

O MAR
UM OCEANO DE OPORTUNIDADES
PARA PORTUGAL

Vieira Matias

Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia
Edições Culturais da Marinha
LISBOA

O Almirante Vieira Matias ingressou na Marinha em 1957. De entre os diversos cargos que desempenhou, destacam-se: o comando do Destacamento n.º 13 de Fuzileiros Especiais em missão na Guiné; o exercício de funções como professor de Artilharia na Escola Naval; Director do Laboratório de Explosivos da Marinha; Comandante da Força de Fuzileiros do Continente; Comandante da Defesa Marítima e Capitão dos Portos de Portimão e de Lagos.

Comandou a Fragata "Comandante João Belo", integrando a STANAVFORLANT, em 1983 e 1984, tendo participado em diversos exercícios nacionais e NATO.

Promovido a Contra-Almirante assumiu o cargo de Sub-Chefe do Estado-Maior da Armada. Após a promoção a Vice-Almirante passou a desempenhar as funções de Superintendente dos Serviços do Material, sendo empossado, posteriormente, nos cargos de Comandante Naval e Comandante da Área Ibero-Atlântica da NATO. Em Abril de 1997 foi empossado como Chefe do Estado-Maior da Armada e promovido ao posto de Almirante, cargo que desempenhou até Abril de 2002, quando passou à reserva. Depois disso, foi membro da Comissão Estratégica dos Oceanos. É professor convidado do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa.

O Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE) foi criado pelo Despacho n.º 43/99 de 1 de Julho, na directa dependência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, competindo-lhe promover e desenvolver estudos na área da Estratégia e do Poder Naval, quer a nível nacional quer a nível internacional. Compete-lhe ainda propor a publicação e divulgação de trabalhos sobre aquelas matérias. Para esse efeito, os trabalhos serão publicados nos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

O Mar – Um oceano de oportunidades para Portugal

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

13/Abr.-Jun. 2005

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha
Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE)

ISBN 972-8004-74-5

Depósito Legal n.º 183 119/02

Tiragem: 600 exemplares

Execução gráfica:

ACMA – Artes Gráficas, Unip. Lda

1. INTRODUÇÃO

É habitual associar a condição marítima de Portugal à Época dos Descobrimentos, com algum alargamento condescendente ao período do império multi-continental. Essa é, sem dúvida, a fase mais visível, mas que não retém a exclusividade das importantes mais valias oferecidas pelo mar à Nação portuguesa. Estas verificaram-se, até remotamente, muito antes daquele período áureo, têm alguma expressão no presente e podem voltar a assumir uma importância fundamental no futuro, dependendo da forma como as sociedades política e civil souberem gerir as riquezas materiais, mas também morais, que o mar e o nosso posicionamento geográfico dentro dele, têm disponíveis. Trata-se, no fundo, de não enjeitar a energia moral que uma convivência contínua de quase nove séculos nos deu e de partir com ela a descobrir uma nova postura perante aquilo que o mar nos pode dar hoje, com uma visão moderna do mundo que nos rodeia. É preciso e urgente olhar estrategicamente para esses valiosos capitais e começar, planeada, organizada e persistentemente a aproveitar as oportunidades que se abrem, se as quisermos ver.

Este é um assunto que tenho, repetidas vezes, abordado em diversos textos e intervenções orais, mas que não me parece abusivo tratar também nos Cadernos Navais, protegido pelo convite prestigioso do Presidente do Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia. Há, além disso, justificação para voltar ao assunto, baseada em dados recentes de origem interna e numa verdadeira *onda* internacional de interesse pelo mar.

Tentarei por isso, no tratamento do tema, começar por apontar alguns factores de situação exteriores, da União Europeia, de alguns países europeus e dos Estados Unidos da América e também nacionais, apenas como testemunhos do interesse moderno, prospectivo e vasto que o mar está a suscitar. Desenvolverei, depois, o quadro nacional, a partir de uma avaliação da importância económica do mar para passar, a seguir, a uma referência sumária do Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (RCEO), como base de uma possível estratégia nacional para o mar. Desta, individualizarei apenas três aspectos, seleccionados pelo critério da urgência de implantação.

2. O MAR. DESENVOLVIMENTOS INTERNACIONAIS E NACIONAIS RECENTES

a. Generalidades

O início do Século XXI está a assistir a um recrudescimento do interesse pelo mar, materializado em diversas iniciativas, algumas tão próximas no tempo que até poderiam parecer meras coincidências. É uma atenção que, no entanto, não surge por acaso. Resulta da noção, cada vez mais real, da importância crescente dos grandes espaços líquidos, mares ou oceanos, para as comunidades humanas e para os Estados, na perspectiva político-estratégica da segurança e defesa, da economia e do desenvolvimento científico. São três componentes de uma única realidade – o valor do mar – que vale a pena aflorar antes de abordar aquelas iniciativas, para nos situarmos mais orientadamente na questão.

Ao longo da história, as populações ribeirinhas foram aprendendo que o mar era simultaneamente fonte de recursos, só alimentares primeiro, meio viabilizador do transporte de pessoas e mercadorias e também origem de ameaças à segurança dessas gentes e dos seus bens. Por isso, a comunidade internacional há muito estabeleceu o princípio da liberdade do uso inofensivo do mar, que veio a ser o principal factor de desenvolvimento do comércio marítimo. De facto, fora das situações de conflito, esse objectivo tem sido conseguido com maior ou menor sucesso, função da intensidade do esforço feito pelos

membros daquela comunidade, individual ou colectivamente, no sentido de dissuadir ameaças ou de as combater.

Alguns estados eram, por vezes, confrontados com ameaças provenientes de outros estados que usavam o mar como meio físico onde exerciam coacção, ou para, através dele, atingirem o território a coagir. Em adição, havia os riscos provenientes da pirataria, que apesar de não ter carácter estadual, assumia, normalmente, grande violência na prática do roubo marítimo. Como é conhecido, estes dois tipos de situações de risco não desapareceram, chegaram aos nossos dias, em que outras se lhes juntaram. São as configuradas pelas novas ameaças do terrorismo de base marítima, pelos tráficos de pessoas, armas e drogas, pelos crimes ambientais, negligentes ou intencionais, pela apropriação indevida de recursos do estado ribeirinho, etc. Isto é, às velhas ameaças outras, novas, se lhes juntaram, constituindo um ponto a merecer inovadora atenção de muitos estados.

O facto de a esmagadora maioria da população mundial viver perto do mar (dois terços a menos de 100 Km, segundo alguns autores) tem originado uma incessante procura das fontes de riqueza que ele propicia, quer se trate de matérias-primas minerais, de biomassa animal ou vegetal, de energia, de transporte marítimo, etc. Este quadro não é novo e, como tal, só por si, não conduziria a mudanças de atitude em relação ao mar. Inovadora parece estar a ser a visão mais atenta do mar na perspectiva do seu valor económico. De facto, e sem ser exaustivo, as estatísticas mostram, por exemplo, que o comércio marítimo mundial está a crescer cerca de 12% ao ano, diminuindo continuamente os custos e promovendo o mercado global. A extracção de energias, quer fósseis, quer renováveis, do mar tem grande potencial de crescimento e pode compensar a insuficiência da produção terrestre. O turismo induzido pelo mar está a evoluir rapidamente e constitui, em muitos países, forte pilar das economias nacionais. As descobertas recentes de produtos de biotecnologia, eventualmente até de novas formas de vida em fontes termais oceânicas, fazem prever a existência de recursos marinhos até há pouco insuspeitos. Estes são apenas alguns dos

aspectos, a que poderia juntar outros, que evidenciam novas e interessantes capacidades económicas dos oceanos.

