

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

CADERNOS NAVAIS

N.º 48 – Abril – Junho de 2018

Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal

Vice-almirante REF António Carlos Rebelo Duarte



Edições Culturais da Marinha
LISBOA

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

CADERNOS NAVAIS

N.º 48 – Abril – Junho de 2018

Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal

Vice-almirante REF António Carlos Rebelo Duarte

Edições Culturais da Marinha

LISBOA

O Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM) foi criado pelo Despacho número 13/18, de 12 de abril, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), cuja origem remonta ao ano de 1999.

O CEEM, situado na direta dependência do Almirante CEMA, tem como principais incumbências a reflexão e o estudo nas áreas da estratégia marítima, doutrina naval e projeção externa da Marinha. No âmbito das suas competências, o CEEM promove a publicação de textos sobre temas da sua vocação, através das coleções dos Cadernos Navais, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal

COLEÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO ANO:

48/abril-junho 2018

EDIÇÃO:

Comissão Cultural de Marinha

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM)

ISBN: 978-989-8159-80-9

Depósito legal n.º 183119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: MX3 – Artes Gráficas, Lda.

TIRAGEM: 300 exemplares

O AUTOR

O Vice-almirante António Carlos Rebelo Duarte nasceu em 1946 e foi alistado a 02SET63 na Marinha como Cadete da Escola Naval, onde frequentou o curso da classe de Marinha, sendo promovido a Guarda-marinha em 11JAN67.

Em oficial subalterno, especializou-se em “Comunicações” (1968); frequentou depois os cursos “*Nato Naval Officers Electronic Warfare Introductory Course*”, “*Ace Staff Officers Orientation Course*”, “*Perspetivas do Islão*”, “*International Defense Management Course*” (Naval Post-graduate School, Califórnia, 1985) e os Cursos Navais de Guerra – Geral (1980) e Superior (1997/98) no Instituto Superior Naval de Guerra.

Concluiu a licenciatura em Economia pelo Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa em 1974.

Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo desempenhado diversos cargos de chefia de Serviços - Navegação, Armas Submarinas, Comunicações e Informações de Combate – nos N.R.P. “Porto Santo” e N.R.P. “Álvares Cabral”. Exerceu o cargo de Comandante do N.R.P. “Argos” (Guiné/1974), N.R.P. “Honório Barreto” (1975) e N.R.P. “Jacinto Cândido” (1987).

Em terra foi Chefe de Serviço no Comando da Defesa Marítima do Porto de Porto Amélia (Moçambique 1970/71), Chefe de Departamento e Instrutor da Escola de Comunicações (1971/74), Professor de Economia da Escola Naval (1976/82), Chefe de Secção numa Repartição da Direcção do Serviço de Pessoal (1987/89), Conselheiro Militar por parte da Marinha na Delegação de Portugal junto da NATO no respetivo QG em Bruxelas (1989/92) e Adjunto do Director do Serviço de Pessoal (1992/93).

Chefiou as Divisões de “Comunicações” e “Pessoal e Organização” do Estado-Maior da Armada, respectivamente nos períodos de 1993/94 e 94/97. Prestou serviço no Instituto Superior Naval de Guerra como professor de Estratégia e Coordenador de Área de Ensino (1998-2000).

No posto de Contra-almirante foi Comandante da Escola Naval (2000-2002). Como Vice-almirante dirigiu o Instituto Superior Naval de Guerra (2002-2005, data da sua extinção).

Em 25NOV2005 transitou para a situação de Reserva; regressou à efetividade do serviço para presidir à Comissão do Domínio Público Marítimo (2007-2011); passou à situação de Reforma por limite de idade em 03AGO2011.

Foi conferencista convidado do Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Católica Portuguesa, desde 2004 até à sua integração no Instituto de Estudos Políticos da mesma Universidade, onde leciona desde 2009.

Na Academia Internacional de Cultura Portuguesa começou como Académico Correspondente em 2008, passando em DEZ14 a Académico de Número Português. Na Academia de Marinha foi eleito Membro Correspondente em 2009, ascendendo a Membro Emérito em NOV17.

Preside à Direcção do Instituto D. João de Castro, por eleição trienal, desde 2010.

Tem vários artigos publicados em revistas e boletins da especialidade e vem proferido conferências em diversos *fora* e instituições.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações.

ÍNDICE

O Autor	3
I - Introdução	7
II – O Interesse no Mar	9
III – Actores de contexto	11
IV – Políticas e Estratégias marítimas.....	17
a) Europa	17
(1) PMI Europeia	22
(2) Directiva-Quadro Estratégia Marinha (D-QEM)	27
(3) Estratégia Marítima para a Área do Atlântico (EMAA).....	30
(4) Estratégia de Segurança Marítima (EUESM)	33
b) Portugal.....	36
(1) Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2013-20).....	37
V – Portugal e o Mar, do passado estratégico ao futuro económico	39
VI – Notas Conclusivas.....	43
Anexo - Fita de tempo das principais iniciativas e realizações	47
Bibliografia	51
Cadernos Navais - Volumes publicados	53

I – Introdução

Nas últimas décadas assistiu-se ao incremento do interesse dos Estados no Oceano enquanto vector estratégico de desenvolvimento. Essa mobilização geral, iniciada, sobretudo, com a II GM já para trás, deveu-se, em boa medida, à consciencialização da necessidade de prover o acesso, prospecção e aproveitamento dos recursos naturais marinhos.

Tem vindo a reforçar-se, também, a consciência de que a gestão e a governança do Oceano e das zonas costeiras, envolvendo as actividades humanas aí desenvolvidas, clamam por uma abordagem abrangente, integradora e intersectorial, com vista ao crescimento sustentável e à adopção de medidas preventivas na gestão de riscos, em conformidade com uma perspectiva ecossistémica. Simultaneamente, alicerçou-se a ideia do capital precioso que o meio marinho nos pode oferecer, além de abrigo de uma diversidade biológica mais vasta do que os ecossistemas terrestres e de água doce.

Falamos, portanto, de um elemento essencial para a vida na Terra, nomeadamente enquanto principal fonte do oxigénio e captura de dióxido de carbono, desempenhando, por conseguinte, um papel determinante no clima, além de importante factor com potencial de prosperidade económica, bem-estar social e qualidade de vida. Isto é o mar, quer europeu, quer o português, a par de outros.

Nesta aposta nos espaços marítimos, é justo referir que Portugal assumiu, no passado recente, um papel meritório e proactivo, intervindo na produção de pensamento estratégico e na conceptualização de políticas de governação, gestão e valorização do Oceano, à escala europeia, nomeadamente ao colaborar na tarefa de reforço da relevância da componente Mar no quadro das prioridades políticas da União Europeia (UE) contidas na Estratégia “*Europa 2020*”, bem como no desenvolvimento, nomeadamente, da “*Política Marítima Integrada*” (PMI) europeia, plataforma central para o desenvolvimento e valorização do mar, em articulação com a Directiva-Quadro da Estratégia Marinha (D-QEM), da nova “*Estratégia Marítima para a Área do Atlântico*” (EMAA), do Livro Verde – “*Conhecimento do Meio Marinho 2020 – Dados e observações sobre o meio marinho com vista a um crescimento sustentável e inteligente*” e, mais recentemente, na Estratégia Europeia de Segurança Marítima (EUMSE), adoptados pela União.

II – O Interesse no Mar

Tem-se perfilado, a nível internacional, uma espécie de corrida aos oceanos, afirmando-se um interesse renovado pelas actividades marítimas e questões afins, mais ou menos generalizado por parte de países costeiros e regiões marítimas. Há razões sólidas para essa crescente tendência, derivada da previsível evolução do ambiente internacional no sentido de uma clara valorização do Mar, na múltipla vertente económica, estratégica, ambiental e de segurança e defesa.

No domínio económico, competir com valor e competência é o desafio deste e de todos os tempos, e para tal, o Mar e os seus recursos, constituem um activo com condições privilegiadas de exploração, em favor de um novo paradigma de desenvolvimento que os países costeiros, incluindo Portugal, não deverão desperdiçar, com ou sem Europa.

Como é do conhecimento geral, a fórmula organizativa dessa exploração tem recaído no modelo de *cluster* ou *hypercluster* (marítimo), atenta a maior eficácia da resposta dada pelas estruturas que permitem conglomerar e a facilitação de uma abordagem integradora de todos os protagonistas e matérias afins, a qual, segundo o professor Geoffrey Till: “... *reinforces the point that the sea is all joined up and needs to be looked at holistically. The Atlantic should be seen as part of a world ocean where everywhere is connected to everywhere else, and where distance matters much less economically, politically and strategically ...*”.

Nessa visão holística realça-se a problemática da sustentabilidade que vem preocupando alguns países e *fora* internacionais, levando as Nações Unidas (NU) a uma iniciativa, a “*Oceans Compact*”, com a constituição de uma comissão lançada em AGO12, com responsáveis políticos, cientistas e oceanógrafos, além de representantes do sector privado e da sociedade civil, assim como autoridades de várias organizações “onusas”, tendo em vista uma articulação mais eficiente de todos os esforços e empenhamentos relativos ao uso do Mar.

Visa-se, com essa iniciativa, apelar à comunidade internacional e sensibilizar os diferentes actores e agentes, para a necessidade de salvar os oceanos da poluição, da sobrepesca e da subida das águas, sérias ameaças às centenas de milhões de pessoas que vivem nas zonas litorais, contando também com a mobilização e reforço de capacidade dos organismos da ONU para prestar ajuda aos Estados e respectivos governos e não só, também com o objectivo de assegurar uma coordenação mais eficaz dos esforços mundiais para a preservação dos oceanos.

O móbil desta iniciativa prende-se com o “estado precário” com que foram descritos os oceanos, na conferência realizada no Verão de 2012, na Coreia do Sul, a pretexto do 30º aniversário da assinatura da UNCLOS (Convenção das NU para o Direito do Mar), o que motivou a Comissão para a elaboração de um plano de acção, em linha com o documento “*O futuro que queremos*”, assinado na conferência Rio+20, realizada em JUN12, no Brasil.

De então para cá têm-se adensado os motivos de preocupação, bastando lembrar que todos os anos, vão parar aos oceanos entre 5 e 13 milhões de toneladas

de plásticos¹. Os alertas não se ficam por aqui. Ainda há pouco, também a WWF² denunciou que 95% dos resíduos encontrados no Mediterrâneo³ são plásticos que poderão chegar em primeiro lugar à costa portuguesa, sendo as piores zonas Lisboa e a Costa Vicentina devido à proximidade dos estuários do Tejo e Sado.

Dissemos atrás que deve ser através de uma visão holística que o Mar tem de ser encarado, assim como a formulação das respectivas políticas, que deverão promover as medidas, meios e instrumentos operacionais que permitam fazer face às emergentes ameaças e desafios, espoletadas pela globalização competitiva, alterações climáticas e degradação do ambiente marinho, requisitantes da intervenção ao nível da segurança marítima, protecção e vigilância do transporte marítimo e segurança e sustentabilidade energéticas, num *modus operandi* com preocupações de excelência nos domínios da investigação, tecnologia e inovação marinhas.

¹ Segundo a informação contida num estudo recente da revista *Science* baseado em dados sobre 192 países. Esse material plástico entra em decomposição e é confundido com alimento e comidos pelos peixes e outros animais marinhos, que acabam presos, em redes de pesca, sufocados ou intoxicados pelos compostos químicos dos plásticos, sendo transferidos ao longo da cadeia alimentar e até nós, ao consumirmos esses recursos haliêuticos;

² World Wide Fund for Nature é uma organização ambientalista internacional, que atua nas áreas da conservação, investigação e recuperação ambiental, anteriormente chamada World Wildlife Fund, nome oficial ainda em uso nos EUA e Canadá;

³ A maior parte do lixo, segundo o mesmo estudo, vem de países como a Turquia e a Espanha, seguida da Itália, Egipto e França. Todos os anos cerca de 300 mil toneladas de plástico chegam ao Mediterrâneo. Mas as Nações Unidas lembram que todos os anos, 8 milhões de toneladas de plástico vão parar aos oceanos e a poluição mata cerca de 100 mil mamíferos e um milhão de aves;

III – Actores de contexto

Como facilmente se imagina, vimos falando implicitamente da Europa, do Mar, do Atlântico e, inevitável e compreensivelmente, de Portugal.

Da Europa – para dizer que durante décadas foi um objectivo comum o estar com a ela, ao lado do projecto construtivo, mesmo que este acabasse por ir permeando lentamente as fronteiras nacionais numa espécie de *trade off* com propósito comum europeu.

Mas a actual crise desse projecto (zona euro e dívidas soberanas, refugiados, populismos e nacionalismos, sem esquecer os crescentes desafios em termos de segurança e defesa acicatados pelo “*America first*” de Trump e a ambição transfronteiriça de Putin) veio “desgastar” a equação e quanto mais os europeus sentirem as debilidades intrínsecas e a crise fragilizar o trajecto imaginado pelos fundadores da construção europeia, mais os cidadãos expressarão o seu desencanto com esse destino comunitário, ao sentirem na pele os efeitos negativos da globalização desregulada, com todo o seu cortejo de desigualdades, desemprego e medos, a servirem de escada-rolante para as tais ondas populista, nacionalista e xenófoba.

Ora é aqui que o Mar entra, tanto na casa europeia como portuguesa, na medida em que pode melhorar o cenário económico, enquanto janela de oportunidade para a resolução dos problemas, nomeadamente ao nível do crescimento anémico, pensando em especial nos países mais frágeis e correlativos processos de ajustamento e convergência.

Os oceanos e os mares são factores económicos e ambientais essenciais para a UE, representando, através de suas regiões costeiras e ultraperiféricas, 320 mil km de costa, a “casa” de um 1/3 da população europeia, a par da alíquota de 40% do PIB europeu por parte das indústrias e serviços marinhos afins, do conjunto daquelas regiões costeiras, incluindo as ultraperiféricas. É um facto que essa dimensão marítima excepcional conferida à UE oferece excelentes oportunidades, para não lhes chamar únicas, no que diz respeito a inovação, investigação, ambiente e biodiversidade, que não devem ser negligenciadas pela PMI europeia, além da excelência das plataformas que as regiões ultraperiféricas proporcionam em termos de bases de comunicação para fins de segurança e transporte a nível europeu e global.

Daí que os clusters marítimos estejam particularmente bem colocados para contribuir para a realização daquela PMI, reclamando por isso o maior apoio da Comissão Europeia no desenvolvimento do projecto de uma rede europeia desses clusters.

Do Mar – para referir que a imensidão de um tal lençol líquido, que banha as costas dos países ribeirinhos, justifica uma necessária e exigente acção dos Estados nesses espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais (subsidiariamente e com competências exclusivas comunitárias), com capacidades reclamadas para promover a governança e garantir o equilíbrio e a qualidade – factores essenciais para o desenvolvimento e exploração sustentável. Naturalmente, tendo em vista a ordem e o respeito pela lei e a promoção dos valores identitários, que agreguem a sociedade em geral e os cidadãos em particular, em torno de um projecto e de objectivos compreendidos e aceites por todos os parceiros europeus e os seus ci-

dados em geral. Será assim mais fácil investir no mar, até mesmo em contraciclo, porque se isso não for feito, outros e outras áreas o farão por nós, tirando daí os devidos retornos. Sempre assim foi e continuará no futuro.

