

CADERNOS NAVAIS  
N.º 33 – Abril – Junho 2010

## A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica  
Edições Culturais da Marinha  
LISBOA

O Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), foi criado pelo Despacho número 2/07, de 29 de Janeiro, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, então com sete anos de existência.

Ao GERE, situado na directa dependência do Almirante CEMA, incumbe, duma forma geral, a elaboração e divulgação de estudos sobre assuntos estratégicos de interesse geral e em especial para a Marinha. No âmbito das suas competências específicas, o GERE promove a publicação de matérias que tenham analogia com a sua actividade, através das colecções dos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

**TÍTULO:**

A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar

**COLECÇÃO:**

Cadernos Navais

**NÚMERO/ANO:**

33 /Abril – Junho 2010

**EDIÇÃO:**

Comissão Cultural da Marinha  
Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN 978-989-8159-18-2

Depósito Legal n.º 183 119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: António Coelho Dias, S. A.; Tiragem: 600 exemplares

## ÍNDICE

A Plataforma Continental na problemática da Defesa Nacional .....	5
A Plataforma Continental, o Mar e a Economia. Para um futuro com História .....	25
A Importância do Hypercluster do Mar para Portugal .....	47



**A PLATAFORMA CONTINENTAL NA  
PROBLEMÁTICA DA DEFESA NACIONAL**

Vice-Almirante Lopo Cajarabille

## O AUTOR

O Vice-Almirante Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille licenciou-se em Ciências Militares Navais pela Escola Naval em 1968, tendo frequentado vários cursos complementares em Portugal e nos EUA, nomeadamente no Naval War College, em Newport e na Naval Postgraduate School, em Monterey.

Comandou a lancha de fiscalização "Arcturus" na Guiné-Bissau, bem como o patrulha "Mandovi", em Angola. Prestou serviço a bordo das fragatas "Pero Escobar", "Almirante Pereira da Silva" e "Almirante Magalhães Corrêa", como chefe do serviço de armas submarinas, tendo participado em numerosos exercícios nacionais e internacionais.

Na década de 80 foi professor de Ciências Sócio-Militares na Escola Naval e prestou serviço na Divisão de Pessoal e Organização do Estado-Maior da Armada. Em 1989 exerceu as funções de ajudante de campo do Chefe do Estado-Maior da Armada.

De 1992 a 1995 prestou serviço no SACLANT HQ, Norfolk, Virgínia, como "staff officer" na divisão de exercícios daquele comando NATO.

Posteriormente, desempenhou, sucessivamente, as funções de Director de Instrução da Escola Naval, de Chefe da Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada, de professor e coordenador da área de ensino de estratégia no Instituto Superior Naval de Guerra e de Subchefe do Estado-Maior da Armada.

Após a sua promoção a Vice-Almirante, foi nomeado Superintendente dos Serviços do Material e, mais tarde, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, cargo que desempenhou até fins de Maio de 2007.

Já na situação de reserva, assumiu a presidência do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica e, em paralelo, as funções de Professor Catedrático Convidado do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa. Lecciona disciplinas no âmbito da estratégia e é investigador integrado no Centro de Administração e Políticas Públicas, bem como consultor de projectos específicos daquele Instituto.

Membro da Academia de Marinha e conferencista convidado do Instituto de Estudo Superiores Militares, tem participado regularmente em seminários internacionais sobre poder naval e publicado numerosos artigos relacionados com a estratégia marítima e naval.

Da sua vasta folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

## **A PLATAFORMA CONTINENTAL NA PROBLEMÁTICA DA DEFESA NACIONAL\***

### **Tema e hipóteses assumidas**

O título desta exposição faz sentido no contexto de um ciclo de palestras mas, só por si, não será muito elucidativo da amplitude que se pretende induzir ao tratamento do assunto, face à imensidão de possíveis ângulos de visão.

Na minha perspectiva, pareceu útil tentar sistematizar algumas ideias, de modo a contribuir para o esclarecimento de duas consequências muito relevantes que urge retirar do reclamado alargamento da plataforma continental portuguesa.

Em primeiro lugar, deduzir as principais implicações no quadro da segurança nacional, no sentido abrangente do termo. Depois, conceber algumas orientações para a decorrente acção estratégica e apontar as suas repercussões específicas na Marinha.

Há que registar, com o devido realce, de que se trata de uma breve análise, no pressuposto de que vai haver um reconhecimento formal da portuguesa relativa à extensão da sua plataforma continental, sem grandes alterações quanto às expectativas. Estou absolutamente convencido que isso vai acontecer, mas o processo ainda vai demorar alguns anos e poderão surgir factores adversos não previsíveis.

### **A defesa nacional**

Para melhor compreender o desenvolvimento das ideias, justifica-se uma breve incursão aos conceitos de defesa e segurança nacionais, que surgem com alguma frequência confundidos ou misturados. Independentemente dos autores muito respeitáveis que se têm debruçado sobre o assunto, existe há muito tempo legislação e doutrina em Portugal espelhando uma linha coerente de entendimento e que, por essa razão, nos deve iluminar o caminho.

O Art.º 273.º da Constituição da República define os objectivos da defesa nacional. De forma muito semelhante, a recente Lei da Defesa Nacional, Lei Orgânica n.º1-B/2009, de 7 de Julho, estabelece no n.º1 do Art.º 1.º que "A defesa nacional tem por objectivos garantir a soberania do Estado, a independência nacional e a integridade territorial de Portugal, bem como assegurar a liberdade e a segurança das populações e a protecção dos valores fundamentais da ordem constitucional contra qualquer agressão ou ameaça externas". No n.º 2 do mesmo artigo refere: "A defesa nacional assegura ainda o cumprimento dos compromissos internacionais do Estado no domínio militar, de acordo com o interesse nacional".

No Art.º 2.º enunciam-se os princípios gerais da defesa nacional, designadamente nos números 2 e 3, que se transcrevem:

“2- A República Portuguesa defende os interesses nacionais por todos os meios legítimos, dentro e fora do seu território, das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e do espaço aéreo sob sua responsabilidade.

3- A salvaguarda da vida e dos interesses dos Portugueses constitui também interesse nacional que o Estado defende num quadro autónomo ou multinacional.”

Mais adiante, no n.º 2 do Art.º 4.º pode ler-se: “Para além da sua componente militar, a política de defesa nacional compreende as políticas sectoriais do Estado cujo contributo é necessário para a realização do interesse estratégico de Portugal e cumprimento dos objectivos de defesa nacional”.

Pode assim afirmar-se que a defesa nacional corresponde a um conjunto de medidas multi-sectoriais que permitem ao Estado proteger-se, o melhor possível, dos perigos que afectam ou possam vir a afectar os espaços físicos, os valores e os interesses que a própria Lei acolhe. Este quadro de acção é integrado através da política de defesa nacional, cujos objectivos permanentes coincidem com os da defesa nacional.

Em termos mais gerais, o que se procura atingir é, portanto, uma situação teórica de ausência de perigos. Esta situação ou condição, a nível do Estado ou de uma unidade política, constitui o que se pode designar por segurança nacional. Esta concepção é a que tem sido seguida pelo Instituto de Defesa Nacional e por prestigiados pensadores portugueses, como é o caso do General Cabral Couto.

Sendo utópica uma situação de absoluta segurança, que obrigaria a um completo domínio mundial, procura-se um grau de segurança relativo e compatível com os recursos disponíveis para o efeito, incluindo nestes o auxílio de aliados ou amigos, se os meios próprios não forem suficientes para atingir o grau pretendido. Ambiciona-se assim neutralizar as ameaças manifestas e impedir que se tornem efectivas as ameaças potenciais.

Em resumo, a defesa nacional é a actividade desenvolvida para garantir a segurança nacional, envolvendo vários sectores do Estado. A política de defesa nacional visa alcançar os níveis adequados de segurança nacional.

## **A abrangência da segurança nacional**

Numa visão muito redutora, o entendimento de defesa nacional aparece por vezes circunscrito à sua componente de defesa militar. A segurança nacional seria assim obtida através da acção ou dissuasão provocada pelas forças armadas, como parece sugerir a reacção a agressões ou ameaças externas.

Porém, hoje em dia, tais perspectivas estão completamente ultrapassadas, uma vez que para neutralizar ou conter as ameaças, as contribuições das



áreas políticas, diplomáticas, económicas, psico-sociológicas, entre várias outras, são frequentemente decisivas ou muito relevantes. A própria segurança do Estado também se exprime actualmente pelo desenvolvimento e pela chamada segurança humana, da qual dificilmente se separa.

Também não se podem esquecer as chamadas “novas ameaças”, cuja caracterização as afasta das ameaças clássicas e que referirei com maior detalhe, mais adiante.

Na verdade, quase todos os sectores de actividade do Estado podem contribuir directa, ou indirectamente, para a segurança nacional, se for necessário fazer considerações dessa natureza no estabelecimento das respectivas políticas. É ponto assente que a segurança nacional requer coordenação e mobilização de esforços, por ter natureza multidisciplinar.

Como valor relativo, exige atenção permanente, já que é instável e pode-se alterar rapidamente, se não for cuidada. As vulnerabilidades que não forem colmatadas com os recursos próprios dos Estados, ou abrem caminho às ameaças, ou exigem apoio externo, criando situações de dependência.

Em condições muito adversas, restringe-se seriamente a liberdade de acção dos órgãos de soberania e, no limite, coloca-se em causa a autêntica independência nacional.

É dentro desta lógica de encadeamentos conceptuais que vou procurar inferir quais as implicações mais importantes da extensão da plataforma continental portuguesa.

## **As dimensões em causa**

A plataforma continental portuguesa, daqui por diante designada abreviadamente por PLATCONTPORT, corresponde actualmente, grosso modo, aos fundos marinhos da área referente à Zona Económica Exclusiva, tendo uma área aproximada de 1,7 Mkm<sup>2</sup> (milhões de quilómetros quadrados).

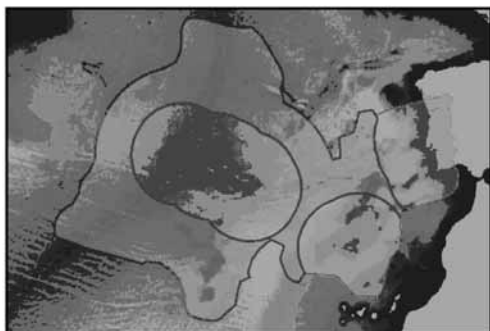
Tanto quanto é possível estimar, a PLATCONTPORT deverá crescer cerca de 2,1 Mkm<sup>2</sup>, atingindo assim uma extensão total de 3.8 Mkm<sup>2</sup>. Esta matéria já foi objecto de explicação na interessantíssima palestra do responsável pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), Professor Pinto de Abreu, que teve aqui lugar há duas semanas.

Mas, para termos uma ideia da sua dimensão relativa, bastará referir, por exemplo, que a Índia, o sétimo maior país do mundo, tem uma superfície bem inferior a esse número, já que totaliza cerca de 3,2 Mkm<sup>2</sup>.

A parte imersa da terra tem uma área de 361 Mkm<sup>2</sup>, dos quais 81,6 Mkm<sup>2</sup> estão cobertos pelo Oceano Atlântico, enquanto a parte emersa tem 149 Mkm<sup>2</sup>.

Assim, a futura PLATCONTPORT corresponde a um pouco mais de 1% da parte imersa da terra, a 2,5% da parte emersa da terra e a 4,5 % do Oceano Atlântico.

As figuras seguintes mostram o desenho da PLATCONTPORT que se julga virá a ser aprovada e a sobreposição da sua área no continente europeu a partir de Portugal para Leste.



Extensão da PLATCONTPORT



Área equivalente à PLATCONTPORT

Note-se que a PLATCONTPORT deverá ligar o Continente e Ilhas, por constituir um continuum geomorfológico que vai da costa do continente até cerca de 1400 milhas, através do Atlântico. Na área dos Açores situa-se uma fatia de enormes proporções. Não sendo legítima qualquer separação, esta referência serve apenas para mostrar a importância que a posição geográfica dos Açores tem no conjunto nacional.

### **Os direitos sobre a plataforma continental**

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>1</sup>, até às 200 milhas da costa, os direitos dos Estados costeiros sobre a respectiva plataforma continental incluem os recursos não vivos do solo e do subsolo marítimo e também os organismos vivos de espécies sedentárias.

Para além das 200 milhas, a exploração de recursos minerais na plataforma continental obriga ao pagamento, em dinheiro ou em espécie, a uma Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos que distribuirá essa receita, de acordo com determinados critérios, pelos Estados signatários da Convenção, beneficiando os Estados menos desenvolvidos e os que não têm acesso ao mar. Esse pagamento corresponde a 1% do volume da produção no sexto ano de

---

<sup>1</sup> Artigo 76º e seguintes da CNUDM

exploração e vai aumentando 1% ao ano, para se fixar definitivamente em 7%. Porém, os Estados que sejam "substanciais" importadores de um determinado produto ficam isentos de tal pagamento relativamente a esse produto.

Destas disposições da CNUDM, conjugadas com outras do Direito Internacional, retira-se que o solo da plataforma continental de um Estado constitui território soberano, embora com algumas limitações. A primeira, já foi referida e diz respeito à contribuição para uma autoridade supra-nacional com base no valor das explorações minerais efectuadas para além das 200 milhas da costa. A segunda, tem a ver com o facto de os direitos soberanos do Estado ribeirinho se cingirem ao solo e ao subsolo, pelo que não se repercutem nas águas que cobrem a plataforma continental, ou seja, sobre a "coluna de água", como é usual dizer-se.

Por outro lado, os Estados costeiros passam a ter obrigações quanto à prevenção e controlo da poluição<sup>2</sup>, mas só eles podem autorizar, regulamentar e realizar a investigação científica na sua plataforma continental<sup>3</sup>.

Pese embora as limitações referidas, interessa realçar que o solo soberano de Portugal poderá duplicar, passando a ter uma superfície de quase 4 Mkm<sup>2</sup>, sendo todos os recursos nele existentes pertença do país, podendo, no máximo, reduzir-se a 93 % do seu valor.

Estamos perante a última extensão territorial que se pode vislumbrar no destino de Portugal. Não é uma questão menor.

## **O valor do solo soberano**

Sob o ponto de vista geográfico, estamos habituados a ouvir dizer que Portugal é pequeno país, o que é um erro, já que a nossa actual plataforma continental é bastante grande. Não é fácil imaginar a grandeza do que temos e do que nos espera. Parece até existir uma desvalorização psicológica que urge combater.

A confirmar-se a pretensão portuguesa com base científica, o nosso solo soberano passará a ser seis vezes superior ao actual território espanhol, incluindo os seus arquipélagos. A diferença fundamental é que mais de 97% desse solo estará coberto de água do mar.

Que valor podemos atribuir a este solo?

Valerá a pena recordar quando e como se deu o primeiro passo no sentido de valorizar a plataforma continental. Trata-se da proclamação do Presidente Truman dos EUA, em 1945, menos de um mês antes da constituição oficial das Nações Unidas, que declarou a jurisdição sobre os recursos naturais do subsolo

---

<sup>2</sup> Vide Artigo 207º e seguintes da CNUDM

<sup>3</sup> Vide Artigo 246º da CNUDM

marítimo. A partir de então, a plataforma continental passou a ser vista como um prolongamento da massa terrestre do Estado costeiro. Seguiu-se depois uma longa caminhada jurídica até à Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que só entrou em vigor na última década do século XX. Esta atitude dos EUA antecipava os importantes benefícios decorrentes da posse dum plataforma continental.

Existem já alguns dados que confirmam a presença de materiais valiosos na PLATCONTPORT. Não se exclui mesmo a hipótese de existir petróleo em condições de exploração rentável. Mas, talvez mais importante, será o que a tecnologia do futuro vai permitir explorar e que agora não se conhece. Muitos pensam que, à medida que os recursos em terra (emersa) se forem esgotando, serão substituídos por outros extraídos do mar e do subsolo marinho. A perspectiva de obter energia limpa e inesgotável a partir do movimento da água do mar vai acrescentar valor à economia.

Hoje, não podemos calcular com rigor o valor económico em causa, mas adivinha-se que será enorme. Este assunto já foi tratado de forma exaustiva pelo Vice-Almirante Rebelo Duarte na palestra da semana passada, pelo que nada há a acrescentar.

O factor económico está inserido, a par de outros, no potencial estratégico de qualquer país. A quantificação deste potencial estratégico tem sido objecto de estudo de muitos estrategistas, tendo até alguns<sup>4</sup> chegado a complexas fórmulas matemáticas, cuja aplicação directa levanta sérias objecções.

Mas, dum forma geral, todos valorizam a extensão do território como importante factor a considerar. É claro que estes os raciocínios se referem a território no sentido habitual do termo. No entanto, julgo que é legítimo valorizar de forma idêntica o território submerso, com prudentes adaptações. É sabido que há um vasto conjunto de funções que o território pode desempenhar que não são comuns ao solo marinho soberano. Mas, certo é que este não deixa de ser um prolongamento daquele. Por um lado, está protegido por uma camada de água, mas por outro está exposto à livre circulação de navios à superfície e abaixo da superfície e até de aeronaves, no espaço aéreo respectivo.

Outro factor importante será a continuidade do solo português, até agora caracterizado pela sua descontinuidade. Na realidade, tal como mostram as figuras já apresentadas, passa a haver uma continuidade entre todas as parcelas do território nacional, através do solo soberano. Poderíamos ir de Beja à Ilha das Flores, sempre em solo Português, num veículo de rodas com capacidade para mergulhar no mar. A teoria que considera Portugal um país quase arquipelágico<sup>5</sup> manterá a sua validade, mas agora com um cimento contínuo a ligar os seus alicerces.

---

<sup>4</sup> Talvez a mais conhecida seja a equação de Cline. CLINE, R.S., *World Power Assessment*, 1977.

<sup>5</sup> Teoria desenvolvida por Virgílio de Carvalho em várias obras, como, por exemplo, "A importância do Mar para Portugal", Editora Bertrand, IDN, Lisboa, 1995.

Assim, parece-me inquestionável considerar que um aumento tão significativo da PLATCONTPORT, acompanhado do conhecimento e valorização desse espaço, darão ao país a possibilidade de uma maior afirmação na cena internacional. A sua localização no eixo Euro-Atlântico confere-lhe ainda uma centralidade que lhe aumenta a relevância.

A profundidade estratégica sairá mesmo reforçada, elevando a capacidade de sobrevivência, nomeadamente em caso de conflito grave.

No plano interno, com reflexos externos, podemos também considerar que contribui para uma maior sensibilidade dos governos para o poder marítimo, enformando uma atitude política mais activa neste âmbito, como se tem comprovado, de alguma maneira, no caso português.

De notar igualmente que, nos termos do Conceito Estratégico de Defesa Nacional de 2002, ainda em vigor, a plataforma continental faz parte do nosso espaço estratégico de interesse nacional permanente. Assim, um acréscimo deste espaço terá implicações evidentes no alcance da própria estratégia de defesa nacional.

Portanto, afigura-se legítimo concluir que temos uma oportunidade única para aproveitar este potencial no quadro de uma estratégia.

## **O mar no Conceito Estratégico Nacional**

Têm sido vários os pensadores nacionais de elevada craveira, com especial destaque para o Professor Adriano Moreira, que têm chamado a atenção para duas questões relacionadas com a estratégia nacional. Trata-se da necessidade de traçar um conceito estratégico nacional e de inserir o mar como um elemento basilar desse conceito.

Não cabe neste escrito discutir os argumentos de suporte desse entendimento, mas, qualquer que seja a sua moldura, a plataforma continental terá sempre um peso significativo, porque se trata de solo marinho nacional, com uma extensão vastíssima. Será certamente mais uma razão para contrariar a apologia da continentalidade<sup>6</sup> e a mentalidade que a provoca.

Um dos pontos importantes a reter é a visão de Portugal não como país periférico, mas sim como país de articulação transatlântica e também de articulação entre a Europa e o Norte de África e entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, onde o Brasil e alguns Países Africanos de língua portuguesa assumem especial relevo. Estas articulações são reforçadas por terem suporte significativo no mar.

---

<sup>6</sup> Uma das características da continentalidade é a preferência pelas redes de comunicações fluviais e terrestres e redes de aeroportos. Vide Marques Bessa, Cadernos Navais n.º 20 de Janeiro - Março de 2007.

Em boa hora foi definida uma Estratégia Nacional para o Mar<sup>7</sup> que assume o mar como prioridade estratégica de um projecto nacional e principal factor de identidade nacional do país. Os pilares dessa estratégia são o conhecimento, o planeamento e ordenamento espaciais e a promoção e defesa activa dos interesses nacionais. Na vasta gama de acções previstas contam-se os aspectos da defesa nacional e da sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar. O programa do XVIII Governo Constitucional, conhecido na passada semana, dedica várias páginas ao Mar, reafirma os citados pilares e promete um "programa nacional de aproveitamento dos espaços marítimos, que promova a exploração científica e económica do mar, do solo e do subsolo marítimos".

É preciso definir objectivos concretos, ou, por outras palavras, definir o que se pretende fazer, para valorizar ao máximo a futura PLATCONTPORT.

A Estratégia Nacional para o Mar peca por ausência de qualquer referência aos meios atribuídos, que não constam em concreto dos enunciados, tendo as acções prioritárias revelado bastante demora na sua concretização.

Certo é que existe um elevado potencial que urge aproveitar. Porém, tal como sustentaram Cline, Morgenthau ou Steinmetz, para transformar o potencial estratégico em poder efectivo são necessárias várias condições, entre as quais, a vontade. O poder constitui-se como elemento essencial para ser ouvido na sociedade internacional e, mais do que isso, para obter benefícios.

Podemos inferir que o binómio das potencialidades e vulnerabilidades, sempre presente no âmbito da defesa nacional, tem aplicação específica no que respeita à PLATCONTPORT, requerendo, como sempre, vontade, conhecimento e meios.

## **Vontade, conhecimento e meios**

A vontade nacional é uma noção muito difícil de abordar, já que se trata de algo intangível, sendo virtualmente impossível quantificar com rigor. Há contudo alguns elementos de raciocínio que estão razoavelmente estabelecidos. Como já referido, a Estratégia Nacional para o Mar contempla a sensibilização da sociedade. De facto, é preciso despertar os portugueses para os assuntos do mar, incluindo as vantagens e benefícios de uma tão extensa plataforma continental e das responsabilidades que lhe estão associadas.

Os estudos do potencial estratégico nacional demonstram que a vontade é um factor multiplicador e, como tal, se for muito reduzida, conduz à desvalorização completa de todos os outros elementos de proveito. É indispensável o papel das elites, dos políticos, dos influenciadores de opinião, dos professores, da comunidade científica, dos estrategistas, etc. Os órgãos de soberania, com relevância para os

---

<sup>7</sup> Resolução do Conselho de Ministros nº163/2006, de 12 de Dezembro.

governos, têm uma função decisiva, porque um projecto nacional deve ser independente da saudável sucessão de governos com diferente composição partidária. Um projecto desta natureza deve obter a adesão e o entusiasmo da generalidade dos sectores e dos portugueses. A educação e a coesão nacional são, neste particular, aspectos fundamentais a nunca perder de vista.

A vontade manifesta-se também pelo empenhamento pró-activo nos fora internacionais, nas relações multilaterais e bilaterais, defendendo os interesses nacionais ligados ao mar e especificamente à plataforma continental.

No que respeita ao conhecimento, é este que permite a escolha mais adequada das linhas de acção a seguir, no sentido da maior eficiência e eficácia. É necessário estabelecer as prioridades em função do tempo e saber como enfrentar as ameaças, como reduzir as vulnerabilidades e tirar partido das potencialidades.

As lideranças e as estruturas de decisão devem ser capazes de integrar harmoniosamente os contributos do conhecimento dos vários sectores.

Em 2007 foi criada a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM)<sup>8</sup> com o principal objectivo de coordenar a Estratégia Nacional para o Mar e garantir a sua articulação com outras estratégias. No que respeita à componente da estratégia relacionada com a PLATCONTPORT não são conhecidos avanços significativos. Porém, foi criado um Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, em 2008, tendo como objectivos, entre outros, contribuir para o conhecimento, divulgação e sensibilização dos assuntos do mar, a par com as questões da defesa e segurança marítimas e as de protecção do meio marinho e seus recursos.