Um terceiro aspecto, o científico, está a merecer curiosidade especial dos estados com maior capacidade de investigação. Na verdade e apesar de os oceanos representarem cerca de 70% da área do planeta que habitamos, apenas estão levantados, óptica e acusticamente, 5% a 7% dos seus fundos, enquanto que, por exemplo, já se conhece a totalidade da superfície da Lua. Parece, pois, que na curiosidade científica e nos novos dados sobre o valor do oceano para a economia e para a segurança dos Estados reside a razão do renovado interesse pelo mar.

b. Desenvolvimentos internacionais

Um sinal evidente da necessidade de mudança de atitude das actividades económicas europeias ligadas ao mar surgiu em vários países, na passada década de 90. Foi um sinal forte, de alarme, devido à queda de quota e de competitividade do transporte marítimo europeu e das indústrias marítimas, na generalidade, face ao crescimento gigantesco das emergentes potências asiáticas do sector. Começou por se traduzir em estudos aprofundados, transversais a várias actividades, seguidos da tomada de medidas com visão prospectiva. Foi um labor que teve em vários casos a participação das marinhas em sentido amplo, de políticos, de académicos, de cientistas, etc. Em particular, a publicação de várias obras, a partir de 1990, por Michael Porter, foi um contributo decisivo para as soluções práticas ao fornecer a base teórica moderna dos "clusters" de negócios, como "ingrediente essencial à formulação de políticas europeias e nacionais que estimulem a dinâmica e mantenham os "clusters" viáveis e, em particular, os "clusters" marítimos"¹

De facto, o estudo da aplicação da teoria dos "clusters" à actual economia marítima permitiu uma visão nova deste domínio e renovou a esperança num bom resultado da efectivação de esforços sinérgicos do conjunto das diversas actividades económicas do mar. No entanto, a transversalidade desses trabalhos não visou apenas o patamar das

¹ Niko Wijnolst et alii, *European Maritime Clusters*, Dutch Maritime Network, pp. 16

empresas e das suas associações. Estendeu-se também à área política, através de reorganizações institucionais que permitissem, em paralelo, aos decisores políticos ter uma visão integrada de todo o domínio das actividades e a adopção de políticas sistémicas que facilitassem ganhos de competitividade e de crescimento.

Embora se possa dizer que a ideia dos "clusters", enquanto associação de sectores económicos correlacionados e estabelecidos numa dada área geográfica, não é nova, porque até pode ter sido um dos factores de êxito de potências marítimas, no passado, como Portugal, a Holanda, a Inglaterra, etc., é um facto muito recente que o aprofundamento do seu estudo, à luz do mundo actual, e a implantação prática das redes de empresas com ligações marítimas tem dado resultados fortemente animadores. É pelo menos isso que se conclui de documentos da Noruega, onde o "cluster" marítimo e novas políticas provocaram grande crescimento entre 1996 e 2001, da Holanda, com o "cluster" *Nederland Maritiem Land*, criado em 1997, a envolver com sucesso, em 2003, 11850 companhias, da Itália que avalia muito positivamente o seu "cluster" marítimo entre 1996 e 2002, do Reino Unido que lançou a sua "Sea Vision" em 2 de Janeiro de 2003, da França que adoptou o conceito e o nome anglo-saxónico de "cluster" com divulgação de dados económicos em Janeiro de 2004, da Finlândia que refere a significativa mais valia do seu recente "cluster" marítimo, da Dinamarca que desenvolveu o "cluster" marítimo como parte de um amplo projecto de crescimento marítimo e criou, em 1999, o "Centro Europeu de Desenvolvimento Marítimo", etc.

O renovado interesse de muitos países pelo mar não se restringe, repete-se, à área económica. É uma conclusão que se retira, conjuntamente, do conceito de alguns "clusters" marítimos e de outras iniciativas orientadas para o estabelecimento de políticas e de estratégias vastas para o mar.

Note-se, por exemplo, que o Presidente dos Estados Unidos da América publicou, em 17 de Dezembro de 2004, o "U.S.Ocean Action Plan" e criou, no mesmo dia, o "Committee on Ocean Policy", na sequência do relatório que lhe foi apresentado por uma comissão nomeada para

propor uma "US Ocean Policy". Esse novo órgão tem a incumbência política de: (1) "coordenar as actividades dos departamentos e agências executivos em assuntos relacionados com o oceano, de forma integrada e efectiva, visando promover os interesses ambientais, económicos e de segurança da actual e da futura gerações de americanos; e (2) facilitar, de forma adequada, a coordenação e a consulta relativa a assuntos do oceano entre organizações federais, estaduais, tribais, de governos locais, do sector privado, internacionais e com governos estrangeiros"². Repare-se que as duas ideias marcantes desta política são comuns a muitas outras, ao visarem: (1) os interesses ambientais, económicos e de segurança e (2) a coordenação integrada dos assuntos do oceano nos âmbitos interno e externo.

Uma outra referência exemplificativa é a União Europeia que decidiu, no corrente ano de 2005, lançar um grupo de trabalho destinado a produzir o Livro Verde sobre a política marítima da União Europeia, a ser coordenado pelo recém criado Comissário das Pescas e dos Assuntos Marítimos. É nesse contexto que a França apresentou já um contributo, através da delegação em Bruxelas, que, curiosamente, referiu ter buscado inspiração no documento português "Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos" para elaborar o que intitulou de "Necessité d'une Politique Maritime Européenne - La mer un enjeu et un défi pour l'Europe".

Um outro aspecto digno de registo é o interesse manifestado por outros países, como a Alemanha e a Finlândia, em traduzirem aquele relatório português.

Não restam, pois, dúvidas de que a União Europeia, colectivamente, e muitos dos seus países, individualmente, estão a demonstrar um novo interesse pelo mar. E Portugal?

c. Desenvolvimentos nacionais

Nas últimas três décadas, os indicadores estatísticos de praticamente todas as actividades marítimas revelam que o país se afastou do

² Tradução do Autor

mar, num movimento sem precedentes na sua história, contra a natureza e a lógica geográficas e contrariando o elementar bom senso. Na verdade, a marinha mercante reduziu-se quase a zero, pesca-se menos de um terço do que se capturava, os portos perderam cerca de dois terços da quota de comércio externo para o transporte rodoviário, a Armada tem feito milagres para salvar os meios essenciais às missões e para ampliar o seu valioso pecúlio da inteligência do mar que ainda resta no país, perdeu-se tempo na investigação do mar e das suas fontes de riqueza, etc. De positivo, aconteceu o crescimento do turismo da linha de costa, em terra, o aumento do número de passageiros dos navios de cruzeiro, a decisão de encomendar navios para a Armada e o desenvolvimento da marinha de recreio, mas mesmo assim com indicadores muito abaixo dos de outros parceiros da U.E.