É nesta perspectiva que se evocam as palavras do presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso⁴: “... *Os mares e oceanos podem desempenhar um papel decisivo na recuperação da economia europeia temos de aproveitar as potencialidades da economia azul na Europa ...*”. Também acreditamos nessa possibilidade, lamentando apenas a distância que muitas vezes separa uma bem-intencionada declaração da acção concreta, ponto a que voltaremos quando analisarmos criticamente a documentação política e estratégica que nos propomos apreciar.

Do Atlântico – para relevar a sua poderosa alíquota do Oceano Global e situação de vizinhança do território continental europeu, segundo alguns em processo de suplantação por emergentes áreas de refulgente economia (Ásia-Pacífico e Península Indostânica). Um juízo quiçá precipitado, pensando na sua bacia com uma área total aproximada de 106 milhões de km², correspondente a cerca de 20% da superfície da Terra e a cerca de 26% da sua superfície líquida, dimensões que fazem deste Oceano o segundo maior da Terra, com uma fisiografia extremamente variada do seu leito marinho.

Nele se inclui o Mar-Portugal enquanto cintura costeira do território continental português emerso, com as suas ricas zonas estuarinas e lagunares no continente e os seus litorais rochosos e arenosos, sem esquecer o seu amplo abraço às ilhas arquipelágicas que complementam aquele território. Importará ainda realçar que, ao contrário do que amiúde se ouve, o Atlântico estará longe da desvalorização, vivendo-se, a norte, na expectativa do potencial à volta do acordo de livre comércio entre Canadá e UE (agora que o projecto de acordo TTI-P⁵ com os EUA parece ter entrado em *panne*), enquanto volume de negócios, empregos, estabilidade política e reforço geopolítico.

Sendo certo que o Pacífico atrai no plano económico e securitário, e Washington sabe-o, também não há dúvida de que lhe falta um mínimo de coesão, cultura de segurança comum, estabilidade geográfica e serenidade, nomeadamente sobre recursos naturais, ao contrário do Atlântico Norte, onde pontificam as rotas comerciais, estabilidade marítima, coesão política e interdependência cultural. Julgamos, pois, não ser descabido falar da ressurgência do Atlântico, na exacta medida da valorização da tese de que, malgrado a Administração Trump, os EUA não estarão a planear, a prazo, o afastamento do Velho Continente em favor da Ásia, mas sim a virarem-se para esta com a Europa.

Como corolário, atrevemo-nos a diagnosticar que a anunciada morte geopolítica e geoeconómica do Atlântico face ao Pacífico é uma profecia aparentemente

⁴ Conferência do Atlântico e Dia dos Stakeholders, em Lisboa, 28/29NOV2011, no contexto da Estratégia Europeia marítima para a Região Atlântica, com o tema “Economia e Ciência Marítimas do Atlântico para um Desenvolvimento Sustentável da Europa”, pretendendo gerar uma discussão pública envolvendo a Governança dos E-M’s, Regiões e Empreendedores e os Clusters da Ciência;

⁵ Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento, mais conhecido como TTIP ou TAFTA, é uma proposta de acordo de livre comércio entre a União Europeia e os Estados Unidos, em forma de tratado internacional;

prematura e exagerada, tanto mais que o histórico oceano será um dos principais corredores energéticos da economia global no decorrer deste século.

Os sinais estão todos aí, seja pelo degelo do Ártico provocado pelas alterações climáticas, potenciando não só novas rotas de navegação, mas também a possível exploração de zonas antes inóspitas, seja na Gronelândia, uma dessas novas regiões em que a exploração de vastos recursos energéticos nos aparece como verosímil (as últimas estimativas apontam para a existência potencial de 50.000 milhões de barris de petróleo, bem como de significativas reservas de metais raros – actualmente a China detém as maiores reservas mundiais –, essenciais para a indústria electrónica e o fabrico de equipamentos para energias renováveis, seja ainda nos EUA, cuja auto-suficiência energética já se enxerga no horizonte, por via das fontes não convencionais como o petróleo e o gás de xisto.

Se a esta tendência somarmos a riqueza energética do Atlântico Sul, proveniente sobretudo da exploração petrolífera do Brasil e de Angola, sem esquecer a Nigéria, não será difícil concluir que o hemisfério ocidental poderá tornar-se autónomo, em termos energéticos, dentro de 10 anos.

Acresce que, com o alargamento do canal do Panamá, concluído em 2016, uma rota energética de exportação petrolífera e gasífera para o Pacífico poderá emergir como alternativa aos estrangulamentos do Golfo de Aden e Estreito de Malaca, actualmente infestados pela pirataria. E as ligações Atlântico-Pacífico não se ficarão por aí, já que a China projecta uma ligação fluvial na Colômbia e russos e chineses desenvolvem um plano ferroviário na Nicarágua com o mesmo objectivo.

De Portugal – para sublinhar a incontornável relação histórica e identitária com os “mares”, uma “marca colectiva” de um povo que soube ousar para além das suas possibilidades naturais e que construiu, com grande solidez, um percurso histórico único. Um caminho que deixou marcas por todo o mundo e que inscreveu, em quase todos os quadrantes, razões suficientes para nos orgulharmos de ser um dos mais extraordinários países do Mundo.

É consensual reconhecer D. Afonso Henriques como um visionário que criou a primeira nação europeia, enquanto Estado independente, indutora de uma consciência de nacionalidade, de unificação da língua, de uma moeda, de um território e de uma visão estratégica. E se falamos do visionário, temos de invocar o empreendedor e prático do desígnio de fé e necessidade, ao fundar o maior centro científico do mundo – uma casa de geógrafos, cartógrafos, matemáticos, mestres de construção naval, pilotos, marinheiros e navegadores –, e a quem devemos a descoberta de mais de dois terços do planeta Terra.

Somos universalistas, sangue de criadores, descobridores, poetas, desbravadores. Temos uma geografia incomparável, uma história notável, uma cultura invejável e uma infundável capacidade de sonhar. São 887 anos de experiência, 92.080 km² de terra e uma eternidade de mar, que fazem a nossa marca genial, ser tão Portugal.

Daí que tenhamos a ganhar com o esbatimento do velho paradigma norte/sul e a consideração da unidade atlântica como o espaço geopolítico mais relevante da política internacional, a aportar à política externa portuguesa o racional que precisa para a sua afirmação.

O Atlântico Sul tem tudo para despertar o interesse do Atlântico Norte e nós podemos utilizar alguns trunfos próprios. Basta lembrar as grandes potências em ascensão, como o Brasil, Angola, Nigéria e África do Sul, mas também as ameaças em alta, caso do narcotráfico da América do Sul para a África Ocidental, a pirataria num ponto de abastecimento energético da Europa (Golfo da Guiné), bem representativo de três grandes desafios ocidentais do presente: como crescer economicamente, lidar com ameaças marítimas e acomodar potências num grande espaço democrático.

Mesmo com as conhecidas reticências brasileiras, Portugal não deve desistir de espicaçar a adesão a essa estratégia de “unidade atlântica”, adequada a um país que se situa numa área geográfica de reconhecido valor estratégico, como *pivot* da ligação atlântica e como centro nevrálgico de trocas comerciais e de rotas energéticas que suportam o desenvolvimento da Europa. Eis razões de sobra para conferir centralidade e dimensão ao país por via do controlo exercido sobre esse espaço, podendo Portugal, desta forma, deixar de ser um país pequeno, tornando-se credível e relevante no seio do mundo desenvolvido. Também aqui se não o porfiarmos, outros o farão por nós.

Falámos atrás da ressurgência do Atlântico. Ora, tendo em conta as relações económicas e energéticas de Portugal com o Brasil e Angola, como também com os EUA, esta tendência abre um vasto leque de oportunidades para a criação de riqueza nacional através de novas indústrias, formando quadros qualificados e desenvolvendo novas tecnologias. Por isso, queremos acreditar que nem o Atlântico está “morto”, nem Portugal está condenado a uma discreta periferia económica. Saber que lugar ocupa Portugal na Europa implica saber também qual a sua vocação marítima, demasiado óbvia e natural em função do seu estatuto histórico e condição geográfica.

Somos europeus, mas somos também atlânticos, sem perder o discernimento de que ao mar carregado de história e de poesia, deve, hoje, suceder o “Mar das oportunidades, ciência e conhecimento”, não o que ficou na mitologia, não o *Mare Nostrum*, mas o nosso mar, da nossa história e, acima de tudo, do futuro.

Em reforço desta tese invoca-se o crescente interesse chinês pelos portos portugueses. O atual traçado oficial das novas rotas da seda ainda é omissivo sobre o Atlântico, mas o movimento de globalização de Pequim valorizou, de novo, este espaço marítimo estratégico, um pouco adormecido com o final da Guerra Fria a que se juntou o recuo dos EUA no papel de polícia global. Daí que muitos acreditem que a Bacia do Atlântico seja um espaço em transformação e, como todos os espaços geopolíticos nessas condições, cheio de oportunidades, entre elas as que decorrem da estratégia chinesa até 2050 bem sintetizado no título do livro “*Pax Sinica: todos os caminhos vão dar à China*”⁶. Nesse caso, Portugal poderá ver criada uma “extensão azul” da iniciativa das novas rotas da seda, conhecida por *Uma Faixa, Uma Rota (Belt and Road)*, a colocar-nos no mapa da referida globalização chinesa, tendo em conta recentes encontros bilaterais, com bons indícios de concretização.

⁶ Publicado em 2017, da autoridade Paulo Duarte, investigador na Universidade do Minho, em Braga, e doutorado pela Universidade de Lovaina, na Bélgica;

Nesta altura, não resistimos a um comentário, mais propriamente um alerta. É que a economia do mar será sempre boa apenas para *powerpoints*, pesca e desportos náuticos se não se conhecer o que jaz no solo numa das maiores extensões de territorialidade marítima, que apenas nos enche o ego e pouco mais. O Estado, sem recursos para o tão necessário investimento público de reposição, a um valor mais baixo dos últimos 20 anos, terá de lutar por fundos (IDE, como fonte de financiamento indispensável e inevitável) para realizar sondagens e prospecções nos fundos do oceano. É que sem esse trabalho prévio e o conhecimento do subsolo que ele desnuda, a economia do mar continuará a ser uma simples quimera contemplativa.

IV – Políticas e Estratégias marítimas

Serão os Oceanos a economia do futuro? Num momento em que tanto se ouve falar do mar e dos Oceanos, no fim de contas, em que é que isto se traduz? Qual é o impacto presente e futuro? Que vantagens económicas poderão advir? E o que está ser feito?

Enfim, as questões são muitas, mas nada melhor que começar pelos factos: mais de 2/3 das fronteiras da UE são costas e espaços marítimos; 23 dos (ainda) 28 E-M's têm zonas costeiras, representando mais de 70% das fronteiras externas da União. O reflexo em termos económicos é enorme, sendo que cerca de 40% do PIB da UE é gerado nas regiões costeiras e 75% do volume do comércio externo da UE é efectuado via marítima.

Julgamos consensual a ideia de que os mares e Oceanos têm um inequívoco potencial para se tornarem num dos principais factores de desenvolvimento económico de países costeiros como Portugal. Através dos seus recursos biológicos, geológicos, minerais, biotecnológicos e dos recursos energéticos fósseis ou renováveis, estes países podem posicionar-se em sectores e nichos de actividade marítima, abrindo-se-lhes uma janela de oportunidade que, se aproveitada, terá reflexos significativos para as diversas componentes do *cluster*.

O Oceano configura-se, assim, como a nova fronteira da economia e um factor essencial na diferenciação do nível de desenvolvimento dos países. Mas a concretização desse potencial exige abordagens pragmáticas, responsáveis e sustentáveis relativamente ao seu conhecimento, desenvolvimento económico e à preservação ambiental. Sublinhamos esta condição porque, entre nós, a economia do mar já deu origem a centenas de conferências, só que o mar nunca deu o grande salto económico que toda a gente diz que pode dar. O que falta? Falta, acima de tudo, começar a fazer acontecer. Mais do que a diversa documentação estratégica já promulgada, é preciso visão de futuro, ousadia, financiamento, persistência, constância e, claro, uma consistente e duradoura vontade política.

Alargando o horizonte marítimo, diremos que os ecossistemas marinhos e as economias marítimas transcendem as fronteiras nacionais. Isso faz da cooperação oceânica internacional um instrumento essencial, incluindo o diálogo aberto e a troca de informação que habilitem à identificação das melhores práticas, à harmonização de pontos de vista e posições e, mais genericamente, à promoção da governança global dos oceanos, através da protecção da biodiversidade marinha e do movimento cooperativo a nível mundial em ordem à redução dos impactos das mudanças climáticas, à garantia da segurança marítima e liberdade de navegação e à melhor compreensão da realidade oceânica.

É deste tabuleiro mundial que se deduzirá a seguinte apreciação das políticas e estratégias relativas ao mar, agora nos planos europeu e nacional.

a) Europa

A nível global, a UE tem, efectivamente, demonstrado algum poder de iniciativa, ao defender ambiciosas Resoluções sobre oceanos, Direito do Mar e pescas sus-

tentáveis, para não falar das alterações climáticas, tendo sido bem sucedida no lançamento de um processo, a nível da ONU, conducente à negociação de um acordo de execução do UNCLOS para a conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha em áreas fora da jurisdição nacional, além de um papel dinamizador dos trabalhos de protecção dos oceanos e mares e de governação marítima desenvolvidos no âmbito das NU.

Não deve surpreender este tipo de empenhamento, se nos lembrarmos as responsabilidades oceânicas da UE (sobre 14.500 mil km² de mar e 70 mil km de costa), circunstância que a exorta a uma maior necessidade de regulamentação e controle dos mares por razões do meio ambiente, economia e segurança.

Outros dados a forçam nesse sentido, importando sublinhar o seguinte: dos ainda 28 E-M's, apenas 5 (Áustria, Eslováquia, Hungria, Luxemburgo e República Checa) não dispõem de litoral; a soma desse litoral europeu perfaz 7 vezes o comprimento da linha de costa dos EUA e 4 vezes a da Rússia; as regiões marítimas da União acolhem quase metade da sua população e respondem por idêntica percentagem do seu PIB; em termos relativos, a superfície das áreas marítimas sob jurisdição dos E-M's ultrapassa a das áreas terrestres, tornando-a na entidade com o maior espaço marítimo a nível mundial.