Quanto aos meios é preciso determinar as capacidades que servem os objectivos e verificar se existem recursos suficientes para as preencher. Caso não haja, ou os recursos tenham que ser desviados para outras áreas, terá que se reduzir o nível de ambição. Sobre a contribuição específica dos meios navais, adiante abordaremos o assunto.

Registe-se ainda que o papel das informações estratégicas é de enorme importância para a tomada de decisões nesta área, aferindo o nível de risco a assumir. Importaria canalizar o esforço deste tipo de informações para o desenvolvimento do conhecimento situacional dos espaços marítimos de interesse para o nosso país.

## **Estratégia em tempo de paz**

Vale a pena recordar Mahan para referir duas das directrizes da sua obra, que se mantêm perfeitamente actuais. A necessidade de se dispor de uma es-

---

<sup>8</sup> Resolução do Conselho de Ministros nº40/2007, de 6 de Fevereiro.

estratégia mesmo em tempo de paz e a ligação íntima entre a economia e o uso do mar, competindo ao poder naval proteger os interesses inerentes.

Em tempo de paz é indispensável antecipar os eventuais conflitos de interesses e graduá-los de acordo com as exigências para os enfrentar.

Numa reconsideração sobre a abrangência da estratégia em anos recentes, o General Cabral Couto chama a atenção para o papel da competição como um elemento que tem vindo a surgir com efeito semelhante à hostilidade, já que pode conduzir a uma alteração profunda da relação de forças. No limite, pode estar em causa a neutralização de uma das partes. Ora, a competição por recursos tende a tornar-se cada vez mais desenfreada, admitindo-se que as regras internacionais do sistema possam vir a ser distorcidas, ou mesmo desrespeitadas, se as carências e o poder assim o determinarem.

A problemática da PLATCONTPORT conduz de facto a uma alteração significativa de fronteiras físicas de Portugal e tudo indica que, mais tarde ou mais cedo, o valor estratégico deste novo pedaço de terra se tornará evidente.

Dadas as características especiais deste solo soberano, temos que rever e adaptar as finalidades clássicas do uso do mar:

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

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

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

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

Nada disto é novo, porque já existe uma plataforma continental bastante grande, com dificuldades de fiscalização. Mas a duplicação da extensão e a noção mais clara da sua importância e riqueza conferem outro nível de preocupações, face aos requisitos de defesa nacional já mencionados. Porém, há uma novidade de enorme importância: passaremos a ter solo soberano, sem termos direitos do mesmo cariz sobre a coluna de água, numa extensão previsível de cerca de 2,1 km<sup>2</sup>. Trata-se da parte da plataforma continental que exceder a Zona Económica Exclusiva.

## **As ameaças e o seu quadro de acção**

Como é sabido, todas as análises credíveis evidenciam a baixa probabilidade da ocorrência de conflitos entre Estados, envolvendo Portugal, em prazo significativo.



Contudo, também se aceita que a imprevisibilidade marca de sobremaneira o mundo actual, pelo que não será de excluir completamente aquela hipótese. Aceitando que Portugal e as alianças de que faz parte não valorizam ameaças militares directas no curto e médio prazo, analisemos, no entanto, outros perigos que se perfilam.

Nos últimos anos têm surgido um conjunto de estudos elaborados em vários países que dão maior relevo às chamadas novas ameaças, por definição distintas das ameaças clássicas.

Estas novas ameaças caracterizam-se por serem consubstanciadas por agentes não Estatais, não delimitados geograficamente, cujas capacidades são muito difíceis de avaliar. A sua classificação em internas ou externas encontra-se praticamente diluída. Por outro lado, nem sempre as intenções visam os aspectos da segurança dos Estados, podendo ser esse um dos efeitos colaterais. Outras destas ameaças confundem-se com riscos, não só pela falta de intenção estratégica, mas também pela sua origem em fenómenos da natureza, provocados ou não pela acção do homem.

Não sendo viável apreciar nesta conferência todas as ameaças não clássicas, vou concentrar-me naquelas que mais poderão afectar os interesses directamente ligados à plataforma continental.

O terrorismo transnacional surge sempre como uma hipótese a considerar. Com a difusão da tecnologia, o terrorismo apresentar-se-á mais perigoso no futuro. Todas as instalações que venham a ser colocadas na plataforma continental podem ser alvos a ter em conta. A sua protecção pode mostrar-se tanto mais difícil, quanto mais longe da costa estiverem localizadas.

Outra vertente, esta de natureza constante, refere-se à violação da Lei no que respeita aos direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental. De momento, e tanto quanto se sabe, esta hipótese parece não ter grande peso, mas deverá ser acautelada desde já, para não criar vazios no amanhã. A exploração ilegal de recursos da plataforma continental e os depósitos ilegais de resíduos são violações mais do que prováveis, não só a partir de navios de superfície, especialmente equipados, mas também através de veículos submarinos não tripulados. Sabe-se, por exemplo, que existem metais valiosos a poucas centenas de metros de profundidade, de fácil remoção. A situação tende a agravar-se com o advento dos submarinos comerciais, que já constitui uma realidade, com presumível desenvolvimento futuro.

A poluição marinha poderá também constituir uma preocupação neste domínio, bem como a salvaguarda do património cultural subaquático<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> De acordo com o artigo 1º da Convenção das Nações Unidas sobre o "Património Cultural Subaquático", esta expressão significa todos os traços da existência humana tendo um carácter cultural, histórico ou arqueológico, que tenham estado parcialmente ou totalmente debaixo de água, periódica ou continuamente, durante pelo menos 100 anos, com algumas excepções, como, por exemplo, os cabos submarinos e oleodutos.

O aumento da população mundial e o crescimento do consumo de bens de toda a ordem terão como consequência uma maior competição por recursos e uma parte destes virão do solo e subsolo marinho. Esta competição, aliada à escassez de alguns bens, terá tendência a provocar conflitos de intensidade pouco previsível. A questão das fontes de energia e de materiais valiosos, presumivelmente existentes no subsolo marinho, não pode ser perdida de vista.

Podemos ainda vislumbrar uma silenciosa e dissimulada ameaça científica, na procura das potencialidades da nossa plataforma continental (procura de conhecimento). Têm vindo a crescer as solicitações para navios estrangeiros efectuarem cruzeiros científicos na ZEE portuguesa, atingindo mais de três dezenas por ano. Provavelmente haverá mais ainda no futuro, pelo que é necessário ter capacidade para verificar o que descobrem, conforme a Lei faculta. O desenvolvimento das ciências e técnicas do mar é fundamental para esse controlo e para gerar maior conhecimento próprio do que possuímos.

Mas talvez sejam menos visíveis as ameaças que visam privar os Estados costeiros de uma parte das suas riquezas existentes na plataforma continental. Trata-se de agendas políticas em desenvolvimento com base nos recursos comuns da humanidade e na possível incapacidade de exploração de certos materiais, que assim não podem ser colocados à disposição dos que deles necessitam. A União Europeia já regula a gestão dos recursos aquáticos vivos na ZEE (e, em parte, no mar territorial)<sup>10</sup>, incluindo a aquicultura, e nada garante que não venha a interferir nas plataformas continentais dos Estados membros. Não podemos esquecer que a União Europeia ainda não tem o modelo final definido, mas tende a atrair para os seus centros de decisão alguns dos direitos soberanos dos Estados, especialmente aqueles que possam interessar aos mais fortes. Isto parece evidente.

Na realidade, também não deixa de ser curioso, neste aspecto, que na lista das áreas prioritárias de investigação e tecnologia da Agência Europeia de Defesa constem as técnicas e análises oceanográficas e hidrográficas, bem como a energia e os materiais energéticos<sup>11</sup>.

O quadro descrito deixa claro que existem ameaças variadas e ameaças potenciais mais ou menos perceptíveis. Quanto mais valiosos forem os recursos encontrados na plataforma continental, mais perigosas se tornarão as ameaças.

## **Planeamento de forças**

Face ao que antecede, ninguém terá dúvidas de que se torna indispensável mostrar a maior determinação para garantir a soberania do solo e subsolo

---

<sup>10</sup> Vide Regulamento (CE) nº2371/2002, do Conselho, de 20 DEZ 2002, relativo à conservação e exploração sustentável dos recursos haliêuticos, no âmbito da Política Comum de Pescas.

<sup>11</sup> Vide "2008 Annual Report on R&T Activities" da EDA (Agência Europeia de Defesa)

da plataforma continental em toda a sua extensão e para preservar as correspondentes riquezas. A fiscalização permanente dessas áreas é uma responsabilidade nacional inalienável, sendo que a exploração de quaisquer recursos deve ser feita de forma autónoma, tanto quanto possível, e escrupulosamente controlada, quando não for viável com os meios próprios.

Qualquer cedência nestes parâmetros, abre portas para a perda de liberdade de acção, condicionando o Estado Português a decisões externas.

O actual sistema de forças, ou mais exactamente a componente operacional do sistema de forças, no que à Marinha diz respeito, foi definido em 2004, sem alterações muito significativas relativamente ao que tinha sido estabelecido em 1997 (aprovado formalmente em 1998), quando ainda não existiam dados suficientes para perceber cabalmente qual o aumento que se poderia reclamar para a extensão da plataforma continental.

Parece evidente que os meios necessários para vigiar e fiscalizar uma plataforma continental de 1.7 Mkm<sup>2</sup> não serão suficientes para uma plataforma continental de mais do dobro dessa grandeza. Depois, o quadro de ameaças tangíveis e intangíveis já descritas, e as responsabilidades do país, impõem a maior ponderação em termos de meios.

Há dois factores que não podem ser ignorados. Primeiro, a evolução do panorama internacional, com o seu carimbo de imprevisibilidade. Segundo, o facto de Portugal se transformar num dos países com maior jurisdição marítima do mundo, com mais de 97% do seu solo soberano coberto pelo mar.

O assunto não terá uma solução simples. Haverá que reconhecer que não se trata apenas de meios navais, já que teremos que considerar os meios aéreos, nomeadamente os aviões de patrulha marítima e, eventualmente, meios espaciais.

Deixando a definição de requisitos desses meios para os respectivos especialistas, vou-me concentrar nos meios navais, aceitando à partida que a sua conjugação com os meios aéreos será, sem dúvida, um factor importante.

## **Redimensionar a Marinha**

Qualquer estudo de planeamento de forças requer uma análise aprofundada, a cargo dos órgãos próprios. O que a seguir vou expor baseia-se na minha reflexão pessoal e na experiência que fui adquirindo como oficial de Estado-Maior. Trata-se portanto de um modesto contributo para o estudo desta matéria.

Antes de dar início ao raciocínio, temos que manter sempre presente a necessidade de planear a força naval a longo prazo, já que o tempo necessário para a concepção e aquisição de meios é sempre dilatado. Supondo que a Comissão de Limites da Plataforma Continental demorará cerca de 5 anos a dar

uma resposta definitiva quanto à pretensão portuguesa, já estaremos atrasados para repensar a dimensão da Marinha. Porém, tal atraso talvez não seja decisivo, na medida em que a alteração que vislumbro não se afasta muito do que já se previa no actual sistema de forças.

Paralelamente, torna-se de extrema utilidade conhecer o que existe na plataforma continental e onde se localiza. Não se trata apenas do valor económico, porque tais dados são fundamentais para decidir o quantitativo de meios de vigilância e controlo e as zonas onde devem incidir essas acções, para além das características mais adequadas dos meios. Para responder a esta necessidade é forçoso aumentar a capacidade do Instituto Hidrográfico (IH). Em princípio, não serão necessários mais navios, pois neste momento estamos bem servidos com os dois navios oceânicos e as duas lanchas costeiras. Temos que ter mais pessoal qualificado, mais equipamento científico e maior financiamento. Diria que a actividade do IH deve duplicar pelo que será necessário obter os correspondentes recursos. Os equipamentos científicos atribuídos à EMEPC poderão ser transferidos para o IH, logo que possam ser dispensados. O saber e experiência obtidos podem ser disponibilizados a outros países com carências neste sector, aumentando-se assim a visibilidade internacional e auferindo algum retorno externo dos investimentos realizados. Também deve ser instalada a capacidade para melhorar o controlo dos navios de investigação científica que operam nas águas de jurisdição nacional ou na plataforma continental.

Quanto às unidades costeiras e ribeirinhas, não me parece que haja implicações significativas, porque a linha de costa permanece inalterada. O programa de aquisição de novas lanchas de fiscalização costeira e a continuidade de outras pequenas unidades já existentes garantem a cobertura desejada.

Assim, interessará agora considerar os meios oceânicos, onde se incluem os patrulhas oceânicos, as fragatas, os reabastecedores de esquadra e os submarinos. Temos ainda que pensar nas necessidades de outros meios navais complementares.

A vigilância permanente e a intervenção sem oposição militar estará a cargo dos patrulhas oceânicos. Estão previstas 8 unidades, sendo dois com características específicas para combate à poluição. O dispositivo deverá prever 2 na Zona Marítima dos Açores, 2 circulando nas Zonas Marítimas do Continente e Zona Marítima da Madeira. Penso que com o aumento da área de fiscalização se deve pensar em mais 1 de reforço, outro em trânsito e outro de reserva, o que totaliza 7 sempre operacionais. Para isso é necessário dispor pelo menos de 10 unidades, a confirmar com um estudo específico de investigação operacional. Estes navios devem ser facilmente adaptáveis para receber módulos que lhes proporcionem outras capacidades em termos de poluição, guerra de minas, forças especiais, veículos aéreos não tripulados, etc.

Em complemento, torna-se premente adquirir os meios e tornar operacionais os 4 destacamentos de veículos aéreos não tripulados orgânicos, já previstos, mas não financiados. Estes meios modernos darão muito maior eficácia à vigilância marítima, de forma relativamente barata.

Também me parece que devemos aumentar a capacidade em termos de equipas especializadas de abordagem, com base nos fuzileiros. Prefiro não adiantar números concretos, porque os racionais demorariam algum tempo a explicar, sem razão que o justifique neste evento.

No que respeita à capacidade de intervenção musculada advogo o que é evidente, mas tende a ser esquecido: uma força naval que não tem capacidade para intervir é inútil em tempo de guerra e em tempo de paz.

Dispomos actualmente de 5 fragatas, com 5 helicópteros orgânicos, estando previstas 6 fragatas e 8 helicópteros orgânicos no sistema de forças. Considerando que se torna necessário dispor de pelo menos uma fragata permanentemente atribuída ou pronta para compromissos internacionais (seria preferível duas) e que, simultaneamente, precisamos de garantir uma força mínima de 2/3 fragatas para acorrer a qualquer ponto do solo soberano, em caso de crise internacional ou por motivo imponderável, será necessário garantir sempre 4 fragatas operacionais, o que implica a existência de 6 unidades<sup>12</sup>. Esta hipótese leva à permanência constante de uma fragata em zona afastada do Continente para permitir alcançar mais rapidamente os pontos longínquos da plataforma continental, aguardando a companhia de outros meios, se necessário. Os oito helicópteros são necessários para ter, pelo menos, um por cada fragata operacional, mais 2 para reserva e treino e 2 em manutenção.

Um reabastecedor de esquadra não é suficiente para cobrir os períodos de indisponibilidade para manutenção, pelo que é necessário adquirir outro ou, em alternativa, ter um navio mercante preparado com antecedência para ser adaptado a reabastecedor, embora com limitações. Sem reabastecedor, as fragatas perdem muita autonomia. Só não refiro o LPD, de enorme utilidade, porque essa necessidade nada tem a ver com a plataforma continental.

No que respeita a submarinos muito tem sido dito e escrito, nem sempre com argumentação perceptível aos não especialistas. Não me parece adequado fazer neste momento uma longa incursão nos racionais que justificam plenamente a existência dos mesmos. Vou-me centrar em dois elementos chave, que têm aplicação na plataforma continental. Trata-se do controlo e da dissuasão.

Conforme antes referido já existem submarinos comerciais e certamente vai haver muitos mais no futuro. Por outro lado, os navios de superfície podem tornar-se violadores da Lei na plataforma continental, especialmente se dispuserem de veículos submarinos tripulados ou não. Os submarinos, para além de todas as missões que podem usualmente desempenhar, serão indispensáveis para efectuar o controlo abaixo da superfície do mar e servirem de elemento dissuasor da violação da Lei na plataforma continental. Constituem mesmo o

---

<sup>12</sup> Será possível ter 4 fragatas operacionais apenas com 5 unidades, mas isso corresponde a uma optimização. A sexta fragata evita que os eventuais atrasos de aprontamento ou avarias inopinadas possam prejudicar a necessária disponibilidade destes navios.

único meio capaz de exercer uma vigilância discreta e, por isso, impossível de prever e contrariar por qualquer transgressor ou opositor.

Com dois submarinos não se garante a disponibilidade permanente de uma unidade, face aos períodos obrigatórios de imobilização e necessidades específicas de treino próprio. Para manter uma vigilância efectiva e contínua por longos períodos de tempo, a distância considerável da base, são necessários 4 submarinos, sendo 3 para o ciclo operacional e um em período de manutenção. Porque os submarinos com propulsão independente do ar (AIP) são bastante dispendiosos, será adequado obter 2 novos submarinos de menor dimensão e capacidades, funcionando apenas com baterias modernas. A alternativa de adquirir apenas um terceiro submarino com AIP, como manda o sistema de forças aprovado, julgo que deverá ser profundamente reavaliada, em termos de custo-eficácia.

Após os estudos aprofundados que o assunto merece, há que elaborar um calendário de aquisições e financiar os programas, de modo a não ultrapassar um horizonte temporal do segundo sexénio da nova Lei de Programação Militar, sob pena de se perder a credibilidade internacional quanto à vontade e determinação do país para proteger e defender os seus bens e interesses no mar.

Todavia, o redimensionamento da Marinha não se reduz ao material. O ajustamento que proponho envolve certamente o recrutamento de mais recursos humanos, provavelmente da ordem das centenas.

Muitíssimo importante é o reforço do orçamento de funcionamento para permitir uma maior actividade operacional, nomeadamente o emprego muito mais efectivo das fragatas e dos submarinos. A ambição determinará o valor financeiro, que por certo será significativo, sob pena de prevalecer a fraqueza.

## **Considerações finais**

Para terminar, vou assinalar apenas as peças conclusivas mais salientes, que julgo poder extrair da exposição efectuada.

A extensão da PLATCONTPORT é um projecto de importância transcendente para o país, com reflexos evidentes para a política de defesa nacional. O valor estratégico da PLATCONTPORT não está ainda bem determinado, mas o seu potencial é imenso.

A salvaguarda dos interesses do Estado nos espaços marítimos sob sua autoridade exige vontade a nível nacional, conhecimento profundo e meios adequados.

Face a um quadro de ameaças difuso, torna-se imperioso reavaliar a dimensão da Marinha, no âmbito do planeamento de forças nacional.

A vocação marítima de Portugal tem um novo motivo, de grande alcance. Por isso, é preciso abraçar este desafio com entusiasmo e a mais firme determinação, tal como o fez D. João II na génese da epopeia marítima.

\* Comunicação Apresentada na Academia de Marinha em 10 de Novembro de 2009, por ocasião do Ciclo de Palestras sobre a Plataforma Continental Portuguesa.





**A PLATAFORMA CONTINENTAL, O MAR E A ECONOMIA.  
PARA UM FUTURO COM HISTÓRIA**

Vice-Almirante Rebelo Duarte

## O AUTOR

O Vice-almirante António Carlos Rebelo Duarte é licenciado em Ciências Militares Navais pela Escola Naval e em Economia pelo Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa.

Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo comandado o N.R.P. "ARGOS", o N.R.P. "HONÓRIO BARRETO" e o N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO".

Entre outros cargos, foi Conselheiro Militar por parte da Marinha na Delegação de Portugal junto da OTAN (DELNATO) – QG da NATO em Bruxelas e chefiou as Divisões de Comunicações e de Pessoal e Organização do Estado-Maior da Armada.

Foi comandante da Escola Naval nos anos de 2000 a 2002 e, logo a seguir, nomeado Director do Instituto Superior Naval de Guerra, cargo que desempenhou até à sua extinção, em 19 de Setembro de 2005.

Ainda em 2005 transitou para a situação de Reserva, regressando à efectividade do serviço em Maio de 2007 para presidir à Comissão do Domínio Público Marítimo, a partir de 27 de Julho do mesmo ano.

É conferencista convidado do Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Católica Portuguesa, desde 2004, e professor convidado do Instituto de Estudos Políticos da mesma Universidade, desde 2009.

Em 2008 foi eleito Académico Correspondente da Academia Internacional de Cultura Portuguesa e, em fins de 2009, Académico da Academia de Marinha.

Em JAN2010 passou a presidir à direcção do Instituto D. João de Castro, associação sociocultural de interesse público, com sede no Restelo.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações, de que se destacam três Medalhas Militares de Serviços Distintos, sendo uma de ouro e duas de prata, duas Medalhas Militares de Mérito Militar, a Medalha de Ouro de Comportamento Exemplar, a Medalha Militar da Cruz Naval de 2ª classe e duas Medalhas Comemorativas de Campanhas.

## **A PLATAFORMA CONTINENTAL, O MAR E A ECONOMIA. PARA UM FUTURO COM HISTÓRIA\***

*Não se acostume com o que não o faz feliz.  
Revolte-se quando julgar necessário.*

Fernando Pessoa

### **I – INTRODUÇÃO**

#### **O objecto**

Quanto ao tema de hoje, o segundo do ciclo, posso argumentar em favor da sua oportunidade com o facto de se assistir à crescente importância dos Oceanos na agenda internacional, incluindo as problemáticas da extensão da Plataforma Continental (PC) e da utilização das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE).

Porquê essa relevância? Genericamente, devido à potencial instabilidade que decorre do chamado “*resource stress*”, visto como uma combinação de *stresses*, nomeadamente hídrico, económico, político e demográfico e a que se associa um explosivo potencial de conflitualidade, com guerras decorrentes da escassez de matérias-primas e de outros recursos vitais e das induzidas guerras imigratórias, a que não serão estranhas as alterações climáticas e o aquecimento global, já hoje reconhecido como multiplicador de ameaças.

#### **O desafio**

Delimitado o objecto, gostaria de reduzir a minha intervenção a um desprezioso e simples contributo para a desejada revitalização do quase ausente debate e divulgação, entre nós, de projectos de interesse nacional como é o da extensão da PC, com todo o potencial de riqueza e património que poderá proporcionar aos países costeiros.

Por outro lado, considero oportuna uma incursão especulativa neste plano da riqueza, numa conjuntura em que a realidade económica portuguesa é de tal modo problemática que nos obriga a procurar novos caminhos, no sentido de uma rápida adaptação ao competitivo mundo globalizado. Penso que não nos resta outra alternativa senão a de procurar recursos e soluções novas, em ordem a retomar patamares de crescimento como os já experimentados nos anos 60 e logo após a adesão à CEE, tendo em mente, obviamente, estes “novos territórios” do solo e subsolo marinhos.

## **II – O ESTADO, O MAR E A ECONOMIA**

### **a) O conceito estratégico e a evolução económica**

Depois de partilhado o "*leit-motif*" das minhas próximas conjecturas, gostaria de evocar dois momentos históricos extremos, com o intuito de realçar o mar que em comum lhes serviu de projecção. Refiro-me ao Verão de 1415, quando aportámos a Ceuta e, 560 anos depois, ao deixarmos as últimas colónias, pondo fim ao Império português e ao conceito estratégico que lhe esteve subjacente.

Retomámos o nosso tempo europeu com a integração nas Comunidades, na procura do desenvolvimento que completaria, juntamente com a descolonização e a democratização, o triplo objectivo do novo regime democrático, reforçando, então, a esperança de um país que havia beneficiado do crescimento económico europeu dos "*30 gloriosos anos*" do pós-guerra, na expressão feliz de Donald Sassoon<sup>13</sup>.