Algumas tentativas pontuais, como a EXPO 98, com o tema dos oceanos, um conselho de ministros para o mar, no mesmo ano e um livro branco sobre a política marítimo-portuária não tiveram a menor influência no vertiginoso estiolamento das nossas actividades marítimas. Por isso, parece ser de bom auspício que a sociedade civil, com especial ênfase para alguma comunicação social escrita, nos últimos pares de anos, tenha começado a dedicar alguma atenção ao mar, como que tomando consciência que nem só de "Bruxelas" depende o futuro do país.

Talvez ajudado por esse ténue despertar, o Conselho de Ministros de 17 de Junho de 2003 aprovou uma resolução que criou a Comissão Estratégica dos Oceanos com "o objectivo de apresentar os elementos de definição de uma estratégia nacional para o Oceano que, reforçando a associação de Portugal ao Mar, assente no desenvolvimento e uso sustentável do Oceano e seus recursos, e que potencie a gestão e exploração das áreas marítimas sob jurisdição nacional". Era presidida pelo Ministro Adjunto do Primeiro Ministro e composta por representantes de 8 ministros e por 8 personalidades de reconhecido mérito. Dispunha de um conselho consultivo formado por personalidades de reconhecido mérito e por representantes dos ministros da Educação e da Cultura e dos governos regionais dos Açores e da Madeira. O relatório de que havia sido incumbida foi entregue ao Governo no final de Março de 2004.

Agora, um ano após a sua finalização, é cedo para avaliar os efeitos do conteúdo desse trabalho em âmbito interno, mas é certo que o seu aproveitamento na governação poderia já ter sido maior, mesmo atendendo a que duas mudanças de governo, desde então, em nada ajudaram à exploração útil do que propõe.

Fica a esperança de que se recupere o tempo que já se perdeu, porque verdadeiramente quase nada está feito e há muito por ganhar.

3. VALOR ACTUAL DA ECONOMIA DO MAR

Durante o período das possessões ultramarinas, o mar constituía o meio por onde se faziam as ligações entre os dispersos territórios nacionais, o que evidenciava, naturalmente, a importância do mar para Portugal. Juntavam-se a esse interesse nacional aspectos históricos e culturais, bem como alguns hábitos enraizados de convivência com o meio marinho que, no seu conjunto, formavam um elo de ligação entre Portugal e o mar que parecia ser incorruptível. É a época de uma marinha de comércio de grande dimensão, mesmo à escala mundial, de uma frota de pesca capaz de satisfazer as necessidades de uma população que, ainda hoje, consome três vezes mais peixe do que a média, *per capita*, dos cidadãos da União Europeia, de uma estrutura portuária por onde passava quase 100% das importações e exportações portuguesas, etc. No novo quadro geo-político, a seguir a 1975, e com a posterior adesão à Europa, o país cuidou mal do equilíbrio que precisava de manter, face ao novo forte pólo de atracção e deixou definhar as suas actividades marítimas, não aproveitando, até, as oportunidades que algumas políticas da U.E. lhe podiam proporcionar. É pelo menos isso que se pode concluir dos seguintes resultados visíveis da política da U.E., segundo o *Sjofartens Analys Institut* da Noruega:

- *Holanda de 1996 a 2001* – O número de navios mercantes e a tonelagem aumentaram, respectivamente, 40% e 37%. O número de tripulantes nacionais subiu 34% e o total cresceu 69%;

- *Reino Unido de 2000 a 2002* – O número de navios e a tonelagem aumentaram 13% e 57%. O número de instruídos a bordo subiu 35%;
- *Dinamarca de 1988 a 2003* – Construiu a frota mais moderna do mundo e mais do que duplicou a tonelagem;
- *Portugal de 1986 a 2003* – Segundo dados do Instituto Portuário e de Transportes Marítimos, o número de navios reduziu-se de 72 para 22 e a tonelagem diminuiu de 87%.

O alheamento da economia do mar é também reflectido pelo facto de não existirem, ou pelo menos serem desconhecidos, trabalhos credíveis sobre esse domínio económico. A Comissão Estratégica dos Oceanos viu-se na necessidade de solicitar ao Centro de Estudos Aplicados da Universidade Católica Portuguesa a elaboração de um contributo para a sua quantificação³.

Convém, no entanto, alertar que, apesar da enorme queda das actividades que têm lugar no mar, este assume também hoje, mas por via indirecta, uma significativa importância na nossa economia. De facto, considerando, tal como estabelecido naquela contribuição, que as actividades económicas ligadas ao mar, são as “que utilizam o mar como um factor do processo produtivo, porque são actividades que se realizam no mar ou se destinam a utilizações marítimas, como a pesca ou a construção naval ou, ainda, porque se realizam na proximidade da costa e esta é um factor de valorização, como sucede em muitas actividades turísticas e imobiliárias”, então os valores são elevados. Nesta linha, em 2001, a economia marítima foi responsável por 11% do PIB, 12% do emprego, 17% dos impostos indirectos e 15% das margens comerciais. De forma directa, representou quase 5% do valor acrescentado bruto e 5% do emprego.

³ Trata-se de um estudo elaborado pelos Profs. João Confraria e Fernando Machado e Dra. Sónia Sousa, de 9 de Março de 2004, designado, “*Contribuição para a Quantificação do Valor Económico do Oceano*”. Pertencem a esse trabalho as transcrições assinaladas neste capítulo, bem como os elementos estatísticos nele utilizados.

Para além disso, é curioso notar que o mar tem, à semelhança do que acontece por exemplo com as florestas, um valor não traduzível directamente em actividades de mercado, "bens sem mercado", ou seja, o somatório do "valor recreativo das actividades que propicia" com o "valor dos seus benefícios cénicos" e com o "valor da sua capacidade de assimilação dos fluxos de resíduos". São factores que, apesar de não terem mercado, podem ser estimados, quer se trate dos 55 milhões de idas à praia dos portugueses em cada ano (0,6% do PIB), da valorização da propriedade situada na frente de mar relativamente à que fica longe dele, ou do processamento de CO₂ e de outros resíduos.

Embora não cabendo aqui um tratamento detalhado da economia marítima, é pertinente salientar alguns aspectos que surpreenderam os próprios autores do documento de referência:

- A quota relativamente reduzida dos portos portugueses no tráfego portuário das mercadorias da U.E., em penúltimo lugar logo a seguir à Irlanda, com óbvia exclusão da Áustria e do Luxemburgo;
- A exportação de serviços de transportes marítimos tem muito menos expressão do que o PIB português, quando comparados os dois elementos num conjunto de 16 países da U.E.;
- A náutica de recreio tem, em valor relativo, um peso reduzido, quer em termos de embarcações, quer de marinas, apesar de ter crescido, entre 1994 e 2003, a um ritmo de 9% ao ano. Por exemplo, em Portugal há 188 habitantes por embarcação de recreio, enquanto que esse indicador é de 68 em Itália, 66,5 em França, 7 na Finlândia, 6,8 na Noruega e 6,7 na Suécia;
- Numa quantificação das "vantagens comparativas reveladas em sectores da economia marítima portuguesa" verifica-se que apenas os transportes aéreos e o turismo apresentam indicadores positivos, em oposição aos transportes marítimos, às pescas e às embarcações de recreio.