Estes atributos ou dons geográficos não podem ser ignorados e muito menos desperdiçados, devendo-se ler, a essa luz, o referido empenhamento europeu na cena marítima mundial, além de trazer à evidência o interesse comum dos E-M's e da UE no cumprimento dos planos de acção política e estratégica, no que importa à abordagem holística da política para o mar, em ordem a proteger o domínio marítimo da União e os respectivos interesses, bem como as questões relativas a prejuízos, riscos e ameaças, relevando-se aqui a condição da vigilância marítima como pedra angular destas políticas e conseqüente área de esforço, a qual, ao contrário da gestão dos recursos nacionais e inerente riqueza, é facilmente reconhecível como vantajosa e de interesse comum, numa perspectiva de partilha da responsabilidade de controlo e execução.

Este optimismo esfria um pouco quando pensamos na actual conjuntura europeia, como de resto já aflorado. Acontece que a Europa, ressurgida de um projecto solidário e coeso de caminho para futuro, corre um sério risco de se transformar num beco sem saída, com a agravante de, entre muitos dos 28 E-M's (enquanto não se acordar o Brexit), fazer cada vez menos sentido falar em soberania e independência, a que não será estranho o presente batimento directorial do coração europeu, de inspiração germânica. Ainda agora (07JUN2018) a Chanceler Merkel foi clara no seu discurso no primeiro dia das jornadas do Partido Popular Europeu, realizadas em Munique, acerca do equilíbrio de poderes entre as instituições europeias, ao afirmar: "... *Não vale a pena andarmos a debater a intergovernamentalidade ou o método comunitário: quem decide na Europa são os governos, e não a Comissão ou o PE. O poder está no Conselho Europeu e é aí que deve continuar a estar* (e foi ainda mais longe ao defender que) ... *as decisões em matéria de política externa e de segurança e defesa têm de ser tomadas por maioria qualificada e não por unanimidade, sob pena de serem ineficazes ...*". Para bom entendedor, meia-palavra

Razões de sobra para nos arreigarmos à ideia de que não podemos desfalecer no alerta de que a defesa dos nossos interesses dependerá cada vez mais da capacidade própria de conhecer, ocupar e vigiar, em ordem a poder explorar o imenso domínio oceânico que é português, sem esquecer que sendo um interesse nacional vital, é também um interesse europeu muitas vezes ultrapassado pelos interesses e egoísmos particulares das maiores potências, nomeadamente aquelas menos favorecidas pelas áreas marítimas estabelecidas em função da lei do mar.

Uma coisa é certa, com ou sem federalismo, tanto melhor nos defenderemos quanto maior for a aposta numa finalidade estratégica de uso do mar e mais decididos formos na marcação de território e presença no “*offshore*”, porque só assim teremos voz credível, com força política e moral, para influenciar as decisões a tomar no âmbito dos *fora* internacionais e comunitários e das políticas comuns ou integradas relacionadas com o mar, sejam elas de pesca, marítima ou de vigilância e policiamento, nas quais teremos que participar activamente, para não ficarmos subjugados ao inferior e desprezível estatuto de destinatários de decisões alheias, como é público e notório.

Se a UE, no seu conjunto, pretender evitar o risco do declínio no “xadrez” global em dinâmica mudança, o que passa, essencialmente, pela capacidade de alterar o paradigma do seu crescimento económico e demográfico, então, numa ciclópica tarefa, função das tendências actuais, reconhecemos, terá de encontrar o sentido e espaço para o Mar nas suas políticas europeias e também a nível nacional, beneficiando dos saberes, I&D e inovação, em ordem à desejada reabilitação do Velho Continente, o tal reforço vitamínico de que as suas economias tanto carecem, ou seja o recuperador que a economia do mar pode representar, em particular para os respectivos E-M’s costeiros. Vamos crer!

Aliás, este é um dos objectivos expressos no projecto de documento “*Horizonte Europa*”, para o período 2021-27 e que se destina a suceder ao “*Horizonte 2020*”, em processo de submissão à aprovação do Conselho Europeu, e que tem como um dos 3 pilares relevantes o dos Desafios Globais e Competitividade Industrial, no apoio directo à investigação relacionada com os desafios societais, reforço das capacidades tecnológicas e industriais e definidor das missões⁷ à escala da União com objectivos ambiciosos que abordam alguns dos seus maiores problemas.

Foi, de resto, este tipo de preocupações, em particular no fomento do crescimento e emprego, que fez germinar, em 08OUT2012, a adopção de uma nova agenda marítima para o crescimento e o emprego nos sectores afins, sob o título “*Crescimento Azul - Oportunidades para o crescimento sustentável nos sectores marinho e marítimo*”, reafirmando-se, com a iniciativa, passados cinco anos de vigência da PMI europeia, uma espécie de aposta numa abordagem dinâmica e coordenada dos assuntos marítimos, na dupla perspectiva do desenvolvimento económico “azul” e

⁷As missões de investigação e inovação à escala europeia, visam resolver as questões que afectam o quotidiano dos europeus, nomeadamente a luta contra o cancro, os transportes limpos e a “desplastificação” dos oceanos, e pressupõem a definição de metas a definir até ao final de 2018 para os cinco “clusters” das áreas da saúde, sociedade segura e inclusiva, digital e indústria, clima, energia e mobilidade e, por fim, alimentação e recursos naturais.

da saúde dos oceanos. Mas para traduzir essa aposta em resultados concretos, há que despertar a contribuição de todas as partes – instituições, E-M's e regiões, indústria, PME's e sociedade civil –, devidamente mobilizadas pela presunção de que a política marítima constitui o veículo ideal para estimular a rede europeia de *clusters* marítimos.

Convenhamos que essa “economia azul” é importante para a Europa. O seu valor acrescentado bruto (VAB) está estimado em cerca de 500 mil milhões de euros/ano, devendo aumentar para cerca de 600 mil milhões em 2020. No mesmo período, o número de pessoas empregadas nessa economia deverá aumentar de 5,4 para 7 milhões. Além disso, 75% do comércio externo da Europa e 37% do comércio intra-europeu é efectuado por via marítima, nada de invulgar se nos lembrarmos que os oceanos, mares e costas da Europa são, e continuarão a ser, a artéria vital da economia europeia.

Neste sentido, a Europa não pode negligenciar o aproveitamento de todas as oportunidades que conduzam ao crescimento sustentável e à criação de empregos, com única via para superar a atual crise económico-financeira, e o Mar é precisamente um domínio incontornável, susceptível de uma boa alavancagem nessa cruzada regeneradora. Daí que se justifique, ao dispor da EU, de um conjunto de instrumentos passíveis de conferir valor acrescentado ao desempenho económico e industrial dos E-M's, o *leit-motif* que deve inspirar as políticas e estratégias europeias, de que nos ocuparemos seguidamente.

Mas antes disso, reflecta-se um pouco, com a ajuda de Wijnolst, Jenssen e Sødal, três autores europeus de trabalhos relacionados com as questões económicas e os *clusters* marítimos, acerca da tripla ordem de razões que devem requerer, da UE, a adopção de uma política marítima para o mar e *clusters* marítimos ou, pelo menos, uma estratégia concertada de actuação a esse nível.

Em primeiro lugar, de ordem estratégica: a Europa está rodeada por mares e a protecção e segurança do comércio marítimo só é possível se a União controlar uma boa parte da frota mundial e do transporte marítimo, além de dispor de massa crítica em sectores afins essenciais, como a construção naval, equipamento marítimo e estruturas portuárias. Sem isso, a Europa só pode ficar vulnerável e cada vez mais longínqua da concretização da declarada ambição de actor global.

Em segundo lugar, de ordem económica, quicá a mais ilustrativa dos benefícios de um tal tipo de políticas: o sector representa uma importante parte do PIB da UE e gera valor acrescentado, bem como um impacto significativo ao nível do emprego e das exportações. Uma política de conjunto poderá evitar situações como as verificadas no passado, de colapso de sectores inteiros, com reflexo negativo em vários outros. Além disso, a economia azul dispõe de inúmeros recursos ao nível do mar (ex: haliêuticos) ou no solo e subsolo marinhos (ex: petróleo e gás, novas formas de vida).

Em terceiro lugar, de ordem geográfica, entrando em linha de conta com o facto de o mar ser uma importante e barata auto-estrada na e até à Europa, com uma enorme capacidade por explorar. De assinalar ainda a vantagem que o Mar europeu pode trazer no alívio da pressão sobre o espaço terrestre, já sobre-explorado, e enquanto factor de coesão no seio da UE, ao facilitar a comunicação entre várias regiões.

Já invocámos Wijnolst e citamo-lo novamente: “... a Europa é uma potência marítima ...”. Fundamenta este ponto de vista em estatísticas elucidativas das potencialidades da Europa no sector marítimo, como é o caso dos mais de 40% do PNB europeu gerado nas zonas ribeirinhas, dos portos europeus que gerem 25% do comércio marítimo; dos armadores europeus que detêm 40% da frota marítima mundial; das 4 empresas europeias de contentorização que estão entre as 5 maiores desta área; do transporte marítimo de curta distância europeu que representa 50% do total mundial; do transporte marítimo intra-europeu com uma frota moderna de 9.400 navios; dos construtores navais europeus com o maior *turnover* e 40% das novas construções; dos produtores de equipamento marítimo que produzem 35% do material deste mercado; das companhias europeias de *offshore* que lideram mundialmente em vários segmentos; da posição cimeira na náutica de recreio e indústria mundial do turismo costeiro marítimo, dos construtores de iates europeus que produzem 60% dos mega-iates; das companhias europeias de drenagem que controlam 80% do mercado; das áreas dos serviços marítimos, investigação marítima, navegação fluvial/intra-europeia e pescas, onde os europeus são também líderes mundiais.

Mas potencialidades também significam desafios, nomeadamente os da segurança das fronteiras marítimas, dos quase 50% da população europeia habitando as regiões costeiras do continente, do papel estratégico dos transportes marítimos na Europa absolutamente crítico para o desenvolvimento da economia europeia e dos 90% do comércio internacional da Europa e quase 50% do seu comércio interno a passar pelo mar.

São indicadores fortes para subscrevermos a posição de Wijnolst, ao considerar os *clusters* marítimos como a espinha dorsal da política marítima europeia e defendendo, por isso, a importância da evidência, nomeadamente para os decisores políticos europeus, no tocante à enorme contribuição económica que esses *clusters* poderão dar aos seus países individualmente e à UE no seu conjunto. Assim como também não deixamos de ser sensíveis à defesa de uma plataforma continental na organização do sector marítimo europeu.

É aqui que se revela com mais evidência a importância de uma visão de futuro. Estamos conscientes de que são muitas as dificuldades e incertezas, mas queremos acreditar que a dimensão do território marítimo da UE, o potencial promissor dos muitos recursos biológicos do mar e a capacidade de geração de valor da economia do mar europeia podem constituir mais-valias determinantes para a afirmação da UE como decisor de peso na cena internacional, entre outros, nos planos geopolítico e científico.

Efectivamente, é expectável que o Mar possa trazer mais-valias e contribuir para a integração da multiplicidade de E-M's da UE, apesar das grandes distâncias entre muitos deles, um desiderato que subjaz à documentação política e estratégica, de que nos ocuparemos de seguida. Isso exigirá que os líderes europeus porfiem em colocar o interesse comum acima do interesse nacional, em prol de um futuro melhor para todos, sem que isso acarrete qualquer desrespeito das soberanias e patrimónios de cada um. Esta foi a ideia fundadora na génese da construção europeia e terá de ser, na nossa perspectiva, a ideia subjacente à reinvenção da Europa

e à recuperação do seu papel cimeiro no mapa geopolítico do século XXI, só que os ventos que sopram hoje no território europeu prenunciam algumas adversidades que urgem resolver.

Curiosamente, não andou muito longe desta tónica a já citada intervenção de Merkel, então a propósito do modelo de governação europeu, no conclave do PPE em Munique, quando explicou que “... a Europa ainda não se deu totalmente conta de que o mundo mudou de tal maneira que ou ela própria muda ou será irrelevante. A Europa está hoje, mais do que nunca desde a II Guerra, por sua conta ...”, uma mensagem decifrável – repetida recentemente na reunião do G-7 no Canadá – que se poderia explicitar desta forma: Trump é um problema e a Rússia uma ameaça. Acrescentou ainda que “... é preciso desenvolver uma “cultura estratégica” comum, que passa pela definição dos interesses comuns dos E-M’s .. (sem deixar de frisar que) ... esta capacidade autónoma só faz sentido no quadro da Aliança Atlântica”.

Vamos então ver até que ponto a documentação política e estratégica da UE poderá contribuir para a resolução da actual encruzilhada europeia:

(1) PMI europeia

Em 2004, Durão Barroso tomou posse como Presidente da Comissão Europeia e nomeou o maltez Joe Borg, Comissário para os assuntos marítimos, como responsável pelo lançamento de um debate europeu sobre uma política para o mar, por forma a justificar cabalmente a iniciativa.

Já alinhámos no capítulo anterior um conjunto de argumentos, decorrentes de diversos factores e desafios, que levaram a Comissão Europeia, no seu mandato anterior, a eleger como um dos seus grandes objectivos estratégicos a dotação da Europa com uma política marítima, com vista ao desenvolvimento de uma economia do mar assertiva, ambientalmente sustentável e assente na excelência da investigação científica, da tecnologia e da inovação. Foi uma aposta com algum significado, dado que, à época, a iniciativa de incluir o mar na agenda europeia como domínio relevante não era tarefa fácil e mais difícil ainda que entrasse, de facto, nos objectivos estratégicos da UE e neles passasse a constar como uma prioridade.

O processo de edificação da nova política demorou cerca de 3 anos, desde o pontapé da saída com o “Livro Verde” até ao “Livro Azul”⁸, adoptado pela Comissão Europeia, em 10OUT2007, no qual se propunha uma “Política Marítima Integrada” (PMI) para a UE e um “Plano de Acção” circunstanciado, aprovados pelo Conselho Europeu de 14DEZ2007.

Um dos pontos basilares da PMI foi o de propor a mudança da lógica da governação sectorial das políticas e das tutelas, inibidora do aproveitamento das sinergias entre elas, oferecendo, em contrapartida, uma nova visão para a gestão oceânica, através de uma política integrada, inter-sectorial e multi-disciplinar, o que se fica a dever, significativamente e em preito de homenagem, ao trabalho de um dos grandes conceptualistas desta abordagem holística, o já falecido Prof. Mário Ruivo.

⁸ O Livro Azul, consagrador da PMI na sequência do Livro Verde, intitula-se “O Mar – Um oceano de Oportunidades”. Um oceano de oportunidades para a Europa, bem entendido, também verdade para Portugal;

A PMI expressa a vontade e prioridade na protecção e exploração do Oceano, de forma sustentável, do seu potencial de longo prazo, em favor de um modelo de desenvolvimento assente na promoção do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. Tal implica um amplo compromisso para promover, por um lado, o desenvolvimento económico baseado no conhecimento e inovação, possibilitando um uso mais eficiente dos recursos e, por outro, uma economia mais competitiva e sustentável, geradora de crescimento e emprego, e capaz de assegurar a coesão social e territorial.