Entretanto e ainda que com algum atraso, a economia nacional e o Estado português não escaparam às novas tendências de, respectivamente, abertura económica e obesidade funcional, com perda de poderes, nomeadamente, de intervenção macro-económica. Para trás ficavam as tais douradas condições do século XX, que permitiram à Europa e a Portugal, em particular, o êxito, sem paralelo, de Estados simultaneamente "redistribuidores", "reguladores", "desenvolvimentistas" e "estrategas", como salientou Henry Weber<sup>14</sup>.

Hoje defrontamo-nos com um cenário de crise estrutural que nos obriga a interrogarmo-nos sobre o que fazer e como agir. Eis aqui uma boa razão para um apelo à Estratégia, com o respectivo Conceito, que viabilize a sedução do investimento, especialmente o Investimento Directo Estrangeiro (IDE), removendo-lhe os bloqueios institucionais e estratégicos e o reforço da produtividade, para que nos tornem internacionalmente competitivos, sabendo-se que o "económico" é sempre condição "*sine qua non*" do "social", cuja sustentabilidade é inconciliável com ciclos económicos prolongados e anémicos, como o que estamos a atravessar.

Portugal e a própria Europa muito beneficiaram da tradicional importância atribuída ao mar e, em particular, ao Atlântico, factor geográfico que lhes condicionou as estratégias nacionais, proporcionando, em compensação, a expansão planetária a partir do século XVI, reconhecido como marco do início da globalização. Porque a geografia não mudou, também o nosso posicionamento estratégico deve contemplar a tarefa de assegurar a articulação das duas vertentes

---

<sup>13</sup> "*Cem Anos do Socialismo*"; Ed. Contexto, vol. I, p. 21;

<sup>14</sup> "*Le troisième âge du socialisme*"; Le Débat, n.º 142, p. 76;

básicas da nossa geo-política pós-1974/1986 – a “europeia-continental” (aposta de modernização) e a “atlântica-global” (almofada de compensação) e, em decorrência, enfrentar e racionalizar a questão estratégica fundamental como é a da relação com os vértices do quadrado geoeconómico – Europa, África, Brasil e América. Por aqui se vê o quanto de genético e de característica nacional o mar se inscreve no nosso imaginário e, se essa é uma faceta historicamente iniludível, não é menos verdade que esse mesmo mar também se pode eclipsar ou “passar de moda”, como a nossa história recente o comprova. Voltar a nele descobrir um futuro passará, também e agora, pela exploração da ZEE e da PC, esta uma espécie de última fronteira que ainda poderemos esticar, na expectativa de exploração do potencial de riqueza que encerra, assim reforçando a simbiótica natureza euro-atlântica da Estratégia Nacional (confirmada pelas adesões à NATO e UE), devidamente apoiada no crucial papel da Educação e do Conhecimento, indispensáveis instrumentos de reforço da liberdade de acção, na perspectiva de que, e aqui recorro ao General Abel Cabral Couto, “.... só se defende aquilo que se ama e só se ama aquilo que se conhece ....”.

Reconheça-se, pois, estrategicamente, o papel primordial do mar como fonte de recursos alimentares, energéticos e de matérias-primas, mar de que Portugal precisa cada vez mais, porque, apesar de possuímos as mais velhas fronteiras da Europa, não deixámos de ser um país pobre, pequeno, periférico e com poucos recursos económicos, já em 1820 jocosamente apelidado de “*tirinha*” pelos brasileiros “nativos”.

Para melhor entender o valor estratégico do mar na nossa economia há que considerar os espaços marítimos sob jurisdição nacional e o papel que representaram e poderão voltar a significar enquanto potencial de recursos e capacidades em prol do crescimento económico, trazendo à colação a evolução da economia portuguesa nos últimos 40 anos. Utilizarei, como principal indicador, a taxa de crescimento anual do PIB, cuja tendência de quebra foi interrompida por três conjunturas favoráveis, depois de uma base de partida de excelentes índices de crescimento nos anos 60, com a entrada na EFTA e o considerável peso, à época, da sua vertente marítima:

- a. A primeira dessas conjunturas situou-se entre 1972 e 1974, com crescimento de 7 a 12%, estimulado por um processo de externalização para Angola e Brasil, como que ensaiando a penetração nos mercados das economias mais desenvolvidas através da internacionalização das indústrias da então metrópole, pensando já na futura integração na CEE - projecto que ruiu logo no biénio seguinte;
- b. A segunda ocorreu em 1988-1989, com a atracção do investimento estrangeiro e a entrada de fundos comunitários, embora com crescimento em níveis inferiores aos do primeiro pico, quedando-se entre os 4 e os 5 a 7%;

- c. Na última, entre 1998 e 2000, o crescimento ainda foi mais reduzido, a alimentar-se, então e essencialmente, de actividades de bens e serviços não transaccionáveis, na medida em que se destinaram apenas ao mercado interno. Por isso o endividamento externo líquido do país pulou de 10% do PIB em 1995 para 50% em 2000 e 100% em 2005. Hoje cifra-se, segundo o último Relatório do “pessimista” FMI<sup>15</sup>, em 105,7%, que, mais do que um crescimento exponencial, sinaliza uma tragédia nacional.

A gravidade da crise económico-financeira nota-se melhor quando apreciamos o crescimento global em cada uma das últimas décadas, a par da evolução verificada ao nível dos gastos públicos:

- a. Crescimento global: 80% (década de 60), 57% (década de 70), 43% (década de 80), 30% (década de 90) e 4% (em metade da base de tempo, de 2000 a 2005);
- b. No caso dos gastos públicos<sup>16</sup>, o andamento foi inverso, com três fases distintas:
  - (1) A primeira, entre 1960-75, com o “Estado-Social” a provocar um crescimento explosivo das despesas públicas, sem sacrifícios fiscais, devido às elevadíssimas taxas de crescimento económico dos trinta gloriosos anos;
  - (2) A segunda (1973/1990) – fase aberta pela crise do petróleo em 1973, com as economias a desacelerarem e a cobertura das despesas sociais apenas viabilizada através de sucessivos agravamentos fiscais;
  - (3) A última, em redor de 1990, período onde irrompem acentuadas debilidades económicas e a já excessiva sobrecarga dos impostos, fazendo soar o alarme europeu: uns países compreenderam-no e reformaram-se (Suécia, Dinamarca e Países Baixos); outros não (França e Itália) e a estes deparou-se o inevitável: o Estado Social a viver do endividamento, caminho sem saída nem futuro.

Portugal, com três décadas de atraso, repetia o percurso da restante Europa capitalista: a sua economia cresceu a 6% (1960/1975), a 4% (1975/1990) e a 2,1% (1990/2007). Em contrapartida, a sua fiscalidade saltou de 21% do PIB (1975) para 38% (2007). Como os outros, o nosso país ficou

---

<sup>15</sup> Relatório de Outono do FMI (01OUT2009);

<sup>16</sup> “O dever da verdade”; de Medina Carreira e Ricardo Costa, Dom Quixote; 2ª edição, 2005, pp. 16-19;

sem economia e sem margem de manobra fiscal, só lhe restando, também, o endividamento.

Ainda que possa servir de lenitivo, que não de remédio, até porque o nosso comércio externo tem largos fluxos europeus, é justo dizer que a própria Europa também se vê hoje confrontada com semelhantes dificuldades, assim como não é menos verdade que Portugal as sofre de modo mais agudo, bastando recordar o diferencial de crescimento em 1963 e 2008, de 6,7% para 2,1% de aumento do PIB, valores de resto, não muito inferiores aos indicadores europeus no mesmo período. Até ao início deste século foi notória a homologia entre os dois movimentos de descida, embora Portugal tenha perdido vitalidade mais rapidamente, acentuando, a partir de então, a sua divergência em relação à média europeia.

Nas últimas quatro décadas, é facto que Portugal não dispôs de uma estratégia adequada à alteração da estrutura dualista da sua economia, nem logrou vencer a batalha da modernização competitiva e das reformas fundamentais. Como defende Joaquim Aguiar<sup>17</sup>, o país voltou a repetir o falhanço de duas outras esperanças épocas históricas, como foram a Regeneração e o Fontismo, evidenciando a prevalência das estruturas tradicionais na luta contra os arquétipos modernizantes, que o mesmo é dizer, dos redutos defensores da preponderância do intervencionismo do Estado (segundo a apologética do proteccionismo) sobre as incipientes fileiras da sociedade civil e posições liberais (adeptas da abertura ao mundo e à competição).

A que se deve, afinal, esta evolução negativa da nossa economia? Em primeiro lugar, à mudança entretanto ocorrida nos modelos de concorrência e modernização. O modelo anterior a 1963 era o da economia nacional protegida e resultou da crise dos anos 30, corrigida pela estabilidade do pós-guerra e pelas regras das instituições internacionais que regulavam as relações mundiais entre as economias nacionais. Com a entrada na CEE e a enchente da maré globalizante, Portugal passa para um mercado aberto e de livre circulação (de capitais, mão-de-obra, bens e serviços), mas vendo-se, em breve, despojado de instrumentos reguladores nacionais (taxa de inflação, taxa de câmbio, taxa de juro, desvalorização da moeda, instrumento de controlo orçamental, etc.) com a entrada na moeda única em 2001.

Hoje, estamos num mercado que é simultaneamente global e competitivo, já sem essa capacidade de regulação interna que permitia corrigir os desvios de rota, nomeadamente a perda de competitividade, os desequilíbrios externos e a baixa produtividade, quadro agravado pelo facto de a economia portuguesa ter desperdiçado as duas janelas de oportunidade para a sua modernização, como se deveria esperar da integração europeia e da

---

<sup>17</sup> "Fim das Ilusões, Ilusões do Fim"; Alêtheia, NOV 2005, pp. 244-255;

internacionalização no mercado mundial. Vamos encontrar, na génese desta vulnerabilidade, a baixa produtividade, sabendo-se que esta é a chave de quase tudo o que está por resolver na economia portuguesa e que, só por si, justificaria um programa de governo na área da economia. Aliás, este diagnóstico é consensual: associada à falta de rigor e de organização, a baixa produtividade é o *cancro* da nossa economia, fazendo de Portugal um dos três países da OCDE onde este indicador mais desacelerou entre 2001 e 2007<sup>18</sup>.

Uma das formas de ultrapassar esta debilidade poderá basear-se no conceito que terá começado a fazer caminho, com a ideia de que o futuro passará, claramente, pelo mar e a investigação e exploração dos seus recursos, incluindo os do solo e subsolo das suas águas patrimoniais. Trata-se, obviamente, de uma hipótese de regeneração, a exigir um grande esforço, é verdade, mas um país parco de recursos e de sectores de actividade, com insuficientes níveis de produção de bens transaccionáveis em mercados exteriores, não pode dar-se ao luxo de desperdiçar o que virá a constituir um significativo incremento percentual no seu PIB e níveis de emprego. Por isso a aposta urgente no designado *hypercluster* da economia do mar, definido como um conglomerado de *clusters*, cujos sectores e actividades foram tão bem delimitados no recente estudo da "SaeR"<sup>19</sup>, coordenado pelo nosso amigo Prof. Ernâni Lopes.

Certamente, Portugal não terá ao seu alcance múltiplos futuros económicos, mas, pelo menos um, estará, atrevia-me a dizer, garantidamente, ao seu alcance, sob pena de chegarmos a um ponto em que definharemos juntos e já compreenderam que estou a pensar no regresso ao mar e às suas profundezas.

Delapidámos os ganhos com os escravos e o ouro, as especiarias, a cana-de-açúcar e novamente o ouro; desbaratámos um país com um saldo líquido de activos sobre o exterior (numa posição de investidor internacional) acima de 1/3 do PIB em 1974 (é preciso afirmá-lo sem titubear de receio pelo julgamento geracional em que a história é pródiga); vendemos as empresas que entretanto nacionalizámos e recebemos milhões de euros da Europa, esfumados em aplicações no mínimo duvidosas; consumimos tudo o que tínhamos e os outros deixaram, mas apresentando como legado um saldo líquido de passivos sobre o exterior de mais de 100% do PIB, os tais 105,7%. Por outras palavras, cruéis mas realistas, recebemos uma herança, juntámos-lhe outra, vinda da Europa, nacionalizámos uma terceira, sumimos as três e deixámos uma dívida de um ano de trabalho e produção nacional. Hoje, as gerações mais jovens agradecerão a liberdade e a democracia, mas não deixarão de notar que aquela deve ser cívica e consciente e esta, competente, rigorosa e de qualidade.

---

<sup>18</sup> Relatório de Outono da OCDE (OUT2009);

<sup>19</sup> "O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa"; Relatório Final, SaeR / ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009;



Portugal é um país de velhas fronteiras europeias, étnica e religiosamente homogêneo, com o valioso espólio histórico-cultural que é a língua, ainda que hoje pareça ter medo da competição, preferindo a acomodação. Aquele é um legado que nenhuma crise conjuntural pode destruir e, se quiser estar à sua altura, o país não poderá continuar a acomodar-se a tão magros indicadores económicos como os da última década, constatar o declínio económico, o fecho de empresas, o desemprego a alastrar e a desestruturação da sociedade. O que está em causa é a necessidade de desenvolvimento económico, da criação de riqueza e de emprego, de um esforço tecnológico para o desenvolvimento sustentável, de uma "cultura empreendedora", só passíveis de satisfazer mediante políticas e programas consensuais e agregadores das potencialidades da comunidade científica e dos agentes tecnológicos. Reconhecê-lo tarde, pode ser fatal.

### **b) O papel do Estado e o mar português**

Após uma década de relativa estagnação económica e de divergência com a média da riqueza europeia, que lhes arrefeceu o entusiasmo pela UE, os portugueses, através de vozes abalizadas, parecem denotar um certo interesse no reencontro com a tradição do mar, talvez na esperança de que os mares difíceis e bem sucedidos de outrora possam voltar a ser um ambiente de oportunidades e esperanças, como o projecto de extensão da PC permite acalentar.

Neste projecto caberá ao Estado um papel estratégico decisivo, colhendo boa inspiração na orgânica do Reino que impulsionou a epopeia portuguesa dos descobrimentos, onde foi clara a preocupação de proporcionar as melhores condições e a obtenção dos meios que operacionalizaram o conceito de regulação, de projecção de força e de retorno de poder. Julgo que nesse desempenho deve ficar acautelada a criação de condições que permitam o estabelecimento de empresas competitivas, por sectores e ligadas em redes, operando no sistema concorrencial mundial e vocacionadas para a internacionalização, além dos investimentos externos produtivos e inovadores. E não será exigir muito, porque continuamos a dispor da nossa geografia e de um território fragmentado e com uma elevada taxa de maritimidade, funcionando como um grande arquipélago cuja implantação geográfica lhe confere um atributo de centralidade, enquanto charneira e articulação geopolítica com três continentes. Foi esse atributo que proporcionou a Portugal uma vasta ZEE configurada num espaço marítimo inter-territorial que se constitui numa fonte importante de recursos naturais, num espaço de circulação para aglutinar as três parcelas do território e, ainda, numa plataforma para viabilizar a sua ligação a outros destinos, possibilitando, assim, o fluxo de produtos essenciais ao funcionamento da economia e ao abastecimento das populações.

Só uma visão míope impede que um Estado costeiro, como o nosso, exerça a sua influência nos grandes espaços marítimos que lhe estão jurisdicionalmente afectados. Aqui, gostaria de lembrar que à posse de uma área terrestre de cerca

de 90.000 Km<sup>2</sup> corresponde o 110<sup>o</sup> lugar no ordenamento dos países em função da sua dimensão, subindo, no entanto, abruptamente nesse *ranking* quando são incorporados os espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, devido ao facto de o Estado português possuir a 11<sup>a</sup> maior área mundial de águas jurisdicionais (da ordem dos 1.720.560 Km<sup>2</sup>), incluindo águas interiores, Mar Territorial (MT) e ZEE, posição que melhorará bastante com a inclusão esperada dos novos territórios oceânicos provenientes da extensão da PC e que só por si farão com que a área marítima se estenda até aos 3,6 milhões de Km<sup>2</sup>, duplicando a já sua extraordinária extensão de fundos marinhos. Só a ZEE corresponde ao valor de quase 19 vezes a área terrestre nacional, sendo Portugal o país da UE com maior vastidão de águas jurisdicionais, exceptuando as zonas marítimas dos territórios ultramarinos da França e Reino Unido.

Como poderia, pois, esse espaço marítimo inter-territorial, cruzado por importantes rotas marítimas a ligar o Norte e o Sul da Europa e esta ao resto do mundo, para além das suas funções de via de transporte e de fonte de recursos naturais, não assumir um estatuto vital para a unidade e sobrevivência do país? A sua valia estratégica assenta no facto de se realizar pela via marítima cerca de 90% do comércio mundial apoiado no livre tráfego como característica determinante do sistema de relações internacionais em ambiente de globalização e traduz-se no facto de grande percentagem desse comércio marítimo, onde se incluem os 53% do comércio externo da UE, passar por águas portuguesas. Além disso, 60% das exportações portuguesas e 70% das nossas importações usam a mesma via, incluindo a totalidade do petróleo e quase 2/3 do gás natural que consumimos.

Qual o significado desta maritimidade? Essencialmente, a transfiguração de um país com modesta superfície terrestre num Estado compensado prodigamente com vastos territórios marítimos, um mar imenso sob a sua jurisdição plena ou limitada, que hoje poucos negam ser, a par da CPLP, a grande "janela de liberdade" para o devir português.

Saibamos, então, defender e explorar todo o potencial estratégico que emana da dimensão euro-atlântica do país, susceptível de fomentar a estruturação de uma economia ligada ao mar, que, na definição do especialista francês André Vigarié, assume "*.... um sentido amplo, abrangendo todas as formas de exploração e de actividades que utilizam o mar como factor do processo produtivo ....*". Este processo, a que poderíamos chamar de "economia do mar" ou "maritimização da economia", significa que nenhum Estado estará em condições de desperdiçar ou dispensar, sem consequências graves para o seu desempenho económico, a utilização do mar e dos seus recursos, o que exigirá uma gestão eficaz das ZEE / PC, em termos de definição dos seus limites, conhecimento das suas potencialidades, existência de um modelo de "governança", dotação de capacidade empresarial e de tecnologia e de fomento de uma atitude de preocupação com a sustentabilidade, culminando na edificação de um sistema de fiscalização.

### **c) A integração europeia e prospectiva económica**

Se Ovídio reescrevesse hoje o seu poema "Metamorfoses", provavelmente trocaria a permanente transformação dos deuses pela contínua evolução das economias mundiais e respectivas actividades, ou seja, os países e as suas economias estão a passar por uma época de permanente mudança e constante processo adaptativo, sendo certo que os mais avessos a enfrentar essa nova envolvente correrão sérios riscos de soçobrar.

E nós? Como já aponte, depois de quinze anos de aproximação à Europa, contabilizamos já quase uma década a marcar passo, o que revela que o bom aluno, se alguma vez o foi, está a transformar-se em cábula. Relembro que, em 1991, o PIB *per capita* português representava 80% da média da UE-25 e hoje é inferior a 70%. Quiçá o factor mais marcante dessa integração foi a concentração geográfica e o aumento das trocas com Espanha, multiplicadas vinte vezes desde 1986, fazendo do vizinho ibérico o nosso maior parceiro comercial, a comprovar que, mais do que um caso de integração europeia, se tratou, em primeiro lugar, de uma integração no mercado ibérico, a par da excessiva "metropolização" do país, que o mesmo é dizer "crescente desertificação do interior", que tornam o diagnóstico ainda mais grave.

Nesta "implacável tirania das circunstâncias", como apelidou Galbraith, vejamos alguns indicadores portugueses, segundo as últimas previsões do FMI<sup>20</sup>: o desemprego terá atingido os 550.000 com a economia a crescer 0,4% em 2009, registando uma expansão acima de 1%, mais concretamente 1,3%, apenas em 2012, tudo isto num país que precisa de crescer, no mínimo, a 3%, para absorção do desemprego. Elucidativo, assim como é legítima a interrogação acerca da vitalidade da UE nesta sua fase histórica, de uma Europa inequivocamente multicultural e multirracial, com os desequilíbrios orçamentais presentes e futuros, castradores do desenvolvimento. Estará ela em condições para ultrapassar o seu inibido potencial de crescimento, com custos de produção redutores da competitividade quando imaginamos a concorrência de outras áreas económicas e impeditivos da adaptação aos rigores do modelo de modernização da globalização competitiva? Certamente, esta dificuldade europeia, a prazo, acarretará para Portugal menores hipóteses de vir a beneficiar de um crescimento por indução da retoma económica do velho continente.

Perante este cenário de dificuldade, de duas uma, Portugal ou cresce ou definha! Se não for capaz de corrigir o confrangedor comportamento da última década, resolvendo de vez os problemas estruturais da sua economia para convergir com a Europa, tornar-se-á num país irremediavelmente pobre e agónico, que as previsões, desta feita da OCDE<sup>21</sup>, não descartam, para o médio prazo

---

<sup>20</sup> Relatório de Outono do FMI (01OUT2009);

<sup>21</sup> Relatório de Outono do OCDE (01OUT2009);

(horizonte 2011-2017) no conjunto dos seus 29 Estados-membros, situando Portugal no último lugar, com uns modestíssimos 1,5% de crescimento médio do PIB (2,3% para a área do euro e 2,7% para a média da OCDE). Este resultado é, de entre todos os que têm vindo a ser divulgados, o mais preocupante, porque nada tem a ver com a crise conjuntural em que estamos submersos. Projecta-se muito para além do final da crise, significando, no essencial, que cresceremos muito pouco e que continuaremos a divergir, sendo expectável que, neste mundo globalizado da competitividade e das interdependências, se não formos capazes de promover a nossa própria mudança, teremos à espera o trágico estatuto de "modestos serviçais" dos europeus ou do G-20, em linguagem mais moderna.

Tudo se resumirá a uma fórmula do tipo: "*mudar é condição da sobrevivência, conservar, o nosso suicídio colectivo*". Esta é a escolha que nos deverá inquietar e confrontar colectivamente, até porque não teremos como escapar à terapia das reformas urgentes, drásticas e com efeitos num prazo útil, isto é, da ordem dos 6 a 8 anos (no limite, duas sessões legislativas), para evitar o colapso financeiro do Estado e o aniquilamento do nosso tecido produtivo. Em termos de recuperação do país, o principal problema continua a ser a competitividade e o endividamento como uma das suas consequências, um endividamento de toda a economia, leia-se Estado, famílias, empresas ou externo, muito elevado e que vai constituir uma séria vulnerabilidade para o desempenho económico do país no futuro próximo. Aliás, os níveis elevadíssimos da dívida pública e dívida externa não são mais do que o reflexo dos gravíssimos desequilíbrios estruturais da economia e das finanças públicas portuguesas.

Se estamos a empobrecer num mundo que se desenvolve, então é decisivo que a sociedade compreenda as razões desse declínio. Permito-me relevar apenas duas de ordem geral: falta de continuidade das políticas e de um pensamento estratégico para o país e a incompetência e o desvio do interesse nacional na governação, em íntima relação com a qualidade da democracia e a fragilidade das elites e instituições. Pois bem, como inverter o declínio? Acima de tudo e até pelo impacto positivo na recuperação do défice estrutural de produtividade (que não é transitório, tendo antes a ver com o facto de a economia portuguesa não se ter direccionado suficientemente para áreas de maior valor acrescentado), teremos de atender ao aumento da qualificação dos recursos humanos, fazendo uma revolução na educação e forçando a ligação do pensamento à acção, única variável instrumental e operativa da necessária mudança e do desejado ressurgimento. Este é um défice identificado há muito e sempre resistente à terapia aplicada, porque o país pensa mal e vive mal com a racionalidade. Com este divórcio, a acção não se pensa e é inconsequente; o pensamento não se acciona e é nebuloso; e o resultado é a realidade tornar-se opaca, com isso emergindo os pessimistas militantes tão comuns à maior parte das elites portuguesas.