Estes resultados sublinham que, de facto, nas últimas décadas, as mais valias económicas do mar para Portugal resultaram sobretudo das actividades realizadas em terra, aproveitando daquele apenas a influência. É uma situação para que terão contribuído opções de política económica de sucessivos governos ou, mais provavelmente, a falta delas. No entanto, constituindo o mar uma importante fonte de riqueza, e não apenas de forma indirecta, encontrando-se nele um forte marcador da identidade nacional, verdadeira imagem de marca dos Portugueses, e dependendo do que se passa nele muito da nossa segurança, então o País precisa de, sem mais perdas de tempo, pôr em prática uma verdadeira política e uma estratégia persistente para o mar.

4. O RELATÓRIO DA COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS. UMA ESTRATÉGIA PARA O MAR.

a. Generalidades

O Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, como qualquer estudo, terá certamente mérito e também, eventualmente, algumas insuficiências. Tem a seu favor o produto do trabalho intenso de mais de três dezenas de individualidades e a grande diversidade de documentos consultados, de muitas áreas e nacionalidades, para além do crédito que lhe é dado pelo interesse que concitou no estrangeiro. Por isto, parece-me legítimo pensar que o país dispõe no RCEO de uma base de partida perfeitamente suficiente para iniciar a adopção de uma estratégia para o mar e para a prosseguir com determinação e visão de longo prazo.

Apesar de o RCEO ter sido tornado público, é útil respigar dele alguns elementos, tendo em vista seguir um processo lógico que nos conduza até aos aspectos que considero terem maior prioridade e urgência.

b. O Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, os objectivos e a missão

A Comissão estruturou o seu trabalho numa aproximação dedutiva, partindo dos Objectivos Políticos para chegar às Recomendações e

Propostas. Aqueles, em número de três, decorrem do preâmbulo da resolução do Conselho de Ministros que criou a Comissão e constituíram a base conceptual de partida para o auto estabelecimento de uma missão e de uma visão e para a definição de cinco Objectivos Estratégicos. Estes foram, na fase subsequente, desagregados em Vectores Estratégicos, por sua vez submetidos a uma análise do tipo *SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats)*, até chegar às grandes Linhas de Acção e às aludidas Recomendações e Propostas.

Justifica-se individualizar alguns destes elementos, sem que isso procure evitar a leitura, que se recomenda, do Relatório. Repare-se, por isso, nos Objectivos Políticos:

- Valorizar a importância estratégica do Mar para Portugal;
- Dar prioridade a assuntos do Oceano e projectar internacionalmente essa prioridade;
- Prosseguir uma gestão sustentada das zonas marítimas sob jurisdição nacional, com vista a tirar pleno partido das suas potencialidades económicas, políticas e culturais.

Um dos propósitos da Comissão foi suscitar um ambiente de atenção, de aceitação e de compreensão nacional para os assuntos do mar, para o que poderá contribuir a difusão de mensagens, como a Visão e a Missão, que apontou, respectivamente:

- “Um Oceano, saudável, sustentável e seguro é o principal activo físico e sócio-cultural de Portugal”;
- “Destacar Portugal como uma nação marítima da União Europeia”.

Propriamente, o desenho de uma estratégia nacional para o Oceano, ou para o Mar, como gosto de chamar-lhe, começa a ser estruturada com a opção por cinco objectivos estratégicos, a saber:

- I. Valorizar a Associação de Portugal ao Oceano como Factor de Identidade;

- II. Assegurar o Conhecimento e a Protecção do Oceano;
- III. Promover o Desenvolvimento Sustentável de Actividades Económicas;
- IV. Assumir uma Posição de Destaque e de Especialização em Assuntos do Oceano;
- V. Construir uma Estrutura Institucional Moderna de Gestão do Oceano.

Sem pôr em causa o carácter abrangente e sistémico da estratégia consubstanciada por estes cinco objectivos, vou retirar deles apenas os aspectos que parecem relevantes para a identificação das acções que, no actual quadro nacional, são, seguramente, as mais urgentes. Inscrevem-se nas áreas de: (1) Organização como elemento chave para a gestão do Oceano – Objectivo V; (2) Economia do mar – Objectivo III; e (3) Segurança e defesa – objectivos IV e I. A prioridade atribuída a estes aspectos pode ser de justificação intuitiva, mas, mesmo assim, é adequado juntar um ou outro traço que lhes realce a importância.

(1) Desde já, a questão orgânica é instrumental para tudo o resto, dado que sem um tratamento sistémico, intersectorial e interdisciplinar do mar, nele incluindo as zonas costeiras, os espaços marítimos de soberania ou jurisdição nacional, os seus recursos, etc., qualquer modelo de gestão resulta incapaz de promover o desenvolvimento sustentável das actividades marítimas, de preservar o mar como um meio saudável e seguro e de dar projecção externa à condição marítima de Portugal. É pelo menos isso que a razão e também as experiências negativas, passadas, do nosso país e de outros e, em oposição, alguns recentes, positivos e inovadores exemplos estrangeiros demonstram de forma clara. São estes que vale a pena analisar, ponderar e seguir, mesmo que para isso seja necessário despender energias e tempo. É, de facto, necessário ter tempo para o que é importante. E o mar tem esse atributo.

(2) A questão da economia marítima tem de ser, imperativamente, objecto de uma nova visão política e de não menor interesse da socie-

dade civil. Nestes dois patamares e nas perspectivas específicas de cada um, o tratamento transversal de todas as actividades e o desenvolvimento simbiótico de políticas e de iniciativas privadas é uma exigência para que o benefício do mar e da nossa posição geográfica não resulte apenas, ou quase só, por via indirecta. Não podemos continuar a ver desaparecer os últimos navios mercantes de Bandeira Nacional, como não devemos tolerar que o nosso comércio externo encha as estradas e os portos estrangeiros em vez dos nossos, como não aceitaremos capturar menos peixe e que outros o façam por nós em águas que julgávamos nossas, como temos de voltar a construir mais navios nos nossos estaleiros, em vez de apenas os comprarmos fora, como temos de levar os turistas a usufruírem das águas e do fundo do mar em adição à linha de costa, como é imperativo não desperdiçar tempo na pesquisa das riquezas energéticas, minerais e de biotecnologia do mar. São acções que nós, portugueses, temos que executar e que não podemos esperar que seja a União Europeia a fazer por nós.

(3) O desenvolvimento dos terrorismos e de novas ameaças, que se vieram juntar às que consideramos clássicas, tornaram obsoletos e até inúteis ou perniciosos conceitos como fronteiras físicas de segurança e distinção entre segurança externa e interna. Por outro lado, a nova circunstância de a fronteira marítima de Portugal ser, simultaneamente, fronteira da União Europeia obriga a encarar a protecção do país relativamente à longa linha de costa do Continente e das Ilhas de uma forma diferente, inovadora e mais atenta. Diferente, porque do lado de terra estamos encostados a um espaço comum, a que aderimos por tratados e que funciona como nossa protecção terrestre até milhares de quilómetros de distância. Inovadora, porque temos responsabilidades acrescidas, agora relativamente aos parceiros da U.E, na segurança colectiva. Mais atenta, porque a nova atitude das ameaças, a tecnologia moderna a que recorrem e a surpreendente imaginação que demonstraram, nos últimos anos, exigem novas formas de usar todos os meios do Estado na protecção colectiva, para além de estes terem de ser os

adequados para contrariar os perigos de hoje e de amanhã e não os de ontem que já só existem em mentalidades fora de prazo.

5. A ESTRATÉGIA DO MAR. TRÊS FRENTE PRIORITÁRIAS

a. A reorganização institucional

A gestão dos assuntos do mar encontra-se dispersa por vários ministérios e, dentro destes, por uma miríade de unidades orgânicas o que, sem outros apoios de organização, torna muito difícil planear, organizar, executar e controlar as obrigações do Estado relativamente ao mar, numa perspectiva moderna, sistémica, aberta e participada. De facto, a quase universal organização dos governos, por áreas funcionais de estrutura vertical, lida dificilmente com assuntos de grande amplitude horizontal e, por conseguinte, com necessidade de visão, de coordenação e de controlo transversal e integrado. As tentativas de solução orgânica para o problema não têm sido muitas, mas mesmo assim não é difícil identificar três.

A mais antiga consistiu na criação de ministérios do mar que procuravam concentrar, na maior extensão possível, as competências e atribuições relativas a tudo o que tivesse lugar no espaço marítimo. Tinham o mérito de reconhecer a importância do mar, traduzida na existência de um ministério dedicado, mas contrariavam o princípio da homogeneidade da organização ao incluírem um organismo estruturado em função de um espaço físico num conjunto de ministérios concebidos por funções. As dificuldades resultavam, com evidência, das sobreposições entre o ministério do mar e a maior parte dos outros ministérios, com os inevitáveis conflitos de competências, positivos e negativos. Na verdade, o ministério do mar se quisesse assegurar a intersectorialidade e a interdisciplinaridade teria de conter em si como que mini-ministérios tão diversos como dos transportes, das obras públicas, do ambiente, da justiça, da defesa, da segurança social, etc. A prática nalguns países estrangeiros e também em Portugal, nos IX e XII Governos Constitucionais, e o bom senso demonstraram ser uma solução inadequada e ineficaz.

Outro modelo organizativo, correntemente em prática nalguns países e com excelentes resultados, assenta no funcionamento de um conselho de ministros, limitado aos ministros cujas competências versam assuntos do mar, orientado para a formulação de políticas e para a gestão, entendida como planeamento, organização, execução e controlo, do mar. Este órgão não cria novas tutelas nem modifica competências políticas, mas obriga a estrutura já existente a concentrar a atenção nos assuntos do mar, áreas envolventes e recursos, promovendo políticas integradas e reforçando o diálogo, a cooperação e a coordenação entre ministérios.

Contudo, é uma organização que não se esgota no conselho de ministros dedicado, ou especializado. Para garantir eficiência, além de dever reunir várias vezes ao ano, três ou quatro no mínimo, tem de ser apoiado por um órgão de cariz técnico com capacidade para preparar documentação, estudos e pareceres, sugerir medidas e, principalmente, verificar se a execução das decisões do conselho de ministros está a ser correcta e atinge os objectivos esperados. Este acompanhamento, sem interferência na execução, é fundamental para a visão prática e não fragmentada dos problemas e das respectivas soluções e para a avaliação da forma como a estratégia para o mar está a ser executada. O relato (*feed-back*) ao conselho de ministros desta avaliação, com eventual sugestão de novas medidas, é essencial ao fechamento do anel da gestão e ao sucesso do modelo. Este deve, ainda, dispor de uma terceira componente. É a que tem a ver com a participação no processo de gestão do mar também da sociedade civil, através dos sectores económicos, científicos e sociais. Estariam representados num conselho consultivo destinado a transmitir reflexões, anseios e sugestões ao conselho de ministros, através do preconizado órgão de apoio. É um tipo de organização que parece racional e económico e tem uma eficácia que está devidamente comprovada em países que a seguem, como a Austrália, a Nova-Zelândia, a França, etc.

A alusão à França, leva-me a incluir, como referência intercalar, a indicação de que a organização adoptada há mais de duas décadas comete as tarefas de coordenação no terreno, por delegação do Primei-

ro-Ministro, no *Préfet Maritime*, acumulando funções com as de Comandante Naval da mesma área de responsabilidade.

Poderia ainda abordar um terceiro tipo de organização, aparentemente um misto dos dois anteriores, como o do Canadá, mas julgo desnecessário, uma vez que, na realidade, acabaria por ser, essencialmente, o segundo modelo com algumas variantes.

Não tenho, pois, qualquer dúvida em recomendar aquele segundo modelo, de resto em sintonia com o proposto pelo RCEO. Para o pôr em prática, é necessário levar a cabo pelo menos três acções que transcrevo daquele documento:

- “Institucionalizar um Conselho de Ministros Especializado para Assuntos do Oceano, com competências nas grandes linhas de orientação de uma política global para o Oceano, nela se compreendendo a implementação de uma Estratégia Nacional para o Oceano, a avaliação periódica do estado dos assuntos do Oceano e a articulação integradora de políticas sectoriais, promovendo-se a coordenação e a cooperação dos ministérios e entidades envolvidos;”
- “Criar uma Entidade Nacional para o Oceano (ENO) na dependência do Primeiro-Ministro, concebida como elemento central do modelo de governação do Oceano, de características eminentemente técnicas, e dotada da adequada capacidade de gestão e análise da informação relevante, sem poder de decisão política.”
- “Incluir na ENO um mecanismo – Conselho Consultivo – que assegure a participação e audição da sociedade civil e de representantes qualificados de organizações ligadas ao Oceano, incluindo sectores económicos, comunidade científica, universidades, organizações não governamentais.”

b. A economia do mar e o "cluster" das actividades marítimas

Para que o valor directo da economia do mar cresça significativamente de forma sustentável torna-se necessário promover medidas de fundo que passam pela referida reorganização institucional, pela implementação de políticas de desenvolvimento e pela transformação no sentido da modernidade dos diferentes sectores da economia do mar.

As políticas de desenvolvimento para um domínio tão específico quanto o mar deverão basear-se em estudos bem sustentados que tenham em conta as razões da ascensão e da queda recente das nações marítimas, sobretudo na Europa e os métodos e as acções que todas têm vindo a seguir, com generalizado sucesso, para recuperar. Depois, analisar comparativamente o que se tem passado em Portugal e prospectivar medidas de curto, médio e longo prazo, com prioridade para as destinadas aos sectores com maior efeito na procura, como o transporte marítimo, a pesca e a aquacultura, o turismo marítimo, as obras marítimas e a construção naval militar, ou de elevada tecnologia, em detrimento das que estimulam a oferta.

A transformação das empresas e dos sectores do domínio da economia do mar passa por medidas essencialmente da iniciativa do foro privado, mas coordenadas com as governativas, visando o aperfeiçoamento de cada empresa, dos sectores de actividade e da sua organização em rede, o "cluster". Este requer a compreensão, a interiorização mesmo, individual e colectiva, do que são os principais viabilizadores de uma rede forte, de um "cluster" forte, de actividades marítimas. A partir daí é possível desenvolver o "cluster" marítimo nacional como um todo, fazê-lo emparceirar com os outros "clusters" de países europeus e, possivelmente, mais tarde, integrar como membro efectivo o "cluster" marítimo da União Europeia.

A rede de empresas que em Portugal operam no domínio da economia do mar podem agrupar-se, tentativamente, em nove sectores, constituindo cada um deles um "sub-cluster" formado pelas companhias que exercem actividades dedicadas, ou apenas afins da economia marítima. Teremos assim um "cluster" englobando (1) transportes marítimos, (2)

portos, (3) obras marítimas, (4) turismo marítimo, (5) pescas e aquacultura, (6) recursos do "off-shore", (7) investigação do mar, (8) Marinha e (9) construção e reparação naval. Como exemplos, o "sub-cluster", ou sector, do transporte marítimo englobará também empresas de transporte fluvial, rodoviário, ferroviário e aéreo relacionadas com aquele transporte, assim como, por seu lado, a construção e a reparação naval deverão formar rede com as indústrias electrónica, metalomecânica, "software", etc., suas fornecedoras. Esta sistematização não é, naturalmente, uniforme, uma vez que reflecte o tecido industrial e de serviços de cada país. Na Holanda, foram considerados onze sectores, enquanto que um estudo da UE, visando a organização do "cluster" marítimo europeu, aponta para dezasseis sectores, incluindo, nomeadamente, um que não parece existir na Europa, o do desmantelamento de navios (*scrapping*). Vejamos o seu paralelismo:

| Estudo da EU | Holanda | Portugal (hipótese) |
|---|--------------------------------|------------------------------|
| Transporte marítimo | Transporte marítimo | Transporte marítimo |
| Construção naval | Construção naval | Construção e reparação naval |
| Reparação & conversão | Equipamento marítimo | |
| Construção naval militar | Marinha | Marinha |
| Desmantelamento | | |
| Fornecimentos do "off-shore" | "Off-shore" | Recursos do "off-shore" |
| Navegação fluvial | Navegação fluvial | |
| Dragagem & obras marítimas | Dragagem e obras marítimas | Obras marítimas |
| Cabo & comum. submarinas | Serviços marítimos | |
| Portos & serviços relacionados | Portos e serviços relacionados | Portos |
| Pesca & aquacultura | Pesca | Pesca e aquacultura |
| Embarcações de recreio | Embarcações de recreio | Turismo marítimo |
| Sociedades de classificação | | |
| Investigação & desenvolvimento e formação | | Investigação do mar |
| Serviços de apoio | | |
| Fabrico de equipamento | | |

De acordo com Niko Wijnolst e outros, para tornar efectivo um "cluster" é essencial identificar o domínio exclusivo daquilo que em termos de gestão viabiliza uma empresa e quais são os factores da responsabilidade colectiva dos empresários, dos governos nacionais e mesmo da UE, que tornam viável um "cluster". Estes últimos *viabilizadores*⁴, ou facilitadores se assim se podem chamar, são, segundo esse autor:

- Definir o "cluster", estabelecer o significado e promover a sua visibilidade

É prioritário definir os sectores que formam o "cluster", estabelecer os indicadores chave de performance económica e divulgar esses elementos. Este é um facilitador importante no nível conceptual, orientado para a percepção de políticos, governo, sectores laborais, instituições de formação, público em geral e, acima de tudo, de empresários.

- Definir uma política industrial.

Depois de ter sido dada visibilidade ao "cluster" marítimo, é fundamental compreender a sua dinâmica interna e as relações entre sectores e sub-sectores. É importante que o governo reconheça estes "clusters" como pilares valiosos para a economia. A existência de uma política industrial, da responsabilidade do governo, é um facilitador importante para qualquer "cluster". Na ausência de tal orientação os empresários sentem-se abandonados e serão menos capazes de se adaptarem à mudança.

- Fortalecer os sectores que incentivam a procura

Os sectores marítimos podem dividir-se em dois grupos: os que incentivam a procura e os que estimulam a oferta. Os primeiros podem adquirir o seu equipamento principal no "cluster" nacional ou no exterior, como acontece com o sector do transporte marítimo, enquanto que os que estimulam a oferta, como a construção naval, estão mais expostos à compe-

⁴ Tradução tentativa para o termo inglês *enabler*.

tição estrangeira da Coreia do Sul, do Japão e da China. São sectores que podem ir comprar os equipamentos e serviços onde forem mais baratos. Por isso, a viabilidade e a solidez de um "cluster" marítimo depende sobretudo dos sectores que incentivam a procura, tais como o transporte marítimo, a pesca e a aquacultura, construção naval militar e obras marítimas. Os governos norueguês e holandês demonstraram um perfeito entendimento da importância dos sectores de incentivo à procura que está implícito nas suas políticas de apoio ao transporte marítimo.

- Vigiar e combater a concorrência desleal

As empresas e os sectores, no seu todo, são confrontados internacionalmente com concorrência desleal. De facto, não basta ser uma excelente empresa, se houver concorrência desleal, como por exemplo a da construção naval da Coreia do Sul. Por vezes as administrações nacionais são suficientes para garantir oportunidades iguais, tal como sucedeu na Holanda com a política para o transporte marítimo de 1996, mas noutros é preciso ir mais longe, como aconteceu com a União Europeia relativamente ao sector da construção naval. É, pois, importante vigiar continuamente a concorrência e fazê-lo em cooperação também com as organizações do comércio e com os seus membros.

- Promover as exportações e a internacionalização

A dimensão do mercado nacional para os sectores marítimos é muito reduzida pelo que o crescimento tem de ser muito apoiado nas exportações e na internacionalização. Aquelas e esta, no que respeita às empresas, sectores e "cluster" no seu todo, viabilizam a competitividade e conferem-lhe dinâmica.

- Privilegiar a inovação, a investigação e o desenvolvimento e as empresas de topo

Apenas é possível às empresas manter uma posição de relevo nas exportações, se procurarem melhorar constantemente os seus produtos, serviços e processos de produção. Para isso é necessário dispor de uma infra-estrutura de investigação e desenvolvimento e de políticas que estimulem os empresários a inovar, a partilhar informação e a correr riscos em conjunto. As empresas de topo do "cluster" determinam os padrões da procura, estimulam a inovação e promovem o aparecimento de empresas no sector do abastecimento capazes de assumirem os desafios da inovação. As empresas de topo constituem as âncoras do "cluster" e são importantes no processo de aperfeiçoamento das outras empresas do "cluster".

- Formação e mercado de trabalho

Estes dois aspectos ligados dão origem ao sétimo viabilizador do "cluster". Sem pessoas com sólida formação e razoáveis perspectivas de carreira dentro do "cluster" não é possível assegurar o futuro. De facto, só com pessoal de qualidade se pode satisfazer os requisitos da gestão moderna e da inovação dos sectores. Para isso ser exequível é necessário contar com uma infra-estrutura de formação de nível elevado e conseguir uma imagem positiva do "cluster" e uma boa comunicação com o público em geral.

Como parece ficar claro, o esforço sinérgico, das empresas e dos sectores, é fundamental para o sucesso da sua rede, o "cluster", como campo de actividade conjunto e de colaboração solidária que a todos beneficia. Para além disso, cada empresa e cada sector devem ser capazes de melhorar continuamente, com ambição e racionalidade.

A adopção de uma estratégia nacional para o mar como, por exemplo, a que está delineada no RCEO é um patamar básico para todos

os desenvolvimentos a jusante, incluindo o “cluster” marítimo. Essa estratégia tem de englobar, obrigatoriamente, linhas de acção adequadas, exequíveis e aceitáveis, como é de boa prática no nosso planeamento. Poderão ser adoptadas, em parte ou no todo, as que foram indicadas naquele Relatório.

Relativamente à área económica, inclui-se em anexo uma súmula das acções que decorrem do Objectivo III – “Promover o Desenvolvimento Sustentável de Actividades Económicas...”. A sua implementação, seguindo um processo que tenha subjacente o quadro conceptual dos sete facilitadores afluídos, poderá retirar a actividade marítima portuguesa do marasmo em que caiu e que corre o risco de se transformar em agonia.

c. A segurança e a defesa

Conforme já afluído, a segurança e a defesa relacionadas com a frente marítima passaram a ter mais visibilidade nas agendas internacionais, reveladora de renovada atenção e de preocupação acrescida, consequência da recente evolução das ameaças dos terrorismos, dos tráficos variados, dos crimes ambientais de dimensão catastrófica, etc. que se vieram juntar às ameaças clássicas. É uma evolução que adicionou parcelas provenientes das duas componentes das ameaças: as capacidades e as intenções. As primeiras tiram partido da evolução do ambiente tecnológico moderno, do acessível mercado de equipamentos para a preparação dos ataques e para a sua execução e das facilidades financeiras dos agentes da ameaça para os adquirirem. No campo das segundas, as intenções, tem sido dolorosamente evidente o crescente extremismo de vários grupos, a denunciarem uma total ausência de peias morais, éticas ou de direito e de qualquer limite de espaço para as suas acções. Por vezes, os grupos-ameaça, mesmo sem uma sede territorial definida, contam com a cumplicidade moral e material de alguns estados, o que agrava a intensidade do problema.

Portugal, com qualquer legítimo membro da comunidade internacional, regida pelo Direito, está sujeito a essas ameaças, mas com a

especificidade de dispor de uma enorme fronteira marítima, no Continente e nas Ilhas, a que acresce o novo factor de situação de essa fronteira nacional ser, em simultâneo, porta de entrada da União Europeia. Coerentemente, a forma de encarar o sector da segurança e da defesa do país tem de ser diferente, face aos novos perigos e às acrescidas responsabilidades.

Este assunto é tratado pelo RCEO no objectivo IV, correlacionado com premissas de geopolítica e de geoestratégia relevantes que fazem parte do Objectivo I. Mais concretamente o Vector Estratégico 4.3 "Garantir a Defesa dos Interesses Nacionais no Mar" desenvolve o assunto, seguindo o método comum a todos os objectivos e vectores e termina as análises com 18 Recomendações e Propostas

Trata-se, naturalmente, de um sector que é o objecto da muita documentação conceptual da Defesa Nacional e de inúmeros trabalhos escritos das mais diversas proveniências, incluindo os nossos "Cadernos Navais", pelo que, aparentemente, não se justificaria estar a visitar o tema. E, de facto, não é razoável que o desenvolva, mas tem toda a pertinência salientar que a identificada nova circunstância do país exige a atribuição de prioridade especial à segurança da área marítima. Prioridade quanto a meios e, ao mesmo tempo, no que respeita ao funcionamento da organização do Estado, para que este fique melhor preparado no esforço de prevenção e de contenção das novas ameaças, sem esquecer as antigas. Na verdade, a estrutura do Estado nem sempre reflecte, com dinamismo, a vontade que deveria ter para gerir eficazmente, de forma bem entrosada, todas as capacidades de que dispõe, independentemente das unidades orgânicas a que pertencem e sem atender a meandros de interesses sectoriais.

Por isso, repito a chamada de atenção que já fiz noutras ocasiões⁵, sobre a imperiosa necessidade de o Estado usar extensivamente a Marinha neste contexto. Na verdade, a organização da Marinha ao contemplar em paralelo, articuladamente, as estruturas essencialmente militar e a da Autoridade Marítima, dota o país de um instrumento único

⁵ Vd. Vieira Matias, "O Poder Naval e o Serviço Público", *Cadernos Navais*, N.º 10, Julho-Setembro 2004, p.p.67-81.

para contrariar ameaças ou riscos em vários patamares de intensidade e em espaço contínuo, desde o alto mar até à zona de concordância entre o mar e a terra. A reestruturação do Sistema da Autoridade Marítima, de Março de 2002, que cometeu ao Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada a função acumulada de Autoridade Marítima Nacional, foi uma mais valia que permitiu adicionar capacidades de cariz policial e de apoio cívico, às de natureza militar, num tecido único, homogéneo e sem costuras, perfeitamente ajustado às circunstâncias do nosso tempo. É, no entanto, necessário não desvirtuar o sistema e potenciá-lo, em duas vertentes:

- Não dispersar competências, nem capacidades para actuar na zona marítima, cedendo a tentações corporativas, perdendo o sentido da exigência técnica das ameaças actuais, mesmo apenas na área do crime, e esquecendo o uso racional dos escassos recursos do Estado;
- Reforçar as competências executivas e de coordenação, assim como os meios ao dispor da Autoridade Marítima Nacional, visando a articulação integrada das capacidades e a unidade de comando no exercício da autoridade do Estado no mar.

6. SÚMULA CONCLUSIVA

O mar está, de novo, nos primeiros pontos das agendas de muitos dos principais países, como que acordados para uma visão inovadora da sua importância. É uma percepção refeita à luz do valor actual e prospectivo que tem para a economia, a investigação científica, incluindo a ambiental, e a segurança e defesa de cada estado e da comunidade internacional. São disso evidência os desenvolvimentos recentes de iniciativas das sociedades política e civil de vários países europeus, da própria União Europeia e dos Estados Unidos da América, entre outros.

Em Portugal, a criação da Comissão Estratégica dos Oceanos deu um sinal positivo ao país, a par de alguns indicadores de sensibilidade da área civil, incluindo alguma comunicação social. O relatório produzido

é uma base de partida para o lançamento, necessário e urgente, de uma estratégia para o mar.

Esta deverá ter carácter transversal a todos os assuntos do mar ou com ele relacionados e dar prioridade aos aspectos da reorganização institucional, da economia e da segurança e defesa.

O domínio da economia marítima exige uma acção concertada entre governos e sociedade civil na implantação de políticas e no desenvolvimento de iniciativas que visam a evolução das empresas e dos sectores, bem como a sua organização numa rede, ou "cluster", que as una num esforço sinérgico de crescimento.

Os novos desafios do mar para Portugal são para ganhar, mas para concretizar o oceano de oportunidades que nos oferece há que levar a cabo, de Boa Esperança, um grande esforço político e de gestão empresarial com muito e persistente trabalho.

Abril de 2005

ANEXO

Linhas de Acção relativas à implementação de políticas de desenvolvimento económico sectorial na área do Oceano:

- *No sector portuário* – adoptar uma política dirigida à modernização e internacionalização dos nossos portos – com vista a utilizar o território nacional como porta de acesso e placa giratória de mercadorias destinadas a outros mercados. Esta política implica fazer opções estratégicas sobre o custo/benefício das actuais infra-estruturas portuárias e suas valências; prosseguir investimentos estruturantes, em particular nas acessibilidades ferroviárias e nas plataformas logísticas inter-modais; aperfeiçoar o quadro em que operam as administrações portuárias; clarificar competências entre as autoridades públicas intervenientes; digitalizar e desburocratizar as operações portuárias; elaborar e implementar planos integrados de ordenamento e expansão dos portos, em articulação com planos integrados de gestão dos estuários; e criar um quadro que garanta um funcionamento dos portos mais competitivo, mais eficiente e que assegure uma ampla transparência e concorrência no mercado portuário;
- *Nos transportes marítimos* – apostar no desenvolvimento seguro do transporte marítimo de curta distância (TMCD), incluindo o projecto da Auto-estrada Marítima do Atlântico e a sua inserção na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE- T); e estabelecer em moldes

mais estruturados, consistentes e duradouros os mecanismos de apoio à actividade da marinha mercante;

- *Nas pescas* – prosseguir uma política de gestão sustentável, cada vez mais baseada na administração prudente dos recursos disponíveis, incrementando nesse sentido a fiscalização e a regulação da actividade, bem como o conhecimento científico disponível; apostar no acréscimo do valor do produto, com o desenvolvimento de certificações de qualidade, de marca e de denominação de origem; apostar decisivamente na educação e na formação, nomeadamente ampliando a comunicação entre os agentes do sector, incluindo os detentores da informação científica, os armadores/pescadores e as autoridades públicas; e investir tecnologicamente nos domínios da refrigeração e congelação, controlo de qualidade, segurança alimentar e protecção ambiental e ecológica;
- *Na aquacultura* – adoptar uma política de incentivo e promoção a esta actividade, através de melhor ordenamento do litoral, da desburocratização e simplificação dos licenciamentos, da atracção de novos investimentos e da incorporação de inovação científica e tecnológica nos sistemas de produção;
- *No turismo, náutica de recreio e actividades marítimo-turísticas* – desenvolver uma ligação genuína entre a indústria de turismo e o Oceano, concebendo e desenvolvendo um novo produto turístico, complementar do produto *Sol & Praia*, designado *Turismo Oceânico*; adoptar políticas de Incentivo e promoção ao desenvolvimento da náutica de recreio e das actividades marítimo-turísticas, nomeadamente desenvolvendo infra-estruturas, repensando a legislação aplicável, e reduzindo a burocracia e as formalidades onerosas que impendem, em geral, sobre todas as actividades de lazer ligadas ao Mar;
- *Na construção e reparação naval* – assumir uma visão integrada e estratégica destas indústrias e das que lhes estão associadas e adoptar uma política de apoio que lhes seja dirigida, designadamente incentivando a sua modernização e reestruturação; estimulando a especialização

em nichos de alto valor tecnológico; promovendo a procura externa e a I&D e incentivando o seu recurso pelo armamento nacional, incluindo no quadro do reequipamento militar;

- *Na biotecnologia marinha e no desenvolvimento de tecnologias oceânicas* – fomentar uma indústria biotecnológica com base em elementos marinhos para aplicação, designadamente, nas áreas da farmacêutica, dos cosméticos, da aquacultura e das pescas e da protecção do ambiente, estimulando o desenvolvimento de programas de biotecnologia marinha e suportando estudos neste domínio; apoiando a parceria entre cientistas, engenheiros e gestores; considerando incentivos às empresas desta indústria; e ainda apostando no desenvolvimento de indústrias ligadas a tecnologias de aplicação oceânica (nomeadamente na robótica e nos sensores submarinos);
- *Nos recursos naturais não vivos* – definir uma política de posicionamento do país na área dos recursos oceânicos de natureza mineral (inertes./ petróleo, gás natural, sulfuretos polimetálicos, crostas de cobalto e outros);
- *Nas energias renováveis* – incentivar formas de explorar e maximizar o Mar como fonte de energias renováveis (v.g. vento, ondulação e marés).

BIBLIOGRAFIA

- Comissão Estratégica dos Oceanos — *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, 1.^a ed., Junho 2004.
- Matias, V. — «O Poder Naval e o Serviço Público», *Cadernos Navais – A Estratégia Naval Portuguesa*, n.º 10 – Julho-Setembro 2004, pp. 67-81.
- Parliamentary Assembly — *Oceans*, Bélgica, Council of Europe Publishing, April 1999.
- Porter, M. — *Competitive Advantage of Nations*, MacMillan, London, 1990.
- Porter, M. — «Clusters and Competition: New Agendas of Companies, Governments and Institutions», *On Competition*, Harvard Business Review Book, Boston, 1998.
- Wijnolst, Niko — «The Royal Netherlands Navy from a National and Economic Perspective», *The Maritime Dimension of the New NATO, Implications for The Netherlands?*, The Hague, 30.Nov.99, pp. 7-16.
- Wijnolst, Niko et al — *European Maritime Clusters, Global Trends. Theoretical Framework. The Cases of Norway and The Netherlands, Policy Recommendations*, Rotterdam, Dutch Maritime Network, 2003.

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1. Introdução | 3 |
| 2. O mar. Desenvolvimentos internacionais e nacionais recentes | 4 |
| a. Generalidades | 4 |
| b. Desenvolvimentos internacionais | 6 |
| c. Desenvolvimentos nacionais | 8 |
| 3. Valor actual da economia do mar | 10 |
| 4. O Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos. Uma estratégia para o mar | 13 |
| a. Generalidades | 13 |
| b. O Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, os objectivos e a missão | 13 |
| 5. A estratégia do mar. Três frentes prioritárias | 17 |
| a. A reorganização institucional | 17 |
| b. A economia do mar e o "cluster" das actividades marítimas | 20 |
| c. A segurança e a defesa | 25 |
| 6. Súmula conclusiva | 27 |
| Anexo | 29 |
| Bibliografia | 33 |

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. *A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares*,
V.Alm. António Emílio Sacchetti.
2. *Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados*,
C.Alm. Victor Manuel Lopo Cajarabille
3. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*,
V.Alm. António Emílio Sacchetti
e C.Alm. 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*,
V.Alm. Alexandre Reis Rodrigues
6. *Portugal e a sua Circunstância*,
Prof. Doutor Adriano Moreira, V.Alm. António Emílio Sacchetti,
Dr. João Soares Salgueiro, Prof.^a Doutora Maria do Céu Pinto,
Prof.^a Doutora Maria Regina Flor e Almeida
7. *O Poder Naval Missões e Meios*,
CMG Carlos Nélon Lopes da Costa
8. *Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação. Breve Abordagem
Filosófico-Estatutária*,
TEN Carla Pica
9. *Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano
Bi-Lateral*,
Dr. José Medeiros Ferreira
10. *A Estratégia Naval Portuguesa*,
V.Alm. António Emílio Sacchetti, Prof. Doutor António José Telo,
V.Alm. Magalhães Queiroz, Alm. Vieira Matias, C.Alm. Lopo Cajarabille,
CMG Marques Antunes, Dr. Nuno Rogeiro, V.Alm. Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha, V.Alm. Reis Rodrigues, C.Alm. Melo Gomes,
V.Alm. Alexandre Silva Fonseca, V.Alm. Pires Neves, V.Alm. Rebelo
Duarte
11. *O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução
das Operações Militares*,
CMG José Manuel Silva Carreira

12. *As Forças Armadas e o Terrorismo*,
C.Alm. José Augusto de Brito