Antes de falar do âmbito e alcance da PMI⁹, aprovada pelo Conselho Europeu, sob a presidência portuguesa da União, dois meses depois (DEZ2007), permita-se destacar o papel chave de Portugal em todo o seu processo de formulação, desde logo, o facto de a iniciativa do seu lançamento se ter ficado a dever a um presidente da Comissão português e usando vários colaboradores também portugueses nesse trabalho. Realça-se, também, o contributo conjunto Portugal, Espanha e França para o Livro Verde, logo no início do processo, igualmente muito importante ao influenciar decisivamente o conteúdo da política em gestação. Mais, muito do conteúdo que enforma a PMI acabou por ser importado, em boa dose, do trabalho feito, entre nós, pela Comissão Estratégica dos Oceanos, um ponto que não se deve apoucar, até porque costumamos ser, essencialmente, destinatários e não produtores de políticas europeias. Daí a importância desta nova política que ilustra, de alguma forma, a capacidade de afirmação europeia de Portugal no domínio marítimo.

Fundada na ideia de que, através da coordenação das suas políticas, a União poderia colher mais benefícios dos mares e dos oceanos, com um menor impacto ambiental, a PMI abrange domínios tão diversos como as pescas e a aquacultura, os transportes e os portos marítimos, o ambiente marinho, a investigação marinha, as energias *offshore*, a construção naval e as indústrias relacionadas com o mar, a vigilância marítima, o turismo costeiro e marítimo, o emprego nos sectores marítimos, o desenvolvimento das regiões costeiras e as relações externas em matéria de assuntos do mar.

A PMI visa, pois, garantir uma abordagem mais coerente dos assuntos marítimos, com uma coordenação reforçada entre diferentes domínios políticos, incidindo em questões não cobertas por uma política sectorial específica (ex: o “crescimento azul”, um crescimento económico com a contribuição de vários sectores marítimos) e outras que exigem uma coordenação entre vários sectores e intervenientes (ex: o conhecimento do meio marinho). Abrange, transversal e especificamente, as seguintes políticas:

- Crescimento azul;
- Conhecimento e dados sobre o meio marinho;
- Ordenamento do espaço marítimo e gestão costeira integrada;
- Vigilância marítima integrada;
- Estratégias para as bacias marítimas.

⁹ COM(2007) 575 final, Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – “Uma política marítima integrada para a União Europeia”;

O objectivo nuclear passa, não pela substituição, mas pela coordenação das políticas aplicáveis a sectores marítimos específicos, associando a sua oportunidade e necessidade a determinadas linhas orientadoras, de que ressalta o importante desenvolvimento da cooperação estreita entre os responsáveis dos vários sectores a todos os níveis de governo (autoridades marítimas nacionais, regionais e locais e autoridades internacionais, tanto no interior como no exterior da Europa), uma necessidade já reconhecida por muitos países predispostos a uma colaboração mais estruturada e sistemática.

Quanto às possibilidades de financiamento, a UE colocou à disposição verbas para financiar as prioridades políticas da PMI, definidas pela Comissão, o Conselho e o Parlamento Europeu nos termos do Regulamento (UE) n.º 1255/2011, de 30NOV, financiamento esse concretizado através dos programas de trabalho anuais (até 2013 e 2014-20), dispondo de orçamentos específicos, da ordem da meia centena de milhões de euros, previstos sobretudo para concursos públicos e convites à apresentação de propostas.

A análise dos vários documentos produzidos em torno da PMI europeia e dos discursos oficiais, permite concluir que, na sua génese, está a reacção, a nível comunitário, de dois fenómenos planetários, a globalização e as alterações climáticas, com proeminência da primeira, que não deixaram de influenciar a assumpção dos seus cinco principais objectivos:

- Maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares;
- Construção de uma base de conhecimentos e inovação para a política marítima;
- Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras;
- Promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais;
- Promoção da visibilidade da Europa marítima.

Estes objectivos reflectem a abrangência da PMI, com pretensa produção de efeitos na economia, política externa, conhecimento e inovação, ambiente e desenvolvimento sustentável e, ainda, nas condicionantes sociais. Do ponto de vista teórico, poderíamos dividi-los em dois tipos: a) objectivos “micro” ou “operacionais”, que dizem respeito a questões concretas relacionadas com políticas económicas, sociais, ambientais, científicas e de educação (os três primeiros objectivos); b) objectivos “macro” ou “estratégicos”, relativos a questões geopolíticas (os dois últimos), subjazendo-lhes os objectivos estruturais da UE, nomeadamente os definidos pela “*Estratégia 2020*”, esta já em vias de ser substituída pela mais ambiciosa “*Horizonte Europa*” (2021-27).

Nota, pois, como pretensão da PMI, a constituição do enquadramento, que faltava, para facilitar o desenvolvimento e a coordenação das diversas, e por vezes contraditórias, actividades marítimas, no desenvolvimento dos referidos objectivos principais, e isto na perspectiva de:

- Maximização da utilização sustentável dos mares e oceanos – de forma a possibilitar o crescimento das regiões costeiras e marítimas, no tocante a: (i)

transportes marítimos – melhorar a eficácia dos transportes marítimos na Europa e assegurar a sua competitividade a longo prazo, através da criação de um *Espaço Europeu de Transporte Marítimo* sem barreiras e da elaboração de uma estratégia de transporte marítimo para 2008-2018; (ii) portos marítimos – emitir orientações para a aplicação da legislação ambiental relevante para os portos e propor uma nova política portuária; (iii) construção naval – incentivar a inovação tecnológica e uma rede europeia de *clusters* marítimos multissetoriais; (iv) emprego marítimo – melhorar as qualificações profissionais, de modo a oferecer melhores perspectivas de carreira no sector; (v) ambiente – atenuar o impacto ambiental e promover a adaptação às alterações climáticas nas zonas costeiras, bem como reduzir a poluição e as emissões de gases com efeito de estufa pelos navios; (vi) gestão das pescas – eliminar as devoluções, as práticas de pesca destrutivas (como, por exemplo, o arrasto pelo fundo em áreas sensíveis) e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e promover um sector aquícola inócuo para o ambiente; (vii) construir uma base de conhecimento e inovação para a política marítima – através de uma “Estratégia Europeia para a Investigação Marinha e Marítima” abrangente; (viii) convite à apresentação de propostas que cubram vários domínios no âmbito dos Programas-Quadro de Investigação; (ix) apoio à investigação das alterações climáticas e seus efeitos nas actividades marítimas, ambiente, zonas costeiras e ilhas; (x) parceria europeia relativa à ciência marinha, a fim de estabelecer um diálogo entre a comunidade científica, o sector industrial e os decisores políticos;

- Melhoria da qualidade de vida nas regiões costeiras, através de: (i) fomento do turismo costeiro e marítimo; (ii) preparação de uma base de dados sobre o financiamento comunitário para os projetos marítimos e as regiões costeiras; (iii) criação de uma “Estratégia Comunitária de Prevenção de Catástrofes”; (iv) desenvolvimento do potencial marítimo das regiões ultraperiféricas e das ilhas da UE;
- Fomento da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais, mediante a cooperação em matéria de assuntos marítimos, no quadro da Política de Alargamento, da Política Europeia de Vizinhança e da Dimensão Setentrional, a fim de abranger as questões relativas à política marítima e à gestão dos mares partilhados;
- Promoção da visibilidade da Europa marítima – por via da: (i) criação da aplicação Internet “*Atlas Europeu dos Mares*” como forma de chamar a atenção para o património marítimo comum europeu; (ii) celebração anual de um Dia Marítimo Europeu, a 20MAI.

Esta matriz da PMI, na sua dupla sustentação geopolítica e económica, condiciona toda a sua estrutura, cuja abrangência convoca múltiplas e muito diversas áreas de aplicação. A interdependência relacional dos objectivos da PMI e também a sua relação hierárquica (macro e micro objectivos), constituem um sinal claro desse alcance.

Gostaria de destacar nessa matriz um dos temas-chave da PMI (simultaneamente económico e macro), o planeamento do ordenamento dos espaços marítimos. Para a Europa é importante e para Portugal ainda mais, tendo em conta que a questão emana do enorme aumento da concorrência dos usos do mar, em decorrência da crescente exiguidade dos recursos naturais terrestres e do facto de as novas tecnologias permitirem aqueles usos em grau até há pouco inimaginável. Assim, se essa concorrência de usos não for objecto de harmonização e ordenamento, a omissão conduzirá a inevitáveis crises e este ambiente de conflitualidade afectará inexoravelmente o contexto económico, além de agredir o ambiente ecologicamente considerado.

Para além dos frutos que a PMI pode proporcionar ao crescimento e ao emprego, ela visa, acima de tudo e num plano geoestratégico, marcar posição a nível do comércio internacional, da globalização e da problemática e crónica dependência energética por parte da Europa. Na nossa perspectiva, será a sua capacidade de resolução desse problema energético (como a apagada posição na recente crise russa-ucraniana sobre a Crimeia bem evidenciou), para tirar proveito das suas auto-estradas marítimas e dos seus portos – essenciais ao comércio internacional, aos países emergentes e à globalização –, para fazer face às alterações climáticas e para exercer um papel de liderança nos domínios da inovação e das tecnologias marítimas, sempre numa lógica de desenvolvimento sustentável, que irá determinar a relevância geopolítica da UE no futuro mapa-mundo.

Mas também devemos confessar, em consciência, que consideramos, ainda que num plano meramente teórico, os objectivos macro da PMI deveras ambiciosos e de difícil prossecução, tendo especialmente em conta o seu condicionamento intrínseco e os instrumentos de concretização. Este juízo crítico deriva da necessidade de uma grande homogeneidade de compromissos e sólida base financeira, o que está longe de suceder, particularmente num momento de dificuldades e instabilidade político-económica, como o que se vem vivendo na Europa e ainda sem vislumbrar um final feliz. Esta será, cremos, a maior crítica que nos merece a PMI, num julgamento sumário da sua ainda jovem idade de vigência. Na realidade, avaliando os seus efeitos em termos de impacto e exequibilidade, através da análise do respectivo “*Plano de Acção*”¹⁰, desnuda-se, desde logo, o atraso na implementação de algumas medidas, incluindo várias programadas para anos anteriores. Este é, de resto, um problema crónico, ao nível nacional e comunitário, que dificulta e pode mesmo comprometer o sucesso da PMI e não só.

Ainda que nada tenha de invulgar, uma vez que se aplica a esta política o princípio da subsidiariedade e se trata de matéria da competência partilhada entre as instâncias comunitárias e os E-M’s, sobre a qual prevalece a soberania destes últimos, o facto é que a maioria das medidas propostas pela Comissão Europeia são de natureza indicativa. E se a essa associarmos outras particularidades, como a disparidade de interesses dos E-M’s em relação aos assuntos do mar, os diferentes graus de desenvolvimento, atenção política e de sensibilização pública relativamente a esta área, nos diversos E-M’s da União, então não será difícil descortinar uma

¹⁰ Comissão Europeia, SEC(2007) 1278/2, 10.10.2007

certa “dislexia” entre os objectivos proclamados e os resultados contabilizados até ao momento.

Apesar de todas estas contrariedades, a verdade é que após o lançamento da PMI europeia, os E-M’s e a Comissão Europeia vieram reafirmar o reforço do desenvolvimento da “*economia azul*”, assegurando, em simultâneo, a saúde dos mares e oceanos, por via da abordagem dinâmica e coordenada dos assuntos marítimos, nos termos contemplados na “*Declaração de Limassol*”¹¹, voltando a salientar a natureza da PMI como um elemento indispensável para uma política energética e climática sustentável e instrumento de acção importante para a promoção do potencial económico do espaço marítimo e costeiro europeu e da integração trans-sectorial e trans-nacional da vigilância marítima, por via de uma nova dinâmica de governação e exploração das sinergias das várias políticas que têm no mar o seu “baricentro”.

Em jeito de balanço e fazendo fé na reacção ao primeiro relatório de progresso da PMI (2009), o Conselho e o Parlamento Europeu congratularam-se convidando, desde logo, a Comissão, a apresentar em 2012 o segundo, para o triénio 2010-2012¹². Num e noutro falou-se do contributo da PMI e sectores marítimos abrangidos, para os objectivos da “*Europa 2020*”, com balanço positivo das realizações concretas ao nível do crescimento, reforço da eficiência em termos de recursos e poupança de dinheiro público. Eis mais um exemplo da falta de sintonia entre o modelo observante e a realidade visível, conhecendo todos o panorama do desemprego e anémico crescimento que persistiram na economia europeia até há bem pouco tempo. Esta crítica envolve igualmente o segundo relatório de progresso, o qual, ao não acrescentar muito mais, confirmou a habitual diplomacia do politicamente correcto.

E poderia ser de outro modo? Aquela estratégia europeia vai continuar a ser desafiada inclementemente pelos conhecidos constrangimentos em matéria de recursos financeiros da União e dos E-M’s, que verosilmente perdurarão, desta feita agravados pelo “brexít”, aliás bem visíveis nas decorrentes negociações do novo quadro financeiro plurianual (2021-27).

(2) Directiva-Quadro Estratégia Marinha (D-QEM)¹³

Esta directiva determina o quadro de acção comunitária, no domínio da política para o meio marinho, no âmbito do qual os E-M’s devem tomar as medidas necessárias para obter ou manter o seu bom estado ambiental, até 2020. Apareceu como a trave-mestra da PMI, ao prever as medidas a implementar nas regiões em que o

¹¹ “Agenda europeia para o crescimento e a criação de emprego nos sectores marinho e marítimo”, adoptada a 08OUT2012 pelos Ministros Europeus dos Assuntos Marítimos e pela Comissão Europeia, representada pelo Presidente Durão Barroso e a Comissária Maria Damanaki, numa conferência em Limassol, organizada pela Presidência cipriota.

¹² As informações e referências relativas a cada iniciativa mencionada no relatório podem ser consultadas no documento SWD(2012) 255 final.

¹³ Directiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17JUL2008;

estado do mar se apresentava crítico ou problemático, em ordem a atingir o referido patamar ambiental, incluindo a coordenação por parte da União dos diferentes sectores, programas e estratégias e do correspondente suporte financeiro.

Tratando-se de um processo a decorrer a nível da UE, a D-QEM constituiu uma espécie de “*directiva chapéu*”, em termos ambientais, no que respeita às águas marinhas europeias.

No âmbito das obrigações fixadas pela directiva, prevê-se o desenvolvimento de estratégias marinhas para as subdivisões que integram as águas nacionais e que, na respectiva fase preparatória, inclui as seguintes acções:

- avaliação inicial do estado ambiental actual das águas marinhas nacionais, das principais pressões e impactos no estado ambiental e uma análise económica e social da utilização dessas águas e do custo de degradação do meio marinho;
- definição do conjunto de características correspondentes ao bom estado ambiental das águas marinhas nacionais;
- estabelecimento de um conjunto de metas ambientais, e indicadores associados, com vista a orientar o percurso tendente ao bom estado ambiental.