Como ponto de partida, assumo-se o actual e resumido quadro conjuntural<sup>22</sup>:

- a. O desemprego pode aumentar 30% até finais de 2010 (correspondendo a 650.000 desempregados);
- b. As dívidas de construtoras e imobiliárias rondam os 3 mil milhões de euros (assim se percebendo a pressão sobre o poder executivo para realizar grandes obras, como o aeroporto e o TGV);
- c. Na última década o crescimento médio da UE situou-se à volta de uns pobres 2%, mas a economia portuguesa ficou-se por cerca de metade desse valor, evidenciando sinais claros de pouca eficiência;
- d. Nesse período os portugueses foram perdendo capacidade competitiva e empobreceram;
- e. É impossível continuar os investimentos em infra-estruturas da forma como têm sido feitos, isto é, numa espécie de *leasing*, pois os encargos futuros para o Orçamento serão incomportáveis e absolutamente condicionantes da nossa capacidade de crescer; por outro lado, não construir essas infra-estruturas, necessárias à modernização do país, no curto prazo aumentará o desemprego e comprometerá saídas futuras para o desenvolvimento do país.

A saída airosa da economia portuguesa, perante uma encruzilhada desta dimensão, passa por uma grande ajuda financeira por parte das instâncias europeias, indispensável para levar o país a crescimentos da ordem dos 3%, necessários para a recuperação do terreno perdido no contexto europeu, tanto mais que se espera que a recuperação da crise económica mundial vá ser lenta e dolorosa, exigindo, acima de tudo, uma definição prévia do "*que se quer*" e "*para onde se vai*". Depois, há que ter a consciência de que o país não pode continuar a viver como se tivesse acabado no passado; pelo contrário, deve usar esse passado apenas para configurar o futuro, o que implica a criação de condições para inserir a economia portuguesa na rede global de riqueza e na sociedade do conhecimento, a fim de gerar valor no sistema internacional de troca.

Daqui ressalta a necessidade de delinear um plano estratégico, com a lógica consistente que tem faltado e que relance o país para daqui a 30 anos, organizado em torno de "*clusters*" produtores de riqueza que potenciem a indústria (pouco mais de ¼ do PIB – 26%) e os serviços (hoje com um peso de 69% do PIB), virados, especialmente para determinados sectores, como, por exemplo, o turismo, que deve ser diferenciado e de qualidade sem esquecer o

---

<sup>22</sup> "*Um futuro para Portugal*"; de Manuel Pinho, in DN, de10OUT09;

mercado chinês, as telecomunicações, a microelectrónica, as nanotecnologias, as empresas de *software* de ponta, mas, acima de tudo, para o mar, construindo um novo país-arquipélago através da exploração dos recursos da ZEE, além, naturalmente, da aposta no desenvolvimento regional de consolidação de “*clusters*” de conhecimento sustentados, sem esquecer o reforço dos tradicionais, como os têxteis, o calçado, a cortiça e os vinhos.

Esta parece-me ser a via correcta para que Portugal, que deixou de ter império e parece ter abdicado de ambições e desafios, que não de direitos, volte a ter projectos para enfrentar a globalização; apenas salvar empresas será efémero como uma simples panaceia, porque aquém de objectivos obrigatoriamente mais amplos.

### **III – O MAR E A PLATAFORMA CONTINENTAL – Aposta para o desenvolvimento**

#### **a) O potencial marítimo-económico**

Procurámos mostrar que, para ser viável e ter futuro, a sociedade portuguesa terá de se reformar e adaptar-se aos novos paradigmas económicos e sociais, inscrevendo-se nessa mudança de atitude a recolocação do mar no epicentro dos desígnios nacionais. Há que voltar a fazer do mar a imagem de marca do país, fundamentalmente por razões de ordem económica, até porque, hoje, será dos poucos domínios disponíveis para nos arrancar da estagnação económica a que um prolongado período de declínio nos tem remetido.

Esse afastamento do mar é comprovado por todos os indicadores relativos aos sectores e actividades marítimas, à excepção do turismo, nos últimos anos, enumerando apenas três que me parecem sintomáticos: o registo de navios controlados, directa ou indirectamente, por armadores nacionais passou de 152 para 15; a população activa no sector da pesca passou de cerca de 50.000 para menos de 10.000 (entre 1950 e 2006); a frota pesqueira reduziu 20% (só na última década).

Sob o lema “*preservar a tradição e investir na inovação*”, haverá que reflectir em torno de um novo modelo de desenvolvimento económico assente no conhecimento e inovação, em oposição a uma estratégia de crescimento “*recursos intensiva*” centrada na produção de baixos salários e valor acrescentado. É necessário apostar naquilo em que podemos ser melhores e de menor probabilidade de localização. Há cinco séculos, os nossos navegadores cruzavam os mares, armados de coragem e da melhor tecnologia da época e esse é o exemplo que Portugal deve novamente seguir: enfrentar as tempestades de hoje munidos da mesma coragem e visão, e, claro, do melhor conhecimento também, em domínios como o transporte marítimo, a construção naval, a ex-

tracção *off-shore* de gás e petróleo, o turismo costeiro e os seguros marítimos, representados à escala europeia por empresas de ponta que têm sido pioneiras na inovação e desenvolvimento tecnológico, bem como uma aposta firme na aquacultura, nas energias renováveis, nas telecomunicações submarinas e nas biotecnologias associadas aos recursos haliêuticos, como vectores a potenciar e desenvolver, preocupação esta reflectida na aprovação, no Parlamento Europeu, da proposta inicial da Comissão, ao garantir, pela primeira vez, a inclusão das pescas e dos oceanos nos objectivos principais do programa de financiamento à investigação europeia até 2013.

Este potencial estratégico marítimo pode delimitar-se pelo conjunto articulado de recursos e actividades presentes na economia portuguesa com alguma relevância e susceptíveis de contribuir significativamente para estimular o crescimento, completando-se a sua compreensão no entendimento dos oceanos como factor estratégico global neste início de século e a grande alavanca de toda a economia do mar. Não há mais dúvida que, sob os pontos de vista científico, geopolítico, militar e económico, os oceanos desempenham hoje o papel de "derradeira fronteira" do planeta, constituindo também a principal fonte de riqueza e poder, como Mahan já o havia teorizado no século XIX, mas ainda por investigar e explorar na sua plenitude.

Na dotação de recursos naturais do espaço económico português, o mar é sem dúvida o mais importante, o menos explorado e aquele que presumivelmente irá ter um desenvolvimento mais relevante em termos de criação de valor na economia mundial. Como já antes referido, avaliações credíveis<sup>23</sup> no que respeita aos efeitos directos têm atribuído ao conjunto das actividades ligadas ao mar, uma quota de 5% a 6% do PIB nacional, valor que será passível de duplicar nas próximas duas décadas. Este embrião de economia do mar representa um impacto ainda curto para a economia portuguesa, mas a prazo pode corresponder a um promissor potencial de crescimento, nomeadamente na náutica de recreio e turismo náutico e actividades com forte impulso noutros domínios (sistema de transportes terrestres, desenvolvimento regional, atracção de investimentos e operadores internacionais, projecção internacional de cidades, a exemplo de Roterdão) e, por essa via, excelentes geradores de valor acrescentado.

Ao longo de grande parte do século XX, os mares tiveram essencialmente um papel chave na área da defesa e segurança, sem desprezar o fornecimento alimentar. Entretanto, ganharam uma nova função como importantes fontes de energia, com a exploração do petróleo e gás *offshore* (falando-se já hoje na descoberta de novas jazidas no *deep offshore*, fazendo desta indústria a maior da economia do mar, com 700 mil milhões de euros em 2004), mormente a partir

---

<sup>23</sup> "O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa"; Relatório Final, SaeR / ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009, p. 104;

da crise petrolífera de 1973, com o inerente incremento do transporte marítimo e do comércio mundial.

E que se espera do mar para as próximas décadas? Prevê-se que os oceanos, incluindo o Ártico, cresçam de importância na exploração de combustíveis fósseis de poços do *offshore*, onde se observa, a menos de 500 metros, uma diminuição progressiva das reservas, o que aliado à subida rápida dos custos de prospecção e exploração (*deep offshore* implica acréscimo de custos de 4 a 20 vezes superiores aos cerca de 5 milhões de dólares USA relativamente ao *offshore* de águas baixas), poderão obrigar a deslocar estas operações mais para o largo e mares profundos. Actualmente, de acordo com revistas da especialidade, os recordes de profundidade de exploração e de prospecção situam-se, respectivamente, nos 2.316 e 3.000 metros.

Admite-se que, a partir de 2030, aquela oferta de energia seja acrescentada a partir da provável exploração do gás natural extraído dos hidratos de metano dos fundos marinhos, que se estimam com grandes reservas espalhadas mundialmente por extensas áreas, da ordem dos 700.000 triliões de pés cúbicos para o volume de gás metano aí existente, sob as formas líquida e gasosa, muitas vezes superior ao volume total de reservas mundiais de petróleo, e cuja exploração aguarda apenas pela diminuição dos custos das tecnologias extractivas, além de fonte indispensável de minerais que já se sabe existirem nos nódulos metálicos existentes no fundo dos mares. Ainda uma referência para a descoberta recente de formas de vida a grandes profundidades, com potencial de exploração biotecnológica, no entendimento da biotecnologia como o conjunto de instrumentos e processos que utilizam organismos vivos para produção ou modificação de produtos, alteração de plantas ou animais, ou desenvolvimento de micro-organismos para fins específicos.

Dada a enorme e variada área marítima portuguesa, que, nos Açores, chega a envolver uma parte da cordilheira central atlântica, existe grande potencial para I&D neste campo, sendo certo que está ainda por fazer a transposição para a actividade económica dos conhecimentos já adquiridos pela Universidade e laboratórios, com efeitos plausíveis em diversas áreas, desde a saúde à criação artificial de formas de vida que permitam combater a acumulação de gases com efeito de estufa e, numa base mais reduzida, a exploração intensiva de micro-algas para a produção de bio-combustíveis sem efeitos perversos sobre a oferta alimentar.

São boas as notícias e circunstâncias favoráveis para as tentativas de descoberta de jazidas através das concessões atribuídas há cerca de dois anos para exploração do *offshore* do Continente português, espalhadas maioritariamente por áreas de fundos baixos, mas que incluem, também, alguns espaços no *deep offshore*, casos do canhão da Nazaré e nas Bacias do Alentejo e do Algarve. Mais relevante ainda será o facto de tais limites de prospecção



poderem vir a beneficiar do alargamento das áreas de grandes profundidades, se for atendida a nossa reivindicação sobre a PC. Constituem domínios promissores cuja actividade de extracção dependerá do desenvolvimento da tecnologia apropriada, que estará próxima, uma vez acicatada pela continuada subida do preço dos metais, sobretudo daqueles que vão ficando escassos em terra.

Entre nós, ao longo da costa do Continente e na continuidade do litoral da costa atlântica do Norte de África, dá-se conta da existência de jazidas de fosfatos com interesse agrícola, de nódulos de ferro ricos em manganésio a sul da PC dos Açores, explicados pela circunstância de se tratar de zona de encontro das duas grandes placas tectónicas e a ocorrência de fontes termais geradoras desses aglomerados e materiais. Mais para nordeste registam-se, na zona de confluência das PC do Continente e Madeira, crostas ricas em cobalto, conforme descoberta durante a missão da Extensão da Plataforma Continental (EMEPC). Ainda próximo mas fora da actual PC e que a extensão naturalmente incluirá, detectaram-se duas zonas de hidro-termalismo oceânico, internacionalmente identificadas como *Lucky Strike* e *Rainbow* e que serão passíveis de exploração no futuro, dada a sua riqueza em metais valiosos, ainda de acordo com o levantamento oceanográfico levado a cabo pela Estrutura de Missão para a EMEPC.

Temos, pois, um amplo espaço para a nova relação portuguesa com o mar, que ganha profundidade e nitidez quando se coligam os aspectos de identidade, património histórico-cultural, de criação de riqueza e de geração de mais-valias, num todo que constitui um motor de afirmação e desenvolvimento susceptível de induzir um processo consistente de I&D e Inovação. Por isso, a economia do mar poderá desempenhar uma função charneira e ser uma componente relevante da estratégia de desenvolvimento que o país procura há muito, sustentada na investigação científica, reunida em plataforma integrada dos principais agentes nacionais, como a anunciada ideia de um "Consórcio Oceanos" permite acalentar, e no empreendedorismo, como alavanca de uma nova criação de valor que conte no mercado global dos produtos e serviços verdadeiramente transaccionáveis. Se o conseguirmos, talvez o país mereça almejar uma reentrada no caminho certo para acompanhar a iniciativa liderante do conhecimento do Oceano e das Ciências do Mar.

## **b) Linhas de acção estratégica**

Falámos atrás do potencial estratégico e das oportunidades que o mar e a PC extensível podem proporcionar em termos de recursos e crescimento económico. Mas como aproveitá-los, explorá-los e desenvolvê-los, na prática, sendo certo que a sua afectação ao serviço e a benefício da comunidade não pode ser realizada de forma desconexa ou errática, implicando, antes, uma visão com sentido estratégico, ou seja, prossecução de harmonia com uma estratégia nacional para o mar?

Esse terá sido o móbil político da criação da Comissão Estratégica dos Oceanos, com tradução nos dois mais importantes Objectivos Estratégicos propostos no Relatório Final da Comissão: reforçar a ligação ao mar como factor de identidade e promover o desenvolvimento sustentável de sectores e actividades da economia do mar. Como qualquer móbil político, também aquele requer uma Estratégia, tida por um referencial onde se inspire a absoluta necessidade de gestão de uma vasta área marítima sob jurisdição nacional, ou seja, um caminho traçado com clareza por onde se guie, essencialmente, a acção, sabendo que esse quadro terá de ser abrangente, integrado e de longo prazo, recorrendo a uma abordagem holística do oceano, ou seja, intersectorial e interdisciplinar.

Na concepção do tal modelo de desenvolvimento económico sustentável, que contribua para conferir ao país maior relevância política, elegeria alguns domínios de especialização e intervenção política no quadro da economia do mar, operacionalizando medidas em ordem à obtenção de vantagens competitivas com impacto, nomeadamente: na 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); desenvolvendo a ligação da indústria do turismo ao Oceano; promovendo a náutica de recreio e outras actividades de lazer ligadas ao mar; na gestão da fileira das pescas e desenvolvimento ordenado da aquacultura e indústrias conexas; fomentando uma indústria biotecnológica e farmacêutica, bem como apoiando a indústria baseada na inovação tecnológica; posicionando o país nos recursos marinhos não vivos, essencialmente minerais (petróleo, gás natural, sulfuretos polimetálicos, crostas de cobalto e outros); e por último, mas não o menos importante, apoiando as indústrias da construção e reparação naval, e indústrias associadas. E aqui, começaria por uma varredela na incompetência e ineficácia dos ECNVC, que acabam de perder uma oportunidade única de darem o salto tecnológico para a construção naval militar, perda essa que mais apetece equiparar a um autêntico pecado (para não lhe chamar crime) económico.

Nesta economia marítima, considero o papel da iniciativa privada fundamental, indispensável mesmo, mas também a responsabilidade própria e não descartável de actuação por parte do Estado, para promover políticas públicas necessariamente adequadas e articuladas com os sectores empresariais, como importante será a articulação com as políticas da UE, a procura de parceiros de dimensão e âmbito definidos em termos do sistema financeiro global e a educação/formação e a investigação/desenvolvimento/inovação, como factores decisivos de sustentação estratégica. Tudo isto em prol de uma política que vise corrigir a insensatez de anteriores opções, deliberadas ou não, que conduziram ao já denunciado afastamento do mar e conseqüente declínio do país, fruto da falta de visão estratégica, de orientações de fundo, de linha de rumo. Ninguém diz o que quer e ainda menos para onde vamos. Se exceptuarmos a entrada no euro, há largos anos que escapa um verdadeiro objectivo nacional, uma finalidade magna que arrebate e mobilize o país. Por vezes, até temos meios, mas é fraco o discernimento, errática a vontade e omissa o destino, num aparente

abandono dos grandes propósitos. A vida pública ficou centrada nas finalidades imediatas e nos grupos instalados, tapando o horizonte dos grandes desígnios e interesses nacionais. Como em anteriores crises, restará para a sociedade e a economia a responsabilidade de encontrar na actividade quotidiana a força e a razão de que estão carecidas as elites dirigentes. Não importa ser pequeno, há que ver grande. Assumamos a nossa vocação atlântica, numa estratégia articulada em três raios geográficos: Europa/África/Brasil, lembrando que se fala português nos cinco continentes e quatro oceanos. A economia global entrou em Portugal e surpreendeu uma nação vulnerável, elites dirigentes sem visão e determinação estratégicas, uma população ciosa de direitos mas impreparada para as obrigações da competitividade, o que desde logo vem, infelizmente, simplificar o problema, porque, em causa, pode ficar a sobrevivência do país.

### **c) Síntese conclusiva**

Não gostaria de me aproximar do final sem uma síntese conclusiva da análise visando as oportunidades para o ressurgimento económico português a partir do mar e do seu potencial de recursos. A verdadeira questão-chave, ao mesmo tempo cruel e simples, é esta: como recuperar o nosso atraso estrutural de mais de duas dezenas de anos em relação à média da UE a 25?

Defendemos um renovado desígnio marítimo e equacionámos um novo modelo de desenvolvimento económico assente no conhecimento e inovação, principais alavancas de riqueza e, conseqüentemente, da diferenciação hierárquica de poderes das nações, das empresas e das pessoas, com objectivos claros de internacionalização de muitas empresas, modelo esse servido por uma estratégia marítima na dupla dimensão euro-atlântica, agregadora das actividades identificadas como prioritárias, dos projectos mobilizadores propostos, das redes territoriais e empresariais de conhecimento induzidas e articulando as empresas com as universidades e os centros de I&D, nas grandes cadeias de valor e desenvolvimento empresarial.

Advogou-se que um tal plano de acção estratégica deveria ficar ancorado numa calendarização que equilibrasse os custos e os benefícios, o ritmo de progresso e as virtuosidades dos investimentos, privilegiando, para não sobrecarregar a dívida pública, soluções de concepção, construção, financiamento e exploração que envolvessem parcerias com operadores internacionais, tomando como exemplo um simples mas ambicioso projecto de colocar Portugal a desempenhar importantes funções de plataforma de distribuição europeia de gás natural.

Fez-se depender o sucesso desse planeamento estratégico da congregação das vontades em redor do seguinte volante de acção político-estratégica:

- a. Uma economia do mar integrada e inclusiva de sectores e actividades nos espaços marítimos desde as Zonas Costeiras, passando pelo Mar

Territorial, Zona Económica Exclusiva, até à Plataforma Continental, actual e futura, baseando o desenvolvimento desse *hypercluster* na gestão integrada dos respectivos espaços, visando conciliar as diferentes políticas com impacto nas diversas áreas marítimas;

- b. A simplificação do complexo quadro institucional existente, onde coexistem desgarrados planos, políticas sectoriais e ineficazes instrumentos, com incidência nos espaços marítimos;
- c. A instituição de um “modelo de governança” que assegure a coordenação das políticas sectoriais a nível nacional, a sua articulação no quadro de cooperação internacional, e o reforço do envolvimento e co-responsabilização dos diferentes sectores e agentes, de natureza pública ou privada, na gestão dos espaços marítimos, incluindo o interface mar-terra, e na respectiva monitorização;
- d. Julgo, ainda, de apontar uma outra solução organizativa, através da criação de um Ministério da Inovação, Ciência e Sociedade do Conhecimento, autonomizado do Ensino Superior, contribuindo dessa forma para a relevância da ciência e para solucionar as actuais tensões no domínio do ensino superior e universidades e que, até por isso, a Universidade aplaudiria.

No novo horizonte geoeconómico e político, Portugal não vai poder continuar a ter ambições próprias de um país rico e o desempenho medíocre de um país empobrecido. O *hypercluster* da economia do mar é um tema do e para o futuro. Acresce que, no caso específico português, a articulação *hypercluster* / lusofonia constitui, enquanto janela de oportunidade e liberdade, uma forte exigência desse futuro, na medida em que conjuga dois pilares histórico-estruturais do ser português.

Entretanto, impõe-se não esquecer os deveres do estado costeiro com tradução ao nível dos custos, bem como o facto de os espaços vazios tenderem a ser ocupados por quem dispõe dos meios e capacidades. Não basta ter direitos, há que exercê-los e, quando não existir capacidade autónoma, poder-se-ão negociar parcerias. Nesse exercício inscreve-se a gestão eficaz da ZEE e da PC, que implica a definição dos seus limites e o conhecimento das suas potencialidades, bem como a existência de um modelo correcto de “governança”, de capacidade empresarial e tecnológica, de uma atitude de preocupação com a sustentabilidade e de um sistema de fiscalização.

Não gostaria de terminar sem fazer eco de alertas vários e ainda pouco escutados, dando conta da forte preocupação relativamente ao Tratado de Lisboa, com vigência aparentemente desbloqueada já a partir de Janeiro de 2010, depois do sim irlandês e remoção das reticências dos presidentes polaco e checo. Ao dispor sobre a gestão dos recursos vivos nestes espaços marítimos,

acaba por trazer à superfície três conceitos importantes e sempre presentes no sistema de relações internacionais: soberania, fronteiras e interesses nacionais. Há um aspecto que, por falta de debate, deverá ser salientado e que já levou a Noruega a recusar repetidamente a adesão à UE, por entender que os seus interesses no mar não poderiam ser salvaguardados face ao desenvolvimento da política comum das pescas. Ora o Tratado de Lisboa vai mais longe nesta matéria e contém disposições que poderão prejudicar em muito os nossos interesses marítimos, se não os acautelarmos e não pudermos preencher os espaços e defender eficazmente as nossas posições.

Não nos iludamos. A defesa dos interesses nacionais reside, hoje, na capacidade de ocupar o nosso mar interterritorial, quer pela defesa e segurança da nossa fronteira marítima, um interesse nacional vital e também europeu – convém lembrar – quer pelo exercício do “poder do conhecimento”, que hoje constitui um expoente da valorização do poder nacional de qualquer país. Ora, esses dois objectivos – ocupação da área marítima e conhecimento – estão perfeitamente ao nosso alcance.

Em jeito de balanço final, a ZEE e uma PC acrescida, constituirão, se devidamente ocupadas, investigadas e exploradas, um valor económico crescente e uma fonte de empregos e riquezas. Contudo, essa exploração sustentada implica muito trabalho, planeamento e coordenação. São áreas onde se abrem oportunidades de parceria ou cooperação. Pressupõe um investimento pesado, sem dúvida, mas que valerá a pena e dará muitos frutos. Se não for a nossa geração a colhê-los, serão certamente as que nos seguem e bem precisam, porque a perspectiva é de que elas vivam pior do que a geração dos seus pais, se nada for feito para impedir o retorno ao “*modus-vivendi*” das últimas décadas e inverter o definhamento que lhe está associado.

Termino com uma confissão. Pressinto no ar a vossa curiosidade sobre a minha fé neste novo caminho de regeneração. Por respeito a quem teve a paciência de me escutar, não vou esconder o meu estado de alma. Revelo-o, recorrendo a uma frase de D. Clemente, quando, na qualidade de conferencista do antigo Instituto Superior Naval de Guerra, sendo à altura Bispo Auxiliar de Lisboa, foi interpelado, em 2005, a propósito da sua crença no diálogo e cooperação inter-religiões. Disse ele: “tenho esperança, mas não sou ingénuo”. Acerca da economia do mar ... eu também tenho esperança .....

\* Comunicação Apresentada na Academia de Marinha em 13 de Novembro de 2009 por ocasião do Ciclo de Palestras sobre a Plataforma Continental Portuguesa.



**A IMPORTÂNCIA DO HYPERCLUSTER  
DO MAR PARA PORTUGAL**

Dr.<sup>a</sup> Patrícia Viana Afonso

## **A AUTORA**

Patrícia Viana Afonso licenciou-se em Relações Internacionais pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) da Universidade Técnica de Lisboa em 2007.

Fez Erasmus na Universidade de Bolonha no ano lectivo 2006/2007.

Mestranda em Estratégia na mesma instituição, está a preparar a respectiva dissertação, após ter concluído a parte curricular.

É investigadora do Grupo de Intelligence e Estratégia do Centro de Administração e Políticas Públicas, do ISCSP.

Fez estágio de licenciatura no Estado-Maior da Armada, tendo nesse âmbito efectuado um estudo de média dimensão intitulado "A Marinha Portuguesa do século XXI, reflexões sobre relações internacionais".

Actualmente, trabalha na INTELI como analista nas áreas da defesa e *intelligence*.



