Atlantic Integration*, Routledge
- NARDON, L., VENET, C. (2011). *The Use of Space for Maritime Security in Europe*, IFRI – Institut français des relations internationales
- NAVY, MARINE CORPS AND COAST GUARD (2007). *A Cooperative Strategy for the 21st century Seapower*, Disponível em <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf>, Acedido a 10 fevereiro 2014
- NEVES COELHO, P. (1998). *A Água desafiando a soberania*, Nação & Defesa n.º 86, 2.ª Série
- NIBLETT, R. (2013). *Written Evidence*, The Royal Institute of International Affairs (Chatham House)
- PEREIRA, M. (2009). *Portugal e a Aliança Atlântica*. Cadernos Navais n.º123
- PINTO, L. (2009). *A Segurança e a Defesa na Europa*, Nação & Defesa 122
- PIRES NEVES, J. (2011). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*, Estratégia, Volume XX, Instituto Português da Conjuntura Estratégica
- PONTE, F. [s.d.] *A defesa das linhas de comunicação marítimas*, Lisboa, Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais
- REIS, C., SANTOS, R. (2010). *A Ecologia do Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos

- RENARD, T., BISCOP, S. (2010). *A Need for a Strategy in a Multipolar World: Recommendations to the EU after Lisbon*, Security Policy Brief, Number 5, Royal Institute for International Relations
- RIBEIRO, A. S. et all (2010). *Estratégia Naval Portuguesa – o processo, o contexto, o conteúdo*, Cadernos Navais n.º 34, Julho – Setembro 2010, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- RIBEIRO, A. S. (2004). *A Consciência Estratégica dos Oceanos*, Nação e Defesa n.º 108, 2.ª Série
- RIBEIRO, A. S. (2008). *Uma Visão Estratégica do Mar – Perspetivas de Análise*, Cadernos Navais N.º 24, Janeiro – Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- RIBEIRO, F. (2010). *A Economia do Mar*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos
- RICHARDSON, J. et all (2012). *The Fractured Ocean. Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic*, The German Marshall Fund of the United States
- ROCHA, H. S. (2009). *Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal*, Cadernos Navais n.º31, Outubro – Dezembro 2009
- RODRIGUES, A. (2004). *O Quadro Ambiental Interno da Estratégia Naval Portuguesa: os Recursos, as Instituições e a Sociedade*, Cadernos Navais 10, Edições Culturais da Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia
- RODRIGUES, A. (2010). *O Conceito Estratégico da NATO e o Relatório do Grupo de Peritos*. Nação & Defesa n.º 126.
- RUIVO, M., GAMEIRO, M. I. (2009). *O Mar nas Mentalidades Nacionais. Mistério / Descoberta / Desenvolvimento Sustentável*, Nação & Defesa, n.º 122
- SANTOS, F. (2010) *O Oceano e as Alterações Climáticas. Impactos Oceânicos em Portugal Continental*. IN MATIAS et All (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Esfera do Caos
- SANTOS, R. S. (2010). *A Ecologia do Mar*, Conferência Políticas Públicas do Mar, Fundação Calouste Gulbenkian, 23 novembro 2010, Disponível em http://www.gulbenkian.pt/images/mediaRep/institucional/FTP_files/pdfs/ambiente2010/EcoMar23Nov2010PGA.pdf,
- SARAIVA, M. (2012). *O Novo Conceito Estratégico da NATO e o Futuro da Comunidade Transatlântica*, IDN Brief, maio 2012
- SARDINHA MONTEIRO, N. (2011). *O Tratado de Lisboa, a ‘Europa da Defesa’ e a ‘Europa azul’*, Revista Militar n.º 2512, Maio de 2011, Disponível em http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=659, Acedido a 8 março 2014
- SHEA, J. (2012). *Keeping NATO Relevant. Policy Outlook*, Disponível em <http://carnegieendowment.org/2012/04/19/keeping-nato-relevant>, acedido a 5 abril 2014
- SILVA, F. (2000). *A Convenção da ONU sobre o Direito do Mar*, R. CEJ, Brasília, nº 12, set/dez 2000

- SILVA, J. C. (2012). *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Cadernos Navais n.º 43, Outubro – Dezembro 2012, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- SOARES, C. V. (2008). *O Fator Ambiental nas Relações Marítimas Internacionais*, Cadernos Navais, N.º 24, Janeiro – Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha
- SMITH, M. (2011). *A liberal grand strategy in a realistic world? Power, purpose and the EU's changing global role*, Journal of European Public Policy, Volume 18, Issue 2, Disponível em <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13501763.2011.544487#.U-e TWOiL84>, Acedido a 12 fevereiro 2014
- SMITH (1999) in JOB, B. (1993). *Matters of Multilateralism: Implication for Regional Conflict Management*. In LAKE, David A. e MORGAN, Patrick M. (Eds.). *Regional Orders: Building Security in a New World*. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press
- STOKES, D., WHITMAN, R. (2013). *Transatlantic Triage? European and UK 'grand strategy' after the US rebalance to ASIA*, International Affairs, 89
- TELO, A. (2009). *Porquê Portugal e o Mar?*, Nação & Defesa n.º 122
- TEIXEIRA, N., ALMEIDA, J. GASPAS, C. (2003). *Raymond Aron. A Paz e a Guerra no Século XXI*. Edições Cosmos, Instituto da Defesa Nacional
- TEIXEIRA, N. (2011). *Portugal*. IN FREIRE, R. (Coordenação) (2011). *Política Externa. As Relações Internacionais em Mudança*. Imprensa da Universidade de Coimbra
- TOMÉ, L. (2010). *Segurança e Complexo de Segurança: Conceitos Operacionais*, OBSERVARE, Universidade Autónoma de Lisboa, Vol. 1, n.º1 (Outono 2010).
- TUATHAIL, G. (1998). *Postmodern Geopolitics? The Modern Geopolitical Imagination and Beyond*. IN TUATHAIL, G. e DALBY, S. eds (1998). *Rethinking Geopolitics*, Londres e Nova Iorque, Routledge
- VAYRYEN, R. (1999). *Multilateral Security: Common, Cooperative, or Collective?*. In SCHECTER, M. G. (Ed.). *Future Multilateralism: The Political and Social Framework*. Tokyo [etc.]: United Nations University Press
- VITORINO, A. (2014). *Cluster do Mar. O eterno desígnio?* Seminário Diplomático “Projetar Portugal”, 6 e 7 de janeiro de 2014, Sala do Senado Assembleia da República
- WEIGHT, T., WEITZ, R. (2010). *The Transatlantic Alliance in a Multipolar World*, The Chicago Council on Global Affairs
- WOLFERS, A. (1952). *National Security as an Ambiguous Symbol*. Political Science Quarterly, Vol. 67, No. 4
- WOOD, J., DUPONT, B. eds. (2006). *Democracy, Society and the Governance of Security*, Cambridge University Press

WRIGHT, T., WEITZ, R. (2010). *The Transatlantic Alliance in a Multipolar World*, Transatlantic Paper Series, The Chicago Council on Global Affairs

Documentos oficiais consultados:

2005 Protocol to the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation

Acordo de Berlim Plus 2003

Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the conservation and management of straddling fish stocks and highly migratory fish stocks, United Nations

ASEAN Convention on Counter Terrorism, Association of Southeast Asian Nations

Autoridade Marítima Nacional (2010). Sistema da Autoridade Marítima, Disponível em <http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/Pages/default.aspx>, Acedido a 10 março 2014

Banco Espírito Santo (2012). Os Portos e a Competitividade da Economia Portuguesa, Espírito Santo Research, Disponível em <http://olharsinesnofuturo.criarforum.com.pt/t1033-os-portos-e-a-competitividade-da-economia-portuguesa#1346>, consultado a 4 março 2014

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, UNEP

Cluster do Mar. Desportos Náuticos: uma região com tradução, Disponível em <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/turismo-maritimo/187-desportos-nauticos-uma-regiao-com-tradicao>, Acedido a 5 março 2014

Code of Conduct for Responsible Fishers, Food and Agriculture Organization of the United Nations

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004). Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos

Comissão Europeia (2014). Reforma da Política Comum das Pescas, Disponível em http://ec.europa.eu/fisheries/reform/index_pt.htm, acedido a 9 março 2014

Comissão Europeia (2013). Estratégia da UE para a Área do Atlântico

Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2013), Governo de Portugal

CONSELHO EUROPEU (2013) Conselho Europeu 19/20 de dezembro de 2013. Parte I, pontos 1-22 das conclusões do Conselho Europeu, Disponível em http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/pt/ec/140226.pdf, Acedido a 14 fevereiro 2014

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (1988), United Nations

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), International Maritime Organization

Convention on the Prohibition of Military or Any Other Hostile Use of Environmental Modification Techniques (ENMOD),
United Nations Office for Disarmament Affairs

Department of Defense United States of America (2012). Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century
Defence, The White House Washington

Diário da República, 1.ª série — N.º 135 — 13 de julho de 2012

Direção Geral de Política do Mar (2014). Comissão Europeia apresenta nova estratégia europeia para promover o
turismo costeiro e marítimo, Disponível em http://www.dgpm.mam.gov.pt/Pages/Not_CE.aspx, Acedido a 20 fevereiro
2014

Estratégia da UE para a Área do Atlântico, Comissão Europeia (2013)

Estratégia Europeia em Matéria de Segurança, 2003

Estratégia Nacional de Segurança de 2013

EUROPEAN SECURITY AND DEFENCE COLLEGE (2010). HANDBOOK ON CSDP. The Common Security and
Defence Policy of the European Union, Disponível em
http://consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/csdp_handbook_web.pdf, Acedido a 13 fevereiro 2014

Illegal Fishing, European Commission

Instituto Nacional de Estatística (2013). Influência do Mar na Atividade Económica.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), International Maritime Organization

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) (1974), International Maritime Organization

Instituto Nacional de Estatística (2013). Influência do Mar na atividade económica

INSTITUTO HIDROGRÁFICO (2014). Meios Navais. Disponível em www.hidrografico.pt/meios-navais.php, Acedido a
15 abril 2014.

ISPS Code, International Maritime Organization

Marinha (2014) “Autoridade Marítima Nacional”, Disponível em [http://www.marinha.pt/pt-
pt/marinha/amn/Paginas/amn.aspx](http://www.marinha.pt/pt-pt/marinha/amn/Paginas/amn.aspx), Acedido a 10 março 2014

Ministério da Agricultura e do Mar (2014). Seminário Diplomático – Projeção Portugal, 6 e 7 de Janeiro de 2014 – Sala
do Senado, Assembleia da República, Disponível em
http://idi.mne.pt/images/docs/semin_diplo_2014/discursos/023.pdf, acedido a 27 fevereiro 2014

Model Scheme on Port State Measures to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, Food and Agriculture
Organization of the United Nations

National Security Strategy 2013

NATO (2010). NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement. Analysis and Recommendations of the Group of
Experts on a New Strategic Concept for NATO

NATO (2012). Maritime Security and Defence Conference. Panel I – A Changing Maritime Environment, Hamburg 2012

NATO (2011). Alliance Maritime Strategy. Disponível em http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm,
Acedido a 12 março 2014

On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy, Parlamento Europeu (2013)

Parlamento Europeu (2013). On the Maritime Dimension of the Common Security and Defence Policy

Piracy and Armed Robbery Against Ships (2002), International Maritime Organization

Proliferation Security Initiative, U.S. Department of State

Proposta de Resolução do Parlamento Europeu (2012/2297(INI)) sobre Crescimento Azul – Reforço de um crescimento
sustentável dos setores marinho, marítimo, dos transportes e do turismo marítimo na EU

PWC (2013). LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar, Portugal, dezembro 2013, Edição 4

SAARC Regional Convention on Suppression of Terrorism and its Additional Protocol, South Asian Association for
Regional Cooperation

Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense, Department of State, United States of America

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

Regional Seas Programme, United Nations Environment Programme

Relatório do Painel das Nações Unidas para as Alterações Climáticas

Relatório de Peritos para o Conceito Estratégico da NATO de 2010

Relatório sobre a Execução da Estratégia Europeia de Segurança – Garantir a Segurança num mundo em mudança,
2008

Resolução 1526 (2004) do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Resolução 1540 (2004) do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Resolução 1718 (2006) do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Resolução 1735 (2006) do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Resolução 1772 (2007) do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Resolução 1816 (2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas

Resolução do Conselho de Ministros n.º128/2005, de 10 de agosto

Resolução do Conselho de Ministros n.º40/2007, de 12 de março

Ship Boarding Agreements, U.S. Department of State

TRATADO DE LISBOA

Turismo de Portugal IP (2014). Os resultados do Turismo, Direção de Planeamento Estratégico / Departamento de Estudos, Março de 2014, Disponível em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/estat%C3%ADsticas/an%C3%A1lisesestat%C3%ADsticas/osresultadosdoturismo/Anexos/4.%C2%BA%20Trim%20e%20Ano%202013%20-%20Os%20resultados%20do%20Turismo.pdf>, Acedido a 5 março 2014

United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto, United Nations Office on Drugs and Crime

US DEPARTMENT OF STATE. Maritime Security and Navigation. Disponível em <http://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/maritimesecurity/>, Acedido a 16 fevereiro 2104

Artigos comunicação social:

BBC News Business (2013) *EU and US resume trade deal talks*, Disponível em <http://www.bbc.co.uk/news/business-24895482>, Acedido a 17 fevereiro 2014

Ciência Viva. *O Oceano e a economia portuguesa*, Disponível em <http://www.cienciaviva.pt/oceano/portugal/importanciamar/economia.asp>, acedido a 1 março 2014

Diário de Notícias (2012). *É urgente adaptar zonas costeiras à subida do mar*, Disponível em http://www.dn.pt/especiais/interior.aspx?content_id=2321458&especial=Os%20pontos%20negros%20do%20ambiente%20-%20Grande%20Investiga%E7%E3o&seccao=SOCIEDADE, Acedido a 7 março 2014

DIÁRIO DE NOTÍCIAS (2014). *Governo planeia reduzir efetivos das FA já em 2014*. Disponível em http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content_id=3412733, Acedido a 20 abril 2014

Dinheiro Vivo (2013). *'Mar Português' vai receber 400 milhões de euros e dar 2.000 milhões*, Disponível em <http://www.dinheirovivo.pt/Economia/Artigo/CIECO138452.html?page=0>, Acedido a 11 março 2014

Expresso (2014). *Cavaco propõe organização mundial dos oceanos*, Disponível em <http://expresso.sapo.pt/cavaco-propoe-organizacao-mundial-dos-oceanos=f858288>, Acedido a 14 abril 2014

Expresso (2014). *Inundações costeiras poderão afetar 5,5 milhões de pessoas*, Disponível em <http://expresso.sapo.pt/inundacoes-costeiras-poderao-afetar-55-milhoes-de-pessoas=f863361>, Acedido a 30 maio 2014

Expresso (2014). *Obama acaba de escrever a Putin. Devemos ficar preocupados?*, disponível em <http://expresso.sapo.pt/obama-acaba-de-escrever-a-putin-devemos-ficar-preocupados=f883658>, acedido a 4 agosto 2014

Expresso (2013). *Defesa corta em tudo*, Disponível em <http://expresso.sapo.pt/defesa-corta-em-tudo=f835946>, acedido a 29 maio 2014

Greenpeace. *Poluição*, Campanha Internacional dos Oceanos, Disponível em <http://www.greenpeace.org/portugal/pt/O-que-fazemos/oceanos/poluicao/>, acedido a 7 março 2014

Jornal de Negócios (2014). *Investimento nos portos e ferrovia é prioridade até 2020*, Disponível em http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/investimento_nos_portos_e_ferrovia_e_prioridade_ate_2020.html, Acedido a 19 março 2014

Jornal de Negócios (2014). *Porto de Sines ver ser paragem da Aliança P3 nas rotas da Ásia e América*, Disponível em http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/porto_de_sines_vai_ser_paragem_da_alianca_p3_nas_rotas_da_asi_a_e_america.html, acedido a 16 março 2014

Público (2012). *Série Mar Português: Portugal x 41 = Índia*, Disponível em <http://www.publico.pt/ciencia/noticia/serie-mar-portugues-portugal-x-41-india-1565334#/1>, consultado a 1 junho 2014

Público (2014). *Mapa onde se mostra que 97% de Portugal é mar chega hoje às escolas*, Disponível em <http://www.publico.pt/ciencia/noticia/mapa-que-mostra-que-97-de-portugal-e-mar-chega-as-escolas-1630635?page=1#follow>, Acedido a 13 maio 2014

SOL (2014). *Países da NATO unidos contra Estado Islâmico*. Disponível em <http://www.sol.pt/noticia/114568>, Acedido a 31 agosto 2014

Transportes em revista (2014). *2013 foi o melhor ano de sempre nos portos nacionais*, Disponível em <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=25258>, Acedido a 4 março 2014

ÍNDICE Anexos – Imagens, Tabelas, Gráficos e Inquérito

Imagem 1 – O Oceano Atlântico em perspetiva

Imagem 2 – O mar português

Imagem 3 – A divisão do território marítimo

Tabela 1 – Tarefas da NATO ao nível da segurança marítima

Tabela 2 – O mar e a atividade económica portuguesa

Tabela 3 – Capturas no território português

Tabela 4 – Saldo da balança comercial do setor conserveiro

Tabela 5 – Mercadorias movimentadas nos principais portos portugueses

Tabela 6 – Perfis estratégicos dos principais portos nacionais

Tabela 7 – Turismo costeiro em Portugal

Tabela 8 – Medidas e ações para a manutenção de um espaço seguro e de um espaço safo

Tabela 9 – Meios Operacionais da Marinha Portuguesa

Gráfico 1 – Idade

Gráfico 2 – Sexo

Gráfico 3 – Nível de instrução

Gráfico 4 – A quantos kms vive do litoral português?

Gráfico 5 – Os portugueses têm uma relação imemoriável com o mar

Gráfico 6 – Tipo(s) de relação(ões) dos portugueses com o mar português e/ou para que fim(ns) o utiliza

Gráfico 7 – Investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos

Gráfico 8 – Hábitos de conversa, análise e discussão de temas relacionados com o mar português

Gráfico 9 – Realização de atividades, estudos e reflexões sobre o mar português

Gráfico 10 – O processo de extensão da plataforma continental portuguesa

Gráfico 11 – Ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa

Gráfico 12 – Investimento em meios militares e civis

Gráfico 13 – Outros investimentos mais prioritários para o país

Gráfico 14 – Inserção de Portugal na NATO e na União Europeia

Gráfico 15 – Visão e estratégia de Portugal sobre o uso do mar português

Gráfico 16 – Negócio relacionado com o mar português

Inquérito – Opinião da sociedade civil sobre a importância do mar português

ANEXOS



Imagem 1 – O Oceano Atlântico em perspetiva



Imagem 2 – O mar português

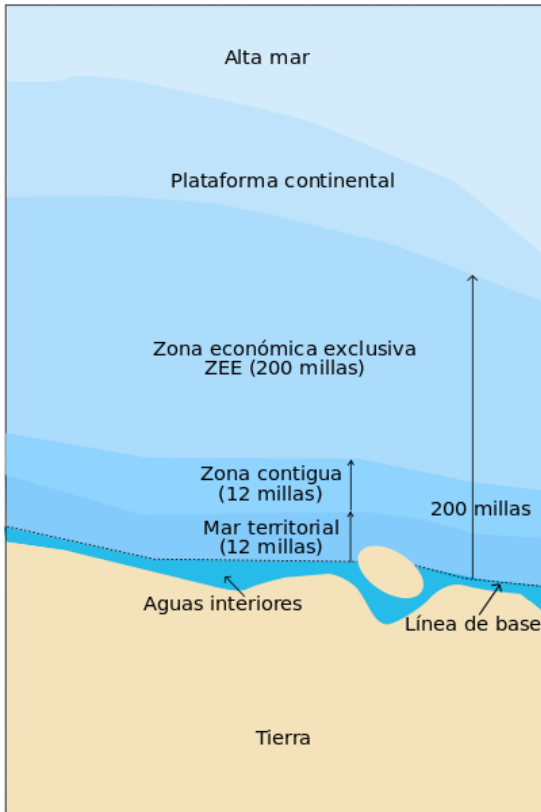


Imagem 3 – A divisão do território marítimo

Tarefas da NATO ao nível da segurança marítima
<i>Contributing to collective deterrence and defense;</i>
<i>Promoting confidence and trust in the maritime domain; an important area for future efforts in this field would be the High North/Arctic region;</i>
<i>Pursuing an active naval diplomacy and developing the maritime dimension of NATO's partnerships;</i>
<i>Contributing more actively to capacity building and security sector reform in the maritime domain;</i>
<i>Strengthening co-operation with civilian actors (shipping industry, civilian maritime law enforcement bodies), as well as with other international actors in the maritime domain (International Maritime Organization, European Union) and multinational initiatives (particularly the numerous US-led maritime initiatives);</i>
<i>Enhancing maritime situational awareness in the Euro-Atlantic area, but also in threats of operations;</i>
<i>Continuing to deter and defend against transnational threats (terrorism, WMD proliferation) through maritime presence and targeted or comprehensive multi-threat maritime security operations;</i>
<i>Maintaining Allies and partners' mine countermeasures capability;</i>

Enhancing the planning and conduct of maritime operations across the entire range of possible crises response and crisis management scenarios, including maritime rapid response capabilities as part of the NRF.

Tabela 1 – Tarefas da NATO ao nível da segurança marítima

O mar e a atividade económica portuguesa		
Setor	Volume de negócios em 2012 (milhões de euros)	% em relação a 2011
Pescas e atividades conexas	2 684	- 2,3
Construção e reparação naval	245	11,4
Transportes marítimos	664	-2,9
Restauração em zonas próximas da costa portuguesa	4.4	-11,5%

Tabela 2 – O mar e a atividade económica portuguesa

Capturas no território português		
Tipo	1997	2012
Capturas por embarcação	21 mil euros	60 mil euros
Capturas por pescador	9 mil euros	17 400 mil euros

Tabela 3 – Capturas no território português

Saldo da balança comercial do setor conserveiro		
Tipo	2010	2012
Setor conserveiro	33%	40%

Tabela 4 – Saldo da balança comercial do setor conserveiro

Mercadorias movimentadas nos principais portos portugueses		
Porto	2012	2013
Porto de Sines		27,8 %
Porto de Aveiro		19,2 %
Porto da Figueira da Foz		18 %
Porto de Setúbal		15,7 %
Total	79,3 milhões de TON (+ 16,7 % em relação a 2012)	

Tabela 5 – Mercadorias movimentadas nos principais portos portugueses

Perfis estratégicos dos principais portos nacionais	
Porto	Perfil estratégico
Porto de Aveiro	<ul style="list-style-type: none"> - Dispõe de uma localização muito favorável a eixos de ligação externa e interna; - Pode expandir-se (escassa pressão urbana envolvente); - Capacidade para receber carga fracionada e graneis associados à instalação de indústrias e do desenvolvimento do parque logístico; - Referência logística (ZAL industriais, Polo de Cacia); - Reforço da capacidade competitiva pela articulação com o porto da Figueira da Foz.
Porto de Leixões	<ul style="list-style-type: none"> - Principal porto do noroeste peninsular; - Condicionado ao nível da expansão face à envolvente urbana; - Vocação polivalente; - Capacidade para cargas contentorizadas, graneis líquidos e graneis sólidos alimentares; - Referência logística (porto de Viana do Castelo, Plataforma logística de Leixões); - Capacidade para receber cruzeiros.
Porto de Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> - Excelentes condições naturais ao nível da acessibilidade marítima e de

	<p>abrigo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Porto multifuncional; - Capacidade para receber cargas gerais, graneis sólidos alimentares (1.º porto nacional e 2.º ibérico deste cariz); - Referência logística (ligação à Plataforma logística de Castanheira do Ribatejo / Bobadela); - Competitivo no turismo de cruzeiro (1.º porto nacional nesta vertente); - Boas infraestruturas para turismo de cruzeiro: 2 terminais de passageiros para cruzeiros turísticos, 4 docas de apoio à navegação de recreio, 2 docas de serviço ao comboio naval, 1 estaleiro de reparação naval e diversas infraestruturas simples de apoio à navegação de recreio e pesca artesanal.
Porto de Setúbal	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilidade de expansão; - Capacidade para receber cargas gerais, carga contentorizada (TMCD) e graneis sólidos; - Primeiro porto nacional Ro-Ro; - Referência logística (Plataforma logística de Poceirão, Elvas / Caia); - Infraestruturas vocacionadas para pesca, recreio náutico, atividades marítimo-turísticas e transporte fluvial; - Destaque para mercadorias movimentadas de e para AUTOEUROPA, SOMINCOR, PORTUCEL E SECIL.
Porto de Sines	<ul style="list-style-type: none"> - Porto costeiro de águas profundas; - Possibilidade de expansão; - Excelentes condições ao nível de terminais de águas profundas; - Dispõe de 1 porto de pesca e 1 doca para embarcações de recreio náutico; - Capacidade para operar com terminal de gás natural e armazenamentos vários; - Muito competitivo no contexto ibérico e mundial face à sua vocação de águas profundas; - Capacidade para receber carga contentorizada; - Motor de desenvolvimento de uma vasta área industrial e logística; - Referência logística (Plataforma logística de Sines, Poceirão, Elvas / Caia); - Características energéticas (descarregam-se petróleo, refinados, carvão e produtos petroquímicos); - Local de fixação da maior refinaria da GALP.

Tabela 6 – Perfis estratégicos dos principais portos nacionais

Turismo costeiro em Portugal	
Tipo	
Empresas com atividades de alojamento e de restauração localizadas em freguesias costeiras (44 466 empresas)	52,6% do total de empresas destas atividades
Pessoal ao serviço (190 677 trabalhadores)	69,3% do total destas atividades
Volume de negócios	6 474 mil milhões de euros (73,6% do volume de negócios total destas atividades)
Dormidas em estâncias hoteleiras junto à costa	87% do total de dormidas em Portugal

Tabela 7 – Turismo costeiro em Portugal

	Manutenção de um espaço seguro:	Manutenção de um espaço safo:
MEDIDAS / AÇÕES ³⁹⁹	A segurança no mar, portos e faixa costeira, em especial na prevenção, dirupção e combate a ataques terroristas, sabotagem, espionagem, atos subversivos.	A salvaguarda da vida humana no mar (salvamento marítimo).
	A interdição do acesso a zonas de segurança impostas junto a infraestruturas críticas, ou pontos de sensíveis e sua vigilância.	As ajudas à navegação.
	O combate ao tráfico de estupefacientes e de pessoas.	A segurança e o controlo da navegação.
	O combate à pirataria.	A segurança do navio, como plataforma.
	A prevenção e repressão da imigração clandestina.	A preservação e proteção dos recursos naturais e do património natural subaquático.
	A fiscalização do cumprimento das leis relativas ao tráfego marítimo.	A preservação e proteção do meio marinho, com especial realce para o combate à poluição.
	A prevenção e repressão do crime e demais atos contrários à lei, designadamente as infrações fiscais	A salvação marítima.

³⁹⁹ CÂNDIDO, A. M. (2011). *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no Mar*, Cadernos Navais n.º 39, Outubro – Dezembro 2011, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha

	e aduaneiras.	
	A fiscalização das atividades de aproveitamento económico de recursos vivos e não vivos.	

Tabela 8 – Medidas e ações para a manutenção de um espaço seguro e de um espaço safo

Quantidade	Tipo	Classe
3	Fragatas (navios combatentes)	“Vasco da Gama”
2	Fragatas (navios combatentes)	“Bartolomeu Dias”
3	Corvetas (navios não combatentes)	“Baptista de Andrade”
3	Corvetas (navios não combatentes)	“João Coutinho”
1	Reabastecedor de esquadra	“Bérrio”
3	Patrulhas	“Cacine”
9	Lanchas de Fiscalização	“Argos” e “Centaurus”
3	Lanchas de Fiscalização	“Albatroz” e “Rio Minho”
2	Navios Hidrográficos	“D. Carlos I”
2	Lanchas Hidrográficas	“Andrómeda”
1	Navio Balizador	“Schultz Xavier”
4	Navios-Escola / Veleiros	“Sagres”, “Polar”, “Blau VII” e “Creoula”
2	Submarinos (navios combatentes)	“Tridente”
2	Patrulhas Oceânicos	“Viana do Castelo”
5	Helicópteros	“Lynx”
7	Unidades de Fuzileiros	-----
3	Unidades de mergulhadores e outros pequenos destacamentos e unidades	-----

Tabela 9 – Meios Operacionais da Marinha Portuguesa









Inquérito – Opinião da sociedade civil sobre a importância do mar português

Opinião da sociedade civil sobre a importância do mar português



2014/08/25 15:44:13

General

 Nome de inquérito	Opinião da sociedade civil sobre a importância do mar português
 Autor	Ana Cláudia Manuelito
 Idioma	 Português
 URL do inquérito	http://www.survio.com/survey/d/G8F8S1X3A1M8F0S2J
 Primeira resposta	2014/07/30
 Última resposta	2014/08/25
 Duração	27 dias

Visitas do inquérito

680

Total de visitas

440

Respostas prontas

18

Respostas inacabadas

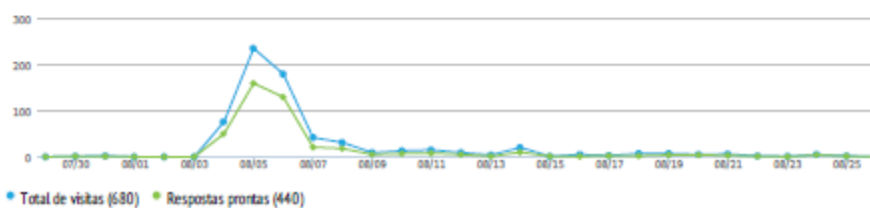
224

Apenas mostrando

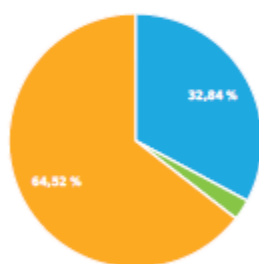
64,71%

Sucesso geral

Visitar História (2014/07/30 - 2014/08/25)



Total de Acessos



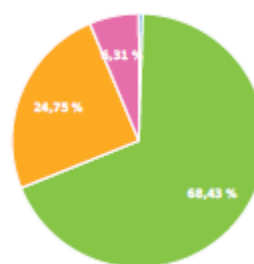
• Apenas mostrando (32.84%)
• Incompleto (2.64%)
• Concluído (64.52%)

Visitar Fontes



• Link direto (100.00%)

O tempo médio de realização

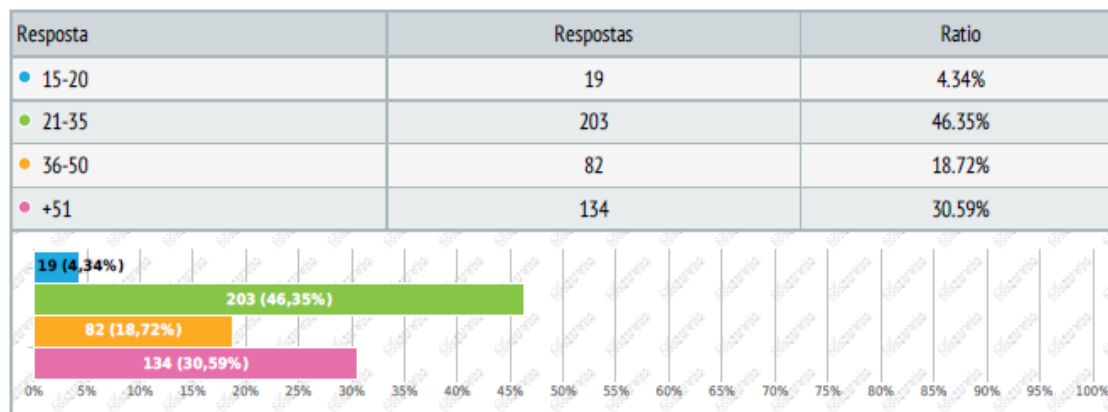


• 1-2 min. (0.51%)
• 2-5 min. (68.43%)
• 5-10 min. (24.75%)
• 10-30 min. (6.31%)

Resultados

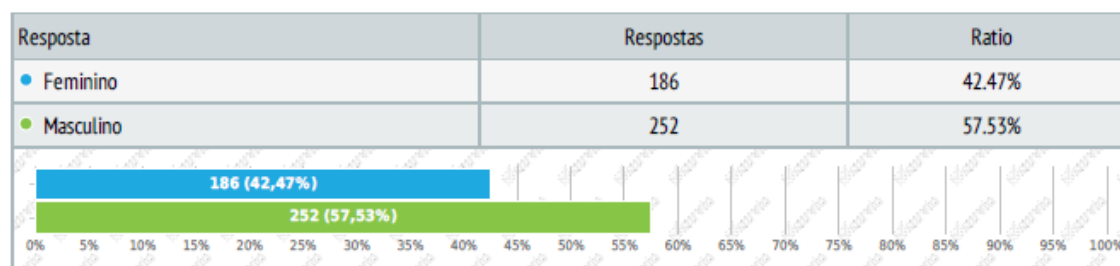
Idade

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



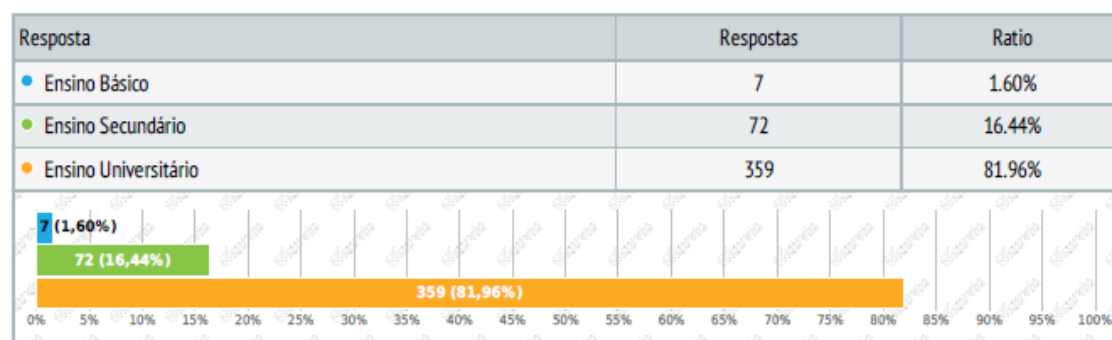
Sexo

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



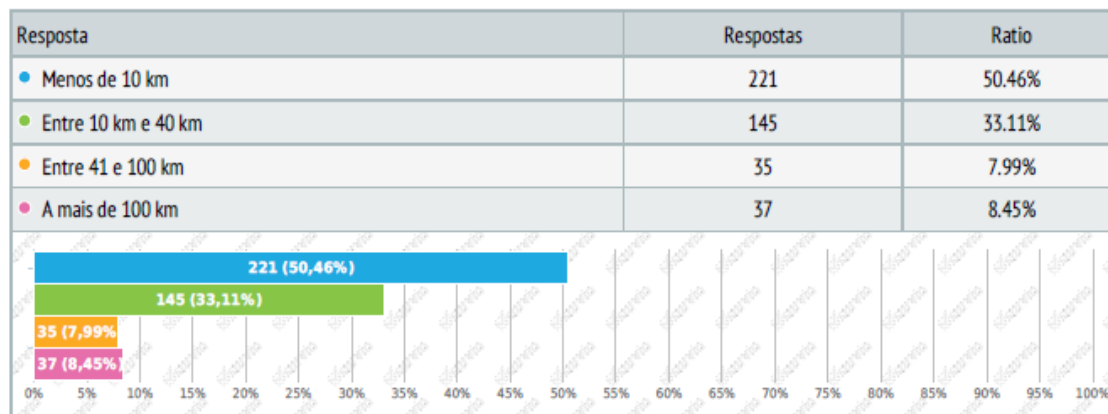
Nível de instrução

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



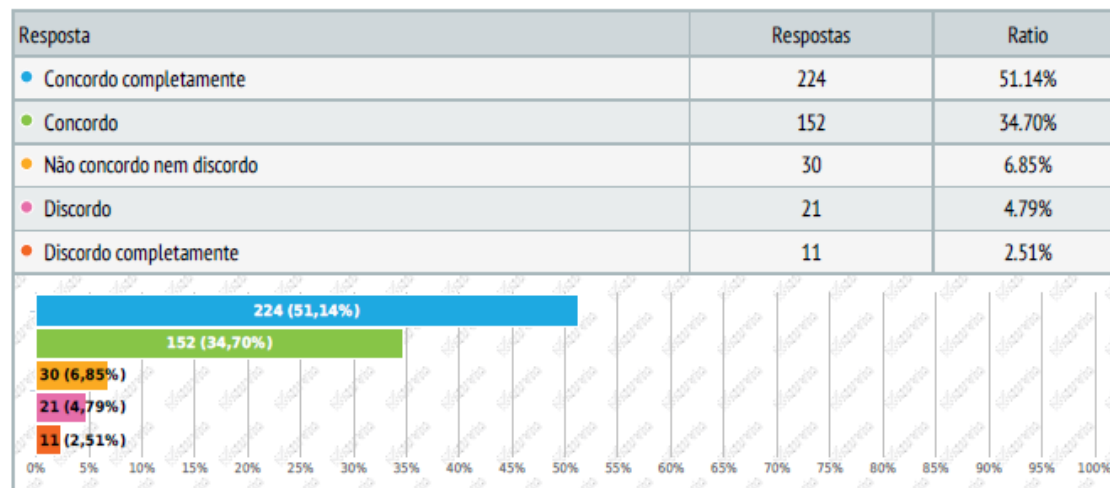
A quantos km vive do litoral português?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



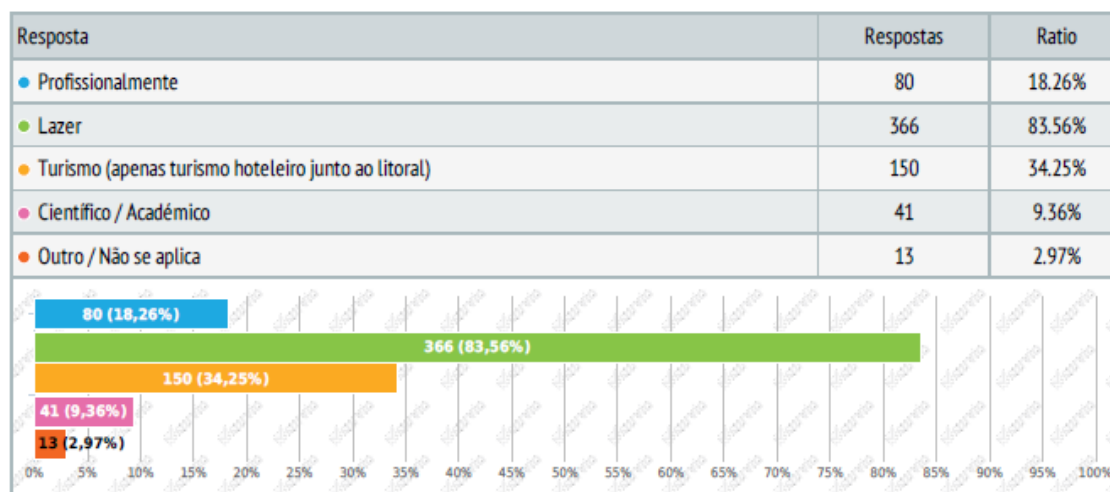
“Os portugueses têm uma relação imemoriável com o Mar”. Concorda com esta afirmação?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



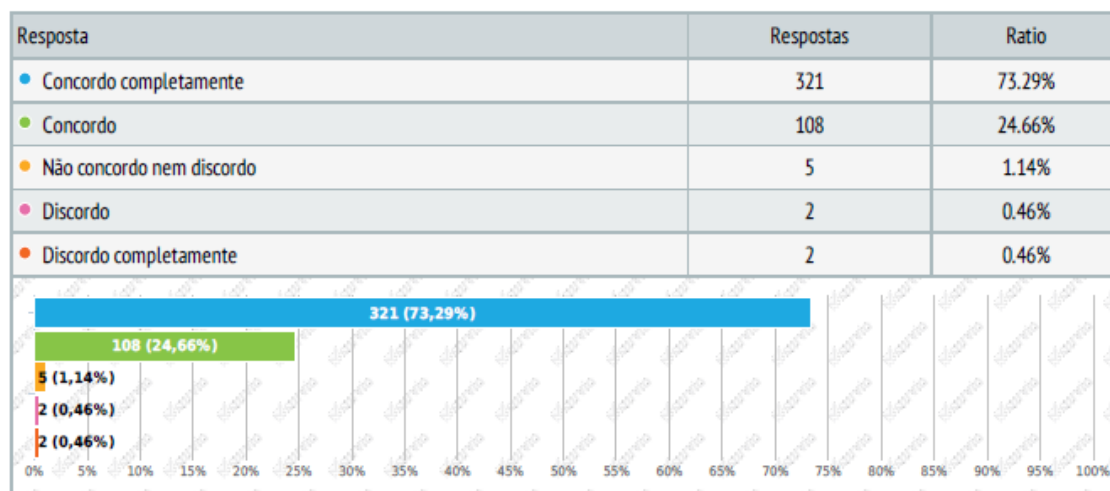
Das opções abaixo apresentadas, selecione o(s) tipo(s) de relação(ões) que tem com o mar português e/ou para que fim(ns) o utiliza.

Seleção múltipla, mais possíveis, respostas 438x, Não respondido 0x



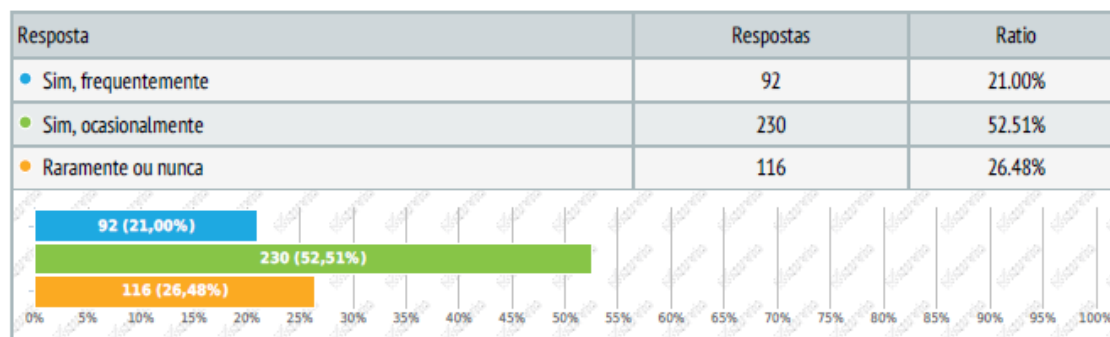
Concorda que o investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos (piscatórios, energéticos, científicos e outros) pode ter um contributo importante para a economia portuguesa?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



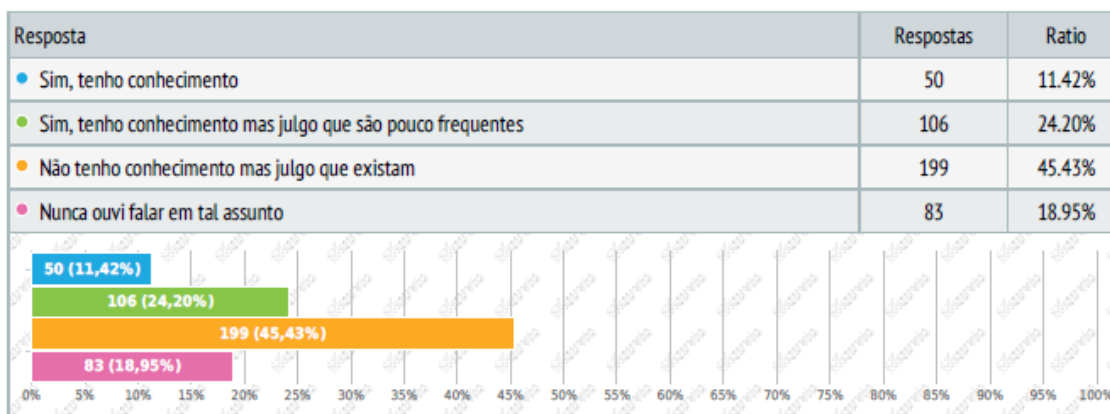
Tem por hábito conversar, analisar, discutir temas relacionados com o mar português (a nível político, económico, científico, securitário, militar ou outro) com familiares e/ou amigos?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



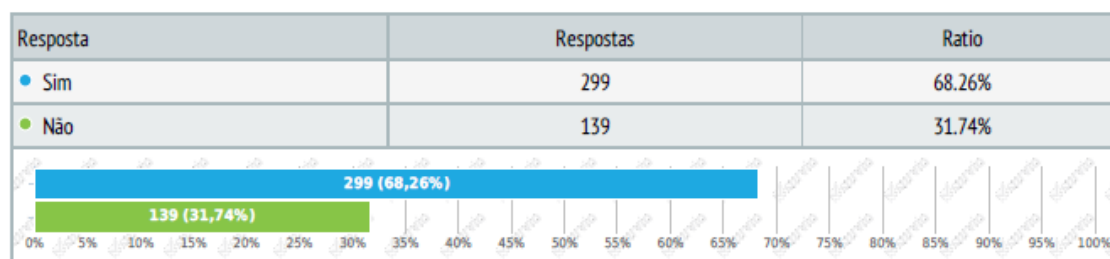
Tem conhecimento da realização de atividades, estudos, reflexões sobre o mar português no âmbito dos planos de Educação nacional para os 1.ºs, 2.ºs e 3.ºs ciclos do Ensino Básico e Secundário?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



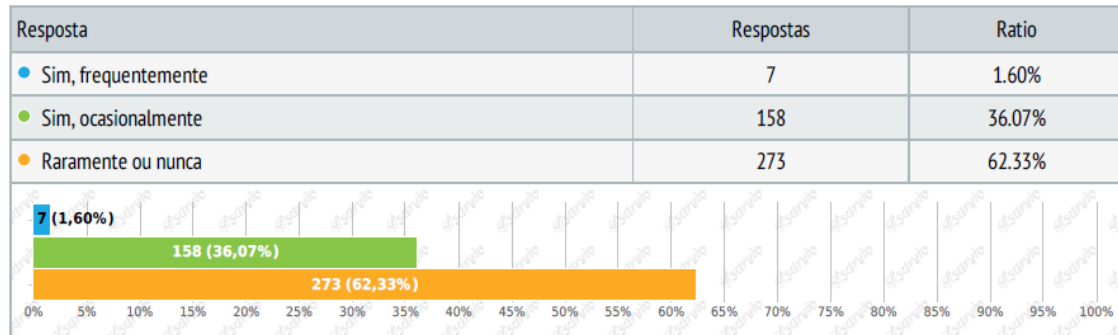
Está a par do processo de extensão da plataforma continental portuguesa que foi submetida às Nações Unidas em 2009?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



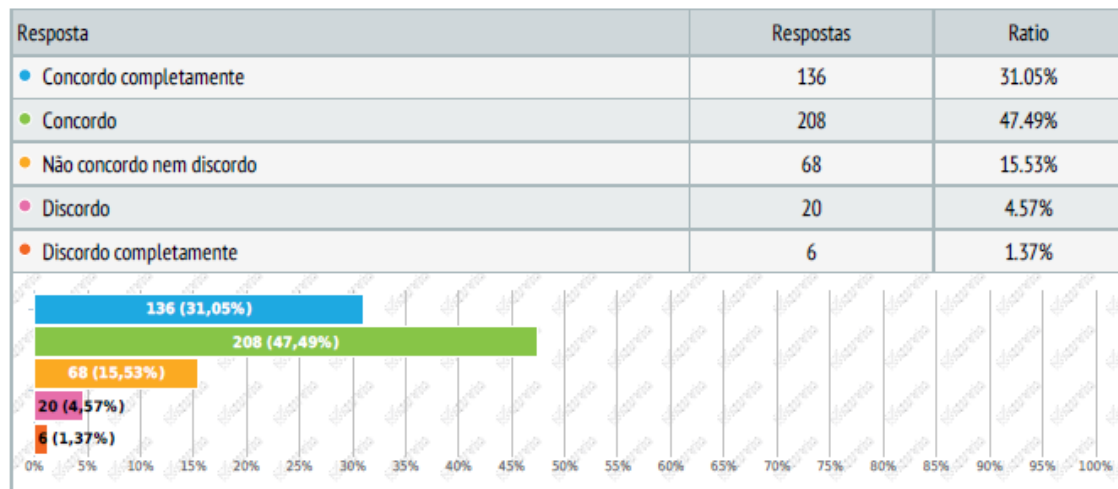
Considera que tem havido ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa sobre a extensão da plataforma continental e as suas implicações, por parte da comunicação social nacional?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



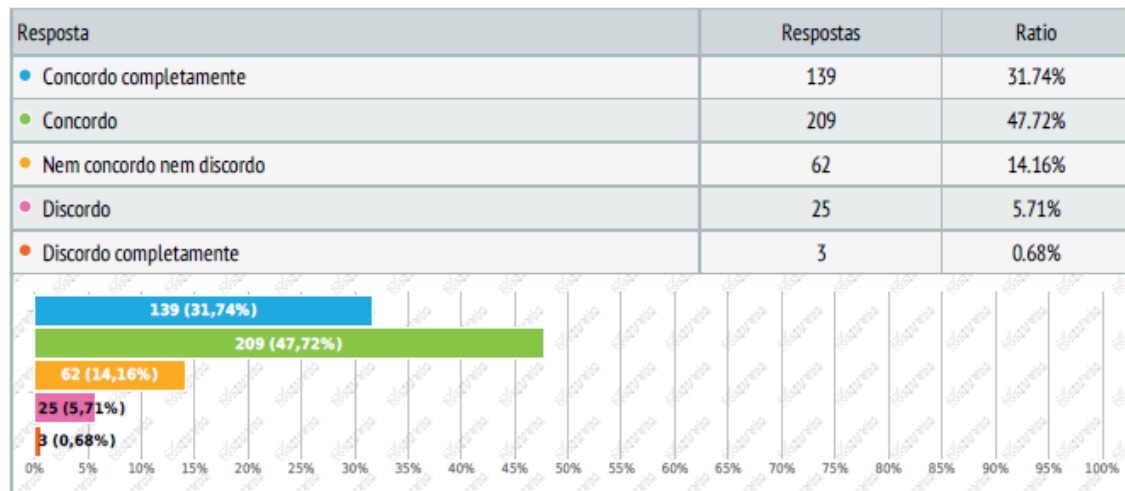
Concorda que o Estado invista em meios militares e civis para garantir a segurança, a defesa e a vigilância do território nacional, considerando que este, após a extensão da plataforma continental, será composto por mais de 97% de território marítimo?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



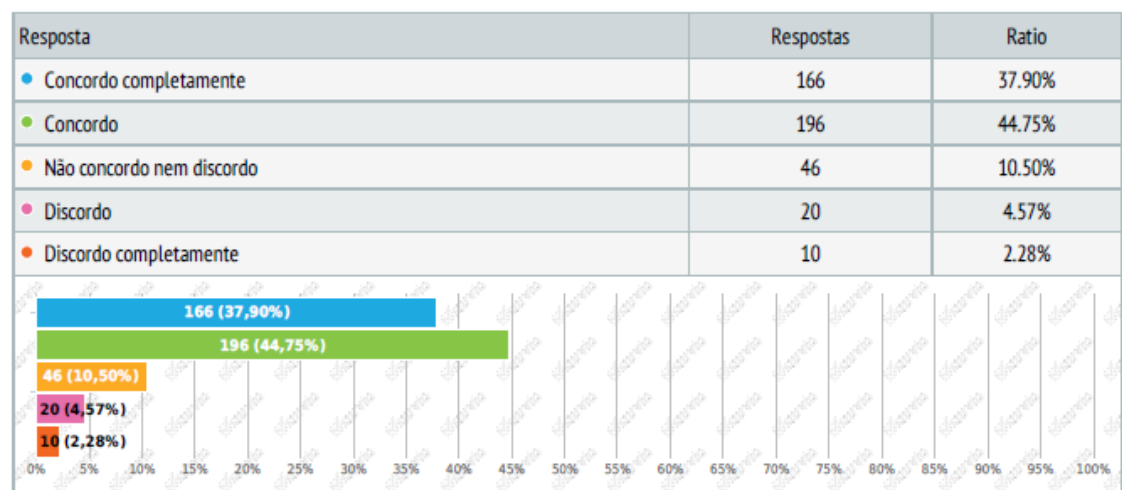
Independentemente da sua resposta à questão anterior, concorda que existem outros investimentos mais prioritários para o país, nomeadamente ao nível do emprego, educação, saúde, cultura?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



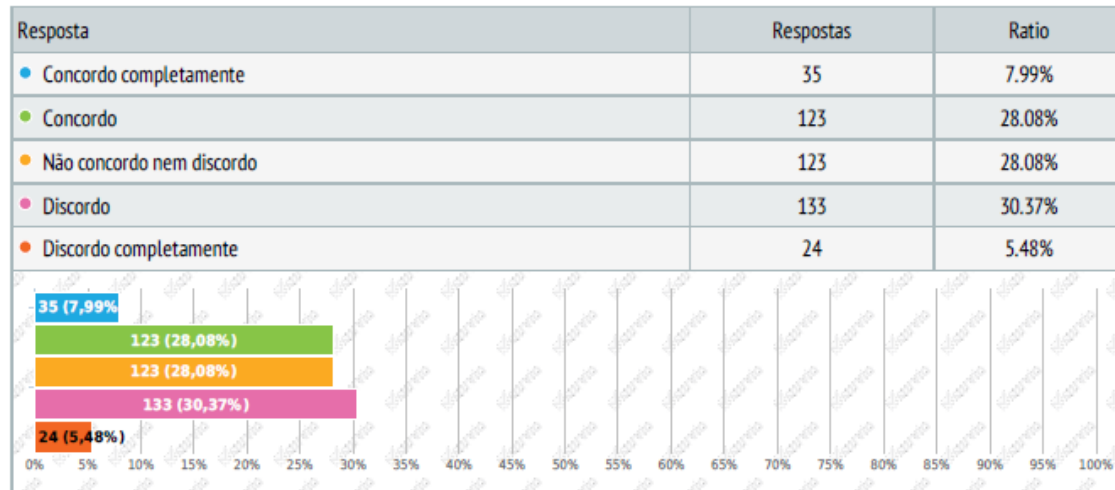
Concorda que Portugal esteja inserido na NATO e na União Europeia, pelo menos tendo em conta as nossas necessidades de segurança e defesa coletivas?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



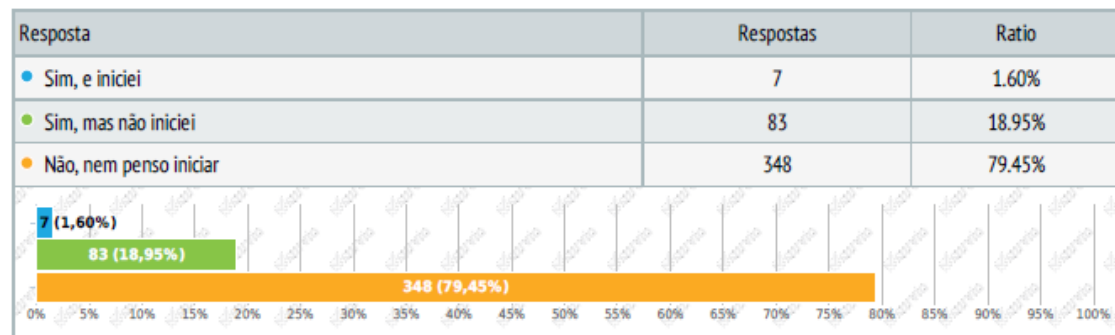
Concorda que Portugal tem uma visão e estratégia concretas sobre o uso do mar português, sobretudo tendo em vista o aumento do nosso território nacional através da extensão da plataforma continental portuguesa?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x












Já alguma vez considerou iniciar um negócio relacionado com o mar português?

Seleção simples, respostas 438x, Não respondido 0x



Preferências de inquérito

 Questões por página	Múltiplas
 Permitir submissões múltiplas?	✓
 Permitir retornar às questões anteriores?	✓
 Mostrar os números das perguntas?	
 Randomizar a ordem das perguntas?	
 Mostrar indicador de progresso?	✓
 Receber notificações de respostas por e-mail?	
 A proteção de palavra-passe?	
 Restrição de IP?	

Apêndice: Inquérito

Opinião da sociedade civil sobre a importância do mar português

Estimado amigo,

O questionário que lhe remeto em anexo insere-se no âmbito da elaboração da minha tese de mestrado intitulada, "A segurança no espaço do Atlântico Norte", do mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais: Segurança e Defesa, do Instituto de Estudos Políticos, da Universidade Católica Portuguesa.

O seu principal objetivo é contribuir para a compreensão do papel de Portugal para a arquitetura de segurança do Atlântico Norte e, simultaneamente, analisar os impactos a nível geopolítico neste espaço, decorrentes da extensão da plataforma continental portuguesa, a qual será discutida pelas Nações Unidas em 2016. Por fim, pretende também perceber a opinião e a sensibilização da sociedade portuguesa para os assuntos marítimos.

A um trabalho de investigação desta dimensão e género faz falta uma participação alargada e a contribuição do maior número possível de respostas, sendo por isso a sua colaboração fundamental.

O questionário é composto por 16 questões e demora 2 minutos a ser respondido.

As respostas são confidenciais e em nenhum momento é pedida a sua identificação.

No final do questionário, clique por favor em "enviar inquérito" para que o mesmo seja submetido. Depois de ter efetuado esta operação, peço-lhe ainda que divulgue, entre os seus amigos e conhecidos, este questionário e o seu objetivo. Peço também que responda apenas uma vez.

Muito obrigada pela sua colaboração.

Ana Cláudia Manuelito. IEP-UCP

Idade

- 15-20
- 21-35
- 36-50
- +51

Sexo

- Feminino
- Masculino

Nível de instrução

- Ensino Básico
- Ensino Secundário
- Ensino Universitário

A quantos km vive do litoral português?

- Menos de 10 km
- Entre 10 km e 40 km
- Entre 41 e 100 km
- A mais de 100 km

“Os portugueses têm uma relação imemoriável com o Mar”. Concorda com esta afirmação?

- Concordo completamente
- Concordo
- Não concordo nem discordo
- Discordo
- Discordo completamente

Das opções abaixo apresentadas, seleccione o(s) tipo(s) de relação(ões) que tem com o mar português e/ou para que fim(ns) o utiliza.

- Profissionalmente
- Lazer
- Turismo (apenas turismo hoteleiro junto ao litoral)
- Científico / Académico
- Outro / Não se aplica

Concorda que o investimento no território marítimo ao nível da exportação e exploração dos recursos (piscatórios, energéticos, científicos e outros) pode ter um contributo importante para a economia portuguesa?

- Concordo completamente
- Concordo
- Não concordo nem discordo
- Discordo
- Discordo completamente

Tem por hábito conversar, analisar, discutir temas relacionados com o mar português (a nível político, económico, científico, securitário, militar ou outro) com familiares e/ou amigos?

- Sim, frequentemente
- Sim, ocasionalmente
- Raramente ou nunca

Tem conhecimento da realização de atividades, estudos, reflexões sobre o mar português no âmbito dos planos de Educação nacional para os 1.ºs, 2.ºs e 3.ºs ciclos do Ensino Básico e Secundário?

- Sim, tenho conhecimento
- Sim, tenho conhecimento mas julgo que são pouco frequentes
- Não tenho conhecimento mas julgo que existam
- Nunca ouvi falar em tal assunto

Está a par do processo de extensão da plataforma continental portuguesa que foi submetida às Nações Unidas em 2009?

- Sim
- Não

Considera que tem havido ações de esclarecimento, informação e sensibilização dirigidas à sociedade portuguesa sobre a extensão da plataforma continental e as suas implicações, por parte da comunicação social nacional?

- Sim, frequentemente
- Sim, ocasionalmente
- Raramente ou nunca

Concorda que o Estado invista em meios militares e civis para garantir a segurança, a defesa e a vigilância do território nacional, considerando que este, após a extensão da plataforma continental, será composto por mais de 97% de território marítimo?

- Concordo completamente
- Concordo
- Não concordo nem discordo
- Discordo
- Discordo completamente

Independentemente da sua resposta à questão anterior, concorda que existem outros investimentos mais prioritários para o país, nomeadamente ao nível do emprego, educação, saúde, cultura?

- Concordo completamente
- Concordo
- Nem concordo nem discordo
- Discordo
- Discordo completamente

Concorda que Portugal esteja inserido na NATO e na União Europeia, pelo menos tendo em conta as nossas necessidades de segurança e defesa coletivas?

- Concordo completamente
- Concordo
- Não concordo nem discordo
- Discordo
- Discordo completamente

Concorda que Portugal tem uma visão e estratégia concretas sobre o uso do mar português, sobretudo tendo em vista o aumento do nosso território nacional através da extensão da plataforma continental portuguesa?

- Concordo completamente
- Concordo
- Não concordo nem discordo
- Discordo
- Discordo completamente

Já alguma vez considerou iniciar um negócio relacionado com o mar português?

- Sim, e iniciei
- Sim, mas não iniciei
- Não, nem penso iniciar

ÍNDICE

Introdução	13
I – O ATLÂNTICO NORTE	18
1.1. Perspetiva histórica e importância do Atlântico Norte no século XXI	18
1.2. A esfera da Segurança	22
1.3. A esfera da Geopolítica	30
1.4. As organizações internacionais enquanto atores da arquitetura de segurança: oportunidades e desafios	37
1.4.1. Nações Unidas	37
1.4.2. União Europeia	41
1.4.3. NATO / Estados Unidos da América	50
Sumário do capítulo I	68
II – O PORTUGAL MARÍTIMO	70
2.1. O Mar português e a sua relevância holística	70
2.1.1. Dimensão histórica	74
2.1.2. Dimensão política	77
2.1.3. Dimensão económica	81
2.1.4. Dimensão ambiental / científica	92
2.2. Caracterização dos poderes soberanos e jurisdicionais do Estado português	103
2.2.1. Águas interiores	106
2.2.2. Mar territorial	107
2.2.3. Zona Contígua	108
2.2.4. Zona Económica Exclusiva	109
2.2.5. Plataforma Continental	112
2.2.6. Os atores envolvidos	116
2.3. A extensão da plataforma continental portuguesa: implicações geopolíticas, económicas e científicas	120
2.3.1. Implicações geopolíticas	120
2.3.2. Implicações económicas e científicas	122
2.3.3. Ameaças e riscos	126
Sumário do capítulo II	136
III – CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A MANUTENÇÃO DA ARQUITETURA DE SEGURANÇA DO ATLÂNTICO NORTE	137
3.1. O papel de Portugal no Atlântico Norte	137
3.2. Ao nível da segurança, defesa e vigilância: meios ao dispor do Estado português	148
3.3. A sociedade civil e a importância do mar português: análise e conclusões	162
Sumário do capítulo III	177

Considerações finais	179
Bibliografia	183
Anexos	198