É ainda objectivo da D-QEM contribuir para a coerência e integração das preocupações ambientais nas diferentes políticas, convenções e medidas legislativas, com impacto no meio marinho. Assim, a cooperação e coordenação a nível internacional e regional estão na base desta directiva-quadro, pelo que as obrigações da Comunidade e dos E-M’s, assumidas no âmbito de convenções internacionais e regionais directamente relacionadas com o ambiente marinho, foram contempladas, não só na sua elaboração, mas também na sua implementação.

A D-QEM aplica-se às águas marinhas sob soberania ou jurisdição dos E-M’s, entendidas como as águas, fundos e subsolos marinhos sobre os quais um parceiro europeu possua e/ou exerça jurisdição em conformidade com o Direito do Mar. Com vista a alcançar aqueles objectivos comuns, os E-M’s devem avaliar as necessidades nas zonas marinhas sob sua soberania ou jurisdição e, seguidamente, proceder à elaboração e implementação de coerentes planos de gestão, cujo acompanhamento deverão assegurar, em cada região.

Daí a transposição da D-QEM para o nosso ordenamento interno¹⁴, de que resultou a elaboração das estratégias marinhas para as subdivisões do continente e da PC para além das 200 milhas marítimas, assim como o trabalho em curso da competência das regiões autónomas, documentos-base essenciais que reúnem a informação ambiental e socioeconómica relativa às zonas consideradas, através da realização da respectiva avaliação inicial e caracterização do bom estado ambiental. Os diplomas em causa postulam, de acordo com a D-QEM, o desenvolvimento de estratégias marinhas aplicáveis às águas nacionais que são parte integrante

¹⁴ Em 13 de outubro de 2010, foi publicado o Decreto-Lei n.º 108/2010, alterado pelo Decreto-Lei nº 201/2012, de 27 Agosto, que transpõe para a ordem jurídica interna a DQEM, e estabelece o regime jurídico das medidas necessárias para garantir o bom estado ambiental das águas marinhas nacionais até 2020;

da região marinha do Atlântico Nordeste e das sub-regiões da Costa Ibérica e da Macaronésia.

Em conformidade com os requisitos da D-QEM e atendendo às especificidades das águas marinhas nacionais, foram estabelecidas por outro diploma próprio¹⁵ quatro estratégias marinhas afectas às seguintes subdivisões:

- continente, que inclui as águas marinhas nacionais em torno do território continental, com excepção da PC estendida, e integra a sub-região do Golfo da Biscaia e da Costa Ibérica;
- Açores, que inclui as águas marinhas nacionais em torno do arquipélago dos Açores, com excepção da PC estendida, e integra a sub-região da Macaronésia;
- Madeira, que inclui as águas marinhas nacionais em torno do arquipélago da Madeira, com excepção da PC estendida, e integra a sub-região da Macaronésia;
- PC estendida, que inclui a PC situada para lá das 200 milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

A Comissão é a garante da coerência das acções dos E-M's, que devem remeter-lhe os elementos das suas estratégias em cada etapa da respectiva elaboração. Estas informações são avaliadas por Bruxelas, que pode fornecer orientações aos E-M's para assegurar assim o respeito da estratégia e a coerência das medidas previstas, sendo, os que se situam numa mesma região marinha, obrigados a coordenar as suas acções, recomendando-se, ainda, o recurso aos mecanismos de cooperação criados pelas convenções internacionais existentes. As organizações internacionais decorrentes destas convenções oferecem as suas competências científicas e técnicas, permitindo alargar a cooperação a países terceiros que delas façam parte. A abordagem comunitária garante igualmente a coerência entre os sectores e com as outras políticas europeias.

No que se refere à Região Autónoma da Madeira (RAM) que integra a sub-região da Macaronésia, merece realce uma decisão do Comité de Regulamentação da D-QEM, de NOV2016, ao aprovar o "Mapa Laranja" definidor das suas regiões e sub-regiões, com especial incidência nessa Região Autónoma. Consequentemente, a sub-divisão da PC estendida fica incluída na sub-região da Macaronésia, que passa a ser a maior região marinha da Europa, caracterizada pelos seus ambientes de profundidade, e, com isso, a dimensão do mar sob jurisdição portuguesa e a posição geo-estratégica da RAM adquirem outra visibilidade e importância.

Tal situação, no plano da Europa e do Atlântico Norte, confere à RAM um peso renovado que lhe poderá, por exemplo, permitir concorrer a meios de financiamento para projectos e parcerias relevantes no quadro da Macaronésia ou influenciar decisões em *fora* internacionais. Essa relevância é um bom prenúncio para a aguardada ratificação pela ONU da nossa proposta de extensão da PC e um bom argumento

¹⁵ Decreto-Lei n.º108/2010, alterado pelo Decreto-Lei nº 201/2012, de 27 Agosto;

para reivindicar a integração da Madeira na região OSPAR¹⁶. O reverso da medalha é que a Macaronésia tornar-se assim mais desejada, o que implica a necessidade de garantir eventuais parcerias estratégicas.

(3) Estratégia Marítima para a Área do Atlântico (EMAA)¹⁷

Esta documentação estratégica, intitulada "*Developing a Maritime Strategy for the Atlantic Ocean Area*" –, foi apresentada pela Comissão Europeia, por ocasião da Conferência do Atlântico, realizada em Lisboa, em 28/29NOV2011, e reporta-se a um espaço atlântico constituído por um conjunto bastante heterogéneo de regiões.

Como frisado anteriormente, estamos a falar de uma área atlântica que corresponde a um espaço periférico na União, onde sobressai Portugal com uma das maiores ZEE's, equivalente, em superfície, a cerca de 18 vezes a sua área terrestre. Mais uma vez não resistimos a enfatizar o facto de este Mar constituir um factor diferenciador de referência e uma oportunidade para colocar o nosso país no centro das redes económicas de criação de valor e de investigação científica do meio oceânico.

O objecto da EMAA aparece centrado na estratégia integrada europeia para o mar, no horizonte 2020, tendo como finalidade a valorização do activo estratégico e económico que constitui o segundo maior oceano – o Atlântico –, na sua qualidade de fronteira ocidental da UE, para o efeito delimitado pelas costas, águas territoriais e jurisdicionais dos cinco E-M's atlânticos (FR, IRL, PO, ESP e RU) e águas internacionais até às zonas oriental da América, ocidental de África e do Oceano Índico, a sul até ao Oceano Antártico e a norte até ao Oceano Ártico.

A EMAA, que integrou as orientações da "*Europa 2020*" e apresentou uma nova visão da "*Europa Marítima*", cogitou a protecção e exploração do potencial de longo prazo dos mares europeus, num oceano considerado como uma plataforma de desenvolvimento de importantes relações intercontinentais.

No mesmo âmbito e já referido anteriormente, sucedeu-lhe, em 2012, outra Comunicação da Comissão Europeia, dedicada ao "*Crescimento Azul*" – definidor e caracterizador da "*Economia Azul*" –, estabelecendo as áreas fundamentais de crescimento, como a energia azul, a aquacultura, o turismo marítimo costeiro e de cruzeiros, os recursos minerais marinhos e a biotecnologia azul. Paralelamente, foi levada a cabo a reforma da PCP e do fundo de financiamento que a suporta, o novo "*Fundo Europeu para os Assuntos do Mar e Pescas*" (FEAMP), para além da reforma do quadro plurianual de financiamento da UE para o período 2014 a 2020, nesta altura com o seu sucessor (2021-27) em processo negocial. Foram igual-

¹⁶ Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste, é um mecanismo legal através do qual 15 Estados e a União Europeia cooperam para proteger o ambiente marinho do Atlântico Nordeste. À semelhança de outras convenções regionais destinadas a proteger o meio marinho e a biodiversidade, contribui para o objectivo da D-QEM, de, até 2020, ser atingido um bom estado ambiental nas águas marinhas;

¹⁷ Comunicação da Comissão Europeia, COM (2011) 782 Final, de 21NOV11, a diversas entidades institucionais europeias (Parlamento Europeu/PE, Conselho Europeu/CnE, Comité Económico e Social/CES e Comité das Regiões/CR);

mente publicados importantes relatórios e documentos de reflexão e pensamento estratégico, a maior parte dos quais projectados para o mesmo horizonte temporal de acção, e que também não deixámos sem referência neste trabalho.

Um relatório recente da Comissão do Desenvolvimento Regional do PE onde constam algumas recomendações para a estratégia da UE para a região atlântica no quadro da política de coesão, considerou ser necessária uma acção forte para salvarguardar o equilíbrio ecológico e a biodiversidade e para reduzir a pegada de carbono no Atlântico. Sublinhou, ainda, que a dimensão territorial da estratégia é um factor essencial para melhorar a acessibilidade das regiões atlânticas, devendo focar a interligação da área atlântica com o continente europeu, associando as redes de transportes, energia e informação, desenvolvendo as zonas rurais e urbanas do interior e melhorando as ligações terra/mar, incluindo as regiões ultraperiféricas e insulares.

A EMAA refere, complementarmente, a necessidade de apoiar a competitividade dos sectores económicos dinâmicos nas regiões atlânticas através de uma política industrial adequada para o Atlântico. Os investimentos do sector privado devem ser apoiados pelas entidades públicas nos domínios da I&D marinha e marítima, da Inovação e do Apoio às PME, em consonância com os pilares temáticos da *Estratégia “Europa 2020”*, que a formulada *“Horizonte Europa”* aprofunda.

Sublinhe-se o elemento principal e distintivo da EMAA, o de tentar corresponder à necessidade de apoiar as actividades económicas das comunidades ribeirinhas e promover a cooperação e partilha de responsabilidades no âmbito da administração dos oceanos. Prevê, para o efeito, um conjunto de acções imputadas, em termos nacionais e locais, ao quinteto de E-M’s, com apoios financeiros oriundos exclusivamente de programas já existentes e sem descurar o empenhamento de outros E-M’s utilizadores do espaço oceânico em causa, assim como os parceiros internacionais cujas águas confinam com esse mesmo espaço marítimo. Até aqui tudo bem.

Sem mergulhar profundamente no conteúdo da EMAA, ensaiaremos uma análise sumária dos seus elementos estruturantes:

- (a) *“Objecto”* – assenta estrategicamente no apoio às comunidades ribeirinhas e gestão cooperativa dos oceanos, o que não suscita especial reparo;
- (b) *“Desafios e Oportunidades”* – sendo a área claramente mais substantiva da EMAA, afigura-se curto e carecido de objectividade, assim como algo vago enquanto elemento de acção estratégica;
- (c) *“Instrumentos”* – afigura-se adequado o seu desdobramento em dois tipos: legal e financeiro (neste caso remetido para os programas-quadro associados à concretização da *“Estratégia 2020”*, no âmbito dos Quadros Estratégicos Comuns para os fundos estruturais e para a investigação, inovação e desenvolvimento, nos termos do programa *“Horizonte 2020”*, que se sabe hoje terem ficado aquém das expectativas iniciais, que o *“Horizonte Europa”* dá sinal de acalantar), embora com algum défice substantivo e de desenvolvimento;
- (d) *“Implementação”* – como iniciativas para a sua concretização apontavam-se a cooperação reforçada (encontros, conferências, *workshops*, debates *on-line* e *sites* de informação), acções-alvo dentro dos acordos e estruturas existentes, como a Convenção OSPAR, organizações regionais de pescas e a IMO,

e uma combinação estratégica dos referidos instrumentos financeiros e legislativos da EU, para atingir os objectivos do Atlântico. Como resultado mais palpável, apontar-se-ia a criação do Fórum Atlântico (2012) e 5 *workshops* (entre SET2012 a MAR2013), o que, convenhamos, não constituirá comprovativo suficiente da mobilização e dinamismo pretendidos. Aliás, este 4º e último elemento, será porventura a expressão acabada da curta eficácia do projecto estratégico. Correndo o risco de algum criticismo exagerado, mais parece que a EMEA saiu prematuramente da incubadora para vir a tempo de ser apresentada ao público em Lisboa na referida Conferência do Atlântico.

O primeiro passo na concretização tentada da EMEA, após o lançamento em Lisboa, foi a conferência de Dublin intitulada "*A economia marítima – uma componente chave da estratégia integrada da União Europeia para o Espaço Atlântico*", organizada pela Assembleia Regional Border, Midland e Western (BMW), que teve lugar a 07FEV2012, com a participação de representantes de alto nível.

Em jeito de "juízo final", somos tentados a dizer que a EMEA se apresentou algo dissonante do figurino tradicional de um texto estratégico e ficou muito aquém dos atributos de clareza, precisão e objectividade, que devem nortear um quadro orientador do planeamento e acção estratégicos. Ao contrário, deu nas vistas mais como uma proclamação de intenções e retórica de propósitos, divorciadas de requisitos essenciais, como a fixação de objectivos, o traçado de linhas de acção, a inventariação de meios disponíveis, a calendarização de acções na consideração dos obstáculos, riscos e ameaças, e a monitorização de todos esses percursos. Nesse sentido, identificamo-la muito mais com o formato próprio de um "*wishfulthinking paper*", na medida em que os objectivos são vagos e as linhas de acção a remeter para futuros incertos.

Esta indefinição e vacuidade terão sido contrabalançadas por uma ulterior iniciativa de um "*Plano de Acção*"¹⁸, destinado a revitalizar a economia marinha e marítima na região do oceano Atlântico, palco de numerosas actividades marítimas, tendo por objectivo mostrar como os E-M's atlânticos, as suas regiões e a Comissão podem contribuir para o crescimento sustentável nas regiões costeiras e para impulsionar a "*economia azul*" – com potencial estimado de oferta de 7 milhões de postos de trabalho na Europa até 2020 – e, ao mesmo tempo, preservar os seus equilíbrios ambiental e ecológico. Esse plano, designado de *Programa para o Espaço Atlântico*, que foi apresentado como um veículo, que permitiria a implementação de acções conjuntas no âmbito da Estratégia, incentiva os E-M's a trabalhar em conjunto, partilhando informações, custos, resultados e melhores práticas e procurando encontrar novos domínios de cooperação, como forma de dar resposta aos desafios já mencionados do crescimento, da redução da pegada de carbono, da utilização sustentável dos recursos naturais do mar, da eficácia das respostas a ameaças e situações de emergência e da aplicação de uma abordagem de gestão com base nos ecossistemas nas águas do Atlântico, abarcando quatro grandes prioridades: promover o empreendedorismo

¹⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social europeu e ao Comité das Regiões, sobre o "Plano de acção" para a estratégia marítima da região atlântica, Bruxelas, COM(2013) 279 final, de 13.5.2013;

e a inovação; proteger, assegurar e valorizar o ambiente marinho e costeiro; melhorar a acessibilidade e a conectividade; e criar um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo.

Já depois disso, foi equacionada a exploração conjunta (Comissão e E-M's em causa) dos desafios e oportunidades comuns oferecidas pelo Atlântico, em domínios como o turismo costeiro e as pescas, as energias renováveis, a exploração dos recursos minerais presentes no fundo do mar e a biotecnologia marinha, como contributo para a estratégia do "*crescimento azul*" da UE, com a possibilidade da União financiar as prioridades de investimento e de investigação identificadas no plano de acção no novo período de programação de 2014-2020, remetendo as etapas seguintes para a entrada em vigor de acordos de parceria indicativos do modo como os E-M's candidatos poderão recorrer os fundos estruturais e de investimento da UE¹⁹, para a sua aplicação.

A concluir este figurino marítimo europeu, valoriza-se a circunstância da PMI europeia ter sido a primeira política "*made in Brussels*" genuinamente preocupada com o mar em todas as suas vertentes e, só por tal facto, dever ser considerada uma mais-valia apreciável para um país como Portugal, à procura de encontrar hoje, de novo, as suas oportunidades no mar. Para além disso, a sua incidência nas regiões costeiras, portos e transportes marítimos e investigação, bem como nos novos usos do mar, servirá como trunfo acrescido para um "Portugal marítimo" do futuro, de resto a ambição da ENM 2013-2020²⁰, não obstante a sua baixa taxa de realização ao longo do período de vigência do presente QREN (2014-20).

De todas estas iniciativas e programas resta-nos um sentimento de ineficácia estratégica no tocante aos resultados ambicionados com a sua aplicação, muito em especial esta EMEA que tem tido dificuldade em se afirmar no "terreno".

Será útil, em termos de enquadramento final e de um modo genérico, estabelecer um paralelo entre a PMI e outras políticas sectoriais europeias, nomeadamente a Política Industrial (PI), a Política Comum das Pescas (PCP) e a Política Agrícola Comum (PAC). Na descrição breve das principais características e evolução destas políticas vislumbram-se pontos de consonância com a PMI, permitindo-lhe tirar algum partido da experiência de implementação daquelas políticas, todas mais antigas. A identificação dos seus pontos comuns e erros passados, poderá constituir uma base para a antecipação ou superação de alguns problemas ou obstáculos que se vêm notando no decurso da execução da PMI, na sua quase totalidade, uma matéria de competência partilhada, tal como, de resto, grande parte das áreas vertidas nos tratados.

(4) Estratégia de Segurança Marítima (EUESM)²¹

O Conselho Europeu aprovou em 24JUN2014 a Estratégia da União Europeia para a Segurança Marítima (abaixo designada pelo acrónimo EUESM ou, simples-

¹⁹ Orçamento a longo prazo da União Europeia para 2014-2020, que conta com 960 mil milhões de euros em dotações de autorização e 908 mil milhões de euros em dotações de pagamento (a preços de 2011);

²⁰ Resolução do CM n.º 12/2014, publicada no DR 1ª Série – N.º 30 – 12 de Fevereiro de 2014;

²¹ Estratégia de Segurança Marítima da UE, aprovada em CE de 24JUN2014;

mente, por Estratégia), a qual reconhece que o mar é uma valiosa fonte de crescimento e prosperidade para a União e para os seus cidadãos. Igualmente significativo o facto de esta estratégia aparecer inserida no quadro da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), sucessora da Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD).

Para esta sensibilização muito contribuiu o trabalho da nossa deputada ao PE, Dr.^a Ana Gomes, responsável pela elaboração do relatório sobre a Dimensão Marítima da PCSD, aprovado por esse Parlamento (436 votos a favor e 166 contra) e posteriormente pelo Conselho de Ministros da Defesa em DEZ. A autora da iniciativa parlamentar identificou as necessidades de articulação e racionalização de meios e recursos civis e militares já existentes na UE e nos E-M's que permitam garantir a segurança marítima na vizinhança imediata da União e também numa perspectiva global.

Ainda que tardia, a EUESM impôs-se pelo facto de os nossos promissores espaços marítimos constituírem um ambiente cada vez mais sujeito a riscos e permeáveis a ameaças, como a proliferação de armamento, o terrorismo (que pode assumir a forma de ataques cibernéticos às redes ou aos sistemas de informação essenciais às atividades marítimas), a criminalidade organizada transnacional (manifestada nos tráficos de drogas, de armas e de seres humanos), a pirataria (que ameaça a interrupção de vias de transporte marítimo vitais), as ameaças ambientais, a sobre-exploração dos recursos do mar, etc.

Nesse quadro, não é de estranhar o empenhamento crescente da UE em operações de segurança marítima, nomeadamente de combate à pirataria, na bacia da Somália (em que a UE está empenhada desde DEZ2008, por via da operação ATALANTA) e de controlo de fronteiras / combate à imigração ilegal / salvamento marítimo, no Mediterrâneo (em que a UE se vem empenhando desde 2005, através, entre outras, das operações GUANARTEME, HERA, HERMES, AENEAS, INDALO e TRITON).

Importará ainda referir que os EUA já possuem uma estratégia de segurança marítima – *The National Strategy for Maritime Security* – desde SET2005, a qual reconhece que a segurança do país depende da utilização segura dos oceanos. Este documento alinha todos os programas do governo americano relacionados com a segurança marítima, num esforço abrangente e coerente que envolve departamentos federais, agências estatais e entidades do setor privado.

Entretanto, após o início dos trabalhos para a elaboração da EUESM, vários E-M's envidaram esforços no sentido de formularem as suas próprias estratégias de segurança marítima, até como forma de influenciar o documento europeu. Por exemplo: a Espanha apresentou em 2013 a sua *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, assinada pelo Presidente do Governo Mariano Rajoy, evidenciando a importância dada a esta matéria; e o Reino Unido aprovou *The UK National Strategy for Maritime Security* em MAI2014, com a chancela dos responsáveis das pastas dos Negócios Estrangeiros, dos Assuntos Internos, da Defesa e dos Transportes.

A nível europeu, o processo culminou em JUN2014, com a apresentação da EUESM. Cabe aqui referir que, na União (como normalmente acontece a nível nacional), existe uma separação entre assuntos do mar e de segurança e defesa – os

primeiros decorrendo no âmbito da PMI e os segundos da PCSD. Ora a segurança marítima (além de ter implicações em muitas outras áreas) é uma matéria transversal a esses dois domínios, o que significa que este documento representa um esforço de compromisso e de articulação, procurando maximizar as sinergias entre ambas as políticas sectoriais. Aliás, a EUESM assume o seu alinhamento com a PMI e com a própria Estratégia de Segurança Europeia (ESE), já objecto de actualização.

Quanto a conteúdos, a EUESM começa por definir a segurança marítima, como sendo a situação no domínio marítimo global, caracterizada pela aplicação da lei internacional e da lei nacional, pela garantia da liberdade de navegação e pela protecção dos cidadãos, das infraestruturas, do transporte, do ambiente e dos recursos marinhos.

O documento enumera, de seguida, princípios orientadores, nomeadamente: aproximação trans-sectorial (que remete para a cooperação entre todos os departamentos civis e militares com responsabilidades no mar), integridade funcional (que pressupõe a preservação das competências e dos direitos de soberania e de jurisdição dos E-M's sobre as várias zonas marítimas), respeito pelas regras e princípios (nomeadamente do direito internacional e, em especial, da Convenção das NU sobre o Direito do Mar) e multilateralismo marítimo (que remete para a cooperação com todos os parceiros e organizações internacionais, em particular com a ONU e a NATO).

Elenca, depois, os interesses de segurança marítima da UE e dos E-M's, subsumíveis na integridade territorial, preservação da paz, promoção da cooperação marítima internacional, protecção de infraestruturas marítimas críticas, liberdade de navegação, protecção dos interesses económicos no mar, conhecimento situacional marítimo, gestão efectiva das fronteiras marítimas da União e segurança ambiental.

Prossegue com uma descrição dos riscos e das ameaças à segurança marítima europeia, para depois se descreverem as cinco principais áreas de implementação da EUESM, a saber: ação externa; conhecimento marítimo, vigilância e partilha de informação; desenvolvimento de capacidades; gestão do risco, protecção de infraestruturas marítimas críticas e resposta a crises; e pesquisa e inovação, educação e treino em segurança marítima.

Numa breve apreciação, destacaríamos apenas dois aspectos – a articulação entre as esferas de actuação civil e militar e o respeito pelas competências e direitos dos E-M's.

Relativamente ao primeiro, o documento é bastante cuidadoso, reconhecendo as especificidades próprias de cada E-M e os diferentes modelos de imposição da lei nos espaços marítimos: através de guardas costeiras, usando as marinhas ou com uma partilha de responsabilidades entre autoridades civis e militares. Independentemente do modelo, a Estratégia enfatiza a necessidade de melhorar a cooperação entre todos os departamentos civis e militares com responsabilidades no mar, sendo que o documento elenca especificamente: agências responsáveis pela aplicação da lei, agências de controlo de fronteiras, inspecções de pescas, autoridades ambientais, administrações marítimas, agências de pesquisa e inovação, marinhas e outras forças marítimas, guardas costeiras e agências de informações. Apesar da cooperação inter-departamental não se fazer por decreto – exigindo sobretudo

respeito, confiança e transparência – não deixa de ser altamente positivo o acento tónico colocado nesse ponto. Além disso, a EUESM defende que as FA's devem, em qualquer circunstância, desempenhar um papel estratégico no mar, sendo que no caso do nosso país isso é particularmente relevante, dado a MGP – além da vertente militar – desempenhar funções de guarda costeira e integrar capacidades únicas no âmbito das ciências do mar, numa abordagem conceptual de “duplo uso”, que até as marinhas dos países mais ricos vêm perspectivando.

Relativamente ao segundo aspecto, o do respeito pelas competências e direitos dos E-M's, a Estratégia é também bastante cuidadosa, ao apontar para a observância plena pelas competências e direitos de soberania e de jurisdição nacionais sobre as várias zonas marítimas, tal como decorre da Convenção das NU sobre o Direito do Mar. A EUESM também se afirma respeitadora das respectivas políticas e quadros legislativos nacionais.

Em jeito de conclusão, será pertinente relevar que esta Estratégia – sendo um documento genérico – define, desde já, um novo rumo para a segurança marítima europeia, evidenciando um interesse crescente pelos assuntos relacionados com este domínio e representando um esforço de concertação trans-sectorial, essencial a um tópico tão abrangente como a segurança dos mares. Naturalmente, só o tempo permitirá perceber a sua relevância, sendo que um dos aspetos interessantes de acompanhar no futuro diz respeito à articulação entre a UE e a NATO em sede de segurança marítima, matéria tornada ainda mais premente com o processo da saída do Reino Unido da UE (Brexit), país que a par da França, dispõe da mais forte componente de Defesa a nível europeu.

(b) Portugal

E Portugal? Pela dimensão e localização do seu espaço marítimo, tem um papel de relevo nas políticas e estratégias marítimas da UE, bem como nas organizações internacionais de que é parte.

Mas essa importância, que lhe advém do circunstancialismo posicional e geoestratégico, acarreta sérios desafios e impõe acrescidas responsabilidades no esforço global de governação internacional dos mares e oceanos, particularmente nas áreas da espacialização do mar e leito marinho, da vigilância e controlo das actividades que nele têm lugar e da monitorização do seu ambiente e ecossistemas.

Dissemos atrás que a concretização do potencial proporcionado pelo Oceano exige abordagens pragmáticas, responsáveis e sustentáveis relativamente ao seu conhecimento, desenvolvimento económico e à preservação ambiental. No que se refere a Portugal, há já algum trabalho feito, mas é preciso acelerarmos o ritmo. Temos capital humano com bons conhecimentos técnicos e formação, temos a ciência ávida por oportunidades, temos a indústria a necessitar de desafios, temos incentivos financeiros disponíveis para fomentar a “*Economia Azul*”, e dispomos do activo Oceano. Portugal tem uma ZEE com uma importante localização estratégica em razão da proximidade com África e com a América, havendo que criar condições que nos capacitem para a gestão e exploração desta nossa condição relevante. Uma actividade marítima próspera para Portugal e para a Europa passa pelo apro-

veitamento do potencial existente ao nível da biodiversidade oceânica, dos centros de investigação e desenvolvimento tecnológico, dos transportes marítimos e portos, dos recursos pesqueiros, do turismo, da reparação naval, entre outros novos usos que o mar tem e que promete favorecer no futuro.

Por parte do Estado, o reforço da iniciativa política a nível internacional para projectar uma liderança de Portugal neste capítulo é indispensável. As mais recentes políticas europeias revelam já o enorme esforço feito na valorização dos mares, em que é prioritário o aproveitamento do potencial dos oceanos, dos mares e das zonas costeiras da Europa, para a criação de emprego, valor e sustentabilidade. Iniciativas de fomento do conhecimento do meio marítimo, facilitando o acesso dos profissionais aos dados do meio marinho, mas também aos cidadãos em geral para que possam participar nas decisões sobre as zonas costeiras e os mares, são indispensáveis. A vida de milhões de pessoas está directamente dependente dos oceanos e mares, enquanto fonte de alimento e energia, via de comércio e de comunicação e elemento de atracção recreativa e paisagística para o turismo das regiões costeiras, sendo que o seu contributo para a prosperidade económica das gerações presentes e vindouras não pode, nem deve ser subestimado. Ainda que a participação de Portugal nos diferentes *fora* internacionais comporte custos, ela é indispensável, devendo ser antecedida de uma eficaz e plena coordenação entre as diferentes tutelas relativamente à representação e posição de Portugal nesses *fora*, de forma a conquistar o estatuto de parceiro importante nos processos de decisão a nível internacional.

Como curiosidade pouco vangloriante, menciona-se ainda a circunstância de Portugal, neste quadro da PMI, não ser classificado como um “Estado de pavilhão”, dado não possuir uma marinha mercante que o justifique, e, nessa perspectiva, ser classificado de “Estado costeiro” e, como tal, um Estado que tem como principais interesses vitais a protecção da orla costeira, de acidentes como o *Prestige* ou de qualquer outro tipo de ameaça à sua segurança, e porque também é aí nessa região que se encontra o precioso turismo nacional, com uma alíquota de 11% do nosso PNB. Por tudo isto é importante que Portugal saiba explorar a finalidade da PMI europeia no que concerne ao aumento da qualidade de vida das regiões costeiras europeias.

(1) Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2013-20)

Entre nós, poderá constituir algum alento o facto de já ter sido aprovada uma segunda “*Estratégia Nacional para o Mar*” – ENM 2013-2020²² –, que estabelece um conjunto de acções estruturadas no “*Plano Mar-Portugal*” (PMP) abrangendo, de forma alargada, diversas áreas de intervenção no domínio do mar, desde a governação ao aproveitamento e exploração de recursos naturais, passando pelo incremento e fomento de sectores de actividade económica específicos, como pelo desenvolvimento de acções visando o aprofundamento do conhecimento.

²² Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, in Diário da República, 1.ª série — N.º 30 — 12FEV2014;

A ENM 2013-2020 assenta em quatro pilares estratégicos: o território de referência, a dimensão, a geografia e a identidade nacional, fundações, segundo o texto preambular, em que deverá assentar a concretização de uma nova visão sobre o mar, assumindo-o como um desígnio nacional.

Define as políticas públicas em que o Governo pretende intervir: na área dos recursos vivos, em que se incluem a pesca, a aquacultura, a indústria do pescado e a biotecnologia; e nos recursos não vivos, como a energia e os minerais marinhos; investindo também nos portos, transportes e logística; potenciando o recreio, desporto e turismo; dando prioridade às obras marítimas; acautelando a protecção do meio marinho e da sustentabilidade; e assumindo a investigação científica e a tecnologia.

A ambição não falta, restando saber, à semelhança da EMAA e da sua própria antecessora (ENM 2006-2013), como se desenrolará o plano de apoio financeiro ao reforço da edificação da economia do mar e volume de IDE que se lhe poderá antever através das desejáveis parcerias com os grandes *stakeholders* e operadores internacionais.

Nessa ambição incluem-se os cinco grandes objectivos da ENM: recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-activo e empreendedor; concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico; criar condições para atracção do investimento e promoção do crescimento, do emprego, da coesão social e da integridade territorial; aumentar, até 2020, a contribuição directa do sector mar para o produto nacional em 50%; e consagrar Portugal como nação marítima e parte incontornável da política integrada e da estratégia marítima da UE para a área do Atlântico.

Um aspecto em particular merece destaque: a posição expressa no próprio documento estratégico encorajando “*o procedimento de permanente avaliação e revisão preconizada para a ENM 2013-2020 [que] constituirá uma garantia de pleno e correto cumprimento dos objetivos da referida estratégia que convergem na concretização do Mar-Portugal como um desígnio nacional que irá beneficiar todos os portugueses*”, sendo igualmente reconhecido o benefício da mobilização das partes interessadas e da construção de consensos, essencial para o sucesso dessa estratégia e das políticas públicas associadas. Infelizmente, nesta promessa de auto-escrutínio, poderemos dizer que de boas intenções está o inferno cheio, na medida em que essa parte de *accounting* acabou em letra morta ou, no mínimo, esquecida.

Em termos de financiamento registe-se o Programa Operacional “*Mar 2020*”²³, aprovado em FEV2016, que pretendeu canalizar cerca de 500 milhões de euros (392,54 milhões do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas/FEAMP e 115,32 milhões de comparticipação do nosso OE) para o investimento no sector até final do período. Em 30SET2017, o grau de compromissos assumidos foi de apenas 35,8%, correspondente a investimentos totais de cerca de 171 milhões de euros.

²³ Já objecto de duas revisões, respectivamente em 16JUN2016 e 21JUL2017;

V – Portugal e o Mar, do passado estratégico ao futuro económico

Deixámos dito atrás que o objectivo político-económico de proteger e explorar o Mar português não será um móbil político fácil, nem o objectivo estratégico que lhe subjaz, uma tarefa de fácil concretização. Não é coisa pouca, no implícito desígnio de proteger o mar português e de explorar, de forma sustentável, o seu potencial de longo prazo, favorecendo o “*crecimento azul*”. O empreendimento é de monta, se para o efeito levarmos em linha de conta os seguintes indicadores:

- 15 - Número de vezes a que corresponde o território nacional imerso, quando comparado com o território terrestre;
- 42 - Número de vezes a que passaria a corresponder o território marítimo, caso a proposta portuguesa de alargamento da plataforma continental seja aprovada pelas NU;
- 3,8% - Objectivo máximo de aumento do peso da economia do mar no PIB, a atingir até 2020, o que representaria o tal aumento de 50%;
- 2,7%²⁴ - Percentagem do PIB que representa a economia do mar actualmente;
- 2,3% - Percentagem do emprego relacionado com as actividades marítimas;
- 8.000 milhões € - Riqueza gerada pelo mar em Portugal num ano;
- 400 milhões € - Dotação prevista pelo FEAMP até 2020;

Neste enquadramento, diríamos que é consensual entre nós a ideia de que o Mar constitui, efectivamente, um dos nossos maiores activos estratégicos e a economia do mar ou *cluster* marítimo, a economia do futuro.

Não será fácil arranjar um novo rumo para Portugal sem o Mar, dado tratar-se de um domínio incontornável em qualquer futuro sustentável e tem que estar à cabeça das nossas prioridades, se estivermos sintonizados numa nova visão de modernidade e excelência. Todos os outros temas são importantes, mas a administração pública, a justiça, a segurança social têm que ver com custos de contexto relacionados com o nosso desenvolvimento económico-social, só que o Mar, esse, diz directamente respeito ao nosso futuro, o que nos responsabiliza pela sua segurança e defesa. E se assim se reconhece, então o Mar e a economia do mar revelam-se fundamentais para reorientar o conceito estratégico de Portugal e mudar a própria economia portuguesa.

Portugal fez-se com e pelo Mar. Foi por mar que se expandiu a língua portuguesa, que se alimentaram as últimas ilusões de grandeza colonial e se enviaram os soldados portugueses para as três frentes de combate durante treze anos de guerra. Foi também nos mares e nos rios dos territórios ultramarinos que a Marinha esteve presente, combateu e cumpriu o seu dever, honrando Por-

²⁴ Valores aproximados, dado que as estatísticas são pobres e mostram números com alguma disparidade;

tugal. Finalmente, foi ainda por mar que se regressou à Europa de onde se tinha partido quase seis séculos antes.

Com a revolução de 1974, o conceito estratégico mudou e Portugal virou-se para o Velho Continente, esquecendo o Mar. Há agora que, para além da Europa, (re) pensar Portugal e o Mar. De novo reduzido à dimensão de finais da primeira dinastia, apenas acrescida dos Açores e Madeira, Portugal foi buscar nova ajuda externa através da adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE). Beneficiámos de um surto de desenvolvimento, sem que, pela primeira vez, a riqueza não tenha chegado por mar. E o mar foi esquecido, de tal forma que a marinha mercante quase desapareceu, a de pesca definhou, a recreio, incipiente, foi considerada um luxo e a marinha militar encolheu perigosamente.

Hoje temos à nossa frente um Atlântico diferente daquele que veio dominando as anteriores reflexões geoestratégicas e mesmo geopolíticas, o que não significa que esteja desvalorizado. Atrás falámos de factores económicos e de segurança que poderão impulsionar a sua ressurgência, na medida em que é agora um espaço muito mais integrado do ponto de vista energético e comercial. Diríamos que temos defronte de nós um novo Oceano, do qual devemos tirar proveito, legitimando-se um novo exercício de reflexão geoestratégica que nos indique caminhos alternativos para fazer reemergir a valia estratégica dos Açores, onde pode ter lugar a criação do já referido centro de investigação internacional e de estudos oceânicos, da atmosfera e das alterações climáticas, pré-designado *Azores International Research Center*.

“Portugal sem Mar” e “Portugal com Mar” constituem paradigmas e conceitos estratégicos completamente diferentes. O primeiro relega-nos para um estatuto de país pequeno e periférico, sem grande papel relevante no quadro das relações económicas e, portanto, também na cena política internacional. O segundo, oferece-nos o atributo de centralidade, derivada da posição geoestratégica no âmago do Atlântico Norte e dos grandes fluxos económicos que se mantêm; tudo isto num território marítimo 18 vezes superior ao território terrestre e cuja ZEE faz de Portugal um dos maiores países da Europa e, seguramente, dentro dos maiores 15 países do mundo; para não falar do processo de extensão da PC, a esticar-nos até aos 4 milhões de Km². A conclusão surge de modo escorrito: Portugal configura-se como um país central e dos maiores países do mundo, “terreno” reclamante de um renovado conceito estratégico nacional que, por omissão não expressa ou escrita, temos que definir e assumir.

Esta a situação em que nos encontramos e que nos obriga a olhar de novo para o mar, mas agora como futuro, explorando as suas riquezas e voltando a considerá-lo peça fundamental do tal conceito estratégico. Hoje, como ontem, Portugal continua a apresentar carência de reservas energéticas e alimentares. Hoje, mais do que ontem, Portugal tem a responsabilidade perante as novas gerações, de lhes oferecer muito mais do que um país em déficit de riqueza e superavit de dívida. Porquê e como, são contas de outro rosário que o espaço que nos foi confinado não permite abordar aqui e agora.

Obviamente que ao apostarmos na economia do mar, não a vislumbramos apenas reduzida a reluzentes *powerpoints*, pesca e desportos náuticos. Termos de nos

dedicar ao conhecimento do que jaz no solo numa das maiores extensões de territorialidade marítima, que apenas nos tem enchido o ego e pouco mais. Sim, porque o Estado, terá de procurar recursos suficientes para investir na prospecção e exploração do potencial de riqueza alojada nesses fundos, realizar sondagens – sem descurar os estudos de impacto ambiental, certamente –, porque sem elas, e por seu intermédio o necessário conhecimento do subsolo, a referida economia do mar será apenas contemplativa, com a ameaça das cobiças alheias “à espreita”.

VI – Notas conclusivas

Neste derradeiro ponto, procuraremos fazer uma síntese conclusiva, com maior incidência nas políticas e estratégias marítimas europeias e portuguesas, mas antes, permita-se uma breve referência ao cenário de fundo em que a Europa está instada a mover-se.

Num *flash* do cenário mundial e regional, afigura-se razoável apontar a actual encruzilhada europeia, com notórias dificuldades na procura de soluções (prementes) e vontade política (retraída). Não se deve descartar a hipótese de uma saída bastante debilitada da sua multifacetada crise, como o indiciam as projecções mais optimistas para 2030, colocando-a em 3º lugar, depois da China e dos EUA, isto já sem falar das projecções demográficas, fortemente correlacionadas com a falta de dinamismo económico, augurando-lhe um progressivo declínio, já hoje pressentido perante um mundo em acelerada transformação e onde vêm emergindo novas potências e outras mais que se lhes juntarão no futuro.

E o Atlântico? Sabemos que está sujeito, como noutros espaços oceânicos, a todo um conjunto de ameaças e emergências, originadas por sinistros, desastres naturais ou actividades criminosas, assim como possível palco de acidentes marítimos e catástrofes naturais de diversa natureza no litoral. Acresce que as ameaças como o contrabando, a pesca ilegal ou o tráfico, devem preocupar as autoridades, na medida em que ainda não integram a imagem completa do quadro situacional marítimo (“*maritime awareness domain*”) por inexistência de acordos de partilha de informação entre si, circunstâncias que mereceriam maior destaque na EMAA, na medida em que a segurança marítima ainda não tem a desejável e suficiente representação na PCSD. Talvez a crescente presença russa nestas águas venha a constituir o tónico suficiente para uma nova abordagem geoestratégica a nível europeu e aliado.

Conhecido é também o facto de o Atlântico não ser anfitrião de nenhum dos megaportos europeus, antes de vários portos de menor dimensão, emprestando sentido ao projecto das “*Auto-Estradas do Mar*” europeias, como facilitador de ligações capazes de assegurar uma maior intensidade de tráfego e convidando as autoridades regionais no Atlântico à consideração de novos desenvolvimentos ao nível dos corredores de transporte multi-modal, integrados na “*Rede Europeia de Transportes*” (TEN-T).

Acresce que a UE está empenhada no aumento da eficácia da navegação de pequeno curso, através de acções como a implementação do “*European Maritime Transport Space without Barriers*” e o projecto-piloto “*Blue Belt*” visando reduzir a carga administrativa, nomeadamente os procedimentos alfandegários para o tráfego intra-europeu de cargas.

Ora, estes elementos geoestratégicos bem poderiam constituir uma caracterização da envolvente do espaço a que se destinam as políticas e estratégias em causa, oferecendo-lhes consistência, equilíbrio estrutural e, acima de tudo, oportunidade para o crescimento e emprego de que tanto carece.

No caso da PMI europeia, o melhor medidor da sua oportunidade e eficácia terá a ver com o facto de trazer mais certeza e segurança para os que queiram investir

no Mar com projectos de médio e longo prazo, bem como para assegurar a preservação do ambiente marinho. Isto só poderá alcançar-se com novos modelos de ordenamento dos espaços marítimos, um tema deveras crítico e que por isso mesmo, continua a estar debaixo das preocupações e do trabalho da Comissão, com poucos resultados, diga-se. Por outro lado, os seus objectivos genéricos parecem-nos de difícil alcance no quadro jurídico-político vigente, em que a capacidade de actuação e decisão da União esbarra na necessidade de conciliação dos interesses do conjunto dos 28 E-M's (27 depois do Brexit). Acresce que o seu domínio de competência exclusiva – conservação e gestão dos recursos biológicos do mar – encerra em si uma enorme subjectividade, com potencial de atrito entre a União e os E-M's pelo controlo destes recursos, previsivelmente de valor muito relevante.

Já no tocante à EMEA, diríamos que, em muitos aspectos, enferma de males parecidos. Avaliámo-la com proposituras algo vagas, ao deixar de fora a assumpção clara de projectos e responsabilidades a nível nacional, regional e local, assim como os domínios de participação e cooperação de outros E-M's, regiões e partes interessadas. A maior crítica vai, porém, para o seu alcance prático. A área atlântica é constituída por um conjunto bastante heterogéneo de regiões, algumas das quais não alcançaram ainda o nível de rendimento médio da UE, apresentando uma série de características específicas que exigem respostas políticas a nível europeu. Sendo um espaço marítimo dinâmico, embora ambientalmente frágil, constitui a porta de entrada ocidental e espaço periférico da União e, nestas circunstâncias, deve continuar a fazer parte do objectivo de convergência para a política de coesão europeia, situação e preocupação que não lhe estão intrínsecas.

Aliás, não é difícil encontrar este tipo de críticas dentro da própria casa europeia. Um relatório recente da Comissão do Desenvolvimento Regional do Parlamento Europeu onde constam algumas recomendações para a estratégia da UE para o Atlântico no quadro da política de coesão, considera que é necessária uma acção forte para salvaguardar o equilíbrio ecológico e a biodiversidade e para reduzir a pegada de carbono no Atlântico. Ainda que subsumido ao capítulo ambiental, não deixa de denunciar uma certa incapacidade das instituições europeias e dos E-M's para lidarem, até ao presente e de modo eficaz, com os assuntos do Mar.

Ainda no plano europeu, a EUESM não fica imune a críticas relativas à míngua de resultados palpáveis. Apesar dos esforços da proponente e eurodeputada Dr.^a Ana Gomes e do cuidado com a elaboração do respectivo “Plano de Acção”²⁵, a simples leitura dos dois relatórios de implementação da Estratégia (de JUN2016 e JUN2017) abaliza um julgamento pouco favorável, quando logo no primeiro, em jeito de balanço positivo da implementação da Estratégia, não deixa de denunciar e citamos: “... o elevado número de ações em operação (134) e a diversidade apresentada pelos aportes de cada ator tornam difícil a visualização do panorama completo do processo de execução da Estratégia. O relativo pioneirismo que uma iniciativa desse porte voltada ao ambiente marítimo representa, bem como o seu pouco tempo em vigor – apenas três anos – evidenciam, naturalmente, que os impactos mais substanciais ainda precisam de maior tempo para amadurecer.”. Mais palavras para quê?

²⁵ O “Plano de Acção” para a EUESM foi aprovado em DEZ2016 pelo Conselho Europeu;

E quanto a Portugal e o seu Mar? A descoberta de novos materiais, territórios, energias e produção de riqueza passa pelos oceanos e pelo espaço. Isto é, quer o nosso, quer o futuro da própria Europa, passam pela “descoberta” de novos territórios e limites para a sua presença, só por si uma autêntica agenda de futuro. Portugal tem algumas capacidades endógenas, pode ter futuro, mas o caminho é estreito e, nele, permanece válida uma regra básica: como em todas as anteriores viragens de ciclo, as organizações, sociedades e países vencedores, serão aqueles que entenderem e assimilarem a nova corrente de conhecimento humano, inerente ao espírito de investigação e inovação, traduzindo-os em ideias e aplicações úteis e geradoras de valor.

Sem interiorizar isto, Portugal não dará o salto para a modernidade, desbaratando o futuro. Era bom que as elites dirigentes se consciencializassem deste terrível desafio, porque só munidos desse sentido poderemos, todos, congeminar, discernir e adquirir a necessária determinação estratégica. A presente conjuntura poderá ser ainda pouco propícia para o desenvolvimento do nosso *cluster* marítimo, dada a reduzida capacidade de promoção pública, recuada iniciativa privada e aturdida sociedade civil, com as sequelas da crise. Mas o facto de não poder ser hoje, não nos deve diminuir a ambição de realizar amanhã, diferimento que não nos permite distrair da responsabilidade de proteger o que nos pertence e de antecipar o concurso de parceiros internacionais creíveis, que nos habilitem a encurtar o tempo de espera pelo arranque convincente do nosso *cluster* marítimo ... porque crescer é inadiável.

Nunca foi tão necessário que o nosso mar seja muito mais do que uma eterna promessa e não apenas o fiel depositário das lágrimas de Portugal, recorrendo à douta caracterização de Fernando Pessoa, em “Mar Português”, no livro “Mensagem”.

Já todos lemos centenas ou milhares de artigos acerca do potencial da “economia do mar”, a “economia azul” ou “*cluster* marítimo”, só que, em termos práticos, o *output* não passa, quase sempre, de animados debates em conferências e frívolas discussões de assuntos candentes como o das “quotas de sardinha”, quando deveríamos estar a desenvolver planos para o desenvolvimento de uma verdadeira *economia azul*.

O mar representou, durante séculos, a ambição e o carácter destemido dos portugueses. É importante que volte a ser esse símbolo, seja na actividade da pesca, marinha mercante, movimento de contentores, embarcações e navios de cruzeiros para o turismo ou na produção de energia das ondas, etc.. E para isso precisamos de ter uma visão de futuro, ousadia, financiamento e, claro, vontade política, muitas vezes prometida e pouco ou nada materializada.

Por mim, não consigo ocultar um juízo menos optimista, porque, apesar de ter esperança, procuro não ser traído pela ingenuidade. Deixo ao leitor a tarefa do seu prognóstico bem mais lúcido, a quem agradeço a paciência de se ter dado à leitura desta extensa peça, congeminalada com um único intuito: partilhar informação e singelos elementos reflexivos que se desejam de alguma utilidade para os curiosos e interessados, como o autor.

ANEXO

FITA DE TEMPO DAS PRINCIPAIS INICIATIVAS E REALIZAÇÕES

DEZ1982 – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Mar (UNCLOS), Montego Bay, Jamaica;

SET1992 – Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste (OSPAR), Paris;

NOV2004 – Durão Barroso empossado Presidente da CE e nomeia o maltez Joe Borg Comissário Europeu para os Assuntos do Mar;

MAR2005 – Comissão apresenta uma comunicação relativa a uma PMI europeia, definindo os objectivos de um livro Verde sobre o futuro dessa política;

OUT2007 – Comissão apresenta uma proposta de uma PMI europeia conhecida como Livro Azul (COM(2007)0575) e o correspondente Plano de Acção, (SEC(2007)1278);

DEZ2007 – Livro Azul intitulado “*O Mar – Um oceano de Oportunidades*”, adoptado pela Comissão e aprovado pelo Conselho, incidindo sobre o “*crescimento azul*” e consagrando a PMI da UE, Bruxelas, COM (2007) 575;

JUN2008 – “Directiva-Quadro da Estratégia Marinha” (DQEM), pilar da PMI, Directiva nº 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, determina o quadro de acção comunitária, no domínio da política para o meio marinho,

SET2008 – “*Estratégia Europeia para a Investigação Marinha*”;

NOV 2008 – “Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na UE”, Bruxelas, COM(2008) 791 final;

JAN2009 – Comunicação da Comissão relativa a um “*Espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras*”;

OUT2009 - “*Desenvolver a dimensão internacional da política marítima integrada da União Europeia*”, Bruxelas, COM (2009) 536 final;

DEZ2009 – 1º Relatório da Comissão sobre a evolução da PMI da UE;

MAR2010 – “*Europa 2020 – estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*”, que mantém as opções de base da “*Estratégia de Lisboa*” da década anterior e visa o crescimento baseado no conhecimento e na inovação, uma economia mais verde e um crescimento socialmente sustentado, COM(2010) 2020;

SET2010 – Comissão apresenta uma proposta de regulamento que estabelece um programa para apoio financeiro continuado à PMI, período 2011-2013, Bruxelas, COM(2010)0494;

SET2010 – Livro Verde – “*Conhecimento do Meio Marinho 2020 – Dados e observações sobre o meio marinho com vista a um crescimento sustentável e inteligente*”, COM(2010) 461 final;

DEZ2010 – “*Ordenamento Espaço Marítimo do território da UE - Conquistas e desenvolvimento futuro*”, Bruxelas, COM (2010) 771 final;

OUT2011 – Comunicação da Comissão “*Contributo da Política Regional para um Crescimento Inteligente no quadro da estratégia «Europa 2020»*”;

SET2011 – Proposta da Comissão sobre “*Novas orientações para as redes transeuropeias*”, visando o reforço do papel das “*auto-estradas do mar*”;

NOV2011 – “*Estratégia Marítima para a Região Atlântica*”, Bruxelas, COM (2011) 782 final;

NOV2011 – Entrada em vigor do Regulamento (UE) n.º 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho com “*Programa de apoio ao aprofundamento da PMI da UE*”;

DEZ2011 – Parlamento e o Conselho adoptam regulamento (1255/2011), a estabelecer o programa de apoio financeiro continuado à PMI, período 2011-13;

DEZ2011 – Regulamento, apresentado pela Comissão, relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e da Pesca”, Bruxelas, COM(2011)0804;

AGO2012 – Livro Verde da PMI europeia – “*Conhecimento do Meio Marinho 2020, da cartografia dos fundos marinhos à previsão oceanográfica*”;

SET2012 – 2º Relatório da Comissão sobre a evolução da PMI europeia, Bruxelas, COM(2012) 491 final;

SET2012 – Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social europeu e ao Comité das Regiões, sobre “*Crescimento azul: Dados e observações sobre o meio marinho com vista a um crescimento sustentável e inteligente*”, Bruxelas, COM(2012) 494 final;

OUT2012 – “*Declaração de Limassol*” (Conselho Europeu, Chipre, OUT2012) – Agenda marítima para o crescimento e o emprego nos sectores afins, sob o título: “*Crescimento Azul - Oportunidades para o crescimento sustentável nos sectores marinho&marítimo*”;

MAI2013 – Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social europeu e ao Comité das Regiões, sobre o “*Plano de acção*” para a estratégia marítima da região atlântica, Bruxelas, COM(2013) 279 final;

AGO2013 – Instituído o “*Fórum Atlântico*”;

FEV2014 – A Resolução do Conselho de Ministros que adota a “*Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*”.

JUN2014 – Conselho Europeu aprova a “*Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (EUESM)*”;

DEZ2016 – Conselho Europeu aprova o “*Plano de Acção*” da EUESM;

JUN2016 – Apresentado o 1º Relatório da EUEME;

JUN2017 – Apresentado o 2º Relatório da EUEME.

BIBLIOGRAFIA

- ✦ Comunicação da Comissão intitulada *“Uma política marítima integrada para a União Europeia”* (COM (2007) 0575 - SEC (2007) 1283);
- ✦ Comunicação da Comissão intitulada *“Conclusões da consulta sobre uma política marítima europeia”* (COM (2007) 0574);
- ✦ *“Conclusions from the Consultation on a European Maritime Policy”* (COM(2007)0574);
- ✦ Cunha, Tiago Pitta e: *“A Política Marítima Europeia – Oportunidades para Portugal”*, in *Mares da Lusofonia, Intervenções do II Congresso, Jornadas D. Carlos – 2010*, Edição Inês Ponce Dentinho e Bartolomeu Costa Cabral, 2012;
- ✦ Declaration of the European Ministers responsible for the Integrated Maritime Policy and the European Commission, on a Marine and Maritime Agenda for growth and jobs – the *“Limassol Declaration”* –, at Cyprus Presidency of the Council of the European Union;
- ✦ Livro Verde da Comissão intitulado *“Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares”* (COM (2006) 0275) e a resolução do Parlamento, de 12JUL2007;
- ✦ Livro Verde da Comissão Europeia intitulado *“Towards a future maritime policy for the Union: a European vision for the oceans and seas”* (COM (2006)0275) e a Resolução do Parlamento Europeu de 12JUL2007;
- ✦ Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, *Evolução da PMI da UE* (COM (2012)491 final);
- ✦ Teixeira, Maria Fernandes: *“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”*, SET2009, (Dissertação de Mestrado);
- ✦ V/Alm’s REF Neves, João Pires e Duarte, António Rebelo *“A Maritimidade portuguesa - do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento”*, in *“Cadernos Navais”*, Marinha, N.º 44, JAN-MAR2013.

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti

2. Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados

Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille

3. Conceito Estratégico de Defesa Nacional

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Vice-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille

4. O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima

Dr. Luís da Costa Diogo

5. Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional

Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues

6. Portugal e a sua Circunstância

Professor Doutor Adriano Moreira,
Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Dr. João Soares Salgueiro,
Professora Doutora Maria do Céu Pinto,
Professora Doutora Maria Regina Flor e Almeida

7. O Poder Naval. Missões e Meios

Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Néelson Lopes da Costa

8. Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação. Breve Abordagem Filosófico-Estatutária

Segundo-tenente Carla Cristina Martins Pica

9. Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bi-Lateral

Prof. Dr. José Medeiros Ferreira

10. A Estratégia Naval Portuguesa

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,
Professor Doutor António José Telo,
Vice-Almirante Magalhães Queiroz,
Almirante Vieira Matias,
Contra-Almirante Lopo Cajarabille,

Capitão-Tenente Marques Antunes,
Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-Almirante Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-Almirante Reis Rodrigues,
Contra-Almirante Melo Gomes,
Vice-Almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-Almirante Pires Neves,
Vice-Almirante Rebelo Duarte

11. O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares

Capitão-de-Mar-e-Guerra José Manuel Silva Carreira

12. As Forças Armadas e o Terrorismo

Contra-Almirante José Augusto de Brito

13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal

Almirante Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

Professor Doutor Ernani Lopes,
Professor Doutor Manuel Lopes Porto,
Dr. João Salgueiro,
Professor Doutor José Carlos Venâncio,
Dr. Salgado Matos,
Dr. Félix Ribeiro,
Professor Doutor Fernando Santos Neves,
Dr. Joaquim Aguiar,
Professor Doutor Adriano Moreira

15. A *Security* em âmbito marítimo. O Código ISPS

Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo,
Capitão-tenente José António Velho Gouveia

16. O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia

Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

17. As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz

Capitão-tenente José António Zeferino Henriques

18. A NATO e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?

Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues

- 19. Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas**
Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes
- 20. Continentalidade e Maritimidade**
A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China
Professor Doutor António Marques Bessa
- 21. O Poder na Relação Externa do Estado**
Professor Doutor Luís Fontoura,
Embaixador Leonardo Mathias
- 22. Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”**
Intervenções dos Conferencistas
- 23. A Definição de Agressão da Assembleia-Geral das Nações Unidas: História de uma Negociação**
Dr.^a Maria Francisca Saraiva
- 24. Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico**
Coordenadores:
Professor Doutor António Marques Bessa,
Professor Doutor Pedro Borges Graça
- 25. A Europa da Segurança e Defesa**
Vice-Almirante António Rebelo Duarte
- 26. 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**
- 27. Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e processo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro
- 28. O Sistema de Planeamento de Forças Nacional. Implicações da Adopção do Modelo de Planeamento por Capacidades.**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos César Martinho Gusmão Reis Madeira
- 29. Reflexões sobre o Mar**
Uma Homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
- 30. A “Guerra às Drogas”**
Capitão-de-Mar-e-Guerra J. Margalho Carrilho
- 31. Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal**
Primeiro-tenente Humberto Santos Rocha

- 32. 60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais**
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Vice-Almirante José Carlos Lima Bacelar
- 33. A Plataforma Continental Portuguesa e o *Hypercluster* do Mar**
Vice-Almirante Victor Lopo Cajarabille,
Vice-Almirante António Rebelo Duarte,
Dr.^a Patrícia Viana Afonso
- 34. Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Braz da Silva,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma,
Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro
- 35. O Papel da União Europeia e da União Africana na Prevenção e Gestão de Conflitos em África**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Edgar Marcos Bastos Ribeiro
- 36. Oxigénio e medicina subaquática e hiperbárica. Perspectiva histórica e realidade militar em Portugal**
Capitão-de-Mar-e-Guerra José de Gouveia de Albuquerque e Sousa
- 37. Liderança e exercício de comando contributos**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco José Costa Pereira,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Eduardo de Gouveia e Melo,
Capitão-tenente Pedro Eduardo Fernandes Fonseca
- 38. O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agências de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma
- 39. Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar**
Capitão-de-Mar-e-Guerra António Manuel de Carvalho Coelho Cândido
- 40. Os Media como Vectores na Prossecução dos Objectivos Estratégicos das Forças Armadas**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimiro José das Neves Coelho
- 41. O combate à pirataria marítima**
Vice-almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues

42. Conceitos e Tecnologia das Operações Navais: da II Guerra Mundial aos nossos dias

Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Capitão-de-fragata Armando José Dias Correia

43. A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional

Capitão-tenente Jaime Carlos de Vale Ferreira da Silva

44. A Maritimidade Portuguesa: Do Reavaliar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento

Vice-almirante Ref João Manuel Lopes Pires Neves,
Vice-Almirante Ref António Carlos Rebelo Duarte

45. Mahan. 7 Virtudes e 7 Pecados

Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro

46. O Processo Estratégico na Marinha

Almirante António Silva Ribeiro

47. *Vis per Mare*

Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar

Capitão-de-mar-e-guerra Nuno Sardinha Monteiro

Nota: Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no portal da Marinha, sob o título Estudos e Reflexões: <http://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Paginas/default.aspx>