## A IMPORTÂNCIA DO HYPERCLUSTER DO MAR PARA PORTUGAL

*«The sea is a dark, cold, wet and mysterious place that makes you sick.  
We know less about its bottom than we do about the surface of the moon.  
People who frequent the sea are often considered to live on fringe of society.  
The Greek philosopher Diogenes did not know whether to count seafarers among  
the living or the dead. And yet the sea has been central to human development».*

**Professor Geoffrey Till<sup>24</sup>**

### 1. Introdução

*Três vezes do leme as mãos ergueu,  
Três vezes ao leme as reprendeu,  
E disse no fim de tremer três vezes:  
"Aqui ao leme sou mais do que eu:  
Sou um Povo que quer o mar que é teu;  
E mais que o mostrengo, que me a alma teme  
E roda nas trevas do fim do mundo,  
Manda a vontade, que me ata ao leme,  
De El-Rei D. João Segundo!"<sup>25</sup>*

O Mar tem sido uma inspiração para o nosso país. A importância e o valor do mesmo, foi sempre apreciado pelo nosso povo e muitos foram os poetas, autores e compositores, que escreveram sobre o mar e que se inspiraram nele. Luís de Camões com os «Os Lusíadas», Fernando Pessoa com a «Mensagem» e Florbela Espanca com vários poemas dedicados ao mar e à sua beleza.

Para o povo português, o mar foi, e ainda hoje é, fonte de alimento e de recursos naturais importantes para o seu desenvolvimento. A nossa geografia assim o permite, com a vasta orla marítima que se estende de Norte a Sul, bons portos, e geralmente boas condições meteorológicas que permitiam até mesmo pequenas embarcações lançarem-se ao mar em busca de peixe e outros

---

<sup>24</sup> Professor Geoffrey Till, Professor convidado do King's College no Seminário "Uma Visão Estratégica da Geopolítica do Atlântico", Britain, Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future, Cadernos Navais, p. 13

<sup>25</sup> Pessoa, Fernando, *A Mensagem, Segunda Parte – Mar Portuguez*, IV "O Mostrengo", <http://www.historia.com.pt/Mensagem/MarPortugues/mostrengo.htm>

recursos naturais. Já para não mencionar as ilhas, a Madeira e, principalmente os Açores, enquanto territórios que conferem a Portugal um valor estratégico acrescido no contexto internacional.

A época mais carismática da relação de Portugal com o mar foi a dos Descobrimentos, quando Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral partiram em demanda de outras terras, de outros povos e culturas, espalhando pelos quatro cantos do mundo o saber e a cultura portuguesa. A viagem de Vasco da Gama, de descoberta da rota marítima para Índia «em busca de Cristãos e Especiarias», foi «um evento que mudou a face do Mundo e imprimiu uma inflexão nos destinos da Humanidade»<sup>26</sup>. A época dos Descobrimentos foi, sem dúvida, um momento áureo para a Nação Portuguesa, de mudança e do surgimento de novos conhecimentos científicos. Porém, embora seja habitual e compreensível essa associação da condição marítima de Portugal à Época dos Descobrimentos, esta não foi a única em que o mar trouxe importantes mais-valias à nação portuguesa. De facto, embora, esse momento tenha passado e seja longínquo, o mar continua a ser, nos dias de hoje, de elevado interesse estratégico para o nosso país, e voltará a assumir uma importância fundamental no futuro, «dependendo da forma como as sociedades política e civil souberem gerir as riquezas materiais, mas também morais<sup>27</sup>, que o mar e o nosso posicionamento geográfico dentro dele têm disponíveis»<sup>28</sup>.

Por outro lado, o Homem tem feito inúmeras descobertas sobre o mar. Descobriu que existia petróleo e carvão no fundo dos Oceanos. Encontrou nódulos polimetálicos em quantidade e riqueza que jamais calculara. Aprendeu a utilizar a energia das ondas e das marés. Percebeu também que no mar existem inúmeros produtos químicos e farmacêuticos, tão importantes para a economia. E produziu também os equipamentos para a produção industrial de água doce, a partir da água salgada, podendo assim combater a escassez daquele recurso limitado.

O mar, para além de fonte de riqueza e recursos naturais é também utilizado como meio de comunicação e transporte. Note-se que a maior parte do comércio mundial é feito pelo mar<sup>29</sup>.

Contudo, a exploração que se faz no mar nem sempre é feita de forma pacífica e pode, muitas vezes, ser prejudicial. De facto, nem todas as actividades exercidas no mar respeitam o ambiente e têm em conta o desenvolvimento sustentável e é, cada vez mais do conhecimento público, que os recursos são escassos e limitados. Todavia, o Homem parece, por vezes, não ter isso em mente, explorando intensiva e extensivamente os espaços marítimos e os seus recursos, sem cuidar das consequências nefastas.

---

<sup>26</sup> D'Oliveira, Rogério Silva Duarte, *Vasco da Gama e os Oceanos Actas do Colóquio*, Escola Naval, p. 23

<sup>27</sup> Alguns autores definem as forças morais como intangíveis e as materiais como tangíveis.

<sup>28</sup> Matias, Vieira, *O Mar – Um Oceano de Oportunidades para Portugal*, p. 3

<sup>29</sup> Cerca de 90% do comércio mundial é feito por via marítima, *World Maritime Day*, [http://www.worldmaritimeday.com/world\\_trade/global\\_transport.asp](http://www.worldmaritimeday.com/world_trade/global_transport.asp)

Este facto pode ser considerado foco de conflitos entre Estados. A «importância estratégica do mar e dos interesses que nele se preservam e disputam»<sup>30</sup> aumenta a necessidade de uma política global e integradora neste sector a nível nacional, europeu e também mundial, e a importância das marinhas dos vários países e da sua política naval. Neste contexto, a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), adoptada pelo Governo em Novembro de 2006 e a Política Marítima Europeia (PME) integrada, que a Comissão Europeia deverá instituir são um passo importante para um maior controlo dos mares, uma maior segurança global e para defesa do meio ambiente.

De facto, a utilização do mar ao longo da história, primeiro como fonte de recursos alimentares e posteriormente como meio viabilizador do transporte de pessoas e mercadorias deu origem a ameaças à segurança das populações ribeirinhas por parte de outros Estados que se queriam apropriar dos seus bens. Esta é a principal razão para o advento do princípio da liberdade do uso inofensivo do mar (embora com certas condições) que a comunidade internacional estabeleceu e que foi principal factor de desenvolvimento do comércio do mar.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) é, por isso, também de elevada importância, enquanto instrumento que estabelece uma ordem jurídica «que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a protecção e a preservação do meio marinho»<sup>31</sup>. Para além disso, a liberdade de circulação «fora do mar territorial exige que a ordem pública dos Oceanos seja garantida pelos navios de guerra de todos os Estados, dentro das normas do Direito Internacional Marítimo»<sup>32</sup>. Visa-se a prevenção e defesa das mais diversas ameaças que hoje assombram os mares, como a pirataria, já há muito praticada e que assumia normalmente, «grande violência na prática do roubo marítimo»<sup>33</sup>. Juntam-se-lhe as novas ameaças do terrorismo de base marítima, o tráfico de pessoas, droga e armas, os crimes ambientais (quer sejam intencionais, quer sejam por negligência) e a apropriação indevida de recursos de um Estado ribeirinho, entre outras.

Para além de tudo o que já foi dito que justifique a importância do mar, este constitui também uma oportunidade para explorar e desenvolver *clusters* de interesses ligados ao Mar, nomeadamente em diversas áreas económicas, científicas e tecnológicas. Daqui decorre a noção de «*hypercluster* do mar», preconizada por Ernâni Lopes, que coordena desde a náutica de recreio e turismo, ao transporte marítimo, construção e reparação naval, pesca e aquacultura,

---

<sup>30</sup> [http://www.marinha.pt/extra/revista/ra\\_out1999/pag8.html](http://www.marinha.pt/extra/revista/ra_out1999/pag8.html)

<sup>31</sup> Escarameia, Paula, Colectânea de Leis de Direito Internacional, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, p. 659

<sup>32</sup> Brandão, Eduardo Henrique Serra, *Vasco da Gama e os Oceanos Actas do Colóquio*, Escola Naval

<sup>33</sup> Matias, Vieira, *ob. cit.*, p. 5

mas também inovação científica, ensino e formação. O mar será, por isso, transversal a todas estas áreas que deverão ser articuladas com harmonia, de modo a tirar o máximo partido do mar e dos seus recursos, sem contudo causar danos graves no mesmo. Deverá apostar-se no cluster do Mar enquanto estratégia para incentivar a reestruturação das envolvidas citadas, em particular no sector da náutica e reparação naval, e o investimento de empresas, capazes de associar a investigação e o desenvolvimento de novos produtos.

Assim, esta será a ideia central do presente artigo, pretendendo-se mostrar a importância do *hypercluster* do mar para Portugal, sendo este considerado um elemento estratégico crucial e com um enorme potencial para o nosso país, sobretudo em termos económicos.

## 2. A importância do Mar

*«Tens cantos d'epopeias? Tens anseios  
D'amarguras? Tu tens também receios,  
Ó mar cheio de esperança e majestade?!  
Donde vem essa voz, ó mar amigo?...  
... Talvez a voz do Portugal antigo,  
chamando por Camões numa saudade!»*

**-Florbela Espanca<sup>34</sup>**

O Mar é uma mais-valia para o nosso país, sob múltiplas perspectivas. A posição geográfica de Portugal, no meio das principais rotas de comércio da e para a Europa, confere ao país um potencial estratégico extremamente importante mas que, se não for bem defendido, poderá vir a ser alvo de cobiça e disputa por outros Estados, ou coligações de Estados, pondo em causa a soberania nacional com as consequentes perdas de influência e independência no contexto internacional.

O mar é um elemento de ligação de parcelas do território nacional e uma via de comunicação com os quatro cantos do mundo. De facto, pelo mar podemos ir para qualquer lugar do globo, nas zonas ribeirinhas evidentemente, sem haver a necessidade de passar por outros Estados, o que confere uma elevada liberdade e mobilidade: «o mar garante ao país uma elevada capacidade de reacção e intervenção, na justa medida em que permite um enorme leque de acções e uma elevada mobilidade no contexto internacional»<sup>35</sup>. Contudo, para

---

<sup>34</sup> Espanca, Florbela Poema, *Vozes do Mar*, p. 35

<sup>35</sup> [http://www.marinha.pt/Marinha/PT/Extra/FAQs/Geral/Importancia\\_do\\_mar\\_para\\_o\\_pais.htm](http://www.marinha.pt/Marinha/PT/Extra/FAQs/Geral/Importancia_do_mar_para_o_pais.htm)

que isto seja possível, é fundamental que o Portugal disponha de uma Marinha minimamente capaz e adequada aos desafios do futuro.

Paralelamente a isto, o triângulo Continente, Açores e Madeira confere a Portugal «uma profundidade estratégica, suficiente para reagir a agressões externas graves mantendo, por isso, uma elevada capacidade de sobrevivência»<sup>36</sup> como já ficou provado ao longo da história.

O mar é também essencial pela quantidade e qualidade de recursos naturais, tão importantes não só para a nossa economia, como também para economia mundial. Antigamente, o principal produto que o Homem extraía do mar era o peixe, tanto para comercializar como para auto-sustento. Hoje em dia, já não é assim. Segundo o professor Geoffrey Till, o petróleo, o gás natural e outros recursos minerais tornaram-se também importantes e vitais para os Estados.

Para além disto, o mar e os oceanos são ainda uma importante via de comunicação e transporte, nomeadamente no que respeita à circulação de mercadorias e petróleo, e fonte abastecedora de energia, água e alimentos, sendo importante referir que 90% do comércio mundial é feito por via marítima. Enfim, o mar serve de «suporte de sobrevivência de centenas de milhões de pessoas e principal estabilizador do clima»<sup>37</sup>. Till afirma, «*in ways we don't fully understand, (the sea) regulates our climate. Its health is central to the health of planet*»<sup>38</sup>.

Contudo, «os rápidos progressos da ciência e da tecnologia, verificados no século XX, permitiram compreender melhor os impactos das actividades humanas nos oceanos, o que, combinado com a sua difusão extensiva à escala mundial, modificou a crença de que, no uso do mar, se poderiam acomodar todos os interesses da Humanidade»<sup>39</sup>. De facto, o homem tem explorado o mar e os seus recursos desenfreadamente, sem se preocupar com o desenvolvimento sustentável do mesmo e desencadeando tensões e conflitos entre Estados que, segundo o Professor Till resulta em «*crisis in fish stocks, and developing rivalry over oil and gas. The world's demand for oil resources expanding faster, some say, than the rate of new discoveries; this is bound to increase tensions, for example, between Japan and China*»<sup>40</sup>.

Esta situação veio, assim, condicionar o uso do mar, reduzindo substancialmente as condições de liberdade e abundância e aumentando a disputa e a concorrência. Assim, a curiosidade científica e dos dados sobre o valor do oceano para a economia e para a segurança dos Estados, provém do renovado interesse pelo mar.

---

<sup>36</sup> [http://www.marinha.pt/Marinha/PT/Extra/FAQs/Geral/Importancia\\_do\\_mar\\_para\\_o\\_pais.htm](http://www.marinha.pt/Marinha/PT/Extra/FAQs/Geral/Importancia_do_mar_para_o_pais.htm)

<sup>37</sup> António Silva Ribeiro, 'Uma Visão Estratégia do Mar', Revista do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Nº 12, Janeiro 2008, p.65

<sup>38</sup> Till, Geoffrey, Britain, Portugal and Maritime Globalisations: Past, Present and Future, Cadernos Navais, p.13

<sup>39</sup> António Silva Ribeiro, ob. cit., p. 65

<sup>40</sup> Till, Geoffrey, ob. cit., p. 13

Acresce ainda que a diáspora portuguesa espalhada pelo Mundo inteiro, nomeadamente os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) em conjunto com a língua Portuguesa são também factores potenciadores de desenvolvimento económico nacional, se Portugal souber continuar a usar o mar como elemento de ligação e factor de proximidade.

Por tudo isto, quando devidamente explorado e protegido, o mar poderá transformar-se num dos principais factores de desenvolvimento de um país, sendo vital que os países, nomeadamente aqueles com uma extensa costa marítima como Portugal, salvaguardem os seus mares, promovendo a segurança e o desenvolvimento sustentável do mesmo.

## 2.1. A Teoria do Poder Marítimo -Mahan

Nos primeiros setenta anos do século XVI, Portugal criou o primeiro Estado europeu fora da Europa sustentado pelo poder naval, graças à mais poderosa Marinha oceânica da época. O desenvolvimento do poder naval nacional permitiu vitórias, conquistas, difusão cultural e económica e o aparecimento de potências marítimas rivais. Mas, até esta fase, o mar era habitualmente valorizado «não como poder em si mas antes como um veículo para o atingir por outras vias»<sup>41</sup>. Até o Almirante Alfred Thayer Mahan ter lançado a sua obra de referência sobre *A Influência do Poder Marítimo na História* (1890), o pressuposto era de que «quem dominasse o mar dominaria o comércio do mundo; quem dominasse o comércio do mundo dominaria as riquezas do mundo; e quem dominasse as riquezas do mundo dominaria o mundo»<sup>42</sup>.

A questão de saber se os Estados marítimos, ou com posições ribeirinhas têm, maior capacidade para desenvolver poder que os Estados continentais<sup>43</sup> remonta à era em que se desenvolveram as técnicas de navegação, tendo como palco principal o mar Mediterrâneo e tornando o contacto entre os povos mais fácil e frequente. No fundo a questão que se coloca é a da dimensão espacial como arma ou como força, desenvolvida através dos conhecimentos e das tecnologias.

Embora a maior parte dos teóricos destas matérias tenham partilhado uma visão que favorecia a continentalidade, como Sun Tzu e Clausewitz, outros autores como Platão e Tucídides valorizavam bastante as posições ribeirinhas. Tucídides, tendo como enquadramento a luta entre Atenas e Esparta, defendeu «as facilidades abertas pela janela do mar para manobras de poder militar»<sup>44</sup>.

---

<sup>41</sup> De Almeida, Políbio F.A. Valente, *Do Poder do Pequeno Estado*, p. 140

<sup>42</sup> De Almeida, Políbio F.A. Valente, *ob. cit.*, pp. 141-142

<sup>43</sup> Teoria preconizada e sistematizada pelo Inglês Halford John Mackinder, este foi por excelência o defensor do poder terrestre. A sua análise era centrada no imenso território soviético, eixo de grande zona geradora de poder com características que podiam levá-la à liderança do mundo, em De Almeida, Políbio F. A. Valente, *ob. cit.*, p.156.

<sup>44</sup> Bessa, Marques, *Continentalidade e Maritimidade*, Cadernos Navais Nº 20, p.4

Alfred Thayer Mahan foi um oficial da marinha dos Estados Unidos da América que se notabilizou como geoestratega e professor de história e de estratégia no Naval War College, em Newport, Rhode Island. Este foi o primeiro estabelecimento de ensino no mundo destinado à preparação de oficiais superiores para os cargos de elevada responsabilidade, sendo hoje muito prestigiado<sup>45</sup>.

Mahan procurou estudar o caso da Inglaterra, identificando quais os factores de poder que a elevaram a potência dos mares, para que pudesse aplicá-la aos Estados Unidos (EUA). Assim baseou a sua teoria do poder marítimo na história Britânica, concluindo que o poder marítimo provinha da capacidade de influenciar as pessoas e os acontecimentos por aquilo que fomos capazes de fazer no mar e pelo mar. Depois de analisar todos os elementos que conferiam poder marítimo à Inglaterra, Mahan identificou o problema dos EUA e apontou-lhes o caminho do mar. Reconheceu que o povo americano tinha boa aptidão para o comércio<sup>46</sup>, todavia, estes necessitavam de adquirir poder naval e posteriormente controlar os seus mares, nomeadamente o Caribe, através da criação de colónias. Por isso, utilizaram o Panamá «como entidade independente para efectivar a construção de um canal transoceânico, colocando-o sob controlo americano»<sup>47</sup>. A conquista de inúmeras colónias em resultado da guerra contra a Espanha motivou a política de colonização americana e «favoreceu o desenvolvimento da maritimidade da potência e elite governante [que] optou claramente por desenvolvê-la ainda mais através de alianças calculadas (...)»<sup>48</sup>. Para além disto, foi também importante contributo para o crescimento dos EUA como potência marítima, «a rede de ilhas e de portos e a constante construção de navios de guerra (cada vez mais sofisticados) e navios comerciais»<sup>49</sup>.

Não admira, por isso, que a teoria geopolítica de Mahan sobre o poder marítimo, tenha sido «fortemente criticada na época pelos ingleses, que consideravam que revelava os 'segredos' da estratégia naval britânica que tinha permitido o domínio do mundo, evidenciava os elementos quantitativos que caracterizam a geratriz mar, como a dimensão (espaço muito maior que a terra, o equivalente a 9/12 da superfície global) e a mobilidade (excepcional meio de comunicação, indispensável para as trocas de riquezas que geram o poder)»<sup>50</sup>. Contudo, o seu livro *The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)* teve um enorme êxito na Grã-Bretanha, de tal forma que Mahan foi recebido pela Rainha Vitória, por outros membros da família real e também pelo Primeiro-ministro. Para além disso, foi também admitido no Royal Navy Clube, como o primeiro estrangeiro a ser homenageado. O mesmo não sucedia nas elites americanas, onde reinava um certo cepticismo pelas ideias de Mahan.

---

<sup>45</sup> Matias, Nuno Vieira, *Os grandes mestres da Estratégia* – Mahan e o poder do Estado no Mar

<sup>46</sup> De Almeida, Políbio F. A. Valente, *ob. cit.*, p.144

<sup>47</sup> Bessa, Marques, *ob. cit.*, p. 8

<sup>48</sup> Idem, *Ibidem*, p.9

<sup>49</sup> Idem, *Ibidem*, p.9

<sup>50</sup> Afonso, Patrícia, *A Marinha Portuguesa no século XXI – Reflexões sobre a actual política de relações internacionais*, p.43

Assim, Mahan vê o mar como fonte geradora de poder. No entanto, o que veio dar grande relevância ao poder marítimo foi a capacidade de associar aquela posição com o domínio das técnicas de navegação. Foi este desenvolvimento que tornou a deslocação pelo mar mais rápida e mais segura, permitindo o acesso a outras regiões, muitas delas remotas, criando unidade entre os mares e a continuidade entre os oceanos. Mahan concluiu assim, que era necessário saber tirar partido do mar, desenvolver o saber e a técnica, para que o mar servisse os interesses estratégicos do país, tornando-se também uma mais-valia para a sua população.

## 2.2. Elementos do Poder Marítimo

Na sequência do seu estudo, Mahan identifica no seu livro *The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)*, os elementos essenciais do poder marítimo.

O almirante americano entendeu que a dimensão marítima necessitava de bons portos com saídas fáceis para mar aberto, uma linha de costa dimensionada ao grande espaço, riqueza para financiar as esquadras e a construção naval.

Apesar dos perigos e ameaças que os países enfrentam no mar, tanto as viagens como o transporte marítimo têm sido sempre mais fáceis e baratas do que por terra. Na sequência deste facto, Mahan justifica «*the commercial greatness of Holland (...) due not only to her shipping at sea, but also to the numerous tranquil water ways which gave such cheap and easy access to her own interior and to that of German*»<sup>51</sup>.

Mahan preconizava que o que estava na base do poder marítimo era o **comércio**, estando directamente relacionada a aptidão de um determinado povo para a actividade comercial com a conquista de poder através do mar. No caso da expansão marítima portuguesa, a importância das rotas comerciais nacionais contava com o apoio de colónias em pontos estratégicos (Goa, Damão e Diu na Índia, o Brasil e ainda Angola e Moçambique em África), o que permitiu controlar os mares e usufruir das riquezas<sup>52</sup>. Nas palavras de Mahan «*the first and most obvious light in which the sea presents itself from the political and social point of view is that of a great highway; or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions, but on which some well-worn paths show that controlling reasons have led them to choose certain lines of travel rather than others. These lines of travel are called trade routes*»<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> Mahan, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, p. 25

<sup>52</sup> Aquilo que Mahan considerou ser um «porto de abrigo em tempos de paz, bases seguras e estratégicas em tempo de guerra».

<sup>53</sup> Mahan, Alfred T., *ob. cit.*, p. 25 tradução: «Na primeira e mais óbvia ideia de como o mar se apresenta do ponto de vista social e político, é como uma grande via rápida, ou melhor, de uma enorme extensão de um terreno banal sobre o qual as vias se cruzam em todos os sentidos. Algumas destas linhas bem traçadas mostram, à evidência, que a passagem se faz em certas direcções, escolhidas de preferência a outras. Estas direcções têm o nome de rotas comerciais, e as razões que as determinaram estão para ser tecidas na história do mundo».



Neste contexto, os portugueses foram descritos pelo autor como «valentes, empreendedores, moderados, pacientes perante o sofrimento, entusiásticos e dotados de um intenso sentimento nacional»<sup>54</sup>. Todavia, apesar da favorável posição geográfica, junto do Atlântico e do Mediterrâneo, e de bons portos, o povo português não reunia todas as características exigíveis para a transformação de uma potencial riqueza em poder efectivo. A procura descontrolada de riqueza, «o desejo de lucro, a aventura sem plano, foram fatais para o crescimento da agricultura, do comércio e da indústria e, logo, para o desenvolvimento da Marinha»<sup>55</sup>.

Mas a passagem do mar de um meio para um fim – «*quem domina o mar, domina o mundo*» –, pressupunha igualmente bons meios operacionais. Tal como Portugal, também os EUA, apesar da boa situação geográfica e da aptidão para o comércio, careciam de uma Marinha forte e de colónias, o que invalidava a sua classificação entre as grandes potências. O caso inglês era, por isso, paradigmático, não só por ter conseguido reunir todas as condições anteriormente referidas, mas também devido à sua favorável **posição geográfica insular**, sem fronteiras terrestres para defender. Desde o século XVII o poderio inglês foi o senhor do mar, dominando pontos-chave e sua riqueza, pela marinha comercial. «A conquista de posições estratégicas, de passagem de estreitos, de cabos, de portos, de cidades bem situadas, do mar Báltico ao Mediterrâneo, das Américas e África aos mares da China e da Índia foi o que permitiu tecer a grande teia aos ingleses»<sup>56</sup>.

O Almirante Mahan enunciou ainda outros factores de poder naval como a **configuração física** (em que, caso o Estado detenha bons portos e rios profundos e navegáveis, é possível desenvolver uma Marinha forte), privilegiando as penínsulas, que, com uma fronteira terrestre a defender diminuta e uma extensa costa de mar para explorar, teriam vantagens adicionais na prossecução dos interesses nacionais. Mahan dá o exemplo da França: «*with excellent harbors, favorably situated for trade abroad, and at the outlet of large rivers, which would foster internal traffic*»<sup>57</sup>. No caso da **extensão do território**, o mais importante era a qualidade, já que uma «boa orla marítima, com bons portos, e sem relevos acentuados na faixa contígua, de forma a permitir o desenvolvimento das populações ribeirinhas»<sup>58</sup>, seriam factores essenciais para o poder real do Estado. O mesmo se aplica às características da **população**, em que é sobretudo relevante a capacidade dos indivíduos que se dedicam às actividades relacionadas com o mar. Finalmente, Mahan referiu-se ainda ao **carácter do governo**, enquanto factor determinante para a aquisição de poder marítimo e para a sua conservação, privilegiando a aristocracia em detri-

---

<sup>54</sup> De Almeida, Políbio F.A. Valente, *ob. cit.*, p.147

<sup>55</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>56</sup> Bessa, Marques, *ob. cit.*, p. 8

<sup>57</sup> Mahan, Alfred T., *ob. cit.*, p. 36

<sup>58</sup> De Almeida, Políbio F.A. Valente, *ob. cit.*, p.146

mento de um governo democrático, na sua óptica incapaz de potencializar o poder naval por longos períodos<sup>59</sup>.

A partir de Mahan, a conceptualização geopolítica do poder naval atribuiu ao mar um papel preponderante, transformando-o finalmente num meio para a obtenção de poder e consecução dos interesses nacionais. Simultaneamente, Halford Mackinder<sup>60</sup>, geógrafo inglês que foi capaz de prever o cenário conflituoso da pós-Segunda Guerra, advertia para uma reedição moderna do conflito histórico entre o atlantismo e o continentalismo, chamando à atenção para um centro de poder mundial sediado no mar – o *Midland Ocean*, uma comunidade geopolítica formada pelos estados ribeirinhos do Atlântico Norte e que se acredita ter estado na origem da futura constituição da NATO.

Independentemente da dicotomia entre poder marítimo e poder terrestre, a força gerada pelo mar é incontestável, devendo ser avaliadas devidamente as potencialidades políticas, económicas e culturais do oceano, na prossecução de uma estratégia para o espaço oceânico, em geral, e para as zonas marítimas sob jurisdição nacional, em particular.

Para além dos elementos do poder marítimo apenas descritos, existe ainda um outro aspecto já referido por Mahan que importa abordar: a ligação entre o poder naval e o poder económico.

### **2.3. Ligação entre poder naval e poder económico**

Já foi aqui evidenciado, que o poder naval constitui um factor de potencial económico e, devido aos recursos e vantagens que o mar proporciona, este foi várias vezes disputado pela espécie humana, tornando-se fonte de domínio e de poder. Segundo Till, «*the sea has been center to human development*»<sup>61</sup>.

Mahan, foi precisamente um dos autores que concluiu que o controlo e domínio do mar permitiu às nações prosperarem em tempos de paz e vencer na guerra. Os países que tinham um poder naval forte foram capazes de o usar para projectar o seu poder no mar, dominando-o e dando início àquela que se pode chamar a primeira fase da globalização.

Assim, na perspectiva de Mahan, e tendo como exemplo o domínio português e a sua enorme rede de comércio de especiarias, ouro e matérias-

---

<sup>59</sup> Segundo Mahan, os governos democráticos «utilizavam processos lentos, encontrando opções, discutindo verbas e não tendo, normalmente, uma visão muito clara das necessidades militares», o que acabaria por resultar em falta de eficiência e determinação, características profundamente negativas para o seapower.

<sup>60</sup> John Halford Mackinder, *The Geographical Pivot of History*, in *The Geographical Journal*, vol. XXIII, N.º 4, 1904, pp. 423-437.

<sup>61</sup> Till, Geoffrey, Britain, «Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future», *Cadernos Navais*, N.º 24, p. 13

primas a que se seguiram mais tarde, o domínio inglês e holandês durante os séculos XV a XVII, o poder naval, a capacidade de influenciar pessoas e acontecimentos, com o que se é capaz de fazer no mar ou a partir dele, é o principal entre os elementos meramente materiais na ascensão e queda das nações<sup>62</sup>. Nessa época, o mar era o canal principal de transmissão de informação e de ideias. Ou seja, podemos metaforicamente concluir que o mar era na altura a internet dos dias de hoje e foi um elemento preponderante na evolução do processo da globalização: «(...) *the dominant facilitator of the process of globalization as always been the sea*»<sup>63</sup>.

Actualmente, o mar continua a ser um elemento central de poder num mundo globalizado, onde a distância conta cada vez menos em termos económicos, políticos e estratégicos, e onde tudo depende do transporte marítimo. Hoje em dia, vários produtos que compramos numa loja perto de nós foram produzidos em países longínquos ou em diversos países e trazidos até nós por mar. Till define bem esta ideia ao afirmar que «*what results therefore is a global system of countries linked by sea traffic*»<sup>64</sup>. Por este motivo, «*seapower is at the heart of globalization process (...)*»<sup>65</sup>. Todavia, este facto pode constituir tanto uma oportunidade como um desafio.

De facto, e como já foi referido, o sistema marítimo está vulnerável a uma série de ameaças que podem por em risco a capacidade do uso do mar, tais como o crime internacional organizado que frequentemente usa o mar como meio de transporte de armas ilegais, tráfico humano e de droga, degradação dos recursos marítimos, disputas entre os países, já para não mencionar a pirataria que condiciona fortemente o uso do mar. A globalização baseada no mar é, por isso, potencialmente vulnerável à ruptura.

Face ao que foi exposto até agora e dada a enorme interdependência e dependência entre os países causada pela globalização, o condicionamento do uso do mar, poderia afectar todo o sistema e causar tensões e crises a nível global.

Daqui decorre a importância do poder naval e das marinhas dos diversos países na protecção e defesa contra tais ameaças. Esta não é, contudo, a única função das marinhas modernas. Estas têm também a função de controlar e vigiar o mar, principalmente, o seu litoral: «*such littoral sea control allows shipping to be defended where it is at its most vulnerable and enables naval influence to be projected ashore*»<sup>66</sup>. Manter a boa ordem no mar, outra das principais funções das marinhas, diz respeito à necessidade de salvaguardar a liberdade e legitimidade do uso do mar, actuando contra tudo o que possa ameaçar

---

<sup>62</sup> Idem, *ibidem*, p. 14

<sup>63</sup> Tagredi, Sam, *Globalization and Maritime Power*, p. 2

<sup>64</sup> Till, Geoffrey, *ob. cit.*, p. 14

<sup>65</sup> Till, Geoffrey, *New Directions in maritime strategy?, Implications for the US Navy*, p.30

<sup>66</sup> Till, Geoffrey, Britain, «Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future», *Cadernos Navais*, Nº 24, p.15

ça-lo e aqui refere-se às ameaças já mencionadas da pirataria, tráfico ilegal de armas, pessoas e bens, terrorismo internacional, entre outras. Para além da defesa, o poder naval tem ainda como função a projecção do seu poder em terra.

Para muitos, a globalização veio para ficar e para se alargar e aprofundar a outros domínios. Por outro lado, há quem não partilhe a mesma perspectiva. Porém, alguns acreditam que, à semelhança do que se passou após a Primeira Guerra Mundial, a globalização pode efectivamente abrandar como resultado de um conflito de larga dimensão ou das novas ameaças que hoje o mundo enfrenta. Por isso, as políticas e o planeamento naval devem ser prudentes e ter este facto em conta. Caso tal suceda, a globalização poderá dar lugar a um nacionalismo e proteccionismo reforçado, onde um aumento de competitividade entre países irá fazer ressaltar a necessidade de uma marinha militar forte em termos coercivos e, novamente, o domínio da *power politics*<sup>67</sup>.

Seja qual for o caso, o Professor Till acredita que a globalização, no seu estado presente e futuro, será a maior determinante da forma e da natureza da política mundial e que, as acções/decisões governamentais como resposta a este fenómeno serão, por sua vez, determinantes para a estratégia e políticas de defesa nacional e naval<sup>68</sup>.

Contudo, o futuro permanece sempre incerto e as marinhas dos vários países ocidentais, como é o caso da marinha portuguesa, continuam a apostar numa maior cooperação internacional no mar, ao participar em várias missões no âmbito da NATO e da EU, nomeadamente contra a pirataria, a aprofundar as suas capacidades expedicionárias e a controlar as suas águas nacionais.

### 3. O Mar e a Economia

Segundo André Vigarié, a economia ligada ao mar deverá ser entendida no seu sentido mais amplo. Ela deverá abranger todas as formas de exploração e de actividade ligadas ao mar, sendo estas as actividades «que utilizam o mar como um factor do processo produtivo, porque (...) se realizam no mar ou se destinam a utilizações marítimas»<sup>69</sup>, como comércio e transporte, claramente, mas também a pesca, a utilização de todos os recursos minerais do mar e do seu leito, domínio que tem sido foco de disputas e conflitos de interesse de países, provocado uma forte competição nacional, mas também aquelas actividades que se realizam na proximidade da costa, sendo esta um factor de valorização, como o turismo ou as actividades imobiliárias. Hoje em dia, mesmo uma pequena potência está fortemente aberta ao mundo e aos oceanos. O seu comércio exterior torna-se facilmente universal e estende-se a outros países que também dependem e têm interesse nos oceanos. Desta forma, Vigarié afirma «*l'économie devient la geoe-*

---

<sup>67</sup> Idem, *ibidem*, p.18

<sup>68</sup> Till, Geoffrey, *New Directions in maritime strategy?, Implications for the US Navy*, p.29

<sup>69</sup> Matias, Vieira, *ob. cit.*, p. 11

*conomie, (...) elle doit être conçue à la dimension de toute la Terre»<sup>70</sup>. Segundo o mesmo autor existe actualmente uma maritimização da economia, isto é, nenhum Estado poderá dispensar, sem consequências graves para a sua economia, a utilização do mar e dos seus recursos, «aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique»<sup>71</sup>.*

A globalização económica contribuiu para que o comércio marítimo se intensificasse e se desenvolvesse entre todos os continentes. O comércio por via marítima é assim essencial e representa a maior parte do comércio mundial: «les relations par voies océaniques représentent les trois quarts du commerce universel (...)»<sup>72</sup>. De facto, as estatísticas mostram «que o comércio marítimo mundial está a crescer cerca de 12% ao ano, diminuindo continuamente os custos e promovendo o mercado global»<sup>73</sup>.

No passado, as nações que organizaram as suas economias em torno do comércio marítimo dominaram o mundo. E nas palavras do Almirante Silva Ribeiro, «se, no passado, o poder marítimo centrado nos conceitos de uso e de controlo do mar, viabilizou a prossecução de um leque alargado de objectivos geopolíticos, estamos convictos que, no futuro e numa perspectiva tradicional centrada nesses conceitos, moldará o destino dos Estados». Como tal, o papel do transporte marítimo, sobretudo no que se relaciona com os recursos estratégicos, nomeadamente o petróleo, actualmente indispensável, condicionam claramente a política mundial.

Para além do comércio marítimo, a extracção de energias fósseis ou renováveis do mar têm sido vistas como forte potencial de crescimento, podendo até compensar a insuficiência da produção terrestre. Como já foi referido anteriormente, também o turismo ligado ao mar constitui um forte pilar das economias nacionais e tem evoluído rapidamente.

Deste modo, facilmente se entende a importância da economia e do comércio marítimo para o futuro e para o desenvolvimento dos países. Por isso, como foi mencionado no capítulo anterior, o tema da Economia Marítima é uma das acções estratégicas preconizadas na ENM. A ENM aponta o potencial dos *clusters* marítimos como meio para atingir com sucesso uma das acções estratégicas que é fomentar a economia do mar. Na sequência desta ideia Ernâni Lopes defende a importância de criar um *hypercluster* do mar, isto é, articular de forma coerente e harmoniosa as várias actividades ligadas ao mar de modo a gerar mais desenvolvimento para o nosso país.

Contudo, antes de desenvolver a ideia do *hypercluster* do mar preconizada por Ernâni Lopes, importa definir o conceito de *cluster*.

---

<sup>70</sup> André Vigarié, *La Mer et la Géostratégie des Nations*, p. 6

<sup>71</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 20

<sup>72</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 20

<sup>73</sup> Matias, Vieira, *ob. cit.*, p. 5

### 3.1. Conceito de Cluster

*«Clusters are geographic concentrations of interconnected companies, specialized suppliers and service providers, firms in related industries, and associated institutions (e.g. universities, standards agencies and trade associations) in particular fields that compete but also cooperate».*

- **Michael E. Porter**<sup>74</sup>

*«Clusters have become the sine qua non of economic development policy in many parts of the world. It is now a universally accepted fact that successful regional economies are to varying degrees, specialized»<sup>75</sup>*

Com o fenómeno da globalização cada vez mais presente nas nossas vidas e na economia, torna-se essencial inovar e procurar novas práticas competitivas de desenvolvimento económico. Este, segundo Michael E. Porter, é o processo de construção, a longo prazo, de diversas capacidades microeconómicas interdependentes e geração de incentivos que apoiem novas formas de competição. Porter identificou essas capacidades e incentivos no seu livro *The Competitive Advantage of Nations* (1990). Segundo o autor estas incluem as regras e incentivos locais que estimulam o investimento e a produtividade; a sofisticação e qualidade dos clientes e das necessidades locais, isto é, a qualidade da procura; a disponibilidade dos fornecedores e de outras indústrias de apoio; o acesso a *inputs* de alta qualidade para a produção de bens e serviços.

Porter defende portanto, que o desenvolvimento económico de determinado país depende da formação destes *clusters* industriais, que sustentam a inovação e o rápido aperfeiçoamento dos produtos.

O desenvolvimento da economia baseada em *clusters* tornou-se um tema bastante popular nos últimos anos. Contudo, o termo *cluster* tornou-se visível com a *Teoria da Competitividade Nacional, Estatal e Local* de Porter. Como já foi referido, este autor dava um papel primordial aos *clusters* definindo-os como uma «concentração de empresas e sectores ligados, através de relações verticais (cliente–fornecedor) e horizontais (tecnologia), numa determinada região, sendo que a concentração geográfica dos rivais, clientes e fornecedores promove a inovação e a competitividade do cluster»<sup>76</sup>. Assim, as dinâmicas de cooperação, são compostas pelas sinergias que se desenvolvem, entre diferen-

---

<sup>74</sup> Porter, Michael E., *Locations, Clusters and Company Strategy*, The Oxford Handbook of Economic Geography, p. 253, <http://faculty.unlv.edu/nill/Porterscluster.pdf>

<sup>75</sup> Rosenfeld Stuart A., *Creating Smart Systems - A guide to cluster strategies in less favoured Regions European Union-Regional Innovation*, European Union-Regional Innovation Strategies, Gateway to the European Union, USA, 2002, p. 5, [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/innovation/pdf/guide\\_rosenfeld\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/innovation/pdf/guide_rosenfeld_final.pdf)

<sup>76</sup> <http://www.iapmei.pt/iapmei-bcpartigo-01.php?temaid=17>

tes actores locais, integrados em lógicas de cooperação em rede, que se perpetuam no tempo e relacionam entre si.

A teoria de Porter foi bem aplicada na década de 90, na sequência da emergência e do rápido crescimento das potências asiáticas no sector marítimo, o que levou à perda de competitividade do transporte marítimo europeu e das indústrias marítimas na generalidade. Este facto foi um sinal evidente da necessidade de mudança de atitude por parte dos países europeus com actividades económicas ligadas ao mar. Como tal, foram elaborados e aprofundados vários estudos, transversais a várias actividades, seguidos de algumas medidas com carácter prospectivo.

Assim, Michael Porter, deu um contributo decisivo 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, em particular, os *clusters* marítimos»<sup>77</sup>.

Desta forma, a aplicação da teoria dos *clusters* à actual economia marítima permitiu uma visão nova deste domínio, renovando a esperança num bom resultado da realização de esforços sinérgicos, das diversas actividades económicas ligadas ao mar.

Nos últimos anos, a análise de *clusters* surgiu como uma nova forma de olhar o desenvolvimento económico, integrando as diferenças regionais em desenvolvimento, existentes num determinado país com a especialização económica. Ao adoptar a estratégia dos *clusters*, os Estados e determinadas regiões esperam maximizar a sua vantagem competitiva nas indústrias já existentes e criar novas forças e capacidades nas indústrias emergentes, que irão substituir as mais antigas e os sectores em declínio. De facto, até nas regiões mais diversificadas existem indústrias que, devido a vários factores como a história e a geografia, encontram-se em maior concentração em determinadas zonas do que outras. A importância dos *clusters* industriais reside nas características específicas que garantem o êxito das empresas integradoras, em termos de competitividade internacional, de exportações e de longevidade, para além da criação de emprego e de riqueza nas regiões onde se localizam.

Como é evidente, nenhum Estado ou região poderá produzir tudo com a máxima eficácia, isto é, não será capaz de produzir todos os produtos de que necessita para o seu bem-estar. Desta forma, para que sejam bem sucedidos, os Estados deverão desenvolver forças e concentrarem-se em inovar capacidades em determinados tipos de indústrias, e especializar-se em determinados sectores ou *clusters*. De facto, «*competitive advantage of a place can be best understood in terms of the comparative advantages of specific industries within that place's borders*»<sup>78</sup>.

---

<sup>77</sup> Matias, Vieira, *ob. cit.*, p. 6

<sup>78</sup> Creating Smart Systems - A guide to cluster strategies in less favoured regions, European Union-Regional Innovation Strategies, p.5, [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/innovation/pdf/guide\\_rosenfeld\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/innovation/pdf/guide_rosenfeld_final.pdf)

Segundo a Administração para o Desenvolvimento Económico (EDA – Economic Development Administration), «industry cluster are geographic concentrations of competing, complementary, or interdependent firms and industries that do business with each other and/or have common needs for talent, technology, and infrastructure»<sup>79</sup>.

Contudo, a maioria dos especialistas nesta área define clusters como «a geographically bounded concentration of similar, related or complementary businesses, with active channels for business transactions, communications and dialogue that share specialized infrastructure, labour markets and services, and that are faced with common opportunities and threats»<sup>80</sup>.

Como se sabe, a vantagem competitiva advém da capacidade de fazer uso mais produtivo dos *inputs*, o que requer uma capacidade de inovação contínua. Desta forma, as empresas competem umas com as outras mas também existe um grau de cooperação entre as mesmas: «*the firms included in the cluster may be both competitive and cooperative. They may compete directly with some members of the cluster, purchase inputs from other cluster members, and rely on the services of other cluster firms in the operation of their business*»<sup>81</sup>.

Assim, na opinião de Porter, o actual mapa da economia mundial é, portanto, dominada pelos *clusters*: «*critical masses – in one place – of unusual competitive success in particular fields*».<sup>82</sup> Os *clusters* englobam uma variedade de indústrias interligadas e outras instituições importantes para que se crie um elevado grau de competitividade. Estes incluem, por exemplo, fornecedores de *inputs* especializados como materiais, maquinaria e serviços, e fornecedores especializados em determinada infra-estruturas. Frequentemente, os *clusters* também se estendem aos clientes e a fabricantes de produtos complementares e a companhias de indústrias relacionadas por deterem determinado *know-how* especializado, tecnologias ou outros *inputs*. Por fim, muitos *clusters* também incluem instituições governamentais ou universidades, *think tanks*, fornecedores de treino especializado, e associações de comércio. Estes, para além da formação, proporcionam também informação, pesquisa e apoio técnico.

O alcance em termos geográficos de um cluster pode variar: «from a single city or state to a country or even a group of neighbouring countries»<sup>83</sup>. Christian H. M. Ketels também dá um definição similar à de Porter: «Clusters are groups of companies and institutions co-located in a specific geographic region and linked by interdependencies in providing a related group of products and/or services»<sup>84</sup>.

---

<sup>79</sup> <http://www.eda.gov/Research/ClusterBased.xml>

<sup>80</sup> <http://www.eda.gov/PDF/UnlockingRuralCompetitivenessFullReport.pdf>

<sup>81</sup> <http://www.eda.gov/Research/ClusterBased.xml>

<sup>82</sup> Harvard Business Review, <http://hbr.harvardbusiness.org/1998/11/clusters-and-the-new-economics-of-competition/ar/1>

<sup>83</sup> <http://faculty.washington.edu/krumme/gloss/c.html>



A proximidade em termos geográficos dos clusters, e o facto de haver uma similaridade na área de actividade das empresas que fazem parte desse cluster traz vantagens consideráveis para as mesmas: «cluster constituents enjoy the economic benefits of several types of positive location-specific externalities. These externalities include, for example, access to specialized human resources and suppliers, knowledge spillovers, pressure for higher performance in head-to-head competition, and learning from the close interaction with specialized customers and suppliers»<sup>85</sup>. Estes dois factores, proximidade geográfica e a semelhança nas actividades facilitam o apoio mútuo e o crescimento da economia, uma vez que, desta forma as empresas juntam sinergias, aumentando a produtividade, gerando capacidades inovadoras e novos tipos de negócio.

Como já foi referido no capítulo anterior, a ENM aponta o potencial dos *clusters* marítimos como meio para atingir com sucesso uma das acções estratégicas que é fomentar a economia do mar: «promover o estudo detalhado sobre a situação actual e o potencial da economia do mar e do *cluster* de actividades associadas, utilizando os dados do Instituto Nacional de Estatística e demais entidades públicas e privadas que lidam com os assuntos do mar, adoptando metodologias compatíveis com os padrões europeus». Para além desta medida, a ENM enumera mais três medidas<sup>86</sup>, igualmente enquadradas nos seus três pilares estratégicos<sup>87</sup> já referidos:

- Criar um observatório da economia do mar, definindo o conjunto de actividades a acompanhar, a metodologia e a frequência da monitorização e os critérios de recolha de dados, disponibilizando informação fiável, central para o apoio à decisão;
- Valorizar o mar como elemento diferenciador da oferta turística, criando as condições para o melhor aproveitamento do oceano e zonas costeiras e apostando na qualidade e diversidade da oferta dos produtos turísticos;
- Apoiar a promoção da competitividade dos portos nacionais, assente na aposta na inter-modalidade, na criação de cadeias logísticas e implementação de instrumentos de monitorização e simplificação de procedimentos.

Para além disso, a economia marítima é uma das dimensões fulcrais do Livro Azul da Comissão Europeia sobre a Política Marítima Integrada, apresen-

---

<sup>84</sup> Christian H. M. Ketels, *The Development of the cluster concept – present experiences and further developments*, p.3, [http://www.isc.hbs.edu/pdf/Frontiers\\_of\\_Cluster\\_Research\\_2003.11.23.pdf](http://www.isc.hbs.edu/pdf/Frontiers_of_Cluster_Research_2003.11.23.pdf)

<sup>85</sup> Christian H. M. Ketels, *The Development of the cluster concept – present experiences and further developments*, p.3, [http://www.isc.hbs.edu/pdf/Frontiers\\_of\\_Cluster\\_Research\\_2003.11.23.pdf](http://www.isc.hbs.edu/pdf/Frontiers_of_Cluster_Research_2003.11.23.pdf)

<sup>86</sup> Estratégia Nacional para o Mar, p. 28, <http://www.emam.com.pt/>

<sup>87</sup> 1) o conhecimento; 2) o planeamento e o ordenamento espaciais; 3) e a promoção e a defesa activas dos interesses nacionais

tado em Outubro de 2007. Segundo esta comunicação<sup>88</sup>, «a integração e a competitividade das empresas no sector marítimo são fortemente potenciadas pela formação de *clusters multi-sectoriais*. Esses *clusters* contribuem para conservar o *know-how* marítimo da Europa, pelo que são fundamentais para a política marítima»<sup>89</sup>. Desta forma, parece fundamental a cooperação entre os sectores público e privado em centros de excelência marítima, criando assim um contexto favorável para compreender e programar adequadamente as interações entre diferentes indústrias e sectores. Portanto, um dos pontos essenciais da Comissão é incentivar a formação de *clusters* multi-sectoriais e de centros regionais de excelência marítima e promoverá uma rede europeia de *clusters* marítimos<sup>90</sup>.

É importante referir que a Comissão Europeia deverá trabalhar para uma Política Marítima Europeia (PME) integrada, com uma visão holística que englobe todos os aspectos do mar. Como confirma o professor Till «*this systemic approach 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*»<sup>91</sup>. Desta forma, a PME deverá assegurar as sinergias e a coerência entre as diferentes políticas sectoriais, de modo a criar valor acrescentado e respeitando o princípio da subsidiariedade. A PME será portanto um instrumento para fazer face aos «desafios da globalização e da competitividade, das alterações climáticas, da degradação do ambiente marinho, da segurança marítima e protecção do transporte marítimo e da segurança e sustentabilidade energéticas»<sup>92</sup>. Tal política deve basear-se na excelência nos domínios da investigação, da tecnologia e da inovação marinhas e será ancorada na Agenda de Lisboa para o crescimento e o emprego e na Agenda de Gotemburgo para o desenvolvimento sustentável.

Também o Livro Azul e o plano de acção associado à PME sustentam a importância do desenvolvimento de clusters multi-sectoriais e centros regionais de excelência marítima, que dependerá largamente da acção inovadora do sector privado.

O Fórum Permanente para os Assunto do Mar (FPAM) consta no Programa do XVII Governo Constitucional, e é uma medida da primeira acção

---

<sup>88</sup> A Comissão adoptou no dia 10 de Outubro de 2007 uma comunicação, conhecida como o Livro Azul da Política Marítima Europeia, em que define a sua visão de uma política marítima integrada para a UE, juntamente com um plano de acção pormenorizado que estabelece um ambicioso programa de trabalho para os próximos anos, em

[http://www.emam.com.pt/index.php?option=com\\_content&task=view&id=54&Itemid=119](http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=54&Itemid=119)

<sup>89</sup> Livro Azul, p.10, <http://www.emam.com.pt/>

<sup>90</sup> Livro Azul, p.10, <http://www.emam.com.pt/>

<sup>91</sup> Till, Geoffrey, *ob. cit.*, p. 14<sup>92</sup> <http://faculty.washington.edu/krumme/gloss/c.html>

<sup>92</sup> Um oceano de oportunidades, Uma política marítima integrada para a União Europeia, p. 2, <http://www.emam.com.pt/>

prioritária da ENM. Este Fórum também contempla no seu Plano de Acção o desenvolvimento de um conjunto de acções que facilitem a dinamização e constituição de um cluster marítimo português.

Recentemente, também o Quadro de Referência Estratégico Nacional - QREN veio reconhecer para apoio público as Estratégias de Eficiência Colectiva que visem a inovação, a qualificação ou a modernização de um agregado de empresas com uma implantação espacial de expressão nacional, regional ou local, que fomentem, de forma estruturada, a emergência de economias de aglomeração através, nomeadamente, da cooperação e do funcionamento em rede, entre as empresas e entre estas e outros actores relevantes para o desenvolvimento dos sectores a que pertencem e dos territórios em que se localizam.

## 3.2. A importância dos hyperclusters do Mar

«A articulação das diversas actividades ligadas aos oceanos num único "hypercluster" da economia do mar para potenciar riqueza»<sup>93</sup>

- Ernâni Lopes

«A concretização da estratégia, planos e acções propostos no estudo "Hypercluster da Economia do Mar", (...) vai permitir que o valor directo das actividades económicas ligadas ao mar aumente o seu peso directo na economia portuguesa (...)»<sup>94</sup>

- SaeR – Sociedade de Avaliação Estratégica e de Risco



Fig.1-Sistema do hypercluster do mar<sup>95</sup>

<sup>93</sup> <http://www.portchambers.com/Files/Documents/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar.pdf>

<sup>94</sup> <http://www.saer.pt/?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=39059724f73a9969845dfe4146c5660e>

<sup>95</sup> [http://www.reservanaval.pt/upload/files/2005617653530.Folheto\\_Viana\\_Castelo.pdf](http://www.reservanaval.pt/upload/files/2005617653530.Folheto_Viana_Castelo.pdf)

Pelo que foi exposto no presente trabalho entende-se que o mar tem um papel fulcral para o desenvolvimento do nosso país. Portugal e o Mar sempre constituíram um binómio indissociável que esteve na génese da Nação Portuguesa e que foi motivador da expansão universalista do nosso Povo. Hoje, o mar volta a ter uma importância vital, nomeadamente no desenvolvimento da economia portuguesa.

Nesta vertente da economia do mar, para haver crescimento sustentado, é essencial a sinergia das diversas actividades económicas, directa ou complementarmente ligadas ao mar, organizadas em *hypercluster*. Este é um processo de grande racionalidade e tem sido recentemente aprofundado.

À luz do mundo actual, a implantação prática das redes de empresas com ligações marítimas tem dado resultados fortemente animadores. Vários são os países que já puseram em prática este processo e têm tido enorme êxito. É o caso das experiências recentes da Holanda, da França, da Itália, do Reino Unido e da Dinamarca, que conheceram um crescimento claramente superior dos sectores considerados. Veja-se a Holanda, por exemplo, com o *cluster Nederland Maritiem Land*, criado em 1997 a envolver com sucesso, em 2003, 11850 empresas. Temos também o exemplo da Noruega, onde o *cluster* marítimo e novas políticas provocaram grande crescimento entre 1996 e 2001. O Reino Unido, que implementou a sua «*Sea Vision*» em Janeiro de 2003, a par da França que adoptou o conceito e o nome de *cluster* em Janeiro de 2004, são também referências neste âmbito. A Dinamarca também foi um dos países que desenvolveu o seu *cluster* marítimo como parte de um projecto de crescimento marítimo e criou em 1999, o Centro Europeu de Desenvolvimento Marítimo. Por fim, temos também a Finlândia que confirma a mais-valia bastante significativa que lhe confere o seu recente *cluster* marítimo.

Desta forma, facilmente se compreende a importância do conceito de *hypercluster* do mar, enquanto concentração geográfica de companhias e instituições ligadas ao mar, articulando as suas diversas vertentes.

Segundo Ernâni Lopes, em Portugal, «na maior parte das vezes o *hypercluster* tem sido tratado como uma “perda de tempo”»<sup>96</sup>, mas na verdade deve ser encarado como uma fonte geradora de actividade económica e riqueza: as actividades económicas ligadas ao mar têm potencial para representar entre quatro a cinco por cento do Produto Interno Bruto (PIB) português no final de 2025.

A criação de um *hypercluster* da economia do mar foi alvo de um estudo desenvolvido pela sociedade gerida por Ernâni Lopes, a SaeR (Sociedade de Avaliação Estratégica e de Risco), a pedido da Associação Comercial de Lisboa. Este estudo foi apresentado recentemente (17 de Fevereiro de 2009) pela SaeR

---

<sup>96</sup> [http://www.observatorioalgarve.com/cna/noticias\\_ver.asp?noticia=25556](http://www.observatorioalgarve.com/cna/noticias_ver.asp?noticia=25556)

juntamente com a ACL. Uma das grandes conclusões deste estudo foi o reconhecimento de que o *Hypercluster* do Mar se configura, simultaneamente, como «uma força propulsora e um catalizador para organizar e dinamizar um conjunto de sectores com elevado potencial de crescimento e inovação e com capacidade para atraírem recursos e investimentos, nomeadamente externos»<sup>97</sup> de qualidade.

Bruno Bobone, presidente da Associação Comercial de Lisboa, salientou ainda a importância deste documento sobretudo numa altura de crise: «é um trabalho muito completo, fundamental para o estabelecimento de uma estratégia, que define não só medidas concretas para se chegar ao *hypercluster*, mas também os financiamentos necessários para estas acções»<sup>98</sup>. O estudo foi elaborado num horizonte de 25 anos e foi financiado por 15 empresas privadas.

Na perspectiva de Ernâni Lopes, a ideia do *hypercluster* pretende articular desde «Logística, Portos e Transportes» à «Náutica de Recreio e Turismo Náutico», a «Pesca, Aquacultura e Indústria da Pesca» e «Energias, Minerais e Biotecnologia»<sup>99</sup>, a «construção e reparação naval» mas também «inovação científica e ensino e formação». Estas serão a base para uma estratégia bem mais vasta.

Vários foram os incentivos, conferências e seminários para espalhar a “mensagem” da importância do *hypercluster* do mar. A AORN (Associação dos Oficiais da Reserva Naval), foi uma delas, ao iniciar em 2005 as “Jornadas de Economia do Mar”. Estas tiveram dois propósitos: sensibilizar as elites do País, sobretudo da sociedade civil, com destaque para os vários agentes económicos, universitários, científicos e profissionais com ligações directas ou indirectas ao mar, para a importância de se organizarem em *hypercluster* e criar oportunidades de encontro desses agentes para promover a sua articulação e estruturação.

Inclusivamente, da mais recente conferência “As Jornadas para o Futuro”, ocorrida no passado dia 24 de Março, resultou a “Proclamação de Cascais” elaborada pelo Almirante Vieira Matias e que constitui um documento rico e doutrinário, que sumariza as conclusões das várias conferências promovidas pela AORN (ver Anexo).

Ernâni Lopes afirma que o *Hypercluster* da Economia do Mar constitui um dos cinco domínios com potencial estratégico na economia portuguesa, sendo que o «cluster da indústria automóvel, à beira deste, é um mero exercício de aquecimento!»<sup>100</sup>.

---

<sup>97</sup> <http://www.destak.pt/artigos.php?art=21987>

<sup>98</sup> **SaeR**, <http://www.saer.pt/?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=fe131d7f5a6b38b23cc967316c13dae2>

<sup>99</sup> **SaeR**, <http://www.saer.pt/?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=f340f1b1f65b6df5b5e3f94d95b11daf>

<sup>100</sup> <http://www.marinha.pt/Marinha/PT/Menu/NoticiasAgenda/Noticias/aorn.htm>

Contudo, para um país como Portugal com poucos recursos, há quem questione se, apesar do potencial do *Hypercluster* do Mar, há capacidade na economia portuguesa para lhe corresponder. Nas palavras de Ernâni Lopes «o objectivo é que haja. Fazer o possível por haver. Temos de fazer valer a sua importância. Temos de colocar esta temática em discussão. Temos de fazer ver a sua importância no conjunto da economia. É, certamente, uma perspectiva relevante para o desenvolvimento da economia portuguesa»<sup>101</sup>.

Neste estudo sobre o *hypercluster* do mar, ficou também demonstrado que, embora o valor económico das actividades ligadas ao mar em Portugal seja ainda reduzido, tais actividades possuem fortes condições competitivas e um potencial elevado de crescimento, no quadro da competição global das economias. Portanto, o mar «será um dos domínios que poderá ter um desenvolvimento mais relevante, em termos de criação de factores de desenvolvimento e valor na economia portuguesa»<sup>102</sup>.

Outro facto importante revelado pelo estudo é o forte efeito multiplicador que estas actividades têm em outras actividades económicas e no emprego constituindo, por isso, fortes geradores de valor acrescentado para a economia nacional.

O estudo sugere também uma visão de conjunto, isto é, «com a estruturação e organização sistémica do *hypercluster*, em que cada componente tem o seu papel, no quadro de optimização do efeito conjunto, potenciando os efeitos de geração de cadeias de valor»<sup>103</sup>.

Paralelamente à visão de conjunto proposta, o estudo identifica as condições necessárias para a viabilização com sucesso dessa visão e as linhas de orientação principais para a implementação de uma estratégia, bem como as directrizes de um *Master Plan* para a implementação do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, no horizonte temporal do 1º Quartel do séc. XXI.

Estas linhas de orientação estratégica procuram concretizar a grande visão que deverá ser assumida por todos os actores estratégicos da economia portuguesa e, no fundo, como “desígnio nacional”, por toda a sociedade civil portuguesa, de “tornar Portugal, na viragem do 1º para o 2º Quartel do séc. XXI, num actor marítimo relevante, ao nível global”.

Para a concretização efectiva da visão proposta, é determinante que se consigam dois objectivos estratégicos gerais, como referido no estudo<sup>104</sup>:

---

<sup>101</sup> <http://www.marinha.pt/Marinha/PT/Menu/NoticiasAgenda/Noticias/aorn.htm>

<sup>102</sup> <http://www.saer.pt/index.php?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=03c6b06952c750899bb03d998e631860>

<sup>103</sup> **SaeR**, <http://www.saer.pt/?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=03c6b06952c750899bb03d998e631860>

<sup>104</sup> **SaeR**, <http://www.saer.pt/?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=03c6b06952c750899bb03d998e631860>

- Que o *Hypercluster da Economia do Mar* se constitua, ao longo do 1º Quartel do séc. XXI um domínio estratégico impulsionador do Desenvolvimento Económico e Social de Portugal;
- Que Portugal, no mesmo horizonte temporal, se coloque como interlocutor credível, porque efectivo e inovador, na economia global do mar.

O estudo propõe ainda o já mencionado *Master Plan* distribuído por quatro plataformas diferentes de planos e acções: Planos Prioritários, Planos de Sustentação Imediata, Planos de Alimentação e Plano Horizonte Mais/Meta-Oceano, com carácter prospectivo e de longo prazo. A concretização deste *Master Plan* e dos consequentes planos detalhados de acções, por componente, só será possível se, em conjunto, tiverem lugar um duplo conjunto de iniciativas:

1) por um lado, de enquadramento e facilitação macropolítica e de acção governamental; e

2) por outro lado e paralelamente, de iniciativas de estruturação da actuação empresarial conjunta.

São também apontadas três medidas «consideradas determinantes no caminho crítico para o sucesso da implementação do *hypercluster*: a constituição de um Fórum Empresarial para a Economia do Mar, a constituição de um Conselho de Ministros Exclusivo para os Assuntos do Mar, e a criação de Legislação Especial e Exclusiva»<sup>105</sup>.

Ernâni Lopes fala também da importância do conceito de “Grande Ogiva do Sul”, com os seus vértices na margem Sul do Tejo e zona metropolitana de Setúbal, Sagres e Vila Real de Santo António: «toda a zona a Sul do Tejo tem mais capacidade futura de crescimento do que a Norte, que já evoluiu bastante no seu processo de desenvolvimento»<sup>106</sup>. Desta forma, criar-se-ia uma dinâmica económica que permitiria que Portugal a Sul do Tejo se tornasse um importante motor para a economia portuguesa.

Assim, o mar tem ainda para oferecer a Portugal um oceano de oportunidades a explorar pela sinergia das actividades da economia marítima. O estudo já foi feito, importa agora arranjar forma e vontade de o concretizar. Assim, deverá reunir-se esforços e apostar-se no *cluster* do Mar enquanto estratégia para incentivar investimentos inovadores e na reestruturação do sector, em particular no sector da náutica e reparação naval e em empresas capazes de associar a investigação e o desenvolvimento de novos produtos.

---

<sup>105</sup> SaeR, <http://www.saer.pt/?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=03c6b06952c750899bb03d998e631860>

<sup>106</sup> <http://www.maralgarve.org/detalhe/default.asp?id=895&t=noticias>



A formação de *clusters* multi-sectoriais, a dinamização de *clusters* marítimos inovadores, a melhoria da eficiência do transporte marítimo, a promoção do turismo costeiro e marítimo, o desenvolvimento de sistemas energéticos marítimos inovadores e a governação nos sectores marítimo e costeiro são algumas das questões essenciais para o fomento da competitividade e o desenvolvimento sustentável de Portugal. Contudo, a passagem da teoria à prática do *Hypercluster* do Mar comporta alguns desafios a Portugal.

#### 4. Estratégia Nacional para o Mar

*"Já a manhã clara dava nos outeiros  
Por onde o Ganges murmurando soa,  
Quando da celsa gávea os marinheiros  
Enxergaram terra alta pela proa.  
Já fora de tormenta, e dos primeiros  
Mares, o temor vão do peito voa.  
Disse alegre o piloto Melindano:  
"Terra é de Calecu, se não me engano" <sup>107</sup>*

Sendo Portugal um país com fortes raízes marítimas, beneficiado por uma importante posição geográfica, que contempla vastas áreas marítimas de jurisdição e de soberania, parece evidente a necessidade de se «desenvolver uma visão estratégica do mar, que desperte as vocações e mobilize as vontades dos portugueses, de forma a permitir, não só, identificar e adoptar os objectivos marítimos nacionais, mas, também, a edificar, a organizar e a empregar as capacidades materiais e humanas do país nas acções necessárias à sua concretização»<sup>108</sup>.

Assim, a visão estratégica nacional deverá integrar várias perspectivas sobre o mar, a política, a económica, a ambiental, a cultural e a militar, já que individualmente não passam de meras imagens sectoriais diferenciadas, com pouca utilidade para a acção estratégica do Estado. Só através da interacção destas perspectivas será possível definir bases próprias para a formulação de uma **Estratégia Nacional para o Mar**, que viabilize um maior controlo dos mares, uma maior segurança global e a defesa do meio ambiente.

Deste modo, a 10 de Agosto de 2005 foi criada a Estrutura de Missão para os Assuntos do MAR (EMAM), com finalidade de preparar uma estratégia

---

<sup>107</sup> Camões, Luís de, *Os Lusíadas*, Canto VI (Chegada à Índia – Calecut)

<sup>108</sup> Ribeiro, António Silva, *Uma Visão Estratégica do Mar – Perspectivas de análise*, Cadernos Navais, Nº 24, Janeiro-Março 2008, p. 33

que estabeleça medidas que devem ser implementadas para o desenvolvimento de uma política integrada para os assuntos do mar e para uma acção articulada de todas as entidades com competência nas áreas ligadas ao mar. Desta Estrutura resultou a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), adoptada pelo Governo a 16 de Novembro de 2006.

A ENM deverá ser entendida como um "Projecto Nacional", enquadrado e articulado de forma dinâmica com as restantes estratégias, políticas e programas nacionais. Para a elaboração desta Estratégia foi tido em consideração o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, publicado em 2004 e o Livro Verde da Futura Política Marítima Europeia (PME), adoptado pela Comissão Europeia, e cujo período de discussão pública terminou a 30 de Junho de 2007. O Livro Verde foi considerado o primeiro passo para PME.

Perante este cenário, as principais linhas orientadoras da Estratégia Nacional para o Mar assentam em **três pilares estratégicos**: 1) o **conhecimento**; 2) o **planeamento** e o **ordenamento espaciais**; 3) e a **promoção** e a **defesa activas dos interesses nacionais**. Tidos como os factores críticos para o sucesso da estratégia marítima, estes pilares revelam-se fundamentais para assegurar a valorização definitiva do mar como elemento diferenciador, projectando-o no futuro como um dos principais motores de desenvolvimento nacional. Paralelamente, os passos necessários para assegurar uma efectiva coordenação dos assuntos do mar e responder aos desafios que a agenda política internacional coloca traduzem-se em **três acções prioritárias**, que pressupõem:

- a criação de uma estrutura de coordenação para a implementação da Estratégia Nacional para o Mar, a Comissão de Coordenação Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM) – já concretizada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2007 –, assente numa base de articulação e participação de todos os interessados, exigindo a co-responsabilização das diferentes políticas sectoriais relevantes;
- a melhoria da articulação e coordenação das posições nacionais relativas aos assuntos do mar nos diversos *fora* internacionais, o que prevê o posicionamento de Portugal enquanto país defensor, de forma coerente, dos seus interesses nacionais e líder dos assuntos internacionais no que diz respeito ao mar; e, por último;
- a manutenção do acompanhamento técnico, diplomático e político da discussão pública sobre o **Livro Verde da Política Marítima Europeia** e do processo subsequente, durante o qual é fundamental a mobilização do país e a avaliação das oportunidades, ameaças, vantagens e desvantagens desta política, de forma a garantir que Portugal se mantenha na vanguarda da nova abordagem aos assuntos do mar a nível europeu, através de uma participação esclarecida, eficaz e abrangente.

Finalmente, a natureza marcadamente horizontal da Estratégia Nacional para o Mar define um conjunto de **oito acções estratégicas**, aptas a identificar medidas transversais que contribuem para o aparecimento de condições favoráveis para o aproveitamento do mar de forma sustentável. Tais acções contemplam:

- a sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar;
- a promoção do ensino e divulgação nas escolas de actividades ligadas ao mar;
- a promoção de Portugal como um centro de excelência de investigação das ciências do mar da Europa;
- o planeamento e ordenamento espacial das actividades ligadas ao mar;
- a protecção e recuperação dos ecossistemas marinhos;
- a fomentação da economia do mar;
- o apoio às novas tecnologias aplicadas às actividades marítimas; e
- a Defesa Nacional, segurança, vigilância e protecção dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional.

Recentemente, foram dados alguns passos para proporcionar uma maior concretização dos objectivos presentes na ENM, adaptando as estruturas existentes e dotando-as de uma organização mais adequada aos desafios futuros. Desta forma, inicialmente na dependência do Ministro da Defesa Nacional, a CIAM viu os seus objectivos e composição reforçada com a Resolução de Ministros nº119/2009, que a elevou à dependência do Primeiro-Ministro<sup>109</sup>. A CIAM é hoje composta, a título permanente, pelos principais Ministros<sup>110</sup>. Por outro lado, o mandato da EMAM foi prorrogado até 2016, pretendendo-se reforçar a sua equipa, dotando-a de uma maior capacidade de intervenção, de modo a poder cumprir mais eficazmente e eficientemente os objectivos definidos pela ENM. Actualmente, a EMAM depende do Ministro da Defesa Nacional e constitui o gabinete técnico da CIAM.

---

<sup>109</sup> Resolução do Conselho de Ministros nº 119/2009, Diário da República, 1ª série, Nº251, 30 de Dezembro de 2009, p. 8777

<sup>110</sup> A CIAM é composta pelos seguintes membros: Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros; Ministro de Estado e das Finanças; Ministro da Presidência; Ministro da Defesa Nacional; Ministro da Administração Interna; Ministro da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento; Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas; Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território; Ministro da Educação; Ministro da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior; Ministro da Cultura; e Ministro dos Governos das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores; Resolução do Conselho de Ministros nº 119/2009, Diário da República, 1ª série, Nº251, 30 de Dezembro de 2009, p. 8778

Contudo, a Estratégia Nacional para o Mar apresenta-se ainda muito tímida em termos da sua execução, não se tendo verificado muitos resultados práticos. É necessário passar agora da retórica à prática.

## 5. Desafio do Futuro para Portugal no Mar

Como refere o Professor Marques Bessa «é da observação histórica que os Oceanos sempre reflectiram a problemática das suas civilizações ribeirinhas tal como os seus níveis tecnológicos de intervenção no meio»<sup>111</sup>. Desta forma e ainda nas palavras do professor Bessa «o mar tem menos utilização e significado quanto menor for o gradiente de desenvolvimento tecnológico da sociedade ribeirinha ou maior a opção continental da elite governante»<sup>112</sup>.

Assim, coloca-se uma questão importante para Portugal quanto ao futuro do mar, nomeadamente devido ao alargamento da Plataforma Continental: será que Portugal tem condições, não só para assegurar a defesa e a segurança no mar, como também contribuir para o seu desenvolvimento e exploração? Será Portugal capaz de desenvolver e aplicar uma forte estratégia nacional centrada no mar? De facto, em termos económicos, a extensão da plataforma continental é um factor de potencial estratégico para Portugal, mas será que o nosso país tem condições efectivas para transformar esse potencial em poder efectivo e portador de riqueza?

A 11 de Maio de 2009, Portugal entregou à Comissão dos Limites da Plataforma das Nações Unidas, a sua proposta para a extensão da plataforma continental, feita pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC)<sup>113</sup> reclamando um «acréscimo de quase 2 milhões de km<sup>2</sup> aos espaços marítimos sob soberania nacional»<sup>114</sup>. Actualmente, Portugal conta com uma plataforma continental de 1,65 milhões de km<sup>2</sup>, o que já é bastante para um pequeno país como o nosso, que conta apenas com 92,152 mil km<sup>2</sup> de superfície terrestre<sup>115</sup>.

A referida Missão, apesar da escassa informação pública, indicou que existem de facto recursos minerais e Pinto de Abreu, chefe da EMEPC, afirmou

---

<sup>111</sup> Bessa, António Marques, *Uma visão Geopolítica do Atlântico*, Cadernos Navais, Nº 24, p. 21

<sup>112</sup> Idem, ibidem, p.21

<sup>113</sup> A Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) foi criada em 2005 e está sob a dependência do Ministério da Defesa. A EMEPC tem por missão preparar, à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), uma proposta de extensão da Plataforma Continental de Portugal, para além das 200 milhas náuticas, a ser apresentada à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão constituído no âmbito da CNUDM. Para além disso, deverá acompanhar o processo de avaliação de propostas pela CLPC. <http://www.emepc.pt/>

<sup>114</sup> Discurso do Almirante Fernando de Melo Gomes por ocasião do Dia da Marinha 2009, <http://www.marinha.pt/PT/noticiaseagenda/discursosocema/Pages/DiscursoDiadaMarinha.aspx>

<sup>115</sup> Portal do Governo, <http://www.portugal.gov.pt/pt/GC18/Portugal/Pages/Portugal.aspx>

que «os recursos ligados à biotecnologia são dos que têm maior potencial económico para exploração no fundo do oceano»<sup>116</sup>.

O valor da extensão da plataforma tem duas dimensões: tangível e intangível. Do ponto de vista do valor intangível, Portugal ganha maior poder porque obtém maior afirmação estratégica e reconhecimento internacional<sup>117</sup>, fruto de um maior espaço físico. Isto é, Portugal ganha um reforço da sua posição nas relações internacionais, em matérias relacionadas com o mar e oceanos<sup>118</sup>.

Quanto ao valor tangível, claramente a exploração das riquezas do fundo do mar irá gerar benefícios ao nível não só da economia, mas também de várias áreas como da saúde e da biotecnologia<sup>119</sup>, entre outras. Contudo, como já foi referido, este enorme potencial só se irá transformar em poder efectivo caso Portugal demonstre ter conhecimento e capacidade científico-tecnológico no domínio dos mares para desenvolver e contribuir para a sua exploração eficiente e eficaz.

Este será um grande desafio para Portugal, nomeadamente no que concerne à criação do hypercluster do mar, uma vez que, os benefícios que a exploração de riquezas do fundo do mar irá trazer, irão depender da capacidade do nosso país «conseguir desenvolver um "cluster" marítimo para a sua exploração»<sup>120</sup>.

O estudo já foi feito, com as principais medidas e estratégias determinantes para a criação de um *hypercluster* do mar, à semelhança do que outros países europeus já fizeram, mas tendo em conta as particularidades e as condições do nosso país. Portanto, o grande desafio para Portugal será o de conseguir definir o seu *hypercluster* do mar e potenciá-lo o mais possível, de modo a que este se transforme numa mais-valia para o país. Contudo, não será fácil. Dever-se-á sensibilizar as empresas e outras instituições ligadas ao mar, para que estas juntem sinergias e procurem novas formas de utilizar o mar, tendo sempre em vista o desenvolvimento sustentável.

Porém, Portugal terá de enfrentar ainda outros desafios no mar. A globalização e as novas ameaças, determinam uma maior atenção aos assuntos do mar, e necessidade de estratégias holísticas e integradas que contemplem os vários sectores ligados ao mar. A importância de assegurar sinergias e coerência entre as diversas políticas sectoriais é fundamental para Portugal. Desta forma, o nosso país deverá participar activamente nos fora internacionais relacionados com estas matérias e contribuir para o desenvolvimento de uma PME integrada, cuja elaboração está a cargo da Comissão Europeia.

---

<sup>116</sup> «Fundo do mar esconde riquezas para exploração», Jornal de Notícias, 5 de Maio de 2009, [http://jn.sapo.pt/PaginaInicial/Sociedade/Interior.aspx?content\\_id=1221620](http://jn.sapo.pt/PaginaInicial/Sociedade/Interior.aspx?content_id=1221620)

<sup>117</sup> Correia, Dias J. Armando, *O Mar, de novo o destino de Portugal*, (policopiado 4 paginas), p. 4

<sup>118</sup> [http://www.emepc.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=10&Itemid=14&lang=pt](http://www.emepc.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=14&lang=pt)

<sup>119</sup> [http://www.emepc.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=10&Itemid=14&lang=pt](http://www.emepc.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=14&lang=pt)

<sup>120</sup> Correia, Dias J. Armando, *ob. cit.*, p. 4

Sendo que o mar configurou Portugal e tem um forte potencial estratégico para o nosso país, muito do desenvolvimento de Portugal passará pelo mar. Como afirma o professor Pedro Borges Graça o mar é «um elemento distintivo da nossa identidade que se encontra ainda subaproveitado e no qual reside em grande medida a solução para a crise económica endémica que sofremos há já pelo menos uma geração»<sup>121</sup>.

Desta forma, torna-se essencial a criação de um sistema de produção contínua de conhecimento para os vários sectores relacionados com o mar, sobre factores económicos e não exclusivamente económicos, sobre o espaço marítimo português. Como sugere o professor Borges Graça, será necessário um sistema que visa «a aquisição contínua de conhecimento por parte das empresas e demais organizações privadas e instituições públicas, directa ou indirectamente relacionadas com a economia do mar, com vista à obtenção de capacidade prospectiva e vantagem competitiva na defesa dos seus interesses, e também da salvaguarda destes interesses e conhecimento perante o exterior, no processo de globalização em curso»<sup>122</sup>. Para potenciar o mar como factor de desenvolvimento económico, tornar-se primordial começar pela informação como meio e instrumento de apoio à decisão. Nas palavras do professor Borges Graça seria assim interessante criar um subsistema, de informações especializadas nos assuntos marítimos, «um sistema de informações estratégicas marítimas»<sup>123</sup>. A proposta seria portanto de um sistema de OSINT (*open sources intelligence*), onde se produziria *intelligence* através de fontes abertas, articulando informação de fontes públicas com fontes privadas, especialmente empresas, tratando-as sistematicamente nas suas componentes táctica, estratégica e operacional, projectando Portugal economicamente no contexto internacional e abrindo espaço a cooperação com os países lusófonos.

A criação deste OSINT para o mar seria uma condição determinante para a formação do hypercluster do mar. Sem informação de qualidade, dificilmente se identificarão as medidas e acções acertadas para o desenvolvimento da economia do mar.

Assim, o grande desafio de Portugal no mar, será concretizar as grandes oportunidades que o mar nos oferece, sendo que a melhor maneira de o fazer é criando um *hypercluster* do mar!

---

<sup>121</sup> Graça, Pedro Borges, *1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa*, 2-4 de Julho, Academia de Marinha, 2008, Lisboa, p. 1.

<sup>122</sup> Graça, Pedro Borges, *ob. cit.*, p. 2

<sup>123</sup> Para entender melhor o funcionamento sugerido pelo professor Borges Graça, deste sistema de Informações estratégicas marítimas, ver Graça, Pedro Borges, *1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa*, 2-4 de Julho, Academia de Marinha, 2008, Lisboa, p. 7-10

## 6. Conclusões

Partindo da convicção de que o mar configurou Portugal e que tem um forte potencial estratégico para o nosso país, muito do desenvolvimento de Portugal passará pelo mar, como forma de projectar o nosso país na conjuntura política e económica internacional. Prova disso, é que actualmente o tema do mar tem sido referido nos discursos de alguns políticos e tem sido tema de várias conferências.

Na época de crise e dificuldades financeiras em que actualmente vivemos, é necessário estudar as melhores maneiras de aproveitar o mar para o desenvolvimento da economia portuguesa e adoptar uma nova postura perante aquilo que o mar nos pode dar hoje, com uma visão moderna do mundo que nos rodeia. Assim, o estado actual do país obriga a olhar estrategicamente para o mar e aproveitar as oportunidades que aí se perspectivam.

A exploração dos sectores de actividade económica relacionados com o mar aparece, para Portugal, como a possibilidade de criação de condições de sustentabilidade futura geradora de valor, poder e dinamizador da sua identidade histórica.

É neste contexto que o *hypercluster* do mar se apresenta enquanto força propulsora e um catalisador capaz de organizar e dinamizar um conjunto de sectores com elevado potencial de crescimento, inovação e capacidade para atrair recursos e investimentos (nomeadamente externos) de qualidade. Contudo, o mar só se poderá transformar num dos principais factores de desenvolvimento do país quando devidamente explorado e salvaguardado.

A criação do *hypercluster* do mar é também vital para o projecto da extensão da plataforma continental, caso esta seja aprovada, uma vez que os benefícios que a exploração de riquezas do fundo do mar irá trazer vão depender da capacidade do nosso país conseguir desenvolver um "cluster" marítimo para a sua exploração.

O *hypercluster* do mar e a extensão da plataforma continental são entendidos como factores de potencial estratégico para Portugal, que devem ser explorados e aproveitados de forma a vitalizar a economia nacional. Para além disso, Portugal pode ganhar um reforço da sua posição na cena internacional, em matérias relacionadas com o mar.

A Estratégia Nacional para o Mar é também uma iniciativa louvável e de grande alcance, à qual o *hypercluster* do mar se ajusta perfeitamente. Contudo, torna-se necessário dinamizar aquela Estratégia em todas as vertentes, uma vez que, as acções a empreender são interdependentes e só revelam eficácia no seu conjunto. Por outro lado, a morosidade na passagem da teoria à prática das ideias contidas na ENM pode comprometer seriamente os objectivos a alcançar.

Por isso, para que estes projectos avancem e promovam o desenvolvimento e modernização da economia portuguesa, é necessário um forte apoio ao mais elevado nível político, porque a sua contribuição para um futuro melhor e mais viável do nosso país é tão relevante que, actualmente, não se vislumbram opções superiores em termos de valor promissor.

É para este verdadeiro desígnio nacional que apontam as palavras proferidas pelo Presidente da República, Professor Cavaco Silva, por ocasião da 36ª Sessão Comemorativa do 25 de Abril de 2010: «*Portugal encontra-se na periferia da Europa, mas está no centro do mundo. Somos uma «nesga de terra debruada de mar», como nos chamou Torga, palavras que recordei nesta Sala, quando tomei posse como Presidente da República. Possuímos uma vasta linha de costa, beneficiamos da maior zona económica exclusiva da União Europeia. Poderemos ser uma porta por onde a Europa se abre ao Atlântico, se soubermos aproveitar as potencialidades desse imenso mar que se estende diante dos nossos olhos, mas que teimamos em não ver*»<sup>124</sup>.

---

<sup>124</sup> Discurso do Presidente da República na 36ª Sessão Comemorativa do 25 de Abril, Presidência da República, <http://www.presidencia.pt/?idc=22&idi=39445>



## Bibliografia

- AFONSO, Patrícia, *A Marinha Portuguesa no século XXI - Reflexões sobre a actual política de relações internacionais*, UTL, ISCSP, Lisboa, 2007
- BESSA, António Marques, RIBEIRO, António Silva, TILL, Geoffrey, *Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*, CADERNOS NAVAIS, Nº24, Janeiro-Março, Lisboa, 2008
- BESSA, António Marques, *Continentalidade e Maritimidade, A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China*, Um ensaio geopolítico comparativo, CADERNOS NAVAIS, Nº 20, Janeiro-Março, Lisboa, 2007
- DE ALMEIDA, Políbio F. A. Valente, *Do Poder do Pequeno Estado, Enquadramento Geopolítico da Hierarquia das Potências*, IRI, ISCSP, UTL, Lisboa, 1990
- ESPANCA, Florbela Poema Vozes do Mar, *Poesia Completa*, Publicações Dom Quixote, 2000, Lisboa
- GRAÇA, Pedro Borges, *O Papel das Informações Estratégicas na Projecção Marítima de Portugal, Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*, CADERNOS NAVAIS, Nº24, Janeiro-Março, Lisboa, 2008
- GRAÇA, Pedro Borges, *Por um Sistema de Informações Estratégicas Marítimas*, 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa, Academia de Marinha, Lisboa, 2-4 de Julho, 2008
- MOREIRA, Adriano, *Teoria das Relações Internacionais*, 4 edição, Almedina, Lisboa, 2002
- MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Twelfth edition, Little, Brown and Company, Boston, 1890
- MACKINDER, John Halford, *The Geographical Pivot of History*, in *The Geographical Journal*, vol. XXIII, N.º 4, 1904
- MODELSKI, George, THOMPSON, William R., *Seapower in global politics 1494-1993*, Macmillen Press, London, 1988
- MATIAS, Vieira, *O Mar – Um Oceano de oportunidade para Portugal*, CADERNOS NAVAIS, Nº 13, Abril-Junho, Lisboa, 2005
- PORTER, Michael E., *Locations, Clusters, and Company Strategy*, Oxford Handbook of Economic Geography, Oxford University Press, 2000
- Vários autores, *Colóquio Vasco da Gama - Os Oceanos e o Futuro*, Actas do Colóquio, Escola Naval, 23 a 27 de Novembro, 1998
- VIGARIÉ, André, *La Mer et la Géostratégie des Nations*, Bibliothèque Stratégique, Economica et Intitut de Stratégie Comparée, Paris, 1995



## Anexo

### PROCLAMAÇÃO DE CASCAIS

A nobre Associação dos Oficiais da Reserva Naval convidou-me a reafirmar aqui, hoje, aquilo que, em nove conferências, foi energeticamente proclamando, por toda a costa continental e também nos Açores. E o que foi proclamado nas cidades marítimas visou a promoção e a revitalização do interesse pelo mar, assumido este como fonte generosa de valor moral, como tónico da identidade portuguesa e como gerador de riqueza material.

Por isso, é o mar-oceano, aquele que no passado foi vital na génese da nação portuguesa e na sua expansão universalista, que hoje queremos proclamar como um pilar fundamental da afirmação prospectiva de Portugal, contrariando o generalizado processo de descaracterização de culturas na Europa.

É o mar, sempre presente nos factores de identidade nacional, com realce para a história, a língua, a cultura e a geografia, que queremos que esteja na nossa mente e, sobretudo, na nossa vontade de ser grande, principalmente nas alturas em que a alma mais nos falta.

Fazemos este apelo, aqui, em Cascais e agora, em finais de Março, porque o lugar e também o momento são emblemáticos e auspiciosos.

Na verdade, era a partir de meados de Março que as armadas da Índia, do Brasil e outras saíam deste estuário e era aqui, em frente a Cascais e à sua Ermida de Nossa Senhora do Porto Seguro que, uma vez livres dos constrangimentos da Barra, arribavam guinando mais para sul, folgavam as escotas e ganhavam velocidade mar adentro.

O nosso interesse pelo mar português também tem, hoje, de voltar a navegar com vento largo e vontade firme de nos amarrarmos ao leme, para de novo alcançarmos a distância.

Por isso proclamamos, hoje, aqui, que é necessário alcançarmos três objectivos políticos:

- Valorizar a importância do mar-oceano para Portugal em todos os domínios;
- Dar prioridade aos assuntos do mar-oceano e projectar internacionalmente essa visão;
- Prosseguir uma gestão sustentada e sistémica do domínio marítimo, visando tirar pleno partido das suas potencialidades económicas, culturais e políticas.

Proclamamos que esses são objectivos para pôr em prática, para ter sempre na mente e na vontade. Não se pode adiar mais a revitalização do mar, assim como não há mais tempo, para fingir que se faz. Há que fazer, há que exe-

cutar com visão, com seriedade, com inteligência e, sobretudo, com vontade firme de retirar do mar as riquezas morais e materiais que nos disponibiliza.

A estratégia para alcançar os objectivos é um caminho que tem de ser percorrido, de mãos dadas, em conjugação de esforços, pela sociedade política e pela sociedade civil. Por ambas. Por todos os Portugueses.

Todos temos que entender que o nosso mar é vital para o comércio, para a energia, para a defesa, para o turismo, para o recreio, para o ambiente e para a alimentação. É que, as actividades marítimas dão um vasto contributo para a economia nacional e para a nossa qualidade de vida.

Proclamamos a necessidade de incrementar o comércio por mar, reduzindo a pressão sobre as rodovias e aumentando a liberdade de acção do País, que dispõe de fronteiras essencialmente marítimas.

Por isso, há que rentabilizar os nossos portos e aumentar a Marinha Mercante. Aqueles têm de ser reorganizados, a partir de uma visão de conjunto de toda a rede nacional, das capacidades e potencialidades específicas de cada um, especializando-os consoante a tarefa individual que caiba dentro do todo e anulando redundâncias desnecessárias e dispendiosas.

Os portos comerciais deverão ser verdadeiros centros de transportes multimodais e autênticas plataformas logísticas ligadas a cadeias logísticas internacionais.

Os portos de turismo e de recreio deverão potenciar essas vocações, sem compromissos forçados de finalidades que ponham em causa a sua afirmação primordial.

A actividade da pesca convive bem com qualquer das outras e, onde deixar espaços disponíveis, a pujante e crescente navegação de recreio ocupá-los-á, com vantagem.

Proclamamos que é necessário criar uma capacidade de produção de alimentos de origem no mar, em função da procura e seguindo condições de comercialização e transformação que remunerem adequadamente os produtores, com acesso directo às redes de distribuição e comercialização.

O cidadão português é, de entre os da UE, o que mais peixe consome "per capita", mas a produção está muito abaixo da procura.

Pesca, aquicultura e produção de algas comestíveis são, pois, actividades a incrementar.

Proclamamos que a área da náutica de recreio e do turismo náutico é de grande importância económica e é a que apresenta mais potencial de crescimento na geração de riqueza e de emprego. Para explorar essa valia promisso-

ra, precisamos de aproveitar bem as extraordinárias condições naturais existentes no Continente e nas 11 ilhas, criando redes de instalações náuticas e desenvolvendo as infra-estruturas e equipamentos de apoio. Por outro lado, importa estruturar o sector em termos legislativos e garantir formação e certificação aos operadores do sector. Os jovens têm aqui uma vasta, apelativa e promissora gama de actividades.

Proclamamos que importa desenvolver a investigação científica do mar de forma entrosada entre todos os centros de saber, tendo em vista conhecer os recursos energéticos, fósseis ou renováveis, de minerais e de biotecnologia existentes na nossa plataforma continental ou na coluna de água e desenvolver a tecnologia exigente para os explorar. Há que definir as áreas com potencial de exploração de cada um dos recursos, promover a sua utilização, qualificar os meios humanos a envolver e apoiar a constituição de "clusters" industriais, em ligação com os centros de investigação. De facto, o que já se conhece faz prever a existência de um mundo ainda por explorar no fundo do mar, aproveitando produtos de bio genética para farmácia e cosmética, de algas para alimentação e até de micro algas para redução de CO<sub>2</sub> e NO<sub>2</sub>, com adicional produção de bio-combustíveis.

Proclamamos o imperativo de inverter a queda do sector da construção naval, modernizando os estaleiros ainda existentes nos equipamentos, processos e mentalidades. Aproveitar, para esse efeito, a última janela de oportunidade dada pelas construções para a Marinha de Guerra. A partir de um patamar de capacidades inovadoras, procurar a dimensão na complementaridade, pela associação de estaleiros, diversificar os produtos a construir, abrangendo para além de navios para comércio e defesa, também os de recreio, marítimo-turísticas, pesca e outras construções específicas, como as plataformas petrolíferas, etc. Continuar a garantir a reparação naval de grande dimensão, mas estruturar também a de pequeno porte para apoio especializado da pesca e do recreio.

Proclamamos que não há desenvolvimento das actividades marítimas sem ensino e formação que abranja, organizadamente, todas as áreas, de forma sistémica. Existem áreas de qualidade, assim como se encontram outras de formação desadequada às necessidades, nomeadamente no que respeita à formação de carreiras convenientemente estruturadas e certificadas.

O ensino e a formação, enquanto constituem a base de apoio ao desenvolvimento das actividades da economia do mar, são também essenciais ao estabelecimento de investigação científica e desenvolvimento. Esta, na sua actual situação, com pólos de excelência em domínios muito específicos, sugere a necessidade da criação, coordenação e integração de linhas de investigação aplicada em áreas críticas, o estabelecimento de uma base de apoio à investigação oceanográfica no mar profundo e o desenvolvimento da cooperação internacional nas áreas com potencial para afirmação do País.

Proclamamos que não pode haver desenvolvimento das actividades marítimas sem respeito pelo ambiente e pela conservação da natureza e que esta precaução em vez de representar apenas dispêndio de recursos pode, se devidamente orientada, conduzir a uma actividade económica de relevo. A criação de uma rede de áreas protegidas marinhas com o seu plano de negócios, de programas lúdicos de educação ambiental e a promoção da inovação tecnológica aplicada à protecção do ambiente, são disso alguns exemplos.

Proclamamos que o desenvolvimento económico só pode ter lugar em ambiente de confiança e que esta depende também da segurança propiciada pela defesa. Na defesa alargada do Território e na segurança do mar, a nossa Marinha tem um papel fulcral, assim como é importantíssima a sua actividade na diplomacia e na área do interesse público directo. Neste assumem especial relevo a busca e o salvamento marítimo, a fiscalização das actividades extractivas, a vigilância da segurança da navegação, dos tráficos ilícitos, assim como as outras tarefas que visam o exercício da autoridade do Estado no mar. A Marinha é também fundamental na afirmação da cultura marítima nacional e no contributo que dá à modernização estratégica do País, nomeadamente na área tecnológica, na manutenção do know-how em matérias do mar, no apoio prestado a toda a sociedade pelo Instituto Hidrográfico, etc.

Acresce que a Marinha, para além das suas missões principais e desse contributo, é um parceiro directamente interveniente no desenvolvimento da economia do mar, que pode ainda ser largamente potenciado.

Proclamamos, ainda, que é imprescindível a criação de uma imagem renovada do mar e das suas potencialidades, com uma visão de futuro, de horizontes amplos, ambiciosa e determinada. Isso exige o estabelecimento de um plano educativo e formativo para recuperação e promoção da identidade marítima da sociedade portuguesa, orientado prioritariamente para as suas camadas jovens e onde a palavra "mar" faça parte do dia-a-dia. Deverá difundir-se sem tibiezas que:

- Portugal é um país de mar da EU;
- A cultura marítima portuguesa é parte do nosso património mais valioso;
- O nosso mar dá um contributo fundamental para a nossa economia e tem enorme capacidade de crescimento;
- As actividades marítimas são geradoras de novos empregos e de carreiras promissoras;
- Dispomos de centros de investigação científica do mar em nível de excelência;
- O mar é vital para a afirmação da imagem e da identidade de Portugal e para a coesão do nosso território, um quase arquipélago;
- Etc.

A AORN tem proclamado tudo isto no seu peregrinar pelas cidades de mar, na boa esperança de que a sua voz seja ouvida em todo o Portugal. No Portugal que, no passado, foi capaz de transformar o mar em oceano e oferecê-lo a toda a Humanidade. No Portugal que, no futuro, vai com moderna inteligência, de certeza, voltar a saber usar o mar.

A AORN proclama aqui, em Cascais, que Portugal, hoje de novo, tem de ser capaz de se fazer ao Mar-Oceano.

É que, os Portugueses têm a alma grande e o Mar-Oceano vale a pena.

Cascais, 24 de Março de 2010





## **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,  
Contra-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 Néilson Lopes da Costa

**8. Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação.**

**Breve Abordagem Filosófico-Estatutária**

Tenente Carla Pica

**9. Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais:**

**a Procura do Plano Bi-Lateral**

Professor Doutor 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,  
Comandante-Mar-e-Guerra 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 Hernâni 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.<sup>a</sup> 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 da 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 MN J. Margalho Carrilho
31. **Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal**  
Humberto Santos Rocha
32. **60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais**  
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes  
Vice-Almirante José Carlos Lima Bacelar

**Nota:** Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no site da Marinha: [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt)