

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica

CADERNOS NAVAIS
Nº 44 – Janeiro – Março de 2013

A MARITIMIDADE PORTUGUESA

**Do reavivar da consciência à
oportunidade de desenvolvimento**

**Vice-almirante REF João Manuel Lopes Pires Neves
Vice-almirante REF António Carlos Rebelo Duarte**



Edições Culturais da Marinha
LISBOA

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica

CADERNOS NAVAIS

Nº 44 – Janeiro – Março de 2013

A MARITIMIDADE PORTUGUESA

**Do reavivar da consciência à
oportunidade de desenvolvimento**

Vice-almirante REF João Manuel Lopes Pires Neves
Vice-almirante REF António Carlos Rebelo Duarte

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 MARITIMIDADE PORTUGUESA

Do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

44/ Janeiro-Março 2013

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN 978-989-8159-59-5

Depósito Legal n.º 183 119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: ACDPPrint, S.A.; Tiragem: 500 exemplares

RESUMO

O presente trabalho parte da alegada e recente bipolaridade da relação de Portugal com o mar, o mesmo mar que por lhe ter oferecido tanta prodigalidade, mais sentiu ainda o ostracismo subsequente à adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE), no reconhecimento da sua histórica condição europeia, mas deixando-o tão inebriado quanto o seu desejo e interesse de lhe ver confirmada essa condição de pertença ao clube Europa. Esse divórcio parece entrar, agora, em regressão, fazendo fé nalguns sinais perceptíveis na agenda e narrativa políticas, bem como numa certa dinamização da sociedade civil, académica e empresarial, com o aparecimento de “clusters” e “fora”, em contraste com os constrangimentos financeiros ilustrados pela falta de meios, caso do Fórum Permanente dos Assuntos do Mar (FPAM), assim como a letárgica actividade de algumas estruturas organizativas, designadamente a Comissão Intergovernamental para os Assuntos do Mar (CIAM).

Iremos centrar a análise do uso do mar na dupla perspectiva da “maritimidade identitária e geoestratégica” e “económica”, enfatizando o nosso histórico uso do mar *versus* o potencial de riqueza que os pródigos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional acolhem. Nesta matéria, não esconderemos uma especial preocupação no campo dos recursos marinhos, vivos e não vivos, cuja conservação, gestão e exploração podem vir a ficar de tal forma sujeitas às “condicionalidades comunitárias”, justificando, só por si, um breve relance prospectivo sobre os cenários de evolução política da UE, em ordem a prevenir-nos para a salvaguarda da autonomia do país no desenvolvimento da sua “economia do mar” ou, se se preferir, “maritimização da economia” e, desse modo, conseguir afirmar-se em termos geopolíticos, na base do reconhecimento internacional das suas capacidades, competências e saberes no domínio oceânico, indutores do seu prestígio “operacional” e científico, a nível europeu e mundial.

É oportuno e avisado apostar no mar quando se procuram vias possíveis de recuperação do país, jogando com a mentalidade e tradição marítimas que moldaram, em boa medida, o carácter da população portuguesa e resistem no conjunto de elementos permanentes da nossa identidade, cujo traço de maritimidade pode voltar a acalentar os projectos de desenvolvimento e de progresso nacional, tendo o oceano como pano de fundo. Esse sublinhado da cultura e consciência marítimas que inspiram a referida maritimidade ocupará a primeira parte do trabalho, que abrange ainda o sentido atlântico da matriz identitária portuguesa, outrora instrumento da diferenciação ibérica e hoje, vector de afirmação geopolítica com alcance

pluricontinental e multilateral, em recusa de um estatuto periférico que outros intentem conferir-nos.

Na segunda parte, anotar-se-á a coincidência, ou não, desse renovado interesse pelo mar com o momento de crise e estado de necessidade que o país atravessa, agudizado por alguma descrença colectiva, dado o quadro de falência do nosso último paradigma de crescimento económico culminado em endividamento, desequilíbrios públicos e um certo anquilosamento estrutural. Debutar-se-á com uma caracterização sumária do quadro de partida para, de seguida, se desfilar uma sequência de imagens actualizadas dos sectores e actividades que integram o nosso *cluster* marítimo, com o intuito de apontar à regeneração económica a janela oceânica, deixando implícitas algumas propostas com a objectividade possível, na perspectiva de desenvolvimento do *cluster* de maritimização da nossa economia.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	7
I PARTE – A MARITIMIDADE PORTUGUESA E O REAVIVAR DA CONSCIÊNCIA	9
A. O País, a História e o Mar. Certas ideias-força	14
B. O País, a Actualidade e o Mar. Algumas circunstâncias	20
C. O exercício da soberania no Mar e o Direito Internacional	26
D. O Mar, os usos tradicionais e os novos usos	31
E. O País, o Mar e a “Necessidade” do seu uso, Ontem. Uma síntese	33
F. Portugal, de novo o Mar e o seu uso. Uma “Necessidade” hoje?	38
G. Passagem do testemunho	50
Notas da I Parte	53
Bibliografia da I Parte	57
II PARTE – A MARITIMIDADE PORTUGUESA E UMA OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO	63
A. A crise económica e o Mar	68
B. A “ <i>clusterização</i> ” - sectores, actividades e recursos	73
C. Valor económico e potencial de crescimento	87
Notas da II Parte	119
Bibliografia da II Parte	121

NOTAS FINAIS	123
ANEXO A - Um pouco de história e das suas circunstâncias	127
Notas do Anexo A	153
ANEXO B – Informação complementar sobre os principais sectores do <i>cluster</i> português	155
Elementos de consulta adicionais	181

INTRODUÇÃO

Portugal, a Península Ibérica, a Europa e a Cristandade constituem as placas tectónicas em que se sedimentou a nossa consciência nacional, aberta e afirmada além-fronteiras pelas descobertas marítimas e territoriais, numa relação cúmplice com o mar, a conferir uma dimensão universalista à nossa identidade, que, independentemente das vicissitudes das diversas conjunturas políticas, internas e externas, tem perdurado na maneira portuguesa de estar no mundo, de se relacionar com o exterior e de enfrentar o futuro.

Pode, mesmo, dizer-se, na linha de pensamento de Regina Mongiardim¹, que a geografia política incentivou e moldou esse despertar da consciência portuguesa, enquanto a geografia física delineou o posicionamento estratégico do país como plataforma peninsular, europeia e atlântica, influenciando decisivamente o destino colectivo da nação. Nesta última funcionou a expansão marítima, com os seus feitos, glórias, mercês e desventuras, tornada projecto nacional de forte conexão identitária ao longo de vários séculos, elevada à categoria de quase ideologia e tida por elemento estrutural do Estado, com expressão num império multicontinental empreendido com motivações de conquista, apropriação de riquezas e missão civilizadora, colapsado pela descolonização e obrigando à reformulação do conceito e narrativa nacionais historicamente sedimentados, por força do regresso às fronteiras originárias, num processo de reencontro com a sua primitiva identificação europeia.

Esta redefinição atlântica da identidade portuguesa diferencia-se da inicial que pugnava pela autonomização em relação a Castela, modernizada que foi pelo legado geopolítico constituído pela Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) e a lusofonia, plataforma conjunta onde Portugal pretende retomar a sua convivência com os povos irmãos, numa tentativa de recentragem da perifericidade europeia vincada pela adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE). Tais opções, no processo informal de reformulação do conceito e narrativa, reflectem, também, um propósito compensador da oscilação da Europa para Leste, impulsionado pelo seu principal eixo de gravitação política Paris-Berlim, que, deliberadamente, ou não, menosprezou o prejuízo causado no aprofundamento da união política, com esse processo de alargamento, mal digerido e interrompido no caso da Turquia.

Assim, Portugal acabou por introduzir algum "reequilíbrio" na opção europeia, através da recuperação daquele vector marítimo-atlântico, de sempre, materializado pela dinamização da nossa política africana e mediterrânica do Sul e estreitamento dos laços privilegiados com o Brasil, alargados a alguns países ibero-americanos. A presente conjuntura portuguesa releva a bondade da aposta

nesta vertente complementar da geopolítica nacional, ao proporcionar oportunidades e apoios que têm contribuído para a superação dos constrangimentos sérios que caracterizam o referido quadro conjuntural. E sobre este quadro, que muitos consideram de raiz estrutural, haverá que fazer um balanço rigoroso e autocrítico dos desmandos das últimas décadas, porque só assim se poderá ensaiar uma mudança acertada, deixando para trás um notório défice de governança, ilustrado pelo exercício da política a tender para uma profissão, mais do que causa pública e missão de serviço, com as elites a terem as suas responsabilidades e os aparelhos e corporações a cartelizarem o Estado num virar de costas à sociedade, num retrato superficial que pode parecer cruel, mas que só pecará por defeito.

¹ Cf. Maria Regina de Mongiardim, "*Identidade Nacional – Mitologia e noção estratégica*", in *Roteiros*, Instituto D. João de Castro. Lisboa. 2010, N.º 4, pp. 25-37;

I PARTE

A MARITIMIDADE PORTUGUESA E O REAVIVAR DA CONSCIÊNCIA

POR
JOÃO M. L. PIRES NEVES
Vice-almirante REF

O AUTOR

O Vice-almirante João Manuel Lopes Pires Neves, na situação de Reforma, concluiu o curso de Marinha da Escola Naval em 1966, é especializado em Comunicações e frequentou diversos cursos nacionais, estrangeiros e NATO. Como oficial subalterno e superior esteve embarcado em várias unidades navais, tendo aí assumido a chefia de diversos serviços técnicos e desempenhado, por duas vezes, as funções de oficial Imediato. Exerceu os cargos de Comandante do NRP "Alfange" em comissão na Guiné (1970-72) e do NRP "General Pereira D'. Eça" (1982-84).

Em terra foi Professor na Escola de Comunicações (1972-73) e mais tarde docente no Ex-Instituto Superior Naval de Guerra, onde foi Director de Cursos (1998-99) e Subdirector (1999-2002), já como oficial-general. Desempenhou também funções no Estado-Maior da Armada, na Divisão de Organização e Pessoal (1984-89), foi Adido Naval em Londres (1989-92) e chefiou a Repartição de Oficiais da Direção do Serviço do Pessoal (1992-95).

Ainda em terra será de realçar o desempenho dos cargos de Ajudante de ordens do Chefe do Estado-Maior da Armada (1973-75), de Assessor Militar do Primeiro-ministro (1975-76) e de Adjunto Pessoal do Ministro da Defesa Nacional (1995-97).

Como oficial-general foi também Superintendente dos Serviços do Pessoal (2002-04), tendo terminado a sua carreira na Marinha, no ativo, como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada (2004-05).

Na situação de Reserva, desde 2006, e até transitar para a situação de Reforma em 2009, exerceu as funções de Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada.

O Vice-almirante Pires Neves integra atualmente o corpo diretivo do Instituto D. João de Castro, preside ao Instituto Português da Conjuntura Estratégica e é membro efetivo da Academia de Marinha, desde Dezembro de 2011.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações, de que se destacam a Grã-Cruz da Ordem Militar de Avis, duas Medalhas de Ouro e cinco de Prata de Serviços Distintos, as Medalhas de Mérito Militar de 1ª e de 2ª classe, a Medalha de Ouro de Comportamento Exemplar, a Medalha da Cruz Naval de 2ª classe e a Medalha Comemorativa das Campanhas das Forças Armadas Portuguesas "Guiné 1970/72".

"A MARITIMIDADE PORTUGUESA E O REAVIVAR DA CONSCIÊNCIA"

"Proteger, é semear. Nem sempre colhe o fruto aquele que espalhou a semente; mas uma nação não é um dia: é a sucessão de gerações dos seus filhos. O sacrifício de hoje (quando sacrifício exista) é o penhor da fortuna de amanhã, e mal dos povos que conservem apenas o sentimento do interesse do seu dia ... [...]"

Oliveira Martins¹

(1881)

O tema que nos propomos tratar é muito caro aos homens do mar - grupo onde nos inserimos profissionalmente – e, para os quais, a questão da "*Maritimidade*" do país não se coloca, muito menos a consciencialização da sua relevância na actualidade, na medida em que, desde muito cedo, nos habituámos a conviver com ela, a conhecê-la e a senti-la de muito perto, no dia-a-dia da nossa profissão, o que faz com que dela tenhamos um "*duplo saber-um conhecimento que se conhece*"- aquilo a que os especialistas designam por *consciência directa ou espontânea*².

Se o tema é caro aos homens do mar, que representam uma parte minoritária da nação portuguesa, deveria sê-lo, igualmente, para a maioria dos portugueses, fazendo-se assim jus à propalada *mentalidade marítima* que se diz ser característica do povo português. Não se trata de uma característica genética ou determinística daquilo que somos enquanto país e gente, mas sim de um traço de cultura, que demorou séculos a interiorizar e que num ápice, por um deslize de atenção, se pode perder, afastando os portugueses de uma adesão voluntária a qualquer projecto que tenha o mar por objecto e veículo dinamizador do desejado desenvolvimento sustentado do país.

Há, assim, que contribuir para a persuasão desta classe de portugueses da bondade desta afirmação e transformá-los em autênticos apóstolos do mar, fazendo-lhes ver que não é suficiente viver próximo do mar para que o sintamos verdadeiramente, para que possamos ver nele o ponto de aplicação, por excelência, de todo um projecto - ou desígnio nacional - congregador das vontades de cada um e de todos os portugueses.

Deste modo, havendo uma *consciência directa* das coisas, das vivências de cada um e, no caso, por parte de todos os profissionais do mar, dir-se-á existir,

também, uma outra *consciência*, dita indirecta *ou reflexiva* que, dirigindo a atenção para os actos enquanto realidades e acontecimentos ocorridos, tem o poder de igualmente os tornar foco e objecto de uma experiência interpostamente vivificada e de um conhecimento, concomitantemente, interiorizado e reflexivo.

Será em vista dessa mesma reflexão, desejavelmente alargada, que orientaremos o nosso contributo, cientes de que a problemática em causa está, também ela, muito marcada por uma outra vertente de estudo de base académica que, ao fazer-se em torno, ou a propósito do tema genérico da "identidade nacional", acaba por trazer à colação outras dimensões, outras representações e em que as questões particulares da *mentalidade*, da *tradição marítima*, do *carácter* e da *maneira de ser* do povo português quase sempre, vêm a lume, com peso e relevância. Nos últimos anos, inclusivamente, os estudos, ensaios e comunicações têm sido muito numerosos, abrangentes e multifacetados, ocupando os nossos melhores especialistas, dos historiadores aos sociólogos, dos antropólogos, aos etnólogos e aos linguistas. Nada mais, pois, e, muito menos de novo, haveria a dizer, a não ser, talvez, relembrar, porque oportuno, um desabafo de Vitorino Nemésio que, em boa hora, António Sacchetti nos veio recordar³:

"Portugal e o mar são gémeos na Terra e na História. Dizê-lo é experimentar a impressão linguística de enjoo que todo o escritor conhece, forçando a um lugar-comum. É uma verdade palmar, espiritual e telúrica. A partir dela se define o nosso velho povo radicalmente atlântico".

Se assim é, mais importante do que olhar o mar de um modo estático, contemplativo, e ou literário, saudosista até, será observá-lo segundo uma outra ordem de razões, relacionadas com as "*necessidades*", "*interesses*" e "*objectivos*" das nações, designadamente daquelas, como a nossa, que a geografia teimou em colocar mais próximo do mar.

Ao longo da história (e na nossa isso é evidente) são inúmeros os factos e os acontecimentos que nos dão conta da importância do mar na concepção pura das políticas e das estratégias de segurança e desenvolvimento por parte dos Estados soberanos ou dos países.

Nos primórdios foram, sem dúvida, os recursos vivos, a pesca e a salga, as actividades que primeiro aproximaram o homem do mar. Depois, foram as trocas comerciais e o transporte marítimo, as actividades que levaram a olhar o mar de um modo, talvez, diferente, seguramente mais consciente e preocupado, mais científico.

A partir da chegada dos portugueses à Índia a actividade marítima, até então circunscrita aos respectivos mares interiores e oceanos, tornou-se, realmente, transoceânica e dinamizadora de um novo tipo de comércio, mais estruturado e alargado a outras regiões e continentes e assente em rotas e carreiras marítimas regulares, o que permitiu trazer mais riqueza (e poder) à Europa, em geral, e, muito em particular, aos países, como o nosso, da sua orla marítima.

Representou, pois, o grande salto!

Pela primeira vez, o globo e o mundo entraram em interactividade e os Reis Portugueses, ao estimularem o conhecimento dos oceanos e da navegação, ao aliarem o saber e o dinamismo à inovação técnica, ao relacionarem, e bem, a política com a estratégia, a capacidade com a vontade, o poder marítimo com o poder naval, conseguiram, realmente, transportar Portugal para uma posição ímpar de domínio oceânico, de cariz mundial, que lhe permitiu a assunção do estatuto de primeira potência marítima da *época moderna*, marcando a designada *era gâmica*.

Porquê lembrar tudo isto?

Por saudosismo de uma época *de oiro em* que os portugueses foram grandes e proactivos, corajosos e tenazes e se notabilizaram?

Também por isso, mas, primordialmente, porque pretendemos evidenciar, na actualidade, o modo deliberadamente organizado como Portugal naquela época, concebeu, estruturou e utilizou o seu poder, designadamente, o seu poder marítimo, para o desenvolvimento e a segurança do país - as duas componentes da política global do Estado - que, aqui mais importa abordar.

A questão coloca-se: será que Portugal, ao longo da sua história, olhou o mar sempre da mesma forma, de modo organizado, abrangente e integrado, como o fez naquela época dita de *oiro*?

Se se entender que o mar só tem importância e, em especial, importância estratégica, na medida em que o soubermos utilizar e dele retirar valor e proveito, económico, político, militar, ou outro, poderemos, categoricamente, afirmar que, nestes termos, Portugal não olhou o mar sempre da mesma forma. Na realidade, períodos houve da nossa história em que se deu menos atenção ao mar, outros em que, de algum modo, o negligenciámos, esquecemos, ou, deliberadamente o abandonámos.

Em concreto, propõe-se uma pequena incursão pela história, muito genérica, e despreziosa, para lembrar como Portugal e os seus legítimos representantes olharam o mar e as oportunidades que ele lhes proporcionava, em termos económicos, e de segurança, e as opções que, face às circunstâncias e diferentes conjunturas, foram sendo tomadas e assumidas, ao longo dos mais de oitocentos anos do nosso percurso histórico.

Foquemos, pois, a nossa atenção nestas duas vertentes da política global do Estado - a *económica* e a da *segurança e defesa* - por considerarmos serem as que, em qualquer época, contextualizarão, sempre, as principais dimensões de preocupação de um qualquer Estado que pretenda prosseguir, com maior acuidade, desde *Westefália*, a protecção dos seus elementos constitutivos, *território, povo* e *poder soberano* organizado, consciente de que tal desiderato apenas será possível havendo “poder efectivo”, que permite ao Estado fazer vingar a sua vontade.

Neste contexto e antecipando já uma ideia que iremos desenvolver um pouco mais à frente, gostaríamos de introduzir o entendimento de que o poder é sempre um fenómeno de natureza volitiva, por intermédio do qual o Estado actua conscientemente na prossecução dos seus objectivos. À vontade de colmatar *necessidades* e de realizar *interesses* de que os *objectivos* são expressão é essencial somar a *capacidade* de os satisfazer e realizar. Esta a ideia chave que, por ora, aqui se identifica!

A. O PAÍS, A HISTÓRIA E O MAR. CERTAS IDEIAS-FORÇA.

Com todos estes aspectos em mente e com o mar oceano por pano de fundo, compilámos, num texto tipo *referencial-guia* que anexamos, os elementos que, do nosso ponto de vista, melhor poderão enquadrar, à luz de uma interpretação actualista, aquilo que foram sendo as decisões que Portugal, no decurso da sua longa história, foi tomando e prosseguindo. Qual o propósito?

É frequente a afirmação de que Portugal se preocupou com o mar durante quinhentos anos, mais concretamente, entre o século XV e o século XX, uma vez que começou a olhar para ele na sequência de uma revolução - a “Revolução de 1383-85” – tendo deixado de considerar o Mar como elemento relevante de “poder” após uma outra revolução – a “Revolução dos Cravos, de 1974” – virando-lhe costas.

Sendo esta afirmação verdadeira, na sua generalidade, não o será num contexto de maior especialidade e nitidez. O texto *guia* a que aludimos é bem elucidativo desta nossa afirmação, porquanto ao longo do tempo são diversas as conjunturas, as circunstâncias, as políticas e os propósitos assumidos, como distintos são, também, os objectivos estratégicos estabelecidos e as linhas de acção prosseguidas.

Sem esquecer a razão de ser deste ensaio, bem como a tarefa a ele inerente de contribuir para uma mais efectiva tomada de consciência sobre o *papel do Mar* na formulação das decisões que Portugal foi tomando no decurso da sua longa história, começemos por arrolar algumas das ideias que, do nosso ponto de vista, poderão ter mais força na prossecução do objectivo a que nos propusemos.

O mar e o seu uso estiveram quase sempre presentes na equação de desenvolvimento e segurança do país, enquanto: (i) elementos dinamizadores da economia, quando o interesse era a exploração directa dos seus recursos e a sua defesa; (ii) via privilegiada da defesa do território e da sua fronteira marítima, pois garantiam-nos retaguarda e profundidade territorial, que não tínhamos; (iii) meio de comunicação por excelência e elementos essenciais do comércio marítimo, do transporte de produtos, bens e pessoas; (iv) factores de poder (de projecção de força) determinantes da expansão e da conquista extra-territorial; (v) meio gerador de riqueza e área relevante de esforço e interesse estratégico.

O mar e o seu uso subentendem a existência de uma Marinha que, no caso português, praticamente se confunde com a nacionalidade⁴, não obstante a Marinha, no seu todo, ter adquirido uma maior pujança e desenvoltura apenas no reinado de D. Dinis e, em especial, no de D. Fernando, com a sua legislação protectora. Durante todo o período do século XII ao século XIV, o mar e o seu uso foram tidos por elementos preponderantes da estrutura económica do país e do seu desenvolvimento, apesar do enfoque ter sido mais direccionado para a exploração dos seus recursos, designadamente, da pesca e da salga e sua defesa, de par com a defesa das costas e do comércio marítimo.

É com a dinastia de Aviz e a assunção aí tomada por D. João I de que uma "Opção Atlântica" só beneficiaria o País, que a questão da viragem para o mar ganha uma outra força e dimensão. Em causa estava já a geopolítica, a pouca profundidade do território, a inexistência de "rectaguarda" e a necessidade sentida de diversificar com Castela áreas de esforço, de exploração económica e de interesse estratégico. Nesse sentido, a prossecução deste novo propósito implicaria um olhar diferente para o mar, segundo outras vertentes do seu uso, que não só as mais tradicionais. Haveria que colocar, desta feita, o enfoque, também, na projecção de força em terra e na, concomitante, necessidade de manter abertas e protegidas as linhas de comunicação marítimas.

D. João II cedo percebeu que para se impor um tal conceito (e a necessidade de fazer cumprir o princípio do *Mare Clausum*) precisaria de força e de um "poder naval" efectivo, como precisaria de pontos de apoio em terra, ao longo da costa Africana, tendo sido isso que, conjuntamente, com uma frota de corsários, teve por bem conceber e incentivar. De facto, depois de Ceuta, foi-se mar adentro e costa abaixo, aparecendo a Marinha como o elemento preponderante da concretização de um empreendimento que tinha o mar por vector relevante da sua prossecução.

Assim se estabeleceu como *grande desígnio nacional* chegar à Índia por via marítima, projecto que a todos mobilizou – povo, clero, nobreza, militares, burguesia, mercadores e o próprio Rei - e economicamente interessou. Foi o período da

nossa história a que correspondeu uma visão mais clara daquilo que eram as *necessidades, interesses e objectivos* que importavam ao País; em que existiu, verdadeiramente, uma política identificadora de *fins* a prosseguir e uma *vontade* férrea em os atingir e como tal, fácil foi conceber e dinamizar as respectivas estratégias, alocar-lhes os *meios* e à eficácia das suas linhas de acção, tudo e todos, submeter.

Desse modo, era claro o que se pretendia!

Portugal estava sozinho no negócio do comércio marítimo e tinha o conhecimento, o saber, os meios materiais, técnicos e financeiros e, por isso mesmo, constituiu o primeiro poder marítimo oceânico da época moderna. A partir do momento em que passou a haver concorrência tudo ficou mais difícil e se complicou. Mais ainda quando, já no reinado de D. João III, houve necessidade de abandonar algumas das posições portuguesas do norte de África e proceder à "retracção do dispositivo", concentrando os recursos, apenas, e, só, num único oceano: o *Atlântico*.

Depois desta altura o esforço a fazer já não era só no sentido da "projectão de poder", do mar para a terra, como acontecera na Índia e no tempo do *Mare Clausum*, mas segundo uma outra lógica, onde o "poder no mar" e a protecção e a defesa do nosso comércio marítimo ganhavam, num regime também outro, de *Mare Liberum*, uma maior preponderância.

Foi, realmente, um tempo diferente - da *guerra de corso* - e da necessidade de dar réplica aos corsários não a partir de portos, mas ao contrário, a partir dos próprios navios, tornando, deste modo, a política portuguesa uma política de cariz essencialmente marítimo, atenta a valorização que passou a ser dada às Ilhas Atlânticas (e ao Atlântico em geral) em detrimento das praças-fortes do norte de África que se decidira abandonar por falta de recursos e meios de provimento.

Tornava-se evidente e necessário *fazer a guerra no mar* e, nesse sentido, D. João III decide-se pela organização deliberada de *esquadras permanentes* com o objectivo de proceder à neutralização dos corsários nas próprias áreas de actuação, normalmente, o espaço interterritorial português entre as ilhas e a costa continental. Imperativo era fazê-lo antes da chegada dos navios das carreiras que, navegando em *conserva* (ou *comboio*), havia que escoltar em segurança até Lisboa.

Com a derrota em Alcácer-Quibir e a tomada de poder pelos Filipes começava a verdadeira derrocada do nosso Império da Índia e, a partir de 1598, com a morte de Filipe I, termina o século heróico da marinha portuguesa e das conquistas além-mar. Em consequência, o país perde o estatuto de potência naval global que arvorara durante quase um século e, em razão disso, passa a ter que lutar pela *preservação da individualidade*, numa época em que deixa de

ser sujeito dos seus interesses e passa antes a ser objecto dos interesses dos outros, Franceses, Espanhóis ou Ingleses que lutavam pela hegemonia na Europa.

Se, desde a "Fundação" até ao momento em que o país começa a "Retracção", as politicas gizadas e os objectivos prosseguidos eram absolutamente perceptíveis, numa primeira fase a "afirmação" do país, e, numa fase subsequente, a da sua "expansão extra-peninsular", a partir de Alcácer-Quibir e da União com Castela o único objectivo que nos iluminava era apenas, ao que parece, o da própria "sobrevivência".

A economia, essa, continuava a ser uma economia de cariz essencialmente agrícola, sem qualquer base de natureza industrial e o período de "*dominação filipina*" (1540-1640), a "*Guerra da Restauração*" (1640-1668) e a "*Guerra com os Holandeses*" que mantivemos até 1661 a um tal desiderato de penúria, obrigatoriamente, nos haveria de conduzir.

Com a descoberta de Ouro no Brasil (1690), a situação económica muda, substancialmente, e a acumulação de excedentes de capital proporcionada em vez de ter sido posta ao serviço do fomento da industrialização e do reforço da capacidade militar do país foi antes canalizada para as magnificências do Rei - D. João V (1706-1750) - o que veio a colocar o país, cada vez mais, na dependência de Inglaterra.

De sublinhar que, de qualquer modo, verdade se diga, nunca Portugal soube aproveitar, em qualquer época, devidamente, um tão grande manancial de riqueza e, muito menos, orientá-la para uma base produtiva, ela própria viabilizadora de um desejado e continuado desenvolvimento do País.

Se o Brasil readquiriu uma especial relevância, importante foi também, do nosso ponto de vista, a concomitante confirmação, de que teria sido correcta a *opção Atlântica* de ocidentalização do império, uma vez que o Atlântico deixara de ser, apenas e só, o oceano de passagem, do tempo do *Mare Clausum*, partilhado por duas potências ibéricas, para se assumir neste outro tempo, de *Mare Liberum*, com uma dimensão verdadeiramente estratégica, na medida em que se constituía, ele mesmo, no centro das atenções das potências europeias que no mar (e no seu uso) tinham interesses e, por isso, pugnavam por aí obter uma posição forte de hegemonia e domínio.

Na verdade, a evolução sócio-económica da Europa tornara-se, cada vez mais, dependente das regiões de além-mar. O Atlântico e a Península Ibérica passaram a constituir-se como áreas estratégicas de vital importância na luta geral pela hegemonia europeia, assumindo Portugal, nesse contexto, um papel muito próprio, face às potencialidades geoestratégicas do conjunto do seu território e dos respectivos portos, motivo pelo qual a sua independência não mais passaria incólume a qualquer dos eventuais contendores.

De notar que a fronteira luso-espanhola na prática e, desde então, constituiu-se como a linha de separação das zonas de influência da Potência Marítima e da Potência Continental. O uso do mar passaria, assim, a ser determinado por uma componente estratégica de conflitualidade que arredava dessa luta tudo o que fosse marinha pequena ou secundária, ou que, de alguma maneira, pusesse em causa ou risco a prossecução dos interesses estratégicos dos mais fortes, fossem eles interesses políticos, económicos ou militares.

É por tudo isto que Portugal passa a estar no centro das decisões estratégico-militares europeias. Nesse sentido a guerra [(e foram mais duas as guerras a que o país não pôde alhear-se - a "*Guerra de sucessão de Espanha*" (1702-1715) e a "*Guerra dos sete anos*" (1756-1763)] - evidencia a manifesta exogeneidade do país e a circunstância de não se poder defender sem o auxílio – militar, financeiro, técnico e logístico – do aliado Inglês.

Percebendo, o Marquês de Pombal e a sua veia mercantilista, melhor do que ninguém, o que isto representava, através de uma boa renegociação de acordos com os ingleses e de uma mais consentânea exploração da base económica brasileira, consegue retirar o país da situação de debilidade crónica em que se encontrava e radicar o seu desenvolvimento numa economia mais pujante, sustentada numa base industrial de maior solidez, reassumindo Lisboa o estatuto perdido de "entrepoto" de nações.

É, neste contexto, que Portugal de novo se vira para o mar e, no decurso do último quartel do século XVII, por intermédio de Martinho de Melo e Castro, a Marinha renasce das cinzas, onde jazia praticamente desde 1598 - ano da morte de Filipe I - e é colocada, uma vez mais, ao serviço da defesa dos interesses do país e do seu comércio marítimo, fazendo cruzeiros nas respectivas áreas de esforço, em apoio da navegação mercante, designadamente, daquela que se deslocava de, e para o Brasil, actuando como "polícia" dos mares, então infestados de piratas e corsários ingleses, franceses e argelinos.

Deste modo, a neutralidade é uma valia que só beneficia quem pode e não quem quer, e Portugal, uma vez mais, não consegue evitar a guerra. Inicialmente a "*Campanha do Rossilhão*" (1793-95) e a "*Guerra das Laranjas*" (1801) e, depois, as "*Invasões Francesas e a Guerra Peninsular*" (1807-1815) - a mais sangrenta das guerras em que tomámos parte - e que, mais do que uma guerra entre Estados Ibéricos, representou uma extensão do conflito pela hegemonia europeia entre Inglaterra e França.

Para além da enorme destruição provocada, a Guerra Peninsular implicou o *deslocamento estratégico* da família real para o Brasil, em finais de 1807, a fim de se defender a monarquia e, concomitantemente, assegurar-se a integridade territorial do Império, só possível porque havia uma Marinha preparada e apetrechada para o fazer e porque a Inglaterra, no seu interesse, o incentivou

e apoiou. O preço, todavia, uma vez mais, não foi pequeno: a abertura dos portos brasileiros aos navios estrangeiros e, em razão disso, o *grito do Ipiranga* de D. Pedro e a independência do Brasil (1822-25). Facto este que se tornou no mais rude golpe no poder naval nacional - parente pobre do reequipamento militar – na medida em que à Inglaterra interessava mais financiar o levantamento do Exército, por cuja criação ficara responsável, do que financiar a Marinha evitando, por parte de Portugal, uma concorrência no seu espaço de domínio senhorial – o Mar.

Em matéria de viragem do país para o mar, no decurso do século XIX, digamos que só no tempo da *Regeneração* é que se assistiu a um verdadeiro programa de renovação do poder naval nacional, consentâneo com um projecto e uma ideia de replicar em África um novo Brasil, tornando-se, inclusivamente, no seu principal pilar, pelo menos até 1896. A partir desta data, o Exército, no decurso das campanhas africanas, toma conta das operações, uma vez que elas se afastavam da costa e o eixo de progressão apontava para o interior.

É, também, neste mesmo século (XIX) que o Rei D. Carlos reconhece a importância estratégica dos oceanos e, de forma inovadora, incentiva e, pessoalmente leva por diante a realização de cruzeiros regulares de exploração científica do nosso mar. Em embrião já, em 1896, aquilo a que hoje se designam os *novos usos do mar*, assunto a que voltaremos mais adiante.

Posteriormente, a República, pese embora tenha atribuído grande importância à “opção africana”, a ponto de considerar a defesa do Império contra as ameaças de desmembramento, como uma das principais razões pelas quais Portugal entra na 1ª GGM, nunca lhe consignou os meios necessários e muito menos os suficientes. No que respeita à Marinha isso foi evidente! Os planos navais não eram executados e não havia reservas, bases, ou navios para um conflito na Europa.

Terminada a guerra, é já no período do *Estado Novo* que a questão africana de novo se coloca e o país é, uma vez mais, impulsionado para o mar. Nesse sentido, a partir de 1930, com a aprovação do programa Magalhães Correia e o célebre Despacho 100 (1945) dedicado à marinha Mercante (56 navios, dos quais 10 foram construídos em Portugal), a Marinha de Guerra Portuguesa entra no período mais favorável de toda a época contemporânea, recebendo, em cinco anos, 14 navios (5 feitos em Portugal) modernos e tecnicamente bem equipados.

A partir de 1935, com Santos Costa, muda a prioridade da política militar. É a “continentalização” da defesa contra a Espanha, assumida como o grande inimigo. Neste contexto, e em decorrência, o Ministro da Guerra relega a Armada para o último lugar da escala do rearmamento.

Pese embora todo este circunstancialismo, durante o conflito mundial que, entretanto, deflagraria (1939-45), Portugal consegue manter o estatuto de *neutralidade colaborante* e, uma vez mais, é o mar - esse enorme espaço que representa o triângulo estratégico português - e o seu poder funcional, a razão primeira da chamada, em 1949, do país ao grupo dos fundadores da Organização do Tratado do Atlântico Norte / *North Atlantic Treaty Organization* (NATO).

É também o mar que permite efectuar o "Regresso das Caravelas", quando, depois de alguma tensão interna e de 13 anos de guerra (e de um inerente programa de reequipamento naval, financeiramente nacional), Portugal teve de responder a novos desafios e, na parte que lhe coube gerir até 1974, desmembrar o seu próprio Império Africano. Nas palavras do professor Adriano Moreira, foi mesmo o último dos Impérios Euromundistas a descolonizar, representando a Revolução de 1974 (dos Cravos), na consecução desse propósito, o colocar de um *ponto final no projecto da Dinastia de Aviz*. Com isso eis-nos de volta às fronteiras europeias originárias, aquelas que foram fixadas em 1249, já lá vão mais de 700 anos, num processo de reencontro do país consigo próprio e com a sua velha identidade europeia, também ela originária.

Aqui chegados não é demais lembrar que esta grande viagem não foi feita ao acaso, tendo sido determinada sempre por grandes ideais e propósitos, em correspondência directa com aquelas que foram ao longo do tempo as nossas "*necessidades, interesses e objectivos*", no fundo, as nossas motivações!

B. O PAÍS, A ACTUALIDADE E O MAR. ALGUMAS CIRCUNSTÂNCIAS

Neste processo de tomada de consciência reflexiva, a propósito do mar e do uso que dele temos vindo a fazer, nada melhor do que tentar avaliar, de um modo simples e breve, aquilo que o país era em 1974 com o objectivo de melhor nos situarmos e compreendermos o percurso que, desde então, tem sido trilhado, terminada que foi a grande viagem!

Portugal, em 1974, era um país pequeno, *exógeno*⁵ e a caminho da exiguidade.

Como Estado-soberano, e não como Estado-Nação, entenda-se, o país, como tantos outros, começou a ficar erodido na sua capacidade de actuação, uma vez que já não conseguia, por si só, mobilizar os meios necessários e suficientes à realização autónoma das suas principais finalidades primárias: a segurança e o desenvolvimento.

Foi esta constatação que, à falta de melhor alternativa, mobilizou Portugal a aderir aos "*Grandes Espaços*". Primeiro, em 1949, à NATO e considerando a segurança, como já se referiu; e depois, em 1960, à Associação Europeia de

Comércio Livre – “*European Free Trade Association*” (EFTA), porque se abria aí a possibilidade de conciliar a integração económica com as opções políticas e diplomáticas perfilhadas pelo *Estado Novo* e, muito em especial, “permitia a manutenção da relação privilegiada com as colónias e parecia talhada à medida da própria concepção de Salazar acerca da complementaridade estratégica África- Europa”⁶.

Mais tarde, em 1972, quando se estabeleceu um acordo comercial com a Comunidade Económica Europeia (CEE), havia já sinais de que aquela relação de complementaridade Europa-África se tornava inexequível, começando a ganhar força a ideia do desacoplamento do binómio Europa-África.

Deste modo, a questão da alternativa de um dos termos em relação ao outro emergia como uma hipótese de maior força e verosimilhança. Em qualquer dos casos - EFTA ou CEE - o que na altura estava em causa era a realização da outra finalidade do Estado: o desenvolvimento. E se isto era verdade nos anos 60 e 70 do século passado, depois de 1974 e encerrado o ciclo do império, viria a sê-lo por maioria de razão.

1. A Opção Europeia

Deste modo, nada mais nos restava, como opção, do que solicitar a adesão formal de Portugal à Comunidade Europeia, o que veio a acontecer, em Março de 1977, após um período de transição algo conturbado, em que a orientação da nossa política externa, na ausência de uma narrativa ou até, mesmo de um *mapa da viagem para o futuro*, não primava, especialmente, pela clareza e objectividade do discurso.

Na realidade, nem Mário Soares - o nosso primeiro Ministro dos Negócios Estrangeiros depois da *Revolução dos Cravos* -, ao dirigir-se ao plenário das Nações Unidas, em finais de Setembro de 1974, incluiu a opção europeia nas linhas mestras da nova política externa, limitando- se a referir a intenção de aprofundar as relações económicas com a CEE⁷.

Na altura, os próprios partidos políticos tinham dúvidas e as diferentes sensibilidades manifestavam-se e suscitavam reservas. Pretendia-se *reinventar uma nova mitologia*, em função que fosse de diferentes narrativas⁸ que, aqui e ali, iam, também, aparecendo e polarizando a opinião pública.

Os Objectivos

Só depois de Março de 1976 e da realização, no Porto, de uma “*Cimeira Socialista Europeia*”, subordinada ao tema a “Europa Connosco”, é que, de acordo com Fernando Reino, a questão da adesão passou a ser assumida em plenitude e por impulso directo, desta feita, de Mário Soares e Medeiros Ferreira.

Os grandes objectivos ou motivações⁹ que estavam por detrás desta única opção estratégica e que a iluminavam eram, por um lado, “a consolidação da democracia que a entrada de Portugal na Comunidade assegurava; e, por outro, a modernização e o desenvolvimento económico, que as ajudas comunitárias favoreciam.

Tratou-se de uma decisão de topo, do governo e das elites e para a qual as bases, o povo em geral, a sociedade civil, pouco ou nada contribuíram. Foi de certo modo, uma inevitabilidade, o recuperar de um tempo perdido, uma “europeização forçada”, nas palavras de Eduardo Lourenço¹⁰, “vista como uma autêntica desafeição em relação ao nosso imaginário clássico, épico, em suma, foi uma redescoberta de nós mesmos como necessariamente europeus e da Europa como nosso horizonte e vocação incontornáveis”, ao fim ao cabo o reassumir de uma condição inata, a europeia.

De notar, no entanto, que, sendo o Estado o grande responsável pela defesa dos “interesses nacionais”, os interesses que se jogam em termos de “grandes espaços” (e a União Europeia é um “grande espaço”), não são interesses nacionais isolados, mas sim e, necessariamente, “interesses comuns” orientados para a consecução dos objectivos que determinaram a constituição desse mesmo grande espaço. Se assim é, o que acontece na prática é que os “interesses comuns” são sempre negociados e quanto mais alargado e participado for o fórum da discussão, no sentido da existência de um maior número de “interesse nacionais” em disputa, maior será a necessidade de negociação e menor a margem de imposição por parte de cada Estado do seu próprio interesse nacional.

Não esquecer que não há, nunca houve, “Diplomacia dos sorrisos”, já o dizia Borges Macedo¹¹. Os negociadores hoje, (quaisquer que sejam), existem para debater compromissos e avaliar forças reais. A nossa sobrevivência depende do resultado e, neste sentido, a avaliação da capacidade política de um País não poderá deixar de ser acompanhada e escrutinada em permanência.

A Continentalidade versus Maritimidade

Feita esta pequena intromissão no domínio dos “Grandes Espaços”, das Organizações supranacionais e dos interesses, em geral, retomemos a caracterização que vinha sendo feita sobre Portugal e a opção europeia, referindo que uma tal decisão, vista quase que como *simétrica da expansão marítima*, acarretaria obviamente um posicionamento mais “continentalizado” para o país, o qual, tendo sido deliberadamente assumido, passou a fazer parte da narrativa política como um dos seus elementos-chave de maior relevância.

De facto, é isso que fica da leitura atenta de alguma da documentação estratégica que mais tarde já em 1998, foi sendo publicada¹²: uma visão claramente

continental, onde o posicionamento geográfico do país é feito de uma forma totalmente desfocada, quase sempre numa perspectiva de quem estava no litoral, de costas para o mar e apenas preocupado com as relações terrestres com a Europa central e pouco mais.

Aquilo que no passado nos motivara no uso do mar deixou, nesta perspectiva, de interessar por completo ao país, um país que no passado transpirava mar por todos os poros. Os números estão aí e comprovam à exaustão um tal estado de espírito.

A decadência da marinha mercante e da construção naval é por demais evidente. O transporte marítimo não está melhor posicionado, pois tem diminuído em quota por comparação com o rodoviário. A frota pesqueira, essa, pese embora, em termos absolutos, ainda tenha alguma importância, na prática, mais não é do que uma realidade piscatória artesanal e pouco eficiente.

Devastámos o suporte de qualquer actividade marítima sólida. Razões para isso apontam-se algumas, das mais simples às mais incompreensíveis, desde o cansaço relativamente às coisas do mar em decorrência dos muitos anos que demorou a negociação da Convenção sobre o Direito do Mar, até ao facto de o país estar muito polarizado nas questões económicas e só se preocupar apenas e só com elas. Tudo boas razões para que o mar (e a maritimidade), ficassem de *fora do radar nacional* e dos grandes planos estratégicos de desenvolvimento do país que, financiados pela Europa, então se desenharam¹³.

Uma coisa é certa, em Portugal, independentemente de razões políticas, ideológicas ou outras, depois de 1974 e durante quase trinta anos, é lícito reconhecer que os sucessivos governos, pouca, ou nenhuma atenção prestaram aos assuntos do mar e isso é o que por ora mais importa sublinhar.

A narrativa, a desconstrução (a propósito) o Atlântico

Na *narrativa*, os temas da "*desconstrução*", da "*desnaturalização identitária*" e, até, da "*homogeneização de quadros culturais*" foram fazendo também o seu percurso, e deliberadamente, como aliás vem sendo normal em Portugal sempre que se operam mudanças de regime. Foi assim com "*estrangeirados*", "*liberais*", "*racionalistas*", com "*internacionalistas*", "*positivistas*", "*republicanos*", "*nacionalistas*"

A ideia racionalizadora é a mesma de sempre: levar à "coluna do passivo" e de inventário tudo o que tenha sido passado e causas da "*decadência*", ou pelo menos tentar fazer esquecer esse tempo, ou, ainda, de algum modo relativizá-lo por "tão negativo" que foi para o país.

O discurso político não saía muito desfocado desta narrativa e da dificuldade de aceitar Portugal como um País onde a função marítima pudesse ter um

maior papel ou relevância. A título meramente ilustrativo lembraríamos aqui Durão Barroso¹⁴, por exemplo, em 1998, quando, de uma forma muito clara, assumia que o futuro de Portugal estaria cada vez mais dentro da União Europeia e, por isso, considerava ter-se passado de um registo tipicamente *atlanticista* para um outro mais central e *continentalizado*. Não se trata de uma radical mudança de campo, antes de uma questão de acento tónico, precisava Durão Barroso.

Na mesma linha de entendimento, de uma certa relutância ao Portugal Marítimo e Atlântico, o General Valença Pinto afirmava à época, que isso do factor posição e de uma disputa entre países marítimos e continentais se trata, ao jeito determinista, de *mitos e abstracções Geopolíticas* do passado, que há que abandonar, conjuntamente com sugestões *geométricas do tipo eixo*, triângulo [estratégico], *cujo conteúdo funcional não se descortina*¹⁵.

Contrariando, no entanto, toda esta onda negativista, o General Abel Cabral Couto, essa personalidade de referência da estratégia portuguesa, sem deambulações de natureza geopolítica ou geoestratégica, simplesmente comentava, a propósito, de que “*esta gente o que está é acometida pelo vírus da continentalidade*”,¹⁶ doença que importava combater, caso contrário Portugal poderia vir a perder a sua individualidade e até a sua própria identidade.

Corroborando esta mesma ideia Borges Macedo¹⁷ o emérito historiador, de forma elevada e clarividente, afirmava que havia “um claro desdobramento estratégico na geopolítica portuguesa”, considerando que Portugal não poderia por nunca dispensar qualquer das opções, e por isso entendia que ambas se deveriam manter permanentemente abertas.

Tanto assim é que A. Cabral Couto, na coerência do seu pensamento, e reforçando esta mesma convicção da imperiosidade da articulação de um Portugal euro-atlântico, vai até mais longe e identifica, hoje, o País com a imagem do “*Homem de Vitruvius*” com um braço na Europa, outro nos Estados Unidos da América, uma perna em África e a outra no Brasil e América Latina, ilustrando, deste modo, simples e sugestivo, o posicionamento estratégico nacional.

Uma vez mais, e este é o ponto que, de momento, se pretende explicitar, o das *racionalizações sociais divergentes* de sempre a despontarem e o velho duelo épico entre os nossos *Catão* e *Cipião*, tão ao estilo alegórico de Oliveira Martins¹⁸, subliminarmente a aparecer e a tomar conta do discurso e do seu conteúdo. Não é este o tipo de discurso, porém, que o País mais precisa, mas sim de um outro que leve à edificação de um Portugal diferente, novo, moderno e desenvolvido.

A vizinha Espanha, pelo contrário, e a título exemplificativo, usualmente considerado um País de matriz mais Continental, aparece a afirmar, de um modo absolutamente categórico, a sua condição marítima, declarando, inclusi-

vamente, como um dos seus maiores *interesses estratégicos* os “ [...] que derivan de la situación geográfica y condición marítima de España”¹⁹.

Somos levados a questionar se faz sentido esta diferenciação entre os dois países um pouco ao contrário de tudo o que, em termos de “narrativa”, seria habitual ouvir? Será que Espanha, comparativamente a Portugal estará hoje mais preocupada com o mar e, até, com o nosso próprio mar e o nosso espaço de interesse estratégico permanente²⁰, do que nós próprios?

No passado, como países de fronteira comum, assumimo-nos mais como *inimigos íntimos* do que como *vizinhos cooperantes*²¹. Hoje desapareceu a animosidade de outrora, partilhando antes interesses comuns mas sempre num contexto em que enquanto Estado e Nação temos interesses próprios que importa salvaguardar e defender. De facto, segundo *Palmerston*²², os Países, e é bem verdade, “não têm aliados eternos, assim como não têm inimigos perpétuos. O que os Países têm de eterno e de perpétuo são interesses e serão eles que, em quaisquer circunstâncias, serão nossa obrigação de sempre prosseguir e defender”.

Portugal e Espanha estão na Europa, integram as mesmas Organizações Internacionais (OI), Regionais e Alianças e, desse nosso ponto de vista, dir-se-ia não fazer muito sentido uma qualquer rivalidade; a menos que aquilo que esteja em jogo, numa perspectiva naturalmente particular e espanhola, seja a afirmação de um interesse nacional próprio espanhol, o qual, no limite, poderia, em tese, vir a condicionar a afirmação de um interesse estratégico nacional português.

Em suma, só uma visão míope e, diga-se, absolutamente distorcida, não permitiria que um Estado costeiro e ribeirinho como o nosso exercesse influência nos “grandes espaços” marítimos e atlânticos que lhes estão imediatamente contíguos e estrategicamente lhe interessam.

Já no passado, como vimos, a *ocidentalização do Império* e a concomitante *recentragem do país no Atlântico* é paradigmática da importância que este oceano, já naquele tempo, assumia para todo o nosso “negócio marítimo” e para o País e sua própria *individualidade*²³, numa altura em que o Atlântico deixara de ser o tal oceano de passagem do tempo do *Mare Clausum* para se assumir num outro *de Mare Liberum*, com uma outra dimensão, esta verdadeiramente estratégica, na medida em que se constituiu, ele mesmo, em objecto das atenções europeias e, em especial, dos países da sua frente marítima que, sendo nossos concorrentes, competidores ou adversários (ou mesmo inimigos), viam nele, e no seu uso, interesses e objectivos, igualmente, a preservar e defender.

C. O EXERCÍCIO DA SOBERANIA NO MAR E O DIREITO INTERNACIONAL.²⁴

Nestas circunstâncias, o exercício da Soberania e a aplicação do Poder do Estado no Mar não pode deixar de se impor como uma das principais preocupações dos Estados ribeirinhos.

Nesse sentido, interessa avaliar como é que toda esta questão da Soberania, em geral, se reflecte na sua frente específica de "Mar-Oceano" e como é que ela foi evoluindo ao longo do tempo.

1. Um pouco mais de História

Não se perderá muito tempo com as conhecidas teses do "*Mare Nostrum*", de Tito Lívio a respeito do Mar Mediterrâneo, ou da já referida tese do "*Mare Clausum*" que durante cerca de 130 anos tanto nos interessou a nós, portugueses, ou até mesmo com a tese subsequente, do século XVII, do "*Mare Liberum*", do célebre *Hugo Grotius* e, igualmente, já mencionada. Apenas realçaremos que, tanto ontem como hoje, por detrás de cada uma destas teorias e do seu desenvolvimento, estiveram sempre interesses políticos, estratégicos, comerciais, económicos, seguramente de hegemonia e de poder dos Estados ou de quaisquer outras entidades ou instituições terceiras, fossem companhias *majestáticas* ou outras.

Foi este estado de coisas que perdurou quase até aos nossos dias. Assumidos que foram o critério do "*tiro do canhão*", em 1782, e a "*regra das 3 milhas*" como praxis e "limite das águas territoriais", só já depois da 2ª GM e da enorme onda de inovação e conhecimento a que se assistiu, é que a ONU começa a preocupar-se com esta problemática dos "*espaços oceânicos*", com a sua "*delimitação territorial*" e, sobretudo, com o "*uso e a apropriação dos seus recursos*".

Neste enquadramento, não poderemos deixar de referir três documentos principais:

- i. A *Declaração Truman*²⁵, relativa à jurisdição sobre os recursos naturais do leito e do subsolo do mar;
- ii. A *Declaração de Santiago*, a propósito dos poderes *soberanos exclusivos* sobre as águas ditas patrimoniais²⁶;
- iii. A *Proposta de Avi Pardo*,²⁷ de 1966, sobre o "*Património Comum da Humanidade*".

Em causa, note-se, estava a possibilidade, que se adivinhava cada vez mais real, de se replicar em relação ao mar, a "*corrida*" que se verificara relativamente a África, a partir de meados do século XIX.

2. A ONU e a Convenção de *Montego-Bay* ou Lei do Mar

Na sequência de toda esta agitação, a ONU ganhou consistência, através da realização das célebres Conferências das Nações Unidas para o Direito do Mar, onde todos falaram com todos, o que é de enaltecer, com a adopção de legislação sobre a matéria e um amplexo de Direitos e Deveres dos Estados que têm o mar como a tal última *fronteira*.

A própria Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM)²⁸, foi, assim, adoptada, num contexto em que a cada dia que passava aumentavam as informações sobre o potencial das riquezas existentes nesse imenso meio marinho e isso, ausente um enquadramento legal específico, poderia desencadear sérias crises de soberania e de autoridade, como uma ou outra vez já se verificara. Para além da fixação da largura máxima do *Mar territorial* (MT) em 12 milhas e da admissão de uma *Zona Contígua* (ZC) de mais 12 milhas, foi definida uma *Zona Económica Exclusiva* (ZEE),²⁹ que, adjacente ao MT, pode ir até às 200 milhas da costa, assim como foi estabelecido o conceito da *Plataforma Continental*, (PC),³⁰ passível de se estender para além da ZEE e até às 350 milhas. A *Área*, outro dos institutos assumidos na Convenção, reflectindo a concretização da tal ideia do "*Património Comum da Humanidade*", é englobadora dos grandes fundos oceânicos, dos recursos sólidos, líquidos ou gasosos do seu leito ou subsolo e que se encontram para além da jurisdição dos Estados Costeiros, competindo a sua gestão, sempre internacionalizada, a uma "Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos"³¹, criada no âmbito da própria ONU.

A entrada em vigor da CNUDM, também conhecida por Convenção de *Montego Bay* ou Lei do Mar, marca, na realidade, o início de uma fase radicalmente diferente do Direito do Mar, não só pelos conceitos aprovados, mas sobretudo pelo estabelecimento de um "*nova ordem*" na utilização e na apropriação dos espaços marítimos sob uma perspectiva, também ela, diferente de diálogo e cooperação internacional.

Dentro deste novo espírito, a Convenção, para além de atribuir "direitos," impõe igualmente "deveres" aos Estados, que reivindiquem espaços marítimos, como por exemplo, o de neles "conservar, gerir, preservar e proteger o meio marinho". Daí não escandalizar aceitar-se que países detentores de grandes áreas marítimas apareçam a tentar dotar-se de meios capazes de as vigiar e proteger, porque isso é do seu interesse fazê-lo, como é de terceiros que o façam. Se isto é verdade no que respeita às ZEE e à *coluna de água*, onde os direitos dos Estados são de mera "jurisdição", por maioria de razão sê-lo-á no que concerne ao MT e ao solo e subsolo das PC, onde os direitos dos Estados são "exclusivamente soberanos".

Não esqueçamos: conflitos de soberania, até à data, não foram erradicados, tendo sempre existido, não sendo expectável que deixem alguma vez de existir.

Como corolário desta afirmação, não poderemos deixar de enfatizar que os Países têm mesmo uma obrigação natural de, autonomamente, cuidar de si, vinculando-se a dispor de um *sistema de forças próprio*, com capacidade e um mínimo de autonomia e credibilidade, que lhes permita sustentar a *vontade* para se defenderem e assumirem responsabilidades que são suas, nos seus espaços de interesse específico, já que, se se revelarem “*distráidos*” ou mesmo ausentes, o mais provável é que estejam a criar condições para que outros aproveitem a oportunidade, naturalmente, em seu favor.

Nesse sentido, e à laia de conclusão do que acaba de ser afirmado, será de salientar, uma vez mais, a nossa responsabilidade em ocupar, não só com meios navais, mas, sobretudo, com meios marítimos³² próprios, o nosso mar na certeza de que se o fizermos, estaremos, seguramente, a salvaguardar e a bem defender os nossos interesses, mas também, os interesses dos outros Estados-membros da União Europeia e da comunidade internacional, numa aplicação pura da lógica da *Soberania de Serviço*, tal como o Professor Adriano Moreira a entende e define³³.

No passado, o território, - um dos tais elementos caracterizadores da soberania -, era mesmo o alvo primordial destas questões da soberania, quase sempre em resultado de processos de extensão das próprias soberanias a outros territórios, onde abundavam os recursos que as economias dos países mais desenvolvidos reclamavam. Importava, por isso, “apropriar”, tantas vezes por recurso à força e ao método da “*imposição*” do poder de alguns, das grandes potências ou dos vencedores.

Foi, assim, durante todo o tempo em que vigorou a designada *Ordem dos Impérios* e que o passeio pela história que *ab initio* efectuámos é elucidativo desta nossa afirmação (Vide *Ultimato* inglês de 1890).

A grande ilação que nos fica de todo este novo enquadramento é a de que a “*apropriação do oceano*”, quando vista em contraponto a esta circunstância histórica da “*apropriação do território*”, pela imposição e pela força, ao jeito *maquiavélico*, tende, hoje, a ser mais regulada pela comunidade internacional, num espírito de maior abertura, *consentimento* e diálogo.

A negociação do *Acordo*,³⁴ constitui um bom exemplo do poder dos mais fortes. De facto a retórica dos mais poderosos, veiculada a favor da igualdade, no mar, é paradigmática de interesses enviesados, quando, invocando a incapacidade técnica dos mais fracos, procuram, no fundo, apropriar-se das riquezas das águas, dos solos e subsolos que, por direito, àqueles outros pertencem.

Salvaguardado o mérito inquestionável da Convenção, emerge, mais uma vez, a constatação de que os interesses dos países e não poucas vezes, também os dos grandes grupos económicos, estão sempre activos e presentes em qualquer negociação internacional, tentando, de uma maneira ou de outra, enca-

potada ou abertamente influenciar as decisões e levar por diante, em concretização, as suas próprias pretensões.

Os interesses, uma vez mais, a serem trazidos a terreiro!

Em abono da verdade nem doutro modo poderia ser, pois aos Estados compete, como temos vindo a sublinhar, acautelar esses mesmos interesses e fazê-lo com todo o rigor, determinação e afinco, uma vez que o uso do mar, em segurança e de forma sustentada, é um bem precioso de mais para ser deixado sem regra e, muito menos, sem governação!

3. O uso do Mar em Segurança

A concepção das políticas e, em especial, das respectivas respostas estratégicas, a ganharem aqui, relevância e impacto, mais a mais, numa época em que se configura como ameaça de alguma probabilidade “a *apropriação por terceiros dos recursos do mar, particularmente da Plataforma Continental*”, não constituindo, o mar português elemento de exclusão.

Será, pois, neste contexto, que se deverá enfatizar que a par de uma política, que tenha o mar e o seu uso como objecto, não deverá deixar, igualmente, de ser delineada uma estratégia e salvaguardado um instrumento de força que garanta que, no mar, os interesses do Estado Soberano e do País serão preservados e defendidos.

D. João II cedo percebeu que sem força e sem um “poder naval” efectivo não conseguiria que o princípio do *Mare Clausum* por que tanto se tinha batido, não seria acatado e muito menos cumprido, tendo nesta perspectiva sustentado a sua decisão de conceber e incentivar a constituição de uma frota de “corsários” ou de uma marinha de guerra nacional, numa expressão mais moderna e actualista.

Se é o mar e o seu uso que estão em causa, a par de um poder marítimo, aquele que, conceptualmente, tem a ver com o “meio” e que permite aos Estados o uso do Mar para a realização de interesses e objectivos políticos, deverá existir sempre uma estratégia geral, própria, uma estratégia marítima. É ela que conhecedora dos *fins* estabelecidos pela política, estabelecerá, ao seu nível, objectivos marítimos, que procurará atingir através da conduta de um plano consequente de acções e actividades diversificadas de concepção, estruturação e utilização de meios e recursos que ela mesma deverá saber gizar e empenhar.

Dito isto, acrescentaríamos que o poder marítimo não poderá dispensar o seu próprio elemento força – o Poder Naval - que é normalmente integrado por duas componentes: uma “componente militar”, que se consubstancia nas “Marinhas de Guerra” e nos meios dos outros ramos das Forças Armadas que

actuar sobre o mar, ou nele têm influência; e uma "componente não militar" constituída geralmente pelas "Guardas Costeiras", pelas polícias de especialidade e por outras entidades ou agências do Estado que, em razão da matéria, igualmente, podem actuar no mar. A componente militar do Poder marítimo será, então, nestas circunstâncias, o próprio poder naval que pode ser entendido como tal, ou então, como a componente naval do poder militar que "encontra no mar uma área de manobra de excelência e que entre outras tarefas da sua responsabilidade, o seu controlo lhe cabe assegurar"³⁵.

Segundo esta contextualização o poder *naval* *poderá* ser chamado a desempenhar uma diversidade enorme de actividades e tarefas que, no caso português, têm como propósito "*a defesa dos interesses de Portugal no Mar*" – essa a Missão da Marinha – e que se agrupam, para facilidade de linguagem, em três principais blocos de *funções*: "*a defesa militar e o apoio à política externa do Estado*"; "*a segurança e a autoridade do Estado no mar*"; e o apoio ao "*desenvolvimento económico, científico e cultural*" do País.

Perante uma Missão tão abrangente e diversificada quanto esta, como é que a Marinha portuguesa se organiza e estrutura para o seu cumprimento?

Sem aprofundar muito a resposta, simplesmente referíamos que, no campo dos conceitos e da doutrina, a Marinha adoptou como estruturantes da sua organização e estratégia naval dois grandes conceitos: o da "Marinha equilibrada"³⁶ e o da "Marinha de Duplo-Uso"³⁷. Deixando de lado o primeiro, dedicamos ao segundo particular atenção.

O modelo da "Marinha de Duplo-Uso" - autêntico paradigma do emprego operacional da Marinha Portuguesa -, como o próprio nome sugere, assegura um melhor balanceamento entre as missões, ditas, "essencialmente militares", e as outras "de segurança e de autoridade do Estado no mar", de aplicação mais tipicamente jurisdicional. O seu maior trunfo reside na circunstância ímpar da sua operacionalização permitir partilhar uma matriz comum de formação, doutrina, organização, liderança, treino, pessoal, infra-estruturas e serviços, o que para um País pequeno como Portugal, ao evitar a dispersão e a duplicação de capacidades, infra-estruturas e outros recursos, constitui uma solução, no mínimo, avisada.

Estamos mesmo em crer que este tipo de solução e a ideia que lhe subjaz poderia, inclusivamente, ser adoptada, com vantagem, por outras agências, departamentos e serviços do Estado ou entidades públicas.

Mas outro dos seus trunfos tem a ver com o facto de o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA) ser, por inerência de funções, a Autoridade Marítima Nacional (AMN), o que lhe permite em missões específicas, como estas, de jurisdição, exercer o comando superior dos meios operacionais da Marinha, assim como administrar e coordenar aqueles outros que, através da Direcção-

Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e dos seus órgãos e serviços competentes – Capitania dos Portos (CP) e Polícia Marítima (PM) -, desenvolvem acções no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM).

Daí dizer-se que o enquadramento legal deste novo SAM³⁸ formalmente assume que a Marinha de Guerra é, em Portugal, e em resultado da sua vocação e experiência centenária³⁹, a Instituição que exerce as funções típicas de uma Guarda Costeira. A própria Lei Orgânica da Marinha (LOMAR),⁴⁰ recentemente publicada, vai nesse sentido e, na linha da tradição naval portuguesa, dá corpo ao paradigma da *Marinha de duplo-uso*, dispondo, de forma inequívoca, que à Marinha lhe compete “*exercer a autoridade marítima e garantir o cumprimento das leis nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional*” [(nº 3 a) do Art.º-2º)].

D. O MAR, OS USOS TRADICIONAIS E OS NOVOS USOS.

Ontem, como já tivemos oportunidade de referir, o mar era quase sempre considerado como fonte de recursos, principalmente alimentares e de riqueza, via de comunicação, transporte e espaço de interesse estratégico. Todas estas utilizações, se eram importantes naquele tempo (e foram-no seguramente para Portugal), hoje, continuam a sê-lo como o serão amanhã. São, por isso, utilizações tradicionais e de todo o sempre.

Hoje, no entanto, o uso do Mar está internacionalmente regulado por uma “*nova ordem*”, como acabámos de ver, pelo que se considera importante que, através de uma pincelada rápida, vejamos quais as implicações para Portugal desta “*nova ordem*” – a Convenção de *Montego Bay* ou Lei do Mar.

As oportunidades que se nos deparam não são propriamente um conjunto vazio; são, antes, bem reais e concretizam-se em novos usos do mar. Por um lado uma ZEE sob jurisdição nacional, que é das maiores do mundo, a maior da União Europeia e que corresponde a cerca de 18 vezes a área terrestre do território continental português, cerca de 1 715 000 Km², se se considerar o todo nacional, incluindo Açores e Madeira. Por outro, uma PC, cujo processo de extensão foi entregue na ONU, em Maio de 2009, sendo bastante verosímil que até 2013/14 a Comissão de Limites daquela OI venha a pronunciar-se favoravelmente. Se tal acontecer, e a probabilidade é mesmo muito alta, as áreas de solo e subsolo marinhos nela incorporadas mais do que duplicarão aquele valor, passando para, grosso modo, 3 600 000 Km², consagrando-se desta forma poderes soberanos sobre os recursos aí sediados e, bem assim, a competência jurisdicional sobre a sobrejacente coluna de água deste modo alargada.

Estamos, pois, na iminência de duplicar o solo soberano português, do qual cerca de 97% é território imerso e, mais importante do que isso, de rece-

ber, como património de exclusiva soberania nacional, todos os recursos nele existentes, assim como no seu subsolo.

Ora, nestas condições, temos pela frente um enorme desafio, já que estamos perto de viver a última oportunidade que se nos oferece de ver "*Portugal crescer e expandir-se territorialmente*"⁴¹.

No passado, uma das razões subjacentes à nossa epopeia dos descobrimentos foi a conquista de novas áreas de expansão territorial e exploração económica, em busca de recursos que nós, portugueses, não teríamos por cá, neste exíguo rectângulo continental. Fomos virando costas a Castela, mar adentro e Atlântico abaixo.

Amanhã, que é já hoje, não será mais necessário demandar outras terras, outras paragens, bastar-nos-á —"*ir para fora cá dentro*" — ou melhor, mergulhar no solo e subsolo dessa imensa área Atlântica que a geografia (e o direito internacional) nos legou como território de soberania exclusiva, encontrando aí, mesmo aos nossos "pés", os recursos naturais imprescindíveis a um desenvolvimento sustentado e que os nossos antepassados, com tanto esforço, trabalho e abnegação, procuraram lá tão longe.

O lema de outrora de "além- mar" a dar lugar ao lema mais actual de "aqui há mar"!

Mas que *novos usos* (e recursos) serão estes que as novas áreas marítimas de nossa responsabilidade — jurisdicional e, ou soberana - nos reservam?

De um modo muito sintético, segundo David de Carvalho,⁴² para além dos sulfuretos polimetálicos, vários são os recursos que podem existir na Plataforma Continental Portuguesa (PCP), onde se conhecem indícios de óleo e de gás e se admitem boas perspectivas para estes recursos nas bacias sedimentares do "*deep-offshore*".

Por outro lado, a existência de depósitos de areias e cascalhos foi já assinalada junto à costa, como descobertos foram, igualmente, nódulos fosfatados e nódulos metálicos, e verificadas ocorrências de sulfuretos na crosta oceânica atlântica. Será, pois, razoável admitir ser nesta imensa área sob responsabilidade portuguesa que, no presente século, poderão surgir importantes contributos para a ampliação da "*Base de Recursos*" nacional - o "*oiro*" dos nossos dias - saibamos nós com muito esforço, visão, dedicação e trabalho traduzir esta realidade em *efectivas descobertas em terra e no mar*, no fundo em verdadeiras bases de sustentação do desenvolvimento do País quebrando com as práticas de outrora de magnificências sem tradução adequada na base produtiva de Portugal.

O trabalho tem prosseguido, a bom ritmo, a universidade e a investigação científica nacional especializada vêm descobrindo e confirmando no dia-a-dia, de forma consistentemente positiva, esta inicial, provável, boa expectativa.

O actual Secretário de Estado dos Assuntos do Mar, no antecedente coordenador da “Missão para a Extensão da Plataforma Continental”, Professor Pinto de Abreu, conhecedor profundo que é desta causa, não se cansa de, assumidamente, com objectividade e grande pragmatismo, o explicitar.

A propósito, será bom lembrar que o controlo das matérias-primas estratégicas vai determinar, e muito, a geopolítica deste século, e sobre isso não tenhamos quaisquer dúvidas. Há mesmo quem adiante que o século XXI será o da exploração marítima e dos “recursos naturais” aí existentes, quer ao nível do fundo do mar quer da designada *coluna de água*.

Há, pois, que estar atento e monitorizar todas estas questões com especial atenção e muito rigor, procurando ter papel activo e intervir, desejavelmente, moldando a discussão e, acima de tudo, evitando factos consumados, uma postura de facilitismo, descomprometimento, ou furtividade, ou até mesmo alguma demagogia.

De facto, o mar que, para muitos, é já hoje a última *fronteira do planeta*, vê, assim, reforçada a sua relevância, ao ser progressivamente utilizado como fonte por excelência de recursos e acumulação de riqueza, como reserva de recursos energéticos de diversa ordem e, ainda, como via privilegiada de comunicação, transferência de bens e de projecção de poder.

A importância do mar, aliada à dos litorais e ao seu adequado ordenamento, faz com que os países ribeirinhos e Portugal, em particular, disponham de potencialidades e facilidades que os países interiores não possuem, mas também de especiais responsabilidades e deveres, designadamente quando se trata de travar o assalto (criminoso) do Homem aos recursos do mar, tornando-se, pois, urgente conseguir uma maior consciencialização dos países (e das pessoas) em cuidar daquilo que é seu, designadamente, dos enormes espaços marítimos de sua responsabilidade e dos inúmeros recursos, vivos e inertes que neles se encontram.

No que nos diz respeito, é isso que temos procurado fazer e este ensaio é, nesse preciso contexto, mais um dos nossos singelos contributos.

E. O PAÍS, O MAR E A “NECESSIDADE” DO SEU USO, ONTEM - UMA SÍNTESE

Aqui chegados e relembrando a razão de ser deste ensaio e a tarefa a ele inerente de contribuir para uma mais efectiva consciencialização sobre o papel do mar e da sua necessidade para Portugal, como se acabou de referir, nada melhor do que, em vista de uma conclusão, proceder a uma síntese, breve e objectiva, do que temos vindo a discorrer sobre o tema e, em razão dele, da

importância de que se reveste e das questões que ele mesmo nos coloca e suscita. Assim:

- i. Portugal pela sua localização geográfica desde a Fundação teve que contactar com o Mar não tanto pela sua inquestionável beleza natural, mas por necessidade de (i) segurança e defesa que, na fase da "Afirmação" do País, foi mais evidente ao ter tido em conta o Mar para fins, essencialmente, militares, já que ele se constituía em via instrumental, relevante, no apoio prestado, do exterior, às operações de conquista do território, à manutenção da sua integridade e à defesa das suas fronteiras; (ii) desenvolvimento, na fase subsequente de "Consolidação" e em que o Mar passou a ser considerado, também, como vector importante da dinamização da economia, em resultado da exploração directa dos seus recursos – peixe e sal – e da circunstância de ser tido, também ele, via essencial de comunicação e elemento de relevância do comércio marítimo e do transporte de produtos, bens e pessoas;
- ii. Se, no decurso de toda a 1ª Dinastia, o Mar foi tido por importante, mais importante foi a edificação, nesse tempo, de uma verdadeira Marinha, quiçá de um autêntico "cluster" do mar", imprescindível à rentabilização do seu emprego e à eficácia dos resultados. D. Dinis e D. Fernando, em especial, foram os Reis que se incumbiram desta tarefa e identificaram o Mar como um dos vectores, porventura, o mais importante do desenvolvimento do País;
- iii. Com a Dinastia de Aviz e na sequência da Revolução de 1383-85, a questão da viragem do país para o Mar e o perfilhar de uma Opção Atlântica começaram a ganhar força e uma outra dimensão. Em causa, ainda, necessidades de desenvolvimento e das quais a expansão territorial do País e o encontro de novas áreas de exploração económica (pesca ou outras) foram vertentes complementarmente válidas. A falta de recursos no país a uma tal decisão obrigou, mas a geopolítica e, em especial, a geoestratégia não ficaram indiferentes à sua formulação. Necessidades de segurança e defesa, como de projecção internacional do novel Rei e do País, tal desiderato impunham. A pouca profundidade do território, a inexistência de retaguarda e a necessidade de diversificar com Castela áreas de esforço, de exploração económica e de interesse estratégico, constituíram a base mais evidente do seu racional.
- iv. Depois de Ceuta, foi-se mar adentro e costa abaixo e a Marinha apareceu como elemento preponderante da concretização de um tal

empreendimento que no Mar tinha, necessariamente, o vector relevante da sua prossecução. D. João II cedo percebeu a importância do poder naval no desenvolvimento deste projecto, em especial quando ficou patente a necessidade de fazer cumprir o princípio do *Mare Clausum*, e bem assim, quando assumiu como grande desígnio para o País chegar à Índia por via marítima, projecto que a todos mobilizou e economicamente interessou.

Foi, sem dúvida, o período da nossa história a que correspondeu uma visão mais clara daquilo que eram as necessidades, interesses e objectivos que importavam ao País naquele tempo. Por isso mais fácil foi também conceber e melhor relacionar a política e os fins com a estratégia e os meios, a capacidade e o saber com a vontade e o querer, em vista de um propósito verdadeiramente nacional e a cuja eficaz consecução tudo e todos houve que orientar e criteriosamente submeter.

- v. Fomos e viemos, várias vezes, e enquanto estivemos sozinhos neste “negócio” do comércio marítimo de incidência essencialmente oriental, tudo correu pelo melhor, até ao momento em que passou a haver concorrência e os recursos começaram a escassear, pondo em risco a viabilidade económica da empresa e a vida dos seus mais directos intérpretes e responsáveis.

Necessidades, então, de cariz logístico e de natureza económico-financeira, numa tentativa já de melhor compatibilização de meios com objectivos, foram as grandes determinantes da “retracção do dispositivo” (Índia e norte de África) e da concentração de meios e recursos apenas num dos oceanos – o Atlântico – que assim começa a assumir uma relevância que até então não lhe era reconhecida. A ocidentalização do Império e a concomitante opção Atlântica viriam a confirmar-se mais tarde como das mais correctas opções estratégicas do país. O “Atlantismo” a começar a impor-se.

- vi. As circunstâncias, entretanto, mudaram e com isso outras alterações houve necessidade de gizar e conceber. Desde logo, o tipo de esforço que, ao contrário do que vinha acontecendo no tempo da Índia e do *Mare Clausum*, em que se tratava de um esforço típico de “projecto de poder”, do mar para a terra, a partir deste novo tempo a lógica de aplicação do poder passou a ter uma outra incidência, mais de poder no mar e onde a protecção e a defesa do nosso tráfego marítimo, como tarefa, de sempre, do poder naval, ganhou, num regime, também outro, de liberdade de navegação e de *Mare Liberum*, uma maior preponderância e significado.

- vii. Depois, foram o *corso* e a *guerra no mar* a imporem igualmente novas necessidades. De entre elas, a de combater os corsários e, nesse sentido, uma melhor organização dos navios tornou-se obrigatório. Foi o tempo das “*esquadras permanentes*”, da navegação em conjunto, - em “*conserva ou comboio*” -, bem como das escoltas de apoio próximo, de protecção e defesa.
Em causa estava o Brasil e a guerra aberta que houve que manter com Holandeses praticamente em todo Império e que se arrastou até 1661.
- viii. Mas foi igualmente o tempo de Alcácer-Quibir e da União com Castela em que o País perde o seu estatuto de poder naval global, que arvorara durante quase um século, passando, em razão disso, a ter que lutar pela sua independência em circunstâncias também elas, novas, e que, desde então, passaram a ser de quase mera *sobrevivência*.
- ix. Portugal deixou, assim, de ser sujeito dos seus interesses e passou a constituir-se como objecto dos interesses dos outros, Franceses, Espanhóis ou Ingleses que lutavam pela hegemonia na Europa, mas também no Atlântico. Oceano que deixara de ser apenas de passagem, do tempo do *Mare Clausum*, e se assumia, neste outro tempo de *Mare Liberum*, com uma dimensão verdadeiramente estratégica, ao constituir-se, ele mesmo, como o centro das atenções europeias que, no mar (e no seu uso) tinham interesse e, por isso, pugnavam por ter aí uma posição forte, de hegemonia e domínio.
- x. Com esta mudança do prisma das *necessidades e dos interesses*, Portugal passa a estar no centro das decisões estratégico-militares europeias e a fronteira luso-espanhola constitui-se, inclusivamente, como a linha de separação das zonas de influência das Potências Marítima e Continental.
As condições de *exogeneidade* do país acentuam-se e a incapacidade em assegurar, de forma autónoma, a sua defesa cada vez mais são uma evidência.
- xi. Num período de quase 270 anos, concretamente entre 1580 - perda da independência a favor de Castela - e 1851 – início do período dito da Regeneração, tirando os reinados de D. João V (1706-1750) e de D. José I (1750-1777), grosso modo 70 anos, em que o país respirou alguma paz, o restante tempo (200 anos) foi de domínio Espanhol (1580-1640), ou de guerra aberta com o exterior – da *Restauração* (1640-1668); com a Holanda (até 1661); *Guerra de Sucessão de Espanha* (1702-1715); *Guerra dos Sete anos* (1756-1763); *Campanha*

- do Rossilhão* (1793-95); *Guerra das Laranjas* (1801); *Invasões Francesas e Guerra Peninsular* (1807-1815), ou de lutas internas (ideológicas e não só) que perduraram por cerca de 43 anos, entre 1807 e 1850 e onde se inclui a revolta contra os ingleses, em 1815, a revolução liberal de 1820, a independência do Brasil (1822-1825), uma guerra civil (1828-1834), bem como outros focos de conflitualidade e tensão, como foram *Vila-Francada* (1823); *Abrilada* (1824); a *revolução de Setembro* (1836) e a *Maria da Fonte e a Patuleia* (1846-1847).
- xii. Com D. João V e no seu reinado, pese embora tenha sido um tempo áureo da economia portuguesa, em razão da descoberta de ouro no Brasil (1690) e da acumulação de excedentes de capital proporcionada, o país pouco ou nada beneficiou com isso. Na realidade toda a riqueza acumulada em vez de ter sido posta ao serviço do fomento da industrialização e do reforço da capacidade militar do País (salvo um afloramento ligeiro, no final do reinado, no que respeita à marinha, e à ameaça patente de uma nova guerra), foi antes canalizada para as suas magnificências pessoais, circunstância que levou o País a uma maior dependência da Inglaterra que, desde então, nunca mais cessou, fosse sob a forma de tutela, protectorado ou curadoria.
- xiii. O Marquês de Pombal, Primeiro-Ministro de D. José I, com a sua veia mercantilista e através de uma boa renegociação de acordos com os ingleses e de uma mais adequada exploração da base económica brasileira, conseguiu retirar o país da situação de debilidade crónica em que se encontrava e passou a radicar o seu desenvolvimento numa economia mais pujante e industrialmente melhor sustentada, reassumindo Lisboa, na época, o estatuto que havia perdido de "*entrepoto de nações*".
- xiv. É, pois, neste outro contexto, de revigoração económica, e em razão das suas novas coordenadas de sustentação, que o País sente a necessidade de novamente se virar para o Mar. Fá-lo pela mão de Martinho de Melo e Castro (e mais tarde de D. Rodrigo de Sousa Coutinho) que, através de um bem elaborado e melhor executado plano de reequipamento naval, consegue tirar a Marinha das cinzas, onde jazia, praticamente, desde 1598, data da morte de Filipe I e colocá-la ao serviço dos interesses do País e do seu comércio marítimo. Como missão essencial de uma marinha oceânica faziam-se cruzeiros nas suas áreas de esforço e responsabilidade, em apoio da navegação mercante nacional, daquela que, designadamente, se deslocava de e

para o Brasil, actuando como “polícia” dos mares, então infestados de piratas e corsários.

- xv. Foi esta mesma Marinha que, uns anos mais tarde, em 1807, viabilizou a realização do *deslocamento estratégico* da família real para o Brasil e da sua enorme comitiva com total eficácia. Pretendeu-se com esta delicada operação defender a monarquia e o seu legítimo representante, assim como assegurar a integridade territorial do império, o que foi conseguido com o apoio de Inglaterra e a abertura, previamente acordada, dos portos brasileiros ao tráfego internacional, em condições extremamente gravosas para os interesses de Portugal.
- xvi. Com a independência do Brasil, em 1822, o poder naval nacional praticamente que desaparece, ressurgindo apenas já no tempo da Regeneração motivado pela necessidade assumida pelo País de recriar em África um novo Brasil, tornando-se a Marinha, assim, no pilar principal desta “Opção Africana,” pelo menos até 1896, data a partir da qual, no decurso das campanhas de pacificação, o Exército “continentaliza” as operações.
- xvii. A Opção Africana mantém-se durante a República e, em especial, durante o período do *Estado Novo* até 1974, data em que se verificou o *Regresso das Caravelas* e o País colocou um ponto final no projecto da Dinastia de Aviz, com a sua chegada ao cais de partida e às suas fronteiras europeias originais.

Terminada a viagem e exausto, Portugal volta costas ao Mar!

Pese embora tenha sido esta a triste realidade, consideramos que não será demais enfatizar que esta grande viagem não foi feita ao acaso, mas sempre e muito determinada por grandes ideias e propósitos, levada a cabo por várias gerações de portugueses, com muito trabalho, denodo e abnegação e, como referíamos no início, em razão directa, sempre, daquilo que foram ao longo do tempo as nossas “*necessidades, interesses e objectivos*” no fundo, as nossas motivações, (e foram bastantes) que importa manter bem presente, sem hiatos nem esquecimentos.

F. PORTUGAL, DE NOVO O MAR E O SEU USO. UMA “NECESSIDADE”, HOJE?

1. A narrativa

Perante aquilo que foi o passado e a necessidade que o país revelou do Mar e que, em síntese, acabámos de recordar, diríamos estar agora melhor posi-

cionados para, atendendo ao futuro, avaliar se o país tem, ou não, necessidade de, novamente, se virar para o mar.

Essa a grande questão, que se arrasta há já quase 15 anos, desde a realização da *Grande Exposição de Lisboa*, de 1998, dedicada aos Oceanos, altura em que, tímida e vagarosamente, Portugal parece ter começado a sair da letargia profunda em que mergulhara todo seu tradicional pendor marítimo. De facto, desde então, foram-se realizando algumas sessões temáticas, um ou outro Conselho de Ministros dedicado ao Mar e que até tiveram lugar a bordo de navios emblemáticos da nossa Marinha de Guerra.

Produziram-se alguns documentos de cariz específico, dos quais os mais importantes, sem dúvida, por mais densos, abrangentes e pragmáticos foram: (i) o "*Oceano: Um desígnio Nacional para o século XXI*", Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO), de Março de 2004, onde já se considerava crítico ressuscitar a consciência colectiva e a importância estratégica dos oceanos para o país; (ii) as "*Orientações Estratégicas para o sector Marítimo-Portuário*", de 2006; (iii) a "*Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016)*" (ENM)⁴³, de Dezembro de 2006 que assume, curiosamente, ela própria, como uma das acções estratégicas a desenvolver, a necessidade "*de sensibilizar e mobilizar a sociedade para a importância do mar*"; e, por último, (iv) o estudo sobre "*o Hypercluster da Economia do Mar*" de Ernâni Lopes que a "Associação Comercial de Lisboa" (ACL), à semelhança da empreendedora *burguesia comercial e mercantil* do nosso passado histórico, promoveu e a Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco (SAER) desenvolveu e apresentou, em 17 de Fevereiro de 2009.

Os próprios Programas de Governo começaram a dedicar mais algumas linhas ao Mar e a inscrever nos múltiplos Ministérios que com ele se relacionam alguns programas e medidas de acção, ainda que quase sempre descoordenadas e sem uma visão estratégica, integrada e de conjunto do uso do mar.

O discurso político adoptou, também ele, este novo registo, o que não deixa de ser importante, se atendermos ao facto de que não há Estratégia sem Política e que a Política, se nacional e pública, não poderá fazer-se em ambiente de *vazio social*, pois, de outro modo, não se conseguirá impor como móbil e consensualmente concretizar.

Durão Barroso,⁴⁴ nesta nova linha de assento, considerava, agora, como imperioso, "*[...] reforçar aquela que é a maior marca distintiva do país: a nossa vocação marítima*". Consolidada a opção europeia havia agora que visitar e consolidar a opção atlântica!

Digamos que o tempo passou e só nos finais de 2006 é que aquela ENM (2006-2016) veio a público. Trata-se de um documento da maior importância que, para além de ter tido em conta o citado Relatório da CEO, bem como outras estratégias internacionais e as próprias orientações da agenda internacional dos

oceanos, também atendeu ao Livro Verde sobre uma "Futura Política Marítima para a União: uma Visão Europeia dos Oceanos e dos Mares"

Este documento, tornado público em meados de 2006, curiosamente, teve, na sua génese, por contributo de peso um documento elaborado em conjunto por Portugal, Espanha e França no qual o nosso "*Desígnio Nacional para o século XXI*", da responsabilidade da mencionada CEO, foi estrela de primeira grandeza. Durão Barroso era já Presidente da Comissão Europeia e Tiago Pitta e Cunha seu adjunto (hoje, assessor do Presidente da República) para toda esta temática do Mar Oceano.

Do nosso ponto de vista, continua a faltar uma verdadeira **Política Marítima Nacional** (PMN), que ao identificar, de forma clara, a necessidade assumida de proceder-se a uma nova viragem do País para o Mar, ao definir, assim, em decorrência, os fins que se pretendem atingir e os objectivos políticos a concretizar se constituísse, deste modo, ela própria, no tal documento enquadrador-guia, a montante de uma verdadeira Estratégia marítima.

Por seu turno, esta, devidamente balizada nos seus termos de referência e acção, conceberia um coerente plano de actividades que, de uma forma abrangente e, necessariamente, coordenada, se desenvolveria na execução, a jusante, nos vários níveis e domínios-alvos de interesse e especificidade própria.

Se no nosso caso não existe uma PMN, ao nível da União Europeia a questão do Mar e dos Oceanos não tem parado. Na sequência do já citado Livro Verde e de uma ampla discussão pública a que foi sujeito (2006/2007), em 2007, foi apresentado o Livro Azul com o título "*Uma Política Marítima Integrada para a União europeia*".

Era seu propósito a criação de um conjunto alargado de condições que permitisse concretizar uma utilização sustentável do oceano em vista de um modelo de desenvolvimento económico mais adequado dos *sectores marítimos e das regiões costeiras* e de onde se destaca, como figura de primeira grandeza uma pretendida *governança marítima integrada*. O que daqui ressalta é que "a UE se pretende centrar, não só na manutenção do seu ascendente nalgumas áreas económicas, nomeadamente nos transportes marítimos e nas indústrias portuárias, mas também no seu desenvolvimento a médio e longo prazo"⁴⁵.

Perante tudo isto, perguntar-se-á o que tem feito Portugal? Ou será que Portugal abdicou, em favor da União Europeia e numa lógica quiçá de *subsidiariedade* levada ao extremo, da imperiosidade de uma Política Marítima própria, preocupando-se apenas com os "interesses comuns" e esquecendo os "interesses nacionais-marítimos" próprios, ou será que os não assume, ou mais grave ainda, nem sequer os equaciona (?)

Esta, outra grande questão, cujo tratamento sai, contudo, fora do âmbito deste nosso contributo.

2. O projecto

A par das razões que classificámos como de *Tradicionais*, ou seja, as que consideram o Mar e o seu uso como “instrumento”, designadamente nos já identificados domínios dos recursos, segurança e defesa, comunicação marítima, gerador de riqueza e de afirmação geopolítica e geoestratégia, uma outra razão é, hoje, determinante neste projecto de viragem do Portugal para o Mar. A razão prende-se com o Estado e a Nação e com dois dos seus mais importantes elementos constitutivos: o território e o poder *soberano*.

O “Território” arrasta consigo uma enorme carga emocional porque é ele que se constitui como a essência da Nação (e do Estado), no fundo da unidade política, mas também da própria “*identidade nacional*” que lhe dá sentido e conteúdo de diferenciação. A “Nação”, por si só, não existe, enquanto tal, sem “território”, não se podendo, igualmente, pensar em “identidade nacional”, de facto, sem um qualquer pólo *espacial* de referência, delimitado e com fronteiras estabelecidas.

Tanto assim que, desde a Fundação os nossos primeiros Reis praticamente só se preocuparam com a base territorial e com a estabilização das fronteiras da própria unidade política - *as tais cicatrizes da História*⁴⁶ - só conseguida ao cabo de quase século e meio (1143-1297) de “diplomacia” e de sangrentas lutas e canseiras.

Com a ratificação da Convenção de *Montego Bay*, o nosso *território imerso* aumentou, em razão da adopção, no âmbito daquela Convenção, do assim designado Instituto da Plataforma Continental, cujo processo de extensão está bem encaminhado e determinará a duplicação da dimensão territorial portuguesa, ao nível da PCP, com todo o amplexo de direitos e deveres que uma tal circunstância impõe, como tivemos oportunidade de acima profusamente realçar.

Por estas *razões*, e considerados os deveres que assistem ao Estado português, enquanto estado ribeirinho de responsabilidade e Poder Soberano, não pode, assim, ser esquecido o MAR, em particular, o Mar português, pois é ao País que, além do mais, o compete proteger e defender, à imagem e semelhança do que já vinha acontecendo com a sua base territorial, desde há mais de oito séculos.

A propósito recordemos a afirmação anterior de, no passado, o território ser mesmo o alvo primordial destas questões da soberania dos Estados, quase sempre em resultado de processos de extensão das próprias soberanias a outros territórios, onde abundavam os recursos de que as economias dos países mais desenvolvidos necessitavam. Em decorrência, se o território foi em tempos palco de guerras de soberania, hoje o Mar – elemento igualmente caracterizador da nossa soberania – deve partilhar o palco e a centralidade da preocu-

pação. Os novos usos do Mar e a exploração sustentável dos “recursos naturais” que, ao nível do solo e subsolo da PCP já se vai podendo fazer e que, num futuro não muito longínquo, desejavelmente poderá vir a fazer-se de forma bem mais alargada e incisiva, constituem igualmente razões válidas para a centralidade do Mar.

O Mar deixa, neste particular, de ser apenas e quase só meio instrumental de acção (de pesca, por exemplo) e passa a assumir-se, com uma muito maior acuidade, como objecto de interesse e acção no que ao seu solo e subsolo diga respeito, aspecto absolutamente diferenciador. “No futuro, o mar, muito mais do que um instrumento de Portugal, terá de ser o destino de Portugal, constituindo a essência da nossa política [...] pois é o único espaço económico nacional ainda rico e relativamente inexplorado.”⁴⁷

A exploração sustentável do mar português deverá, assim, quanto a nós, ser considerada elemento de interesse nacional de primordial relevância. No passado, como referimos, uma das razões subjacentes à nossa “*epopeia dos descobrimentos*” foi a conquista de novas áreas de expansão territorial e de exploração económica, em busca de recursos que nós, portugueses, não teríamos por cá, neste exíguo rectângulo continental português. Hoje Portugal tem a oportunidade e o dever de se afirmar indo “*para fora cá dentro*”!

Em suma, tudo visto e ponderado, de par com razões de natureza geopolítica e geoestratégica,⁴⁸ motivos não faltam para bem fundamentar e radicar a necessidade do projecto de viragem do País para o Mar, o principal activo de que Portugal e os portugueses dispõem e que, por isso, estamos todos, não o esqueçamos, obrigados a preservar e defender!

Se, do nosso ponto de vista, não há dúvidas da bondade da “necessidade” de uma nova viragem do País para o Mar, como se julga transparecer do acabado de expor, também pensamos haver novas razões para que, politicamente, a questão do Mar Oceano ganhe centralidade no discurso e seja recolocada, com vigor, no epicentro das decisões políticas, afirmando-se, o nosso Mar, de modo mais cabalmente sustentado (porque há razões para isso) como o grande desígnio nacional que, recordando o Príncipe, nas suas boas práticas, entenda-se, a todos, uma vez mais, deve mobilizar, comprometer e empolgar.

Seja, pois, este projecto, o grande projecto, a ideia-força que nos faltava, a referência mãe para mais uma “epopeia” (!) de *acção e vontade* como aquela que os nossos mais notáveis corporizaram e que o nosso maior poeta – Camões - teve a superior arte de, tão bem, saber retratar e plasmar na sua eterna, e nossa, *obra-mater* - “Os Lusíadas”.

3. A vontade política

O facto de, a nível nacional, não ser conhecida ainda uma Política pública que tenha o Mar por objecto, não quer dizer que nada tenha sido feito. Há que ser justo e reconhecer a realização de algum trabalho.

A incerteza reside, antes, na abrangência dos domínios cobertos e dos resultados conseguidos.

Na realidade, o problema não é tanto de “[...] *falta de propostas ou de ideias, mas apenas o da afirmação da vontade e da determinação em concretizar algumas delas [...]*”. Esta afirmação, da falta de vontade política, que é igualmente comungada por grande parte dos especialistas e que nós próprios inteiramente subscrevemos, consta de um parecer público do Conselho Económico e Social (CES), de 22 de Julho de 2008⁴⁹ e no qual se procede a uma avaliação de toda a problemática do Mar na sua relação com a Política.

Se não há vontade política, seria bom conhecer as razões de uma tal realidade.

É que se existem razões elas, todavia, não são perceptíveis, nem tão pouco estão explicitadas. Será que não se vê bondade ou mérito no empreendimento? Ou será que existem razões de outra natureza, do género daquelas que a razão desconhece? Ou, ainda será que há outras razões que os políticos conhecem e que o vulgar cidadão desconhece, ou não pode conhecer? Ou, finalmente, será que, aqui também, haverá algo de “*furtivo*”, como é uso ouvir-se relativamente ao modo e à forma como, tantas vezes, a UE conduz a sua política?

Nenhuma destas dúvidas nos parece, no entanto, de todo plausível, até dificilmente seriam aceitáveis, num tempo em que o Mar vem sendo considerado pela Política como o “*principal factor diferenciador e de identidade nacional, assumindo-o como prioridade estratégica e um projecto nacional*”, facto já plasmado em documentação oficial diversa⁵⁰ e, repetidamente, pronunciado, em público, em actos oficiais e não só, por altos dignitários do Estado e do Governo.

Tratar-se-á, apenas, de palavras do género daquelas que o vento leva? Se assim é, quais, então, as razões (se as há) para esta falta de *vontade* política?

No início deste nosso ensaio, tivemos oportunidade de referir que o poder do Estado, qualquer que seja a sua forma ou expressão, será sempre um fenómeno de natureza volitiva, por intermédio do qual o Estado actua, consciente e deliberadamente, na prossecução dos seus objectivos. Acrescentámos que ter vontade de colmatar *necessidades* e de realizar *interesses*, de que os *objectivos* são realmente a expressão, não chega. É essencial que à *vontade* se some a *capacidade* de os satisfazer e realizar.

A questão da vontade política ou, melhor dizendo, da sua ausência - a grande questão - é levantada, com toda a pertinência; sem dúvida, é uma questão complexa, que tem muito de intangível e subjectivo, não sendo fácil de abordar e tratar, muito menos por quem não é especialista, como é o nosso caso.

Será, pois, mais um atrevimento da nossa parte prosseguir numa tal via e abordar um tema que, inclusivamente, se entende que, pela sua relevância e complexidade, só por si, mereceria ser objecto de uma investigação académica própria, especializada e a ele totalmente dedicada. Fica, no entanto, como sugestão de leitura e interpretação!

Considerando a especial importância de que se reveste a questão, para o assunto-mãe deste nosso ensaio, tentaremos olhar o problema de modo aberto, com espírito de cidadania e fugindo à opacidade das ideias e ao politicamente correcto.

Do nosso ponto de vista, consideramos que não há "vontade" sem a afirmação prévia de uma "necessidade" e de um "interesse", que se constituam em razão de ser, em móbil, da sua própria satisfação, como, insistentemente, temos vindo a referir. É assim com as pessoas, com as organizações e, por maioria de razão, sê-lo-á também assim com o Estado.

Na realidade, qualquer pessoa que tenha "necessidades" por satisfazer, quaisquer que elas sejam, das mais básicas às mais complexas no *continuum* dito das "necessidades", não descansa enquanto as não realizar, sendo isso que a anima e motiva, lhe dá alento e vontade em prosseguir, com força e determinação, a satisfação pretendida dessas mesmas "necessidades". É a tal vontade, *inquebrantável e tenaz*, que é posta ao serviço da realização de *aspirações* (leia-se, no caso, de necessidades e interesses) e que tanto podem ser de natureza pessoal, organizacional, como colectiva.

Tudo isto, demonstra, uma vez mais, que não há vontade sem uma necessidade previamente identificada, conhecida e, ou sentida. Ela não aparece por geração espontânea, tem que existir uma base de partida de onde ela própria emane, uma vez que não poderá decorrer em razão de um vazio, muito menos de uma necessidade ausente. A vontade, nos termos em que a temos vindo a configurar, decorre, sempre, de uma realidade, que, no caso vertente, seria o "projecto" de viragem do país para o Mar.

O facto de existir um projecto, em resultado de um desígnio previamente enunciado é, neste mesmo contexto demonstração de que existe já vontade em prosseguir a satisfação da necessidade que lhe deu corpo e razão de ser.

De outro modo, dir-se-ia que não basta ao Estado e aos seus principais responsáveis afirmarem ser o Mar um desígnio nacional, é preciso ir mais longe e passar à acção, dar corpo a esta ideia e transformá-la numa "necessidade", conscientemente assumida, por intrinsecamente sentida, numa verdadeira aspi-

ração nacional, colectiva, no tal móbil dinamizador de estímulos e arrebatador da tal vontade, que, sendo verdadeiramente força anímica, tudo será capaz de fazer e realizar, naturalmente "interesses" e, em concreto, interesses nacionais.

Poder-se-á, então, perguntar, porque é que esta vontade política andarã tão arredia que não aparece? Será que os portugueses serão incapazes de se organizarem e, muito menos, de modo conseqüente? Ou, será que aquilo " [...] *que nos falta é a mola íntima, rija de aço, que se partiu*", como nos refere Oliveira Martins⁵¹.

Creemos que não. Exemplos da História, aliás, há muitos que sustentam esta nossa negativa. Mas julgamos, também, que tantas outras vezes a vontade política tem dependido da época e das circunstâncias e, lá está, uma vez mais da vontade dos homens: "*mudam-se os tempos mudam-se as vontades*", como, e bem, afirmava o poeta.

Uma coisa é certa: a vontade exigirá sempre uma organização, qualquer que ela seja, pressupondo sempre a existência de uma estrutura e de uma hierarquia, de uma linha de comando e de uma liderança, conhecedora e com sentido institucional, acima de tudo com *poder de orientação estratégico*, como hoje sói dizer-se.

Há uns tempos a esta parte e em épocas de crise, como a actual, isso vem inclusivamente mais ao de cima. Por todo o lado, e no mesmo registo, se ouve que Portugal: (i) não tem pensamento estratégico nem qualquer tipo de estratégia (económica, marítima, financeira, educativa, industrial, agrícola e por aí fora) (ii) não tem uma única ideia de destino para si e para os portugueses [(só a Europa! que Europa? a da solidariedade ou a dos interesses de sempre (?!)] não tem, sequer, autonomia (o que é verdade, pois está sob intervenção dos *curadores*); (iv) não se lhe conhecem interesses nacionais próprios; (v) não sabe o que quer, para onde vai, ou quer ir, (vi) não tem rumo, mas também não tem carta (ou, *mapa*); (vii) não estudou a viagem, mas também não interessa, navega à vista; (viii) pior ainda, está abúlico, desinteressado e deprimido.

Tudo boas razões para se ouvir, em suma, que o País não tem vontade própria, está doente e (qual sonâmbulo) anda a reboque de tudo e de todos, de terceiros (Protector ou Curador!) e dos seus interesses. Será isso? Outra grande questão! Uma vez mais, julgamos que não. Estamos, isso sim, certamente, perante um problema de organização.

A história, de facto, repete-se. O afloramento, que parece evidente, da " [...] dificuldade de estruturar uma «*pátria fortemente organizada nitidamente definida por uma aspiração e um propósito*», algo que já tinha sido concretizado na história portuguesa: «... *até ao fim do século XIV, e tanto no decurso do século XV, é que se encontra um povo e uma pátria*», orientados pelo ideal da reconquista e da afirmação de um território. [Quando estas palavras foram

ditas estávamos (1899) em plena crise geral do fim do século XIX] ... e a incapacidade do Estado [nessa altura] era total para definir um rumo e mobilizar vontades para a sua concretização, era afinal o problema central [de] Basílio Teles, [...] (o autor daquelas palavras) [...]. É que perante esse vazio de ideias e de perspectiva, compreendia-se o emergir das divisões tradicionais, a revelação do insucesso reiterado e do abatimento geral. [...] Tal como nos finais da idade média, «quando se encontra um povo e uma pátria», para Basílio Teles era de um Estado «organizador» da sociedade que Portugal precisava e que a Monarquia Constitucional já não conseguia prover⁵².

Este tipo de discurso de “oco e vazio” nada tem, por isso o reproduzimos aqui, para estimular a reflexão.

Uma coisa é certa: se a história tem tendência para se repetir (a crise de hoje tem muitas semelhanças com a de fim de século XIX), então, atente-se a ela e, em especial, “às boas práticas” dessa mesma história e se, de facto, há que repetir alguma coisa que o sejam exactamente essas boas práticas que nos levaram à concepção de projectos, esses sim, verdadeiros desígnios nacionais, por mobilizadores, seguros, de tudo e todos, bons exemplos certamente *de acção e vontade*, de força anímica e determinação. O País interessou-se e globalmente empenhou-se.

Como isso foi conseguido, naquele tempo e estamos a recordar, novamente, D. João II, também não foi fácil, demorou anos, os interesses eram múltiplos e complexos e as divisões internas ainda maiores. Mas havia direcção e liderança e um querer muito grande, perseverante e determinado. Sabia-se de facto o que se queria. Mais, sabia-se para onde ir. Havia projecto. Não se desistia. Bartolomeu Dias, homenagem, aqui, lhe seja feito, *morreu tentando*, realidade que o Professor Adriano Moreira, enaltecendo, não se cansa de recordar. Acima de tudo, havia vontade, a tal *força anímica inquebrantável* que remove todos os obstáculos por mais difíceis que sejam.

Foi, sem dúvida o período da nossa história a que correspondeu uma visão mais clara daquilo que se queria para o país, quais eram, na realidade, os fins a prosseguir: as “necessidades” e os “interesses” que importavam ao País satisfazer e realizar. Conheciam-se os fins e, quando assim é, fácil é conceber e dinamizar as respectivas respostas estratégicas, alocar-lhes os meios e à eficácia das suas linhas de acção tudo e todos orientar e, consentidamente, fazer submeter, como já anteriormente havíamos referido.

Foi, de facto, o período da história em que os nossos governantes de então, ao estimularem o conhecimento dos oceanos e da navegação, ao aliarem o saber e o dinamismo à inovação técnica e à ciência, ao relacionarem, bem, a política com a estratégia, o poder com o querer, a “capacidade” com a “vontade”, conseguiram, realmente, impulsionar Portugal para uma posição ímpar

no uso do Mar Oceano, que lhe trouxe, na época, presença, *prosperidade* e *prestígio*.

Nestes termos, o Mar, que se constitua, então, hoje, tal como ontem, no objecto principal desta nossa acção e, por isso, seja tido consciente e deliberadamente pelo Estado e por todos os portugueses como a *alavanca da nossa regeneração* e um dos vectores-chave do desenvolvimento sustentado do País.

4. As Capacidades e os Meios

Abordada a questão da *vontade* prossigamos, então com o tratamento do outro factor – a *capacidade* - de que o Estado dispõe para, no exercício do poder que lhe assiste, dar continuidade à prossecução dos interesses e dos objectivos a que consciente e deliberadamente se impõe.

Ao falar-se em capacidades, hoje, não poderá deixar de se ter presente de que o Mar Oceano é um mundo de complexidade, onde a *biodiversidade*, esse outro conceito da modernidade, não poderá deixar de ser permanentemente considerada. Há mesmo quem diga, e com toda a propriedade, que se conhece mais da Lua, hoje, porventura, de Marte, amanhã, do que se sabe desse imenso nosso Mar Oceano.

Conceda-se, todavia, que grandes avanços científicos têm sido feitos e a dinâmica instalada já ultrapassou, ao que parece, a fase inicial de inércia. Na verdade, quando se fala de capacidades não se pode deixar de aludir aos Meios que as integram cujo foco e finalidade seja a actuação no mar. A multidisciplinaridade, aqui, uma vez mais, é outra das realidades que não pode deixar de ser tida em conta.

Em concreto, dir-se-á haver necessidade de atender aos meios, não esquecendo a relação de compatibilidade, sublinhe-se, que deverá existir com os objectivos a que nos impusemos e, muito em especial, considerar os recursos que, em função de todo este exercício estratégico, queremos ou somos capazes de, judiciosamente e com critério, fazer atribuir ou alocar à sua prossecução.

O Mar, hoje, não pode continuar a ser visto, como acontecia no passado (e isso parece ter ficado demonstrado neste nosso ensaio), de uma forma sectorial e desintegrada e, muito menos, circunscrita apenas a um ou dois sectores, seja o político ou o securitário, como hoje se gosta de dizer.

Não obstante tratar-se de sectores determinantes outros se impõem como igualmente relevantes para uma racional utilização do Mar - este nosso grande activo -, sejam eles a economia, a indústria, o ambiente, a investigação científica, a cultura ou o recreio. Todos eles reconhecem o Mar como elemento-objecto importante das suas actividades. Nesse sentido, torna-se premente que

a sua actuação, não só seja harmoniosamente integrada, conforme já houve oportunidade de afirmar, mas seja ela, também, objecto de uma coordenação eficaz, centralizadamente assumida e dirigida.

Neste contexto, a organização, de que acima falávamos, é igualmente um dos elementos-chave, porventura, o mais determinante do sucesso de qualquer projecto português de viragem do País para o Mar. Por isso, do nosso ponto de vista, não poderá deixar de ser vertente relevante a ponderar, por quem de direito e ao mais alto nível, no Estado e no Governo.

O Mar é demasiado importante, na sua interdisciplinaridade, para que não se assuma, a nível de Governo, uma coordenação “efectiva” de interesses (que são sempre sectoriais, à partida) exercida ao mais alto nível ministerial, seja, desejavelmente, pelo próprio Primeiro- Ministro, seja, no mínimo, por um Ministro de Estado ou Vice-Primeiro-Ministro (com peso político efectivo) a ela exclusivamente dedicado.

Não se trata de recriar o Ministério do Mar (de má memória!): longe de nós tal ideia, mas sim a assunção de uma direcção política dessa imprescindível necessidade que é assegurar uma coordenação efectiva, sublinhe-se, efectiva de interesses e propósitos.

Poder-se-ia, inclusivamente, ir mais longe e recriar a figura do *Conselho de Ministros dedicado*, que reuniria sempre que conveniente, bem como, a nível da Assembleia da República, recriar a tal comissão dos assuntos do Mar, em tempos tentada, mas, infelizmente, votada ao insucesso.

O problema reside sempre na ausência de vontade política!

O assunto do Mar, pese embora as parangonas e os grandes títulos dos dias festivos, nunca interessou sobremaneira aos partidos políticos (e as suas campanhas eleitorais são uma boa prova disso), com excepção, talvez, no decurso da dita fase da “Desconstrução” (de que atrás falávamos), já lá vão uns bons anos e por motivos, convenhamos, que nem sempre foram os melhores.

Na realidade, o tema do mar encontra-se perfeitamente omisso em qualquer agenda político-partidária, ou mesmo dos Órgãos da Comunicação Social (OCS). No presente, não se ouve discutir, sobre ele naquele âmbito, o que quer que seja, muito menos de uma forma rigorosa e documentada. Quando, excepcionalmente, abordado (pelos OCS, também), é, quase sempre, de forma demagógica e errónea, quantas vezes de modo sensacionalista (é isso que é notícia e vende!), o que é mais grave e, tanta outras vezes, sem um mínimo de pudor ou mesmo sentido de Estado, o que é, ainda, mais grave. Com certeza, como sempre acontece, há honrosas excepções, justiça lhes seja feita, mas, infelizmente, é aquela a postura maioritária e a triste realidade; disso não haja dúvidas.

Ao falarmos em capacidades, há um último ponto, porém, que não poderá deixar de ser aludido - a questão do conhecimento -, já que o seu aprofundamento em vista de um ganho de saber e quiçá de sabedoria é, quanto a nós, determinante do sucesso de qualquer projecto do País que tenha o Mar como objecto de necessidade e desígnio nacional.

Deste modo, julgamos pertinente a aposta que há que fazer, e de forma deliberada e dirigida, neste sector do conhecimento dedicado ao Mar, se se quiser, com vantagens competitivas, catapultar o País para uma vertente de "especialização" em assuntos do Mar que lhe trará, como anteriormente afirmado, presença, prosperidade, centralidade e prestígio internacional.

Se esta capacidade da investigação, do conhecimento e do saber é relevante para o sucesso desta grande empresa, outras capacidades haverá que são tão relevantes quanto aquela, para quem tenha o mesmo propósito - mar e o seu uso - desta feita, em segurança, por desígnio. Entre estas duas capacidades há, aliás, uma correlação muito estreita já que não será possível preservar e defender o que não se conhece. Poderá até, admite-se, haver razões *vitais* para defender o que estiver em causa e estas razões, numa perspectiva militar e de interesse nacional, são aquelas por que se morre. Todavia a questão do conhecimento das mesmas parece-nos incontornável.

Neste contexto, não poderemos deixar de recordar D. João II (os exemplos da história são sempre gratificantes) e o entendimento que ele próprio tinha do valor da Marinha, do poder naval e do seu papel determinante no uso do Mar e, em especial, na concretização do empreendimento da epopeia marítima que abraçara e, pessoalmente, com alma, dirigia e que tinha o Mar por elemento relevante da sua prossecução.

Se este entendimento, naquele tempo, tinha peso, por maioria de razão tê-lo-á, hoje, mais ainda quando o Mar já não é só instrumento de sucesso da empresa, como foi naquela época; é, também ele, objecto do próprio empreendimento e, no nosso caso, ainda o seu solo e subsolo território nacional, de grandes proporções, e, ao que parece, com um enorme potencial de riqueza e, naturalmente, de *cobiça* por parte de terceiros, não o esqueçamos, bem como, a propósito, a máxima de *Palmerston*, já antes invocada neste ensaio.

Fica o apontamento e o entendimento que também comungamos, da importância da Marinha em todo este projecto.

Não a podemos deixar cair, no valor agregado das suas múltiplas capacidades, como algumas vezes aconteceu no passado, sempre que o País virou costas ao mar, ou o Estado, por quaisquer razões, ficou *refém* de outros interesses, como julgamos ter ficado bem patente, em toda esta dissertação.

G. PASSAGEM DO TESTEMUNHO

Foi propósito deste ensaio contribuir com uma reflexão que permitisse ganhar uma maior consciência da realidade nacional no que ao mar respeita e, muito em especial, no que concerne ao seu “uso deliberado”, honrando a nossa história e a nossa geografia.

O tipo de abordagem que se tentou fazer partiu de uma premissa inquestionável a de que ninguém, pessoa, organização ou País vai para o Mar Oceano se não vir ou sentir nisso, nesse seu desígnio uma vontade de colmatar “necessidades” e de realizar “interesses” de que os “objectivos” são expressão.

Prossequimos com a nossa reflexão, focalizando-a em duas vertentes essenciais da política global do Estado – a económica e a da segurança e defesa - por considerarmos serem ambas as que, em qualquer época, contextualizarão, sempre, as principais dimensões de preocupação de um qualquer Estado que pretenda prosseguir, com maior acuidade, desde *Westefália*, a protecção dos seus elementos constitutivos - *território, povo e poder soberano*.

Visitámos a história e concluímos que esta grande viagem oceânica, em que o país se envolveu, não foi feita ao acaso, antes foi determinada por grandes ideias e precisos propósitos, acima de tudo e sempre em razão directa daquilo que foram, ao longo do tempo, as nossas “necessidades”, “interesses” e “*objectivos*”, no fundo, o racional-base que havíamos enunciado como triplo critério a utilizar.

Se concluímos que, no passado, o País necessitou do Mar e que o utilizou de modo deliberadamente instrumental, pese embora nem sempre o tenha feito da melhor maneira, também foi possível constatar que, no presente, esse mesmo Mar, não deixando de continuar a ser instrumental é igualmente, ele próprio, objecto de interesse (e de *interesses*) e isso faz toda a diferença!

Identificaram-se, também, boas razões para melhor sustentar a necessidade de o País se virar novamente para o Mar, num tempo diferente em que o seu Mar e respectivas potencialidades (e são muitas) são vistos e tidos como o maior activo que o país, alguma vez, teve ao seu dispor. Estamos certos desta nossa constatação, como certos estamos, igualmente, de que o propósito a que nos impusemos de contribuir para uma maior consciencialização dos portugueses sobre a questão candente do mar e do seu uso e do que isso possa representar para o País, foi realmente atingido.

Será, porventura, uma presunção nossa, mas o leitor será magnânimo no julgamento!

O País precisa do Mar e isso parece-nos inegável, assim como inquestionável nos parece, também, a existência dessa necessidade enquanto realidade verdadeiramente sentida!

Assim sendo, não deverão os portugueses esquecer que foi este mesmo Mar, a evidente natureza quase-arquipelágica, como dizia Virgílio de Carvalho, do seu território e a mais-valia funcional e de prosperidade que encerra, os seus grandes activos de sempre e a razão de ser mais profunda deste nosso enriquecido legado *marítimo português* e da perpetuação da nossa presença no mundo.

Será já um lugar-comum lembrar esse *iberista* de renome - *Miguel Unamuno* - e a sua célebre frase "*o que faz Portugal é o mar*". Mas o que ainda falta saber, e ganhar disso uma efectiva consciencialização, é se a economia do país - a outra vertente da política global do Estado - precisa ou não do Mar? Essa, outra grande questão! Se a necessidade existe, então, que se constitua esse enorme espaço marítimo e territorial português em verdadeira oportunidade (desejavelmente mais uma) de alavancagem do sempre almejado desenvolvimento sustentado do País. Será, pois, uma resposta a esta questão que, numa segunda parte deste trabalho, tentaremos equacionar e desenvolver com a singeleza que nos assiste e a determinação própria dos homens do mar!

Santo Amaro de Oeiras, 7 de Setembro de 2012

NOTAS DA I PARTE

"A MARITIMIDADE PORTUGUESA E O REAVIVAR DA CONSCIÊNCIA"

¹ Oliveira Martins, (1881), Ulmeiro, 1988. P.32.

² **Consciência directa** ou espontânea consiste na percepção imediata dos actos presentes e em que a atenção é dirigida para os objectos em si, para aquilo que "é visto, sentido e querido, deixando-se como que absorver por eles"; [no fundo, por esse mundo exterior de mar oceano que, de uma forma ou outra, sempre, marcou a nossa história, bem como, o processo evolutivo da construção do Estado e da Nação portuguesa], In Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura. Editorial Verbo. Lisboa. 1973. (O sublinhado é adicto do autor).

³ Cf. António Ferraz Sacchetti, "O Pensamento Estratégico e o Mar", Lisboa, 2009. p. 120.

⁴ Cf. Oliveira Martins *in ob. cit.* (1) a p. 19, "Logo no segundo reinado se insiste pela criação de uma marinha militar, pois se reconhece a dificuldade de investir só por terra, e através dos desertos do Alentejo, com esse jardim extremo do algarve ainda na posse do mauritano".

⁵ Portugal, ao longo de toda a sua história nunca pôde dispensar o **apoio externo**. Primeiro do Vaticano, com a Bula papal legitimadora da própria independência do Reino; da Inglaterra e do poder marítimo que ela personificava, com especial evidência no apoio granjeado, aquando e depois das guerras da "Restauração" e "Peninsular"; da Aliança Atlântica, desde a sua fundação no final da II GGM, que garantiu a segurança a Portugal; e da Europa, com a adesão em 1986, depois do fim do Império e a consequente retracção do complexo dispositivo colonial.

⁶ Cf. Severiano Teixeira e António C. Pinto. Coord. Lisboa. 2007. p.20.

⁷ Cf. Fernando Reino *ibidem* p.115.

⁸ Na fundação do regime democrático português regista-se a existência de quatro "**narrativas**": a (i) "**heróico-militar**", que ficou esgotada logo que se deu início à descolonização; a (ii) "**revolucionária popular**" que se sobrepôs ao protagonismo militar como movimento de massas que apropriava a construção do futuro, depressa evoluiu para uma cultura de ressentimento e de reivindicação de indemnizações para as vítimas da injustiça do passado; a (iii) "**democrático legitimista**", que devolvia a responsabilidade da condução política às escolhas do eleitorado, dentro do princípio geral, de que a democracia resolve todas as dificuldades que lhe são colocadas (iv) e a "**estratégica integracionista**, aquela que fazia da U.E. a oportunidade de modernização de Portugal como se fosse o caminho simétrico da expansão marítima. Cf. Joaquim Aguiar, Lisboa. 2005. p. 22.

⁹ Cf. Ob. Cit. 6, p. 31.

¹⁰ Cf. Eduardo Lourenço, Lisboa. 2001. p. 111

¹¹ Cf. J. Borges de Macedo., Lisboa, 1990, p.47.

¹² Relatório do Governo. Lisboa. 1998.

¹³ Cf. Tiago Pitta Cunha., 2007

¹⁴ Cf. José M. Durão Barroso., Lisboa. 1998." pp. 21-24.

¹⁵ Cf. Valença Pinto, Lisboa, 1998.

¹⁶ Cf. Abel Cabral Couto *in* Conferência proferida no Ex-ISNG, Lisboa. 2002.

¹⁷ Cf. A.C. Rebelo Duarte, Lisboa, 2010.

¹⁸ Cf. Oliveira Martins, (1881), Lisboa. 1988, p.10

¹⁹ *Libro Blanco de la Defensa*. 2001, p. 69.

²⁰ **Espaço Estratégico de Interesse Permanente (EEIP)**, no fundo, e de acordo com o CEDN, corresponde ao nosso Triângulo Estratégico Português com vértices, no Continente, Açores e Madeira. "A Espanha ao afirmar-se como potência regional e com o poder marítimo a servi-lhe de apoio, poderá turvar a importância do triângulo estratégico português, expandido o seu eixo estratégico Canárias – Gibraltar-Baleares para um triângulo espanhol Baleares-Canárias – Açores controlando o acesso ao Mediterrâneo, ao Canal da Mancha e mantendo a barreira de protecção ao norte de África. *In*. Humberto Santos Rocha, Lisboa. 2009. p. 109.

²¹ "Um dos traços relevantes da estrutura europeia é que os países com fronteira comum foram mais ***inimigos íntimos*** do que *vizinhos cooperantes*". Cf. Adriano Moreira, Lisboa. 1999, p.124.

²² Cf. Henrique M. Lages Ribeiro, Lisboa. 2008. p. 187.

²³ "*Foi sem dúvida o atlantismo que nos conferiu gradualmente identidade e que permitiu manter essa individualidade [...]. Na verdade não basta uma língua, uma cultura e um litoral para que um povo garanta a sua autonomia. A Catalunha tem isso tudo e, mesmo vocação marítima, mas falta-lhe o Atlântico. Esta é seguramente a chave da história de Portugal [...].* *in* Vasco Gil Mantas, Coimbra. 1997.

²⁴ Este capítulo relembra algumas das questões levantadas e desenvolvidas (e respectivas fontes citadas) em João Pires Neves, Lisboa. 2010.

²⁵ O **Presidente dos Estados Unidos** apareceu na oportunidade a considerar " [...] *razoável e justo o exercício de jurisdição sobre os recursos naturais do subsolo e do leito do mar da plataforma continental por parte da nação contígua*". [Note-se, por curiosidade, que os EUA já haviam começado a extrair petróleo da sua PC, na Califórnia, em **1894** e dentro das próprias águas territoriais na altura limitadas às três milhas]. (Avivados e adicto do autor).

²⁶ No fundo, o seu grande receio era ver-lhes coarctada a liberdade de navegação e de fruição de recursos de que gozavam nas áreas pelágicas.

²⁷ O Embaixador de "Malta" entendia este património como algo insusceptível de ser apropriado por quem quer que fosse, considerando especialmente abrangido por esse chapéu o *leito* e o *subsolo* dos oceanos que se encontrem fora dos limites da jurisdição nacional dos estados costeiros.

²⁸ A Convenção foi aprovada em **Montego Bay**, na Jamaica, em 30.04.82 por 119 Estados e entrou em vigor em 16.11.94. Portugal participou na Conferência desde o seu início, pese embora a sua **ratificação** só tenha ocorrido em **03.11.97** (Decreto Presidencial nº 67-A/97, de 14. 10).

²⁹ "Na **Zona Económica Exclusiva (ZEE)** o Estado ribeirinho detém "***Direitos soberanos***" (e absolutos) de prospecção, exploração, extracção, conservação e gestão dos "***recursos naturais***" do fundo do mar, do seu solo e subsolo e das águas suprajacentes, assim como um conjunto de outro tipo de "***Direitos de soberania que comportam deveres para com terceiros***". Neste caso estão em causa os **recursos biológicos** existentes nas

águas suprajacentes ao solo marinho da ZEE e onde o Estado costeiro tem a responsabilidade da sua gestão. Nestas circunstâncias, convém registar que os poderes do Estado costeiro são meros “**poderes de fruição**” e não “poderes soberanos”.

³⁰ **A Plataforma Continental (PC)**, que compreende “o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem para além do seu mar territorial ... até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas da linha de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância”. Nela os Estados Costeiros exercem o direito de exploração e aproveitamento dos recursos naturais, vivos ou não vivos”. No que respeita à exploração e extracção de **recursos naturais**, e neles se incluem os organismos vivos de espécies sedentárias imóveis ou em permanente contacto físico com o leito ou subsolo do mar, os direitos do Estado costeiro sobre eles são sempre “**direitos soberanos**”, isto é *direitos dominiais próprios e exclusivos*. Sempre que se verificarem condições para uma **PC excedida** a sua aprovação terá que ser objecto de um pedido prévio nesse sentido, devidamente publicitado, a nível internacional, e de uma deliberação da Comissão de Limites da Plataforma Continental. Portugal, por exemplo, entregou o seu pedido de extensão da PC, em Maio de 2009, e está muito esperançado, e com boas razões, para ver aceite esta sua pretensão.

³¹ Nenhum Estado se pode substituir a esta “Autoridade”, ou reivindicar, ou exercer sobre a Área ou recursos nela existentes quaisquer direitos soberanos e muito menos assumir sobre eles qualquer ideia de “soberania” *stricto sensu*.

³² Entende-se por “**Meios marítimos**”, aqueles que são parte integrante do Poder Marítimo. Nesse sentido, meios como: navios da marinha mercante, da marinha de pesca, navios de Estado, científicos, embarcações e outros meios da náutica de recreio são típicos desta caracterização. Não se incluem aqui os meios navais, porquanto os navios da MGP (os NRP - Navio da República Portuguesa) são parte integrante do Poder naval, constituindo-se esta expressão do poder, no seu conjunto, o elemento força do Poder Marítimo.

³³ A “**Soberania de serviço**”, na lógica que Adriano Moreira lhe confere, é a legitimidade ganha no bom serviço que é prestado à comunidade internacional e que se for bem desempenhado e por ela compreendido como de grande utilidade, poderá, no concerto das nações, e, no caso de Portugal, trazer, seguramente, enormes vantagens e mais-valias. Se, contrariamente, não houver serviço e muito menos serviço útil, perder-se-á a soberania e, no limite, até, o próprio Estado. Com efeito, os países, hoje, não se afirmam tanto em função do seu poder e do seu território, mas sim em função do serviço que prestam. *In* Adriano Moreira. Lisboa, 1997. p.19.

³⁴ O “**Acordo**”, para além de um determinado número de princípios, de cariz mais economicista e menos idealista, estabelecia também que, em caso de conflito, as suas disposições prevaleceriam sempre sobre as disposições da CNUDM sobre a Área. Perante um tal documento, exceptuando ainda os EUA, os Estados mais desenvolvidos vieram a dar a sua aprovação à CNUDM.

³⁵ Alexandre Reis Rodrigues, “*Funções das Marinhas e caracterização do Poder Naval*”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais, Internet*. 2006.

³⁶ O conceito de “**Marinha equilibrada**” é aquele que ao valorizar mais a “*imprevisibilidade da ameaça e a diversidade dos interesses*” se opõe ao de uma a “*Marinha especializada*” que, ao invés, aposta em “*ameaças previsíveis e em interesses limitados*”

³⁷ O conceito da “**Marinha de Duplo-Uso**” é quase como que um pré-requisito determinante estrutural do primeiro, já que é ele que assegura um melhor balanceamento entre as missões “de defesa militar e de apoio à política externa do Estado”, de aplicação essencialmente expedicionária, e as missões “de segurança e da autoridade do Estado no mar”, de aplicação tipicamente jurisdicional. É um modelo que tem por propósito uma actuação integrada e complementar dos meios da Marinha e por isso mesmo obedece ao princípio da *economia de meios* e a uma potenciação das sinergias de emprego e de actuação cooperativa.

³⁸ D.L. nº 43/2002, de 02 Março.

³⁹ A Ordem da Armada nº 16, de 1892, consagra e atribui à Marinha uma dupla Missão.

⁴⁰ LOMAR, aprovada pelo D.L. nº 233/2009, de 15 de Setembro.

⁴¹ Cf. Víctor Lopo Cajarabille, Lisboa. 2009.

⁴² Cf. Delfim Carvalho, Lisboa. 1994. pp. 68-69.

⁴³ Estratégia Nacional Para o Mar (ENM), Lisboa. 2006.

⁴⁴ Palavras proferidas pelo Dr. Durão Barroso, na sua qualidade de Primeiro-ministro, na cerimónia da tomada de posse da Comissão Estratégica dos Oceanos, no Oceanário de Lisboa, conforme local do Jornal Público, de 10 de Julho de 2003, com base numa notícia da “Lusa”.

⁴⁵ Cf. Armando José Dias Correia, Aveiro. 2010. pp. 277-278.

⁴⁶ *Ibidem* (Ob.22) (p.137), sob a rubrica [Fronteiras].

⁴⁷ Cf. Avelino Freitas Meneses., Lisboa. 2012. pp. 31-33.

⁴⁸ Entre outros **factores de vantagem geopolítica**, ou tidos como “potencialidade” intrínseca do País, com um peso específico, aliás, importante em qualquer análise multicritério que se faça, encontra - se esta valência da “dimensão e centralidade dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional (ZEE mais a PCP estendida), assim como o inerente **potencial de exploração económica** que lhe está associado”.

⁴⁹ Cf. “*O Mar e as Políticas Públicas*”, Lisboa, 2008. (sublinhado é do autor), Disponível na *Internet*: «<http://www.ces.pt/file/doc/408/>».

⁵⁰ Ver, “*Estratégia Nacional para Mar*”, Lisboa. 2006. (Cap. I – Princípios e Objectivos”).

⁵¹ Cf. Ob. Cit. 17, p. 15.

⁵² Cf. David Justino, Lisboa. p. 61 (*disponível na Internet*).

BIBLIOGRAFIA

I. LIVROS DE AUTOR

- **AAVV**, Pinto Ramalho, Ribeiro Ferreira, Magalhães Queiroz, Loureiro Cadete, "*Evolução do Conceito Estratégico Nacional*", Revista Estratégia, Vol. II, Coord. Adriano Moreira e Pedro Cardoso, ISCP, Lisboa. 1991.

- **AAVV**, José M. Durão Barroso, "*Portugal e a Europa: a procura do novo equilíbrio*" in "*Os portugueses e os desafios do milénio*", Coord. Fernando Rosa e Maria Fernanda Rollo Cadernos do Pavilhão de Portugal – Expo 98, Lisboa.1998."

- **AAVV** - "*Portugal e a Integração Europeia 1945-1986 – A Perspectiva dos Autores*", Coord. Nuno Severiano Teixeira e António Costa Pinto, Círculo Leitores. 2007.

- **AAVV**, "*Os Mares da Lusofonia-Jornadas do Rei D. Carlos – 100 anos depois*". Centauro. Lisboa. 2009.

- **AAVV**, "*História de Portugal* ", Coord. Rui Ramos, Esfera dos Livros, Lisboa. 2010.

- **AAVV** - "*Portugal – Anos 10 (De 1210-2010 Nove Retratos de Portugal)*", Coord. Roberto Carneiro, Artur Teodoro de Matos, João Paulo Oliveira e Costa. Texto Editores Ltd. Lisboa.2010.

- **BRANDÃO**. Eduardo H. Serra, "*Um novo Direito do Mar*". Marinha. 2000.

- **CORREIA**. Armando José Dias, "*O Mar no Século XXI*", FEDRAVE. Aveiro. 2010.

- **CUNHA**. Tiago Pita, "*Portugal e o Mar*". FFMS. Lisboa. 2011.

- **DIOGO**. Luís da Costa e Rui Januário, "*Direito Internacional do Mar*", Áreas Editora. Lisboa. 2000.

- **RIBEIRO.** Henrique M. Lages, "*Dicionário de Termos e Citações de Interesses Político e Estratégico*", Gradiva. Lisboa. 2008.

- **LOURENÇO.** Eduardo, "*A Europa desencantada*", Gradiva. Lisboa. 2001.

- **MARQUES.** A.H. de Oliveira, "*Breve História de Portugal*", editorial Presença. 1996.

- **MARTINS.** Oliveira. "*Portugal nos Mares*", Ulmeiro, 1988.

- **MATTOSO.** José. "*A Identidade Nacional*". Cadernos Democráticos. F.M.S. Lisboa. 1998.

- **MONTEIRO.** Nuno Gonçalo, "*II Parte - Idade Moderna (Séculos XV-XVIII)* ", in "*História de Portugal*" Coord. Rui Ramos, A Esfera dos Livros/Expresso nº2074, 2075. 2012.

- **MOREIRA.** Adriano, "*Estudos da Conjuntura Internacional*", D. Quixote, 1999,

- **NEVES.** João Pires, "*As Forças Armadas e a Defesa Nacional. Da Política e dos Fins à Estratégia e aos Meios*". Edições Culturais de Marinha". Lisboa. 2007.

- **OLIVEIRA.** Fernando, (1555), "*A Arte da Guerra no Mar*". Marinha. Lisboa. 1983.

- **PEREIRA.** José António Rodrigues. "*Marinha Portuguesa – Nove Séculos de História*", Edições Culturais da Marinha. Lisboa. 2010".

- **ROSAS.** Fernando e Maria Fernanda Rollo, Assírio e Alvim "*Os portugueses e os desafios do milénio*", Cadernos do Pavilhão de Portugal – Expo 98, Lisboa.1998."

- **SOUSA.** Bernardo Vasconcelos e, "*I Parte - Idade Média (Séculos XI-XV)* ", in "*História de Portugal*" Coord. Rui Ramos, A Esfera dos Livros/Expresso nº2073. 2012.

- **TELO.** José António, Coord. *"História da Marinha Portuguesa – Homens, Doutrinas e Organização (1824-1974) (Tomo I)"*. Academia de Marinha. Lisboa. 1999.

- **VIANA.** Victor Daniel Rodrigues, *"A Evolução do Conceito Estratégico Nacional – Da Fundação ao Estado Novo"*, IAEM. Lisboa, 1996.

SEMINÁRIOS E CONFERÊNCIAS

- **AGUIAR.** Joaquim, in *"O Silêncio de Guterres"* in Revista Atlântico, Lisboa. 29/05/2005.

- **CABRAL.** Manuel Villaverde. *"A identidade Nacional Portuguesa: Conteúdo e Relevância"*. Revista de Ciência Sociais, Rio de Janeiro, Vol. 46, nº 3, 2003.

- **CAJARABILLE.** Victor Lopo, *"A Plataforma Continental na problemática da Defesa Nacional"*, Academia de Marinha. Lisboa. 2009.

- **CARVALHO.** Delfim, *"Passado e futuro dos Recursos Minerais em Portugal"*, Colóquio/Ciências, Revista de Cultura Científica nº 14, F.C.G. Lisboa. 1994.

- **CUNHA.** Tiago Pitta, in *"Portugal e os Oceanos. O que mudou?"*. Janusonline. 2007.

- **COUTO.** Abel Cabral. *"Que Visão para a Defesa? Portugal- Europa-NATO"*, Nação e Defesa nº 124. Lisboa, 2009.

- **JUSTINO.** David., *"Estado, Território e Nação: dualismos múltiplos nas representações da identidade nacional"*, FCSH. U.N.L. Lisboa.

- **MACEDO.** J. Borges de, in *"As opções Estratégicas de Portugal"*, Nação e Defesa nº 4, IDN, Lisboa, 1990.

- **MANTAS.** Vasco Gil, *"Portugal e o Mar – Algumas reflexões entre o Passado e o Futuro"*. Universidade de Coimbra. 1997.

- **MENESES.** Avelino Freitas, "*O Mar de Portugal. Esteio do passado; Esperança do futuro*", Revista de Marinha. MAI/JUN 2012.
- **MONTEIRO.** Sardenha., "*O Tratado de Lisboa e a «Europa azul»*". Revista da Armada. Lisboa. 2010.
- **MOREIRA.** Adriano, "*Soberania de Serviço*", JANUS, Lisboa. 1997.
- **NEVES.** João M. L. Pires, "*A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*". Academia de Marinha, Lisboa. 2010.
- **PINTO.** Valença, "*A Internacionalização das Políticas de Segurança e Defesa*", IDN, em Lisboa, 1998.
- **QUEIROZ.** Magalhães. "*O carácter multidisciplinar da Defesa Nacional*". Nação e Defesa. Lisboa. 1994.
- **RAMOS.** Carlos Manuel de Sousa Costa, "*A importância do Mar na Evolução do Conceito Estratégico Nacional*", in Revista Estratégia, Vol. II, ISCP, Lisboa. 1991.
- **ROCHA.** Humberto Santos. "*Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal*", Cadernos Navais. Marinha. Lisboa. 2009.
- **RODRIGUES.** Alexandre Reis, "*Funções das Marinhas e caracterização do Poder Naval*", JDRI. Lisboa. 2006.
- **RUIVO.** Mário e Maria Inês Gameiro, "*O Mar nas Mentalidades Nacionais. Mistério. Descoberta. Desenvolvimento sustentado*". Nação e Defesa. Lisboa. 2009.
- **SACCHETTI.** A. F. "*O Pensamento Estratégico e o Mar*", in Nação e Defesa. Lisboa, 2009.
- **SOBRAL.** J. M. "*Da casa à Nação: Passado. Memória, Identidade*", ICS. Lisboa. 2003. "*Memória e Identidade Nacional – Considerações de carácter geral o caso português*". 2006.

OUTROS DOCUMENTOS

- CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL "O Mar e as Políticas Públicas", Lisboa, 2008.
- CONVENÇÃO MONTÉGO BAY, (LEI do MAR). Lisboa. 1997. (D. P. nº 67-A/97, 14OUT).
- ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR (ENM), RCM nº 163/2006, de 12.12.2006.
- DECRETO-LEI nº 43/2002, de 02 Março.
- DECRETO LEI nº 233/2009, de 15 de Setembro. Lei Orgânica da Marinha (LOMAR).
- ENCICLOPÉDIA LUSO-BRASILEIRA DE CULTURA. Editorial Verbo. Lisboa. 1973.
- LIBRO BLANCO de la Defensa*. MDE, Madrid, 2001.
- ORDEM DA ARMADA nº 16, "A Marinha e a sua Dupla Missão". Marinha. Lisboa. 1892.
- RELATÓRIO GOVERNO. "Uma visão estratégica para vencer o século XXI". Lisboa.1998.

II PARTE

A MARITIMIDADE PORTUGUESA E UMA OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO

POR

ANTÓNIO C. REBELO DUARTE

Vice-almirante REF

O AUTOR

O Vice-almirante António Carlos Rebelo Duarte nasceu em 1946 e foi alistado na Marinha, na Escola Naval, em SET63, sendo promovido a Guardamarinha em JAN67.

Em oficial subalterno, especializou-se em "Comunicações" (1968) e frequentou diversos cursos, nomeadamente o "*International Defense Management Course*", da *Naval Post-Graduate School*", em Monterey, Califórnia, USA (1985), os Cursos Navais de Guerra – Geral (1980) e Superior (1997/98), no ex-Instituto Superior Naval de Guerra e obteve a licenciatura em Economia pelo Instituto Superior de Economia, da Universidade Técnica de Lisboa (1974).

Esteve embarcado em várias unidades navais, incluindo a fragata "Álvares Cabral" em comissão em Angola e Moçambique (1969/71). Comandou o navio-patrolha N.R.P. "Argos" (Guiné/1974) e as corvetas N.R.P. "Honório Barreto" (interinamente, 1975) e N.R.P. "Jacinto Cândido" (1987).

Em terra, destacam-se os cargos de Professor de Economia na Escola Naval (1976/82); de Conselheiro de Marinha na Delegação de Portugal junto da OTAN (Delnato), em Bruxelas (1989/92) e de chefe das Divisões de "Comunicações" e de "Pessoal e Organização", do Estado-Maior da Armada, entre 1993-97.

De 1998 a 2000, exerceu docência no Instituto Superior Naval de Guerra como professor da disciplina de Estratégia e foi Coordenador da Respetiva Área de Ensino.

Como Contra-almirante, comandou a Escola Naval (2000-02) e após promoção a Vice-almirante, dirigiu o Instituto Superior Naval de Guerra até à sua extinção em 2005.

Nessa ocasião transitou para a situação de Reserva, regressando à efetividade do serviço em 2007 para presidir à Comissão do Domínio Público Marítimo, em cujo cargo permaneceu até passar à situação de Reforma, por limite de idade, em 03AGO11.

É conferencista convidado da Universidade Católica Portuguesa desde 2005 e professor convidado da mesma Universidade desde 2008.

Em 2008 foi eleito e admitido como Académico Correspondente da Academia Internacional de Cultura Portuguesa. Em 2009, como Membro Correspondente da Academia de Marinha e, no ano seguinte, eleito presidente da direção do Instituto D. João de Castro fundado pelo Prof. Adriano Moreira e Padre Joaquim Aguiar.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações, nomeadamente Medalhas Militares de Serviços Distintos, de Mérito Militar, de Comportamento Exemplar e a Cruz Naval.

“A MARITIMIDADE PORTUGUESA E UMA OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO”

Na “Introdução” deixou-se entre parêntesis a necessidade de desbravar alguns caminhos e soluções para a crise económica e financeira que paralisa o desenvolvimento e angustia a nossa vida social e política. Nesta segunda parte tentaremos resumir esse quadro de partida e concretizar algumas áreas de esforço na prospecção e exploração do nosso potencial de riqueza focalizado no mar, num regresso que só fará sentido se o assumirmos como “farol” de um desígnio nacional, traduzido por objectivos, servidos por um plano de acção estratégica, encorajada por forte vontade política, aprofundada por uma interacção e diálogo tripartido – governo – empresas/operadores internacionais – universidades/sociedade civil –, que viabilizem um novo modelo de crescimento, nos seus pilares económico, social e ambiental, assente no conhecimento e inovação e incubador de novas formas e resultados de governação. Esta abordagem no plano estratégico e económico é plenamente justificada pela encruzilhada em que o país se encontra, com os estrangulamentos conhecidos, nomeadamente no plano da soberania, em perda por erros próprios que, não sendo novidade na sua história, são sempre esquecidos. E já que se fala de um quadro de partida, será útil uma perspectiva da sua envolvência e tendências de modelação do futuro a nível mundial, no qual a Europa e Portugal terão de se assumir, conjunta e autonomamente, ou seja, competir para sobreviver.

Nesta referência rápida ao cenário mundial e regional, afigura-se razoável apontar o problema em que a Europa se vem tornando, por falta de soluções e vontade política, com repercussões económicas negativas, apesar de se manter como primeira potência comercial, “*et pourtant*”, a ameaçar o próprio crescimento a nível global. Não se deve descartar a hipótese de sair bastante debilitada da actual crise, como o indicam as projecções mais optimistas para 2030, colocando-a em 3º lugar, depois da China e dos EUA, isto já sem falar das projecções demográficas, fortemente correlacionadas com a falta de dinamismo económico, augurando-lhe um progressivo declínio, já hoje pressentido perante um mundo em acelerada transformação e onde emergiram novas potências e outras mais se lhes juntarão no futuro. Basta olhar para a Ásia e Pacífico para compreender que o declínio europeu não é um eufemismo, ficando a dúvida se será relativo ou absoluto e confirmando um cenário de preocupação no nosso espaço de interesse estratégico de proximidade, onde se está a perfilar uma União Europeia (EU) periclitante, uma Organização do Tratado do Atlântico Norte/*North Atlantic Treaty Organization* (NATO) em redefinição, um mundo

islâmico-mediterrânico em turbulência, tudo isto à porta de um Portugal vulnerável, com uma vizinha Europa algo indecisa e um Ocidente pouco confiante.

A fragmentação da Zona Euro (ZE) não deve ser rejeitada como algo surreal, com os mercados a discriminarem uns dos outros *euro* e a elegerem já o alemão como o “padrão-euro” no conjunto das várias moedas nacionais, também chamadas euro, mas financiadas a desiguais taxas de juro, tudo isto agravado pela impotência de um Banco Central Europeu (BCE) manietado nas suas competências funcionais e impotente para se colocar ao lado das políticas públicas europeias. Até que ponto essa fragmentação e limitações acarretarão a desintegração da UE? Julgamos tratar-se de uma dúvida pertinente, dado o grande paradoxo em que a União tem vivido, com a crise da moeda única a exigir uma integração política de cariz federalista, que o actual quadro institucional da União, marcado por diversas idiosincrasias nacionais, não parece comportar.

Enquanto a União se vai consumindo nestas contradições, o futuro desenha um mundo das potências médias, algumas da UE, cujo desempenho “autónomo” vai depender da evolução da própria União, como é o caso da Alemanha, França e RU. Mas mesmo esta intromissão naquele *ranking* não evitará o risco da prolongada perda de influência e protagonismo político da Europa no “xadrez” internacional em dinâmica mudança. Ficará por provar se esse declínio atingirá o limite do inexorável e absoluto, uma vez que a diferença entre este e o grau relativo residirá essencialmente na capacidade da UE de alterar o paradigma do seu crescimento económico e demográfico, pouco provável com as tendências actuais.

Como estamos longe e se torna penoso confrontar a pompa e circunstância exibida por ocasião da assinatura do TL com os seus resultados e proveitos, aliás, um TL ilustrativo do défice jurídico-constitucional europeu e dos equívocos em que se tem vivido e da forma como se passou ao lado do grande problema da Europa, que era e continua a ser o do enorme desajuste entre as suas instituições e os requisitos de uma economia integrada. É precisamente esse Tratado de menos boa memória, que poderá passar à nossa história como o “cavalo de Tróia” de uma comunitarização de recursos marinhos que nos pertencem, através de directivas e procedimentos invasivos da nossa autonomia no domínio da conservação e gestão desses mesmos activos patrimoniais. Destes medos, reservaremos algum desenvolvimento mais adiante.

É com estas “externalidades” que Portugal terá que contar e incorporar na sua movimentação estratégica para ultrapassar os problemas de ordem política, económica e financeira, próximos de um cenário de definhamento, cuja resolução terá de estender a terapia às dificuldades acrescidas pela cobiça dos seus espaços marítimos, a erosão da classe média e do edifício social levantado pelo

regime democrático, só possíveis de evitar por um crescimento económico que aproveite novas oportunidades de *clusters* e o ressurgimento de indústrias entretanto esquecidas ou abandonadas nos sectores produtivos clássicos, como a agricultura, a indústria transformadora e a exploração dos recursos marinhos.

Como muitos analistas têm assinalado, a crise que nos assola, para lá das suas características bem conhecidas e do seu evidente carácter global e sistémico, *et pour cause*, é também uma crise do sistema político e das elites dirigentes, permissivas, quando não responsáveis, no florescimento de cumplicidades, compadrios e interesses corporativos, que em nada ajudam à valorização daquele que será, porventura, o maior recurso de que dispomos – a nossa posição geográfica no cruzamento de três continentes, com o Atlântico a recuperar um papel central.

Assim se explica que, nos últimos 30 anos, as políticas prosseguidas e que nos conduziram à situação actual, apresentem resultados tão modestos e inversamente proporcionais aos erros estratégicos cometidos, cujas consequências nefastas estão à vista de todos e se ilustram com apenas dois simples exemplos: uma indústria de construção naval de referência no mundo, hoje moribunda e a forte diminuição da riqueza extraída do que actualmente se poderia designar de *cluster* marítimo (conceito a seguir desenvolvido), por comparação com os nossos parceiros europeus (mesmo aqueles com 100 km de costa, como a Bélgica, para já não falar da Dinamarca, com metade da população e uma produção seis vezes superior).

Acontece que nós também dispomos de trunfos estratégicos para essa aposta, a começar pelos já referidos atributos geográficos e recursos marinhos, num Atlântico ressurgido por via da sucessão de descobertas energéticas que vão marcar o século XXI, da ampliação do Canal do Panamá e do projecto ferroviário da China de ligação das duas margens da Colômbia (a aumentar ainda mais o comércio da bacia atlântica), do aumento da frota de megacontentores (que não podem transitar pelo Suez), da pirataria no Corno de África (a emprestar um forte carácter de fiabilidade à recuperação estratégica do Atlântico e, com ela, à recuperação da nossa posição de centralidade em termos de fluxos comerciais).

Com o contributo do mar, a nossa economia só será pobre e periférica se negligenciarmos a imensa riqueza que temos aos nossos pés, um acervo potenciado pela extensão da PC e pela adequada articulação da rede de infra-estruturas portuárias (consonante com as rotas comerciais e energéticas), que nos podem trazer as vantagens económicas de que tanto precisamos, assim haja visão estratégica, vontade política e talento.

O aproveitamento desta formidável janela de oportunidade passa pelo redentor regresso, como já defendido, aos sectores tradicionais, incluindo o

mar, precisamente num movimento inverso da retracção a que os obrigámos nas últimas décadas, depois de uma má inserção na globalização, de uma desastrosa especialização em sectores não transaccionáveis e do consequente resultado de perda de mercados e de acumulação de défices, nomeadamente na balança de pagamentos.

Que outros desenlaces poderíamos esperar de uma economia que não quis ver da internacionalização uma necessidade absoluta, em tempos de globalização competitiva, nem tão pouco cuidou da modernização do sistema produtivo, através da "ingestão" da qualidade e profusão das tecnologias de inovação, os verdadeiros motores do desenvolvimento e defesa avançada da concorrência e competitividade, como a melhor profilaxia para o crescimento económico? Lembrem-se, a propósito, alguns pressupostos para um esforço bem-sucedido nesse processo de internacionalização, até para comprovar a "distracção estratégica" numa área que é hoje o *alfa* e o *ómega* da política pública para relançar uma economia frágil como a nossa e que passam por reunir competências essenciais construídas sobre bases de conhecimento científico e tecnológico, cultura organizacional com "*bicho*" empreendedor, lideranças abertas a novas ideias, estruturação em alianças estratégicas e redes intra e extra-organizacionais. Só por este caminho poderemos encontrar o desejado sucesso nos mercados internacionais, impulsionados por políticas promotoras da valorização da tecnologia e da engenharia.

A. A CRISE ECONÓMICA E O MAR

Antes de entrar propriamente no caso português, em termos de percurso económico das últimas décadas e caminhos de regeneração que urge trilhar (em ensaio de um novo paradigma de desenvolvimento português, que não dispensará o concurso do património marítimo), julgamos útil recuperar, de modo breve, algumas das razões que estiveram na origem e deflagração de uma crise, inicialmente de cariz financeiro, espoletada pelo outro lado do Atlântico.

Hoje é consensual que a nossa crise não é mais do que um novo afloramento da doença crónica que nos acompanha há tempo devido às dificuldades na convergência com um estatuto e modelo que a Europa tem inspirado, desta feita mais virulento, porque conjugado com os arrastados problemas da UE e do euro, causa e efeito de uma situação internacional de considerável imprevisibilidade e incerteza, que se projecta negativamente no desempenho da economia mundial, à espera de resposta para questões tão prosaicas como estas: conseguirão a Europa e os EUA relançar o crescimento? Inverterá a China os sinais de abrandamento económico?

Certo neste momento é o quadro de arranque para a pós-crise dos dois lados do Atlântico, com dívidas elevadas, comparativamente baixas taxas de crescimento e políticas internas contenciosas (no caso europeu, derivado das crescentes desigualdades, do empobrecimento da classe média e do declínio demográfico e, no caso americano, da disputa ideológica entre democratas e republicanos, arriscando a continuação da paralisia da política económica), susceptíveis de diminuição dos níveis de cooperação mundial, em termos económicos e políticos, o que poderá dificultar o retorno a um tipo de crescimento que o mundo, em especial o desenvolvido, vivenciou nas duas décadas que antecederam a crise financeira. Os elevados níveis de dívida pública (da ordem dos 80-90% do PIB), constituirão um sério obstáculo, além de imobilizarem as políticas fiscais, originando graves distorções no sistema financeiro e possíveis disputas políticas e sociais a nível interno degeneráveis em protestos, tumultos e desordem civil, condicionando a ordem e estabilidade próprias dos regimes democráticos.

E Portugal? É neste *puzzle* que teremos de encontrar alternativas, expiando os pecados da vida farta e fantasista das últimas décadas. Reduzidos à dimensão de finais da 1.^a dinastia, apenas acrescida dos Açores e Madeira, conseguimos algum desenvolvimento com a adesão à CEE, com danos colaterais numa indústria naval em desmantelamento, pesca em retracção, marinha mercante em rarefacção e a militar tida por um fardo incómodo e, por isso, de apetecível substituição por uma simples guarda costeira. Nesse período de encandeamento pelo "holofote" europeu, fez-se do mar passado e esquecimento, por obra e graça de um transporte rodoviário tornado quase absoluto; mesmo sabendo que quase todo o comércio externo e petróleo consumido na UE e quase metade do comércio interno, assentava no transporte marítimo. Esse alheamento do mar permite especular com a forte suspeição de um divórcio de motivações ideológicas e reflexos traumáticos da perda imperial, que o tempo está a apagar, muito por força da necessidade de novas estratégias terapêuticas para debelar a actual crise, quiçá a mais severa do pós-guerra, até pela pressão externa para a austeridade e desconfiança dos mercados no financiamento fresco à economia.

Mas, então, como poderemos mudar este estado de coisas? Em primeiro lugar, "arrumar a casa" (consolidação das contas públicas) para recolocar o país na rota e destino do Investimento Directo Estrangeiro (IDE). Depois, repensar o papel e dimensão que o Estado veio assumindo na nossa sociedade (importando saber que Estado a economia e os contribuintes podem suportar), por fim, apostar no crescimento das nossas exportações, aproveitando melhor as ligações tradicionais a África, Ásia e América Latina para explorar mercados

emergentes que crescem próximo dos dois dígitos (bem mais atractivos e promissores que países com crescimento de 2% ou inferior), aliás uma reorientação já em marcha, facilitada pelos bons contactos ao nível de empresas, bancos, companhias de telecomunicações e outras instituições.

Este problemático quadro económico de partida tem antecedentes que remontam, pelo menos, à entrada deste século. De facto, a partir de 2000, a evolução do PIB português face à média da UE começou a denotar imensas dificuldades tanto a nível do crescimento como da criação de riqueza e da competitividade, apanhando portugueses anestesiados por um período de alguma convergência, ainda que decrescente, com a média da União. Estamos agora bem acordados para a degradação a que se chegou, esgotado o efeito anestésico a partir de 2002, com a quebra da taxa de crescimento do PIB e a interrupção do percurso de convergência, para se fixar em território negativo logo nos anos seguintes, apenas e pontualmente invertido em 2007.

Revelou-se, então, toda a debilidade endógena para resistir e reagir ao embate da crise "exportada" dos EUA para a Europa a partir de 2008. Logo no ano seguinte, o crescimento do nosso PIB volta a ser negativo, com um registo inferior a 2002 e mantido em divergência com a UE em 2010 e 2011. É bem conhecida a degradação das condições financeiras e políticas internas a que se chegou no final do 1º semestre desse último ano, não deixando alternativa ao recurso à ajuda internacional, com a celebração de um acordo de apoio financeiro com a *troika* - UE, Fundo Monetário Internacional (FMI) e Banco Central Europeu (BCE) -, para evitar a insolvência do Estado e empresas, iniciando-se, assim, um novo período de políticas eufemisticamente designadas de *ajustamento*, porque de pura austeridade e aperto para a população em geral, num processo hoje reconhecido, por muitos, como o da sujeição a um estatuto de protectorado (até 2014, para os optimistas).

O mais curioso, se não fosse dramático, é que chegámos aqui, não por um acaso, mas por uma consistente tendência de comportamento da nossa produção perfeitamente clara e definida: entre 1960-1970 o crescimento médio do PIB atingiu os 7.5%; caiu para 4.5% (1970-80); continuou a descida até aos 3.2% (1980-90); novo abrandamento para 2.7% (1990-2000) e, reduzindo ainda mais, para uns curtos 0,7% (somente até 2009). O quadro agudiza-se, se olharmos para o futuro: em 2012, espera-se uma das maiores recessões (-3.5%) e, entre 2012-16, prevê-se o crescimento mais lento do mundo.

O resultado descortina-se facilmente. Com uma taxa média anual de crescimento que se estima de insignificante (apenas 0,4%), será muitíssimo mais difícil uma resolução eficaz dos desequilíbrios macroeconómicos, disso se res-

sentindo o desemprego, cujo valor já ultrapassou os inéditos 15%. Quanto às nossas reformas ditas estruturais, tidas por imperiosas e inadiáveis, para além de um parto difícil, os seus efeitos processar-se-ão, em regra, num tempo mais demorado do que o exigido, com efeitos dolorosos nos sectores sociais, regredindo nos indicadores sociais (natalidade, mortalidade, esperança de vida), causando fundadas apreensões quanto à sustentabilidade do modelo social e qualidade de vida dos cidadãos e das cidades, agora menos seguras e mais violentas, indiciando o perigo de um sentimento generalizado de resignação derrotista.

Esta é a realidade nua e crua, cujo debate público, após vários anos de euforia fomentada pelos “fundos da Europa” e com a sua quota-parte no desnorte colectivo, só agora ganha consciência de que viver de dívidas não é um bom método e muito menos um sustentável modo de vida. Reconfortará admitir que a crise portuguesa não é exclusiva e intrinsecamente da nossa responsabilidade, mas também um derivado da crise da zona euro enraizada no “dinheiro fácil”, acendalha do endividamento dos parceiros e consequente expansão das procuras internas, distraindo as políticas económicas da necessidade de internacionalização e competitividade.

Este trajecto de facilidades só nos poderia conduzir à inevitabilidade da reestruturação da dívida soberana, à semelhança de outros parceiros do sul da Europa, depois de se ter aplicado os milhões emprestados em programas de obras públicas de mais do que duvidosa justificação ou utilidade, lançados sem qualquer estratégia de desenvolvimento a médio prazo, com o betão a colonizar o país e o compadrio e a corrupção a corromperem qualquer visão estratégica de interesse nacional. Ainda que se tenha melhorado em muitas áreas, outras houve em que não se progrediu, porque divorciadas de requisitos cruciais para o desenvolvimento, nomeadamente as bipolaridades da qualificação/criatividade, empreendedorismo/inação e produtividade/competitividade. Pior ainda, fez-se da Europa um mero pretexto para, em nome da modernização, sacrificar alguns dos anteriores sectores produtivos em favor de uma terciarização apostada cegamente e de uma massificação do sistema de ensino e formação insensível aos mais elementares princípios e padrões de qualidade, exigência e rigor, antes complacente com a iliteracia.

Hoje torna-se claro que o ressurgimento do país reclama da ruptura com o modelo de Estado despesista que nos conduziu à difícil situação em que nos encontramos. O seu *modus operandi* tem de ser forçosamente revisto, assim como o dos portugueses, com “renúncias” que não serão fáceis de concretizar, até porque aquela presença excessiva na sociedade portuguesa gerou uma relação pouco saudável, uma espécie de dualismo esquizofrénico: rejeição da-

quilo que o Estado representa em autoridade, adesão plena a tudo o que resulte da sua "obrigação" de protector e assistencialista.

A alegada reinvenção do Estado deve ser feita em função dos interesses e necessidades das entidades que é suposto servir, designadamente: permitir que os cidadãos e as empresas olhem para a Justiça como a forma civilizada de os ajudar a resolver os seus problemas (não como uma forma de adiar sistematicamente a sua resolução); as famílias vejam a Escola como um espaço, não lúdico, mas de saber, trabalho e civismo e na qual voltem a ser reposta a autoridade e disciplina institucionais; as Empresas, no âmbito de uma economia de mercado, avaliem esse mesmo Estado como um parceiro que estimula o investimento e a criação de riqueza, através da adopção das boas práticas de gestão, de eficiência e onde a meritocracia deverá ter um papel de relevo; os contribuintes sintam segurança, estabilidade e confiança, face a políticas fiscais percebidas como estímulos ao crescimento económico das empresas (erradicando de vez o ambiente de permanente "opressão fiscal").

Trata-se, em suma, de um "novo Estado", uma renovada criatura reconhecida pela redefinição das suas relações com a comunidade, num ambiente de maior emancipação da sociedade civil, finalmente liberta do tradicional paternalismo que o "velho Estado" sempre representou e assumiu, a conferir modernidade às palavras de *Tocqueville* quando escreveu, na sua lapidária "*Democracia na América*": "... os príncipes de hoje, que se esforçam por chamar a si todos os desejos criados pela igualdade, bem como a satisfação dos mesmos, acabarão, portanto, se não me engano, por se arrepender do facto de se terem comprometido com semelhante empreendimento; um dia descobrirão que puseram em risco o seu poder ao torná-lo tão imprescindível e que teria sido mais honesto e mais seguro ensinar a cada um dos seus súbditos a arte de se bastar a si próprio ...".

É neste contexto de condicionantes que teremos de ensaiar uma mudança de paradigma, iniciando uma trajectória distinta daquela prosseguida nas últimas três décadas, sendo razoável advogar que, nessa nova caminhada, só muito dificilmente ignoraremos o mar. É nele que de forma mais auspiciosa poderemos encontrar a revitalização para superar boa parte das dificuldades por que o país passa no plano económico e obstar à tal condição de "Estado exíguo" em deriva para o "protectorado".

Voltemos a considerá-lo como peça fundamental de um novo conceito estratégico nacional, até porque, hoje como ontem, Portugal continua a apresentar carência de reservas alimentares e energéticas, e, nestas, como noutras áreas, o mar pode ser boa parte da solução para um problema, com carácter de sustentabilidade a prazo, nos termos que desenvolveremos adiante.

Ao fim e ao cabo, não é mais do que uma reabilitação da secundarizada visão atlântica, uma aposta estratégica que melhor poderá posicionar o país num quadro de ampla globalização e de poderes difusos, onde a capacidade intrinsecamente portuguesa para produzir e gerir relações de cooperação, será uma vantagem competitiva não despendida e elemento avalista do estatuto de parceiro credível e influente na cena regional e mundial.

Mesmo a fechar este ponto e em jeito de balanço, diríamos que estamos no fim de uma linha inviabilizada por cerca de duas décadas de “navegação à vista” cuja prática de condução do navio, isto é, de estilo de vida, não tem sobrevivência possível, porque acima das nossas possibilidades, com dinheiro “emprestado”, completamente endividados, um aparelho produtivo agonizante, um Estado pesadíssimo (muito por força dos interesses partidários) e numa perspectiva de futuro com poucos mais trunfos como o mar, na sua especial mais-valia, em termos de recursos, presentes e vindouros.

As recentes medidas de austeridade só vieram pôr a nu a emergência da situação que advém muito mais do foro interno e do passado, do que propriamente do contágio da propalada crise internacional, porquanto teremos de cometer aos nossos problemas estruturais, continuamente acumulados e agravados, as maiores responsabilidades pelo declínio que nos ameaça. E se assim é, então somos forçados a novos caminhos e soluções, com garantias de sustentabilidade económica, social e ambiental e a consciência de que o principal óbice radica na incapacidade de crescimento económico. Sem um robusto incremento da nossa produção, não há riqueza, nem criação de empregos, ao nível do que são as nossas necessidades, pelo que a principal prioridade só pode ser essa do crescimento, a verdadeira alavanca da sustentabilidade do País e da preservação da sua individualidade identitária.

B. “CLUSTERIZAÇÃO” - SECTORES, ACTIVIDADES E RECURSOS

No ponto anterior defendemos ideia de um país confrontado com uma viragem de ciclo, desta feita mais exigente do que as anteriores, porque compelido a integrar-se na nova corrente de conhecimento humano e na conversão deste em ideias e aplicações úteis e geradoras de valor, se aspirar a emparceirar no salto para a modernidade que outros estão a dar, com sucesso.

O novo ciclo poderá contar com o mar num papel de alavanca que a economia portuguesa precisa para enfrentar o desafio do crescimento e da modernização de alguns sectores produtivos, com uma nova abordagem baseada na inovação e criatividade, que habilite o país a competir nos mercados globais, única via de assegurar um desenvolvimento sustentável, deixando para trás o

paradigma ilusório da “economia interna” motorizada pelos serviços, de insuficiente e limitado efeito no desejado crescimento. Também as políticas públicas têm de ser claras, com definição de prioridades para o investimento estrutural nos sectores e territórios, determinante para o aparecimento de resultados reprodutivos.

Estamos no tempo de agarrar essa oportunidade, elegendo “pólos de competitividade” (não abundarão os que prometem um impacto claro na economia) e zonas territoriais de interesse estratégico e redes de recursos qualificados, com vista à captação de um “IDE de inovação”, instrumento fundamental, quiçá único, neste contexto de urgente transformação, pelo que representa de disseminação de empresas e centros de Investigação e Desenvolvimento (I&D) nos sectores mais dinâmicos da economia, como as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), a biotecnologia, as fileiras do automóvel e da aeronáutica, entre outros. Parece-nos líquido que a reclamada mudança de paradigma terá de passar pela recuperação da “âncora estratégica” do IDE, pensando no requisitado “fundeadouro” do desenvolvimento, se arvorarmos a bandeira da indispensável internacionalização da nossa economia, e, aqui, o mar pode assumir uma importância assinalável na captação e manutenção desse investimento, impulsionador do verdadeiro sucesso económico para o país.

Acreditamos no valor instrumental do IDE e do mar na padronização mais competitiva da nossa economia, como o comprovam, em terra, os felizes casos de *clusters* estratégicos baseados na inovação e criatividade, nas competências, talentos e novas oportunidades (o país ficou dolorosamente a sabê-lo, pela recente emigração dos seus jovens mais qualificados) e a funcionar como plataforma de desenvolvimento económico no quadro regional, motorizando sectores económicos tão importantes como o automóvel e a aeronáutica, ilustrados pela “*Autoeuropa*” em Setúbal e, mais recentemente, a brasileira “*Embraer*” em Évora. Apostas como estas, em projectos estratégicos associados aos *clusters* de inovação e pólos de competitividade, são caminhos virtuosos de exploração imediata, crenes, como estamos, de que a guerra global pela criação de valor e pelos talentos veio para ficar e quem se distrair, não poderá aspirar a muito mais do que a estagnação e o empobrecimento. Eis a abordagem verdadeiramente moderna da problemática económica, que não prescinde de “redes activas” de actuação nos mercados globais, com envolvimento dos principais agentes sectoriais (empresas líderes, universidades, centros I&D) e cabendo aos departamentos públicos um papel importante de orientação e contextualização, em favor de uma “nova economia”, que seja capaz de garantir uma “economia nova” sustentável, baseada numa lógica de escolhas e focalização em priori-

dades claras, indutoras da renovação activa estrutural do tecido económico nacional, com mobilização efectiva de “centros de competência” que respaldem uma aproximação assertiva ao mercado global.

Aqui chegados e aceite a terapia, surge-nos uma questão básica: que nível de *exigência se quer colocar em relação ao futuro do país*? Embanear em arco e descansar porque a economia cresceu mais uma décima ou não encolheu tanto como o previsto, é um discurso conformista que se encaixa bem numa sociedade comprazida em resistir ou resignada em definhar. Ou, alternativamente, ambicionar e pugnar por mais, mesmo sabendo do elevado preço, nomeadamente político e social, a pagar pela realização das reformas, a exigir forte convicção e nervo executivo? Só esta via nos poderá interessar, especialmente se quisermos acompanhar os vencedores, obrigando, entre outras exigências, a transferir o conhecimento para a produção e cadeia de valor. Foi precisamente neste âmbito que se projectou, para vigorar no período de 2014 a 2020 e em articulação/complementaridade com os fundos estruturais, o 8º Programa-Quadro Europeu (“*Horizonte 2020*”), concebido como o maior programa de investimento em ciência e inovação a nível mundial (80.000 milhões de euros), por forma a conseguir um efeito estrutural na melhoria da competitividade, cujo maior problema é, não a falta de investigação científica de qualidade, mas as debilidades no referido processo de “transusão” do conhecimento para o valor de mercado e da qualidade de vida no espaço europeu.

Sem interiorizar a relevância do conhecimento e da inovação na competição internacional, nós, portugueses e europeus, falharemos no referido salto para a modernidade, o que significa desbaratar o futuro e era bom que as elites dirigentes se compenstrassem deste terrível desafio e da necessidade de uma intervenção estratégica. Foi essa “ausência” de objectivos e de estratégia que impediu o acompanhamento e benefício da profunda transformação das funções económicas dos oceanos e da alteração da geografia mundial das suas actividades, ocorridas no decurso da segunda metade do século XX, modificações essas que obrigam a uma cuidada avaliação dos recursos marinhos, cuja exploração possa interessar à economia nacional, que, por sua vez, reclama por um figurino organizativo “*suitable*” para o conjunto de actividades relacionadas com tal exercício.

Estas questões farão melhor sentido, partindo de alguns pressupostos: (i) Portugal dispõe de uma variedade de recursos ao nível do solo e subsolo marinho mas, também, de outras componentes de potencial económico do mar, cuja exploração aparenta ser rentável; (ii) essa exploração deve estar organizada de forma integrada e holística num “*hypercluster da economia do mar*” ou, mais

simplesmente, num “*cluster* marítimo”; (iii) o conjunto de actividades económicas relacionadas com o mar tem um valor potencial suficiente para poder contribuir para o necessário crescimento do país, mesmo que as suas potencialidades se encontrem ainda longe do pleno conhecimento e inventariação; (iv) a prossecução deste “projecto mar”, tendo em conta a cobiça alheia que o seu potencial de riqueza despertará, não dispensa o reforço de uma componente de segurança e defesa, com especial envolvimento da Marinha, vector que, sendo importante, omitiremos por respeito ao objecto do presente texto.

Como atrás se mencionou, é a própria UE, através da sua Política Marítima Integrada (PMI), que incentiva a constituição de “*clusters* marítimos”¹, tidos por importantes instrumentos de estratégias de *lobby* e comunicação e como factores de desenvolvimento para os países costeiros da União, incentivo esse já agarrado por vários Estados-membros, com ou mesmo sem grande tradição atlântica, como a Bélgica

Competir com valor e competência é o desafio que se impõe e para tal, o mar, com os seus recursos, é um activo que oferece condições privilegiadas de exploração em favor de um novo paradigma de desenvolvimento, que os países costeiros, incluindo Portugal, não deverão desperdiçar. Tem provado a fórmula organizativa da sua exploração na base do referido *cluster*, atenta a maior eficácia da resposta dada pelas estruturas que conglomera e abordagem integradora de todos os protagonistas e matérias relacionadas com o mar, a qual, segundo o professor *Geoffrey Till*: “...reinforces the point that the sea is all joined up and needs to be looked at holistically. The Atlantic should be seen as part of a world ocean where everywhere is connected to everywhere else, and where distance matters much less economically, politically and strategically ...”².

Esta é a visão que deve inspirar qualquer política marítima, seja ela de âmbito europeu ou nacional, porque só dessa forma abrangente se poderão assegurar as sinergias e a coerência entre as diferentes políticas sectoriais, visando a criação de valor acrescentado e respeitando o princípio da subsidiariedade. Tais políticas deverão promover as medidas, meios e instrumentos operacionais que permitam fazer face às ameaças e desafios emergidos pela globalização e competitividade, as alterações climáticas e a degradação do ambiente marinho, a segurança marítima, a protecção e vigilância do transporte marítimo e a segurança e sustentabilidade energéticas, num *modus operandi* com preocupações de excelência nos domínios da investigação, tecnologia e inovação marinhas, ancorado no quadro geral da Agenda 2020, Livro Azul e plano de acção associado à PMI para o crescimento e o emprego e na Agenda de Gotemburgo para o desenvolvimento sustentável, como verdadeiras ajudas ao desenvolvimento de *clus-*

ters multi-sectoriais e centros regionais de excelência marítima, forçosa e largamente dependentes da acção inovadora do sector privado.

Em sintonia com este quadro de apoio, regista-se a recente iniciativa da ONU, a "*Oceans Compact*", uma comissão lançada em AGO12, composta por responsáveis políticos, cientistas e oceanógrafos, além de representantes do sector privado e da sociedade civil, assim como autoridades de várias organizações *onusinas*, tendo em vista uma articulação mais eficiente de todos os esforços relativos ao uso do mar. Pretende-se com a iniciativa apelar à comunidade internacional e sensibilizar os diferentes actores e agentes para a necessidade de salvar os oceanos da poluição, da sobrepesca e da subida das águas, sérias ameaças às centenas de milhões de pessoas que vivem nas zonas litorais, contando também com a mobilização e reforço de capacidade dos organismos das Nações Unidas (NU) para prestar ajuda aos Estados e respectivos governos e não só, com o objectivo de assegurar uma coordenação mais eficaz dos esforços mundiais para a preservação dos oceanos. O móbil desta intervenção prende-se com o "estado precário" com que foram descritos os oceanos, na conferência realizada na Coreia do Sul a pretexto do 30.º aniversário da assinatura da UNCLOS (Convenção da ONU para o Direito do Mar), neste último Verão (2012), o que motivou a comissão para a elaboração de um plano de acção, em linha com o documento "*O futuro que queremos*", assinado na conferência Rio+20³, realizada em JUN12 no Brasil.

Na sequência da referida PMI europeia, emergiram alguns *clusters* nacionais, com destaque para o Reino Unido, Holanda e Noruega (todos em 2004), a França (2006) e a Espanha (2007). Mais atrasados ficaram a Grécia, Portugal e Roménia, só agora começando a trilhar o caminho bem na cauda daquele pelotão dianteiro. Estes *clusters* têm correspondência e representação na designada "economia do mar", componente com crescente peso no agregado económico através do vasto conjunto de actividades resultantes do múltiplo uso do mar, como o transporte e logística, energia, pesca e aquacultura, turismo e desportos, indústrias marítimas e de segurança e defesa, entre outras.

O desenvolvimento do nosso *cluster* irá depender, em larga medida, da desejável associação do Estado e dos diversos actores e agentes empresariais, entre si e com consórcios internacionais e operadores globais, que encontrem razões específicas para investir entre nós, no quadro dessas plataformas cooperativas, condição importante para colher vantagens e benefícios de uma opção política de regresso ao mar e às suas profundezas, para prosseguir com a investigação e exploração dos seus recursos, na procura das riquezas e proveitos que ajudem ao "desencalhe da nau portuguesa".

A apologia do desenvolvimento do nosso *cluster* ganha força quando olhamos para o panorama a nível mundial. Aí, os transportes marítimos e as actividades portuárias e logísticas associadas constituem, ainda hoje, a principal parcela da designada economia do mar, em termos de produção e dimensão das actividades, ou não fôra esse tipo de transporte a via preferencial para realizar o comércio a nível global, especialmente o de contentores e gás liquefeito. Seguem-no, no topo da tabela e também presentes em todos os *clusters* europeus, como os mais valiosos em termos de dinâmica de crescimento da riqueza produzida e emprego oferecido, sectores como o "turismo costeiro e náutica de recreio"; a "exploração de recursos *offshore*" e a "construção e reparação naval". Nesta figuração é normal encontrar, entre os mais desenvolvidos, aqueles que, em regra, dispõem de uma estrutura organizativa simples e integrada, com forte representação das empresas e, nalguns casos, um fórum promotor da cooperação entre os agentes, bem como uma forte aposta na formação e inovação, a par da capacidade de rentabilização das oportunidades de transporte multimodal.

Estes indicadores apareceram confirmados nos dados estatísticos relativos à UE⁴, com a maior fatia a pertencer aos "transportes marítimos" (48,63%), seguidos do "turismo náutico" (23,11%), "petróleo e gás *offshore*" (6,15%), "equipamento marítimo" (5,37%), "construção naval" (4,23%) e "portos" (3,37%), números que não sofrem grande alteração quando contabilizamos o peso europeu no agregado mundial, quase esmagador em sectores como as "energias renováveis" (94,5%) e os "minerais e agregados marinhos" (49%), enquanto o "transporte marítimo" confirma o relevo daquele primeiro lugar (com 44,1%), assim como uma distribuição parecida no "turismo náutico" (42,7%), "portos" (41,9%), "serviços marítimos" (40%), "tecnologias e indústrias marítimas" (38,7%), "construção naval" (34,8%), "equipamento marítimo" (22,9%) e "petróleo e gás *offshore*" (21,0%). A projecção para o início da década (2011/12), mau grado a crise global, apontava para cerca de 4 biliões de euros, quase quadruplicando o valor facturado mundialmente em 2004 (946 biliões de euros), nos principais sectores da economia do mar.

Temos hoje a noção exacta de quanto o desalinho político-estratégico fez inflectir a nossa convergência com a Europa nos últimos dez anos, a que não foi estranha a condição estrutural de país carente de recursos naturais, mesmo que agora possamos dizer que isso se tornou menos importante com a qualificação do capital humano, que também descurámos, como se comprova pela reconhecida inoperância do sistema educativo para qualificar e orientar os recursos humanos para o mercado de trabalho e os persistentes e elevados

níveis de ineficiência nas áreas de gestão, *marketing*, inovação e empreendedorismo, com que se apresenta a maioria das empresas portuguesas. É aqui que o *cluster* marítimo pode trazer a indispensável revitalização económica, através de um eficaz volante de acção político-estratégica, que promova uma economia do mar integrada e inclusiva, servida por um quadro institucional simplificado (que bana de vez os habituais planos desgarrados, avulsas políticas sectoriais e ineficazes medidas e instrumentos), assente num adequado “modelo de governação” e confiável sistema de ocupação e fiscalização dos espaços marítimos, fiel à ideia de que o *hypercluster* da economia do mar é um tema do e para o futuro, com a particularidade, no nosso caso, de a articulação “*hypercluster/lusofonia*”, enquanto janela de oportunidade e de liberdade, se tornar uma forte exigência desse futuro, na medida em que conjuga dois pilares histórico-estruturais do ser português no mundo.

Entrando um pouco pela presente arquitectura do nosso *cluster* marítimo, privilegiado pela excelência da sua centralidade geoestratégica que convém não esquecer (confluência de tráfego marítimo e controlo de rotas marítimas), indica-nos, em termos de utilização do mar, diversas actividades ligadas às vertentes económica, militar, cultural, etc., onde sobressaem a navegação comercial, portuária, construção e reparação naval, pescas e aquacultura, indústrias de conservação e transformação de pescado, turismo, desporto e lazer, património histórico e cultural marítimo, arqueologia subaquática, modelismo naval e outras. Individualizam-se, dada a sua crescente importância, as actividades de exploração dos recursos energéticos e minerais da PC (petróleo, gás natural e minérios, a par das novas energias derivadas da geotermia, ondas e marés).

Esta inventariação rápida e não exaustiva de sectores, actividades e recursos elegíveis para o “*cluster marinho*”, já permite uma ideia aproximada da valia da tal janela de liberdade estratégica e de oportunidade económica para se alcançarem maiores níveis de produção, com mais exigentes padrões de produtividade e competitividade, de mão-de-obra especializada (qualificação do trabalho tem efeito directo muito substancial sobre a nossa produtividade que, em base horária, é 30% inferior à da média da União), a par de novas capacidades nos domínios da ciência, tecnologia e inovação, nomeadamente através do investimento em I&D. Estes foram, aliás, alguns dos *handicaps* que fizeram de Portugal um dos três países da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento (OCDE) com pior resultado entre 2001 e 2007⁵, levando a organização a prever um cenário de não criação de emprego com a consequente perda de nível de vida dos portugueses, por período longo, até 2017 e que alguns já admitem projectar-se por mais de uma década, legitimando a ideia de um

Portugal inscrito no campeonato do primeiro mundo, mas continuando a jogar no tabuleiro do terceiro mundo em relação a uma série de indicadores extraordinariamente importantes como aquele das qualificações.

Por enquanto, o nosso *cluster* marítimo encontra-se em fase embrionária e sem significativo grau de atractividade para o investimento, pese embora, nos anos mais recentes, o amplo conjunto de iniciativas levadas a cabo em favor do seu desenvolvimento. Uma delas e que poderá ser um bom chamariz para empresários e investidores, em especial o IDE, é a do lançamento de um *site* na *Internet* afecto ao Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM) com o intuito de o abrir a concessões a investidores interessados na exploração dos vários negócios ligados ao mar, designadamente nos campos da aquacultura, turismo náutico, energia das ondas, exploração de petróleo de areias e cascalho, decididas no curto espaço de um mês. A aquacultura apresenta-se como a primeira área de negócio a avançar (concessões durante 10 ou 20 anos), inicialmente na ilha da Armona (Algarve) e numa nova zona em Aveiro (48 talhões, com 30 hectares cada - investimento de 1 a 3 milhões de euros em cada um -, onde são esperados investimentos até 150 milhões de euros), a que se seguirão a pesca e as áreas onde já se realizaram sondagens e pesquisa de petróleo, assim como outras zonas identificadas para a energia eólica e das ondas, além de locais de património subaquático visitável e espaços de mergulho que suscitem o interesse dos agentes turísticos ou outros. A área dos minerais não ficou de fora: Portugal tem um mar rico no campo da mineralogia subaquática, saindo mais valorizado ainda quando se admite a possibilidade de licenciamento de áreas específicas abertas à concessão, com crostas de ferromanganês e outros minerais, disponíveis para exploração e com determinado valor de licenciamento. Além das já enumeradas, estão igualmente previstas áreas de concessão em Sines/Comporta e Tavira e na sequência do levantamento realizado no Continente, o plano estender-se-á aos Açores e Madeira, onde o prazo do processo de licenciamento também se pretende inferior a um mês.

Cerca de 10% do PIB português (à volta de 170 mil milhões de euros) é o valor, quiçá exagerado, de algumas avaliações do conjunto de actividades do nosso *cluster* marítimo, que os responsáveis governamentais consideram susceptível de poder "*augmentar substancialmente*". Para além do inquestionável valor patrimonial e estratégico dos nossos espaços marítimos, começa a suscitar-se um crescente interesse e expectativa quanto à exploração das suas potencialidades económicas, à medida que vai avançando a investigação, a tecnologia e o conhecimento dos mares e fundos marinhos, onde se vêm desenvolvendo experiências prospectivas e de utilização das promissoras fontes de recursos e

riquezas, que os diversos estudos têm descrito, neste como noutros segmentos do *cluster*. Independentemente destas quantificações, no global, a “economia do mar” perfila-se com um considerável potencial de crescimento e é bem verdade que a exigência e os desafios colocados pelo mar reivindicarão esforços só aparentemente insuperáveis.

As adversidades e contingências actuais só podem ser ultrapassadas se entendidas como uma oportunidade para, de pronto, encetarmos um novo rumo. Só aproveitando esta e todas as oportunidades, ainda mais neste tempo de crise, poderemos recuperar de atrasos e legar um país mais consolidado e melhor, provido de pessoas mais qualificadas para enfrentar a aceleração da história e o impiedoso mundo concorrencial que ela está gerando, mais poroso e condicionado por poderes transnacionais que atravessam os Estados com as suas vinculações financeiras, económicas, sociais, religiosas, desportivas, filantrópicas e até criminosas, a condicionar o nosso quadro situacional com decisões que nos respeitam e afectam, mas tomadas essencialmente fora do perímetro do poder nacional. Era disto que nos alertava D. Clemente, bispo do Porto, quando disse: “... *Acho que há dois aspectos preocupantes para a democracia. (...) O aspecto externo é o facto de os grandes centros de decisão estarem fora do âmbito nacional e estatal. E é também por isso que as pessoas não intervêm. Não sabemos quem manda. O poder não tem rosto...*”.

Estes aspectos de encoberta natureza directorial, parecendo marginais à temática do *cluster*, têm muito mais impacto do que à primeira vista pode parecer, especialmente para determinado tipo de países, a braços com o processo da integração europeia e a escassez de recursos naturais. E sabemos bem como essa dupla circunstância se aplica ao nosso país, assim como conhecemos o estado de desertificação do interior e a renovada procura de um destino estrangeiro com futuro, deixando a terra e a indústria definhadas, em parte por directivas europeias. Por outro lado, o mar, de onde praticamente desapareceu a frota, ao mesmo tempo que migrava para Bruxelas a competência para gerir os recursos vivos do mar, só agora começa a ser falado como alvo estratégico para a regeneração económica do país, precisamente num momento de crise europeia que pode interferir com novas soluções e projectos marítimos, o que significa que temos o encargo suplementar da avaliação dos possíveis cenários para o futuro da Europa, isto é, ponderar até que ponto as soluções federalistas que por aí se apregoam, poderão conflitar com a preservação da soberania e independência em domínios tão sensíveis e identitários como os da política externa, segurança e gestão de recursos marinhos, vivos e não-vivos, em geral e das ZEE e PC, em particular.

Daí esta breve incursão sobre o que há muito se diz e pouco se interioriza, dos efeitos e potenciais desafios dos preceitos de índole federativa e centralista dos tratados da UE que impendem sobre a autonomia de gestão e o grau de liberdade decisória dos pequenos países que integram uma União apostada em soluções de maior dosagem integracionista. O sector económico é, tradicionalmente, o que na Europa tem merecido prioridade nesse processo integrador. Ora é aqui que entra o problema da política e gestões integradas no quadro comunitário, que, no limite do seu conteúdo operacional, pode significar a submissão de "grupos" diversos à mesma jurisdição exercida por uma "autoridade central", fruindo todos dos mesmos direitos legais. Estamos chegados ao núcleo das nossas preocupações e alertas, quando tomamos por objecto os nossos espaços marítimos e os seus recursos, vivos e não vivos, preocupações que só podem aumentar à luz da "exiguidade" do país, da debilidade da sua soberania e da voracidade de apetites alheios, que por sinal são seus parceiros comunitários, mais ou menos poderosos. Concretamente, o que causa apreensão é o depauperado futuro próximo, com toda a vulnerabilidade que isso arrasta na defesa dos seus interesses estratégicos, como o da exploração das riquezas do seu mar, dada a incapacidade crescente de ocupação do espaço, em termos de prospecção, exploração e vigilância, curiosamente domínios comunitariamente referidos como parte de políticas marítima integradas e comuns, como antes realizaram as companhias majestáticas imperiais, por via da ocupação de enormes áreas territoriais. Volta-nos à memória a tónica da "comunitarização" que marcou as intervenções na Conferência Atlântica de Lisboa, num abrir de portas para a intromissão europeia na prevenção e preservação do nosso património marítimo, ela própria função dos caminhos que o projecto europeu possa percorrer, com ou sem alteração dos tratados, com ou sem maior desequilíbrio nas vertentes federalista ou intergovernamental. Se os europeus conseguirem ter a coragem e a força para uma regulação eficaz dos mercados financeiros, à custa de uma integração que se fique pelos sistemas fiscais e económicos nacionais, será possível uma zona de estabilidade no médio prazo, de outro modo, o insucesso acabará por fazer decair o peso da Europa, com o mundo a tender para uma fórmula de "*duovirato*" entre Washington e Pequim.

Ganhámos maior consciência do berço jurídico da comunitarização dos recursos do mar através da leitura dos didácticos trabalhos dedicados a esta problemática pelo Comandante Sardinha Monteiro⁶, de cujo conteúdo é extraída a informação que se segue. De facto, o problema remonta ao Tratado de Roma (que criou a CEE, em 1957), cujo art.º 38º previa já um mercado comum para os produtos agrícolas, abrangendo a pesca, nesta altura ainda sem a autonomia

que viria a conquistar em 1970, através de uma política comum para o “subsector” pescas, atribuindo poderes ao Conselho Europeu na gestão das espécies, em caso de sobre-esforço da actividade piscatória, que agora se abria aos profissionais de todos os E-M, com excepção da faixa do Mar Territorial (até às 12 milhas). Um novo regulamento comunitário apareceu 6 anos depois, mas só em 1983 a CEE passou a dispor de uma Política Comum de Pescas (PCP), através do Regulamento 170/83/CEE, de 25JAN, instituindo o Regime Comunitário de Conservação e Gestão dos Recursos de Pesca, sob a imagem da “Europa Azul”. Isto significa que, quando os países ibéricos aderiram às Comunidades, a PCP e as respectivas condicionantes eram já uma realidade incontornável e, obviamente, aceite por Portugal, independentemente das disposições transitórias conseguidas durante as negociações de integração, nomeadamente, a restrição de acesso às nossas águas até 1995. Aliás, tais restrições foram revistas e nalguns casos prolongadas, através dos Regulamentos n.ºs 1275/94 e 685/95, dos Conselhos de 30MAI e de 27MAR, respectivamente. A primeira revisão da PCP viria a aparecer em 1992, através do Regulamento n.º 3760/92/CEE, do Conselho de 20DEZ desse ano, instituindo um regime comunitário da pesca e aquacultura, agravando-se o regime de quotas e admitindo-se a reserva de zonas protegidas. Facto é que, pela primeira vez se estatuiu o conceito de “águas comunitárias de pesca”. Só em 2002 apareceu um novo Regulamento (n.º 2371/2002, de 20DEZ), a transferir para a Comissão Europeia (CE) a competência exclusiva, no âmbito da PCP, para a conservação, gestão e exploração de recursos aquáticos vivos e da aquacultura, nas águas comunitárias, oferecendo, em contrapartida, aos E-M a possibilidade de limitação da actividade de pesca no MT, por mais 10 anos, embora Portugal e Espanha vissem desaparecer as limitações de pesca na faixa entre as 100 e 200 milhas das respectivas Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) das ilhas (Açores, Madeira e Canárias). Compreende-se agora a afirmação de que as disposições sobre esta matéria no TL não são mais do que o fim de uma longa viagem, corolário e herança de uma política comum que foi sendo paulatinamente edificada, com acolhimento nos diversos tratados anteriores e em consonância com o método dos pequenos passos tão caro à UE. Apenas com uma substancial diferença: só com o TL a política comum se viu legitimada em sede de direito originário e não apenas ao nível do direito comunitário derivado, o que não é uma circunstância de somenos importância. Também agora se passa a compreender melhor a preocupação que nos deverá merecer a conservação de todos os recursos vivos e não vivos dos fundos marinhos (solo e subsolo) e não apenas dos vivos e na coluna de água correspondente à ZEE, pensando acima de tudo no potencial de

riqueza da nossa PC, que futuros desenvolvimentos ao nível da comunitarização de políticas da UE acabem por nos subtrair do nosso controlo e benefício, receios que se agravam nesta conjuntura de desvitalização nacional e poder enfraquecido para enfrentar eventuais cobiças e apetites directoriais das potências europeias, em particular das que não têm grandes espaços marítimos ou nem sequer mar.

Interessa recordar que a nossa fronteira marítima é-o, também, da UE e que a nossa vastíssima ZEE está integrada no que é designado por "ZEE comum". Mais uma porta aberta para Bruxelas tratar dos assuntos que podem ter a ver com a defesa dos nossos interesses relativos ao mar português. Na UE são, para já, os recursos vivos que estão em causa, num processo em que se sente cada vez mais a erosão das soberanias, essencialmente no que aos países menos poderosos diz respeito e que o TL não desagrovou. Mas a seguir pode vir nova "intromissão" pela porta da preservação da biodiversidade, como já aconteceu com o sobre-esforço de pesca e o risco de ruptura de *stocks*, recordando-se aqui que a Noruega recusou repetidamente a adesão à UE, principalmente porque entendeu que os seus interesses marítimos não poderiam ser salvaguardados face ao desenvolvimento da PCP. Ora o TL, para além das disposições de aplicação comunitária que poderão implicar com os nossos interesses, consagra um sistema de votação no desenvolvimento do processo legislativo da UE, também nestas matérias, que já hoje nos desfavorece comparativamente aos grandes poderes.

Sabemos que a UE tem responsabilidades em torno de 14.500 mil km² de mar e 70.000 Km de costa, assim como reconhecemos a maior necessidade de regulamentação e controle dos mares por razões do meio ambiente, economia e segurança. Certamente que é do interesse comum dos E-M e da UE, o cumprimento dos planos estabelecidos na PMI, no que importa à abordagem integrada civil/militar da política para o mar, em ordem a proteger o domínio marítimo da União e os respectivos interesses, bem como as questões relativas a prejuízos, riscos e ameaças, tornando a vigilância marítima uma pedra angular destas políticas e uma área de esforço, que, ao contrário da gestão dos recursos nacionais e inerente riqueza, é facilmente reconhecida como vantajosa e de interesse comum, numa perspectiva de partilha da responsabilidade de controlo e execução. Só que a Europa, que surgiu como um projecto solidário e coeso de caminho para futuro, está a transformar-se num beco sem saída, com a agravante de, em muitos dos 27 E-M, fazer cada vez menos sentido falar em soberania e independência, a que não será estranha a pulsão directorial que hoje bate no centro europeu. Por isso, não podemos desfalecer no alerta de que

a defesa dos nossos interesses dependerá cada vez mais da capacidade própria de conhecer, ocupar e vigiar, em ordem a poder explorar o imenso domínio oceânico que é português, sem esquecer que sendo um interesse nacional vital, é também um interesse europeu muitas vezes ultrapassado pelos interesses e egoísmos particulares das maiores potências, nomeadamente os tais menos favorecidos pelas áreas marítimas estabelecidas em função da lei do mar. Uma coisa é certa, com ou sem federalismo, tanto melhor nos defenderemos quanto maior for a aposta numa finalidade estratégica de uso do mar e mais decididos formos na marcação de território e presença no “*offshore*”, porque só assim teremos voz credível, com força política e moral, para influenciar as decisões a tomar no âmbito dos *fora* internacionais e comunitários e das políticas comuns ou integradas relacionadas com o mar, sejam elas de pesca, marítima ou de vigilância e policiamento, nas quais teremos que participar activamente, para não ficarmos rendidos ao mero estatuto de destinatários de decisões alheias.

Embora com uma ligeira deriva em relação ao nosso objecto temático, seja permitida uma brevíssima nota relativamente à missão de presença e exercício da autoridade no mar, pelo significado do seu propósito no sentido habilitante do Estado costeiro com as necessárias capacidades visando o emprego da força com os adequados meios coercivos no mar, de que é bom exemplo, pela sua inequívoca utilidade estratégica, a utilização dissuasora das unidades navais, submarinos, convencionais ou nucleares, incluídos. Falamos de um mar que, no nosso caso, corresponde a uma área com um vastíssimo raio de acção e que constitui um palco propiciador de grande manobrabilidade e de facilidade de acesso, não apenas para nós, tendo em vista a concentração de poder, incluindo o militar, nos locais e momentos desejados, mesmo em tempo de paz e sem grandes questões diplomáticas, como o ilustram as operações militares no Iraque e no Afeganistão. De facto, pode dizer-se, neste início do século XXI, que o mar tem vindo a ganhar uma nova importância, materializada em diversas iniciativas que assentam na noção de que os seus espaços encerram um enorme mais-valia para as comunidades e para os Estados, numa perspectiva político-estratégica da segurança e da defesa, da economia e do desenvolvimento científico. Perante esta “*babílónia*” é legítimo questionar: será que Portugal tem condições, não só para assegurar a defesa e a segurança no mar, como para também contribuir para o seu desenvolvimento e exploração? Será Portugal capaz de desenvolver e aplicar uma vigorosa estratégia nacional inclusiva do mar? Constituindo a PC estendida, em termos económicos, um factor de enorme potencial estratégico, será que o nosso país tem visão geopolítica e capacidades efectivas, em suma, “*poder e vontade*”, para transformar esse potencial em

riqueza efectiva, portadora de futuro? A ilação é mais simples do que as respostas a estas questões, que transportam a angústia proporcional a um certo cepticismo. É que, se o não conseguirmos agora, estaremos a condenar as gerações futuras, sabendo que o mar de amanhã terá enorme importância, que aqui se tem procurado pôr em destaque, enquanto fonte de recursos (biológicos, minerais, energéticos e científicos) de valor insuspeitado até há poucos anos e mal conhecido ainda hoje. Também o alargamento dos limites da PC, feito desígnio e desafio nacionais, será uma oportunidade para essas gerações, à custa de um esforço acrescido do país no seu estudo, aproveitamento, segurança e defesa, com um prémio e compensação: a assumpção e o reconhecimento internacional do país como uma importante nação marítima europeia, constituindo, ao mesmo tempo, um legado suficientemente valioso para que os jovens possam praticar um acto de amor à pátria que não escolheram para nascer, optando por ficar.

Em jeito de balanço final deste ponto da "clusterização", podemos dizer que a ZEE e uma PC alargada, constituirão, se devidamente ocupadas, investigadas e exploradas, um valor económico e uma fonte de emprego e riqueza, que merece todo o carinho estratégico e institucional, com a consciência de que a sua exploração sustentada será sempre muito exigente de trabalho, planeamento e coordenação, mesmo que apoiados pela tal vontade política. Ao fim e ao cabo, é como se de uma marca se tratasse, valorizável através da aposta no projecto europeu das "auto-estradas do mar", na utilização da fachada marítima atlântica como factor de segurança no abastecimento energético europeu, na prospecção de petróleo e gás natural no *deep offshore* português, tornando-nos acessível um enorme potencial de recursos minerais e biológicos. A provar o seu valor, refira-se, a título de exemplo o cenário da "fachada atlântica", pensada inclusivamente como "plataforma asiática", mas certamente exigente em infra-estruturas (grande aeroporto, porto de águas profundas – Sines – e caminho-de-ferro para mercadorias com destino à Europa), o que só fará sentido se, em paralelo, conseguirmos cuidar de todas as condições propícias à atracção do IDE que aqueles necessitem, sob pena e risco de nos vermos confrontados com novos "elefantes brancos".

Todo este potencial de oportunidades conduz-nos à ideia actual de se encontrar em desenvolvimento o desenho de um verdadeiro mapa de soberanias nas profundezas do mar. De facto, no plano da geopolítica, a posse desses novos recursos naturais – gás natural, petróleo, metais, enzimas e moléculas com uso farmacêutico – promete recriar esse mapa, o que não dispensa a necessidade de uma resposta global a passar por um processo de mudança baseado

numa estratégia económica articulada a nível europeu e nacional, virada para o lançamento e promoção de novos motores de crescimento – e aqui despontam, de imediato, os *clusters* marítimos. E se assim se prosseguir, três desafios se nos colocam, num futuro próximo, a reclamarem reacção rápida e determinada: 1º - acelerar a concretização das reformas estruturais (a tendência para a lentidão faz parte do ADN nacional); 2º - incentivar, criteriosa e selectivamente, o investimento produtivo (a requerer alguma engenharia financeira e fiscal, a bem da economia e do emprego); 3º - finalmente, a esperança de merecermos a solidariedade europeia, de uma UE também ela a necessitar de se ajudar a si própria.

C. VALOR ECONÓMICO E POTENCIAL DE CRESCIMENTO.

Deixámos para trás um projecto ambicioso, reclamante de uma vontade política sólida e de uma estratégia ofensiva, tendo por objectivo a edificação de um *cluster* marítimo, através de planos de cooperação sectorial e territorial, com base num levantamento das capacidades e potencial de desenvolvimento do conglomerado de segmentos e actividades integrantes do também designado "*hypercluster* da economia do mar", susceptível de poder aproveitar das vantagens oferecidas pelo advento das novas tecnologias de comunicações e consequentes oportunidades ao alcance de uma massa crítica de indústrias e investigadores de locais geograficamente próximos ou distanciados.

Passaremos agora a uma avaliação expedita do estágio actual do nosso *cluster* na tentativa de lhe identificar os sectores e actividades que se antevêm com mais potencialidades de crescimento. Ensaaiemos, assim, uma análise prospectiva que nos permita visualizar o desenvolvimento da nossa economia do mar a um prazo médio, fazendo uso, para o efeito, daquilo que são as tendências de evolução e linhas de força, a nível europeu e interno, num quadro económico cuja volatilidade não deixará de perturbar qualquer projecção que se intente para momento pós-crise da zona euro.

Uma ideia já se retivera do antecedente, para o caso português: a imperiosa necessidade de crescer. Mas, sendo esse crescimento a variável-chave, então "como crescer"? Que cura progressiva? Também já havíamos entreaberto a porta do remédio "milagroso", uma produtividade vitaminada pelo IDE, que não escolha só, ou preferencialmente, a participação no capital das grandes empresas do sector produtivo não transaccional. E como melhorar a produtividade e atrair o investimento? Também aqui, a receita é sobejamente conhecida: no primeiro caso, aumentando o desempenho dos principais factores produtivos,

mediante a melhoria da qualificação técnico-profissional dos trabalhadores e empresários; no segundo, suscitando um crescente interesse pelo país de investidores capazes de promover actividades altamente produtivas e de forte penetração nos mercados mundiais, a reclamar uma profunda reforma da justiça, dada a sua importância para o restabelecimento da confiança de cidadãos e investidores, além de condição prévia para se prosseguir com as demais reformas estruturais, o desenvolvimento e a própria democracia.

Só através do crescimento é que conseguiremos contornar a debilidade económica e o empobrecimento crescente para onde fomos atirados nos últimos anos. Mas quando e com quê? A exequibilidade começa a partir do momento em que se decida apostar prioritariamente em novos caminhos e projectos, como aquele que muitos vislumbram no mar e este nos parece prometer. E nem será uma aposta inédita, pois Portugal, como a própria Europa, já beneficiou da tradicional importância do mar e do Atlântico, factor geográfico condicionante das respectivas estratégias nacionais até ao século XX, incluído. Não tendo mudado essa geografia, também o nosso posicionamento estratégico deve, para além de continuar a desenvolver uma das vertentes básicas da geopolítica pós-1974/86 – a “europeia- continental” (como aposta de modernização), recuperar a segunda, ou seja, a “atlântica-global” (como almofada de compensação) e, em decorrência, enfrentar, racionalizar e operacionalizar, como já se defendeu atrás, a questão estratégica fundamental centrada na relação com os vértices do nosso quadrado geo-económico – Europa, África, Brasil e América. A recuperação desta vertente “atlântica” também passa inevitavelmente pela redescoberta do mar. Esse reencontro concretizar-se-á através de políticas de fomento da exploração da ZEE e da PC, promissoras fontes de recursos alimentares, energéticos e de matérias-primas, auspiciando um melhor devir económico no reforço da simbiótica natureza euro-atlântica da nossa Estratégia Nacional, devidamente apoiada no decisivo papel da educação, conhecimento e inovação.

Mas a aposta no mar pressupõe um passo prévio: a revalidação do apregoado factor geográfico dessa “... *nesga de terra debruada de mar* ...”, na definição de Portugal por Miguel Torga, como o principal componente do poder nacional, suplantando, mesmo, o económico e o demográfico, bem como a avaliação e confirmação do potencial de riqueza dos activos que os nossos espaços marítimos albergam. Contornando a questão estratégica do vector geográfico que se procurou valorizar na primeira parte deste trabalho, resta a problemática do nosso património marinho e do que poderemos antecipar acerca do seu potencial teórico e efectivo, num breve balanço prospectivo das oportunidades de prospecção e exploração dos respectivos recursos, vivos e não vivos, tendo

em conta que uma das palavras-chave de qualquer previsão é o futuro, mas num sentido de antecipação em ordem a melhor e mais agilmente reagir, bem como para descortinar as tais oportunidades.

Os novos e complexos desafios que temos de enfrentar dificultam imenso este exercício de indagação do futuro, provocando alterações significativas na realidade-base da elaboração dos nossos modelos de previsão, nomeadamente os macroeconómicos, insuficientes para acomodarem algumas das questões e variáveis envolvidas. Embora assumindo esse grau de falibilidade de tais modelos, não deixaremos de exercitar alguns cenários de médio/longo prazo para a economia portuguesa indicativos de futuros possíveis, digamos que num horizonte 2040-50, com um intuito explícito, o de avaliar até que ponto o mar, melhor dito, o *cluster* marítimo, cabe nessas figurações da realidade. Vamos recorrer a um trabalho realizado no âmbito da FCT, onde se desenham dois cenários, comunicantes, para o devir económico: a) "*copo meio cheio ou meio vazio*" – caracterizado por um mundo instável, a Europa com crises cíclicas e Portugal com a coexistência de indústrias/sectores de produtos pouco diferenciados e outros em que a produção é de elevado valor acrescentado e intensidade competitiva, em paralelo com a concentração no sector do Turismo e vantagens para a economia do mar, agricultura de especialidades e produtos *gourmet*, mas gerando incapacidades de posicionamento face às novas vagas de investimento em áreas tecnológicas, com excepção do sector saúde/farmacêutico; b) "*copo pleno*" – onde se antecipa uma forte aceleração e convergência tecnológica em torno das nanotecnologias, biotecnologias, TIC e cognociências, criando-se capacidades para antecipar novas necessidades globais e adequar recursos e funções às novas cadeias de valor das indústrias tradicionais, bem como ligações a projectos de ponta internacionais nos *clusters* marítimo e da aeronáutica/aeroespacial, exportações no domínio das viaturas eléctricas, produção de hidrogénio e liderança em nichos de mercado no pólo da saúde, que no conjunto, explicam o elevado número de patentes e desenvolvimento de centros de investigação de ponta, em suma um mundo em expansão no qual Portugal ganha o seu lugar e individualidade.

Podemos verificar que o *cluster* marítimo está presente em ambos os "copos", mas impõe-se uma clarificação adicional: qualquer dos cenários só será exequível se o país encontrar dinâmica e engenho para passar da previsão à acção e se conseguir mobilizar e incentivar os actores e agentes, internos e internacionais, para o exercício transformacionista, premissas que terão de figurar em qualquer grande projecto estratégico de desenvolvimento que se pretenda para o país, e no do mar, por maioria de razão. Para tanto é

indispensável revelar toda a determinação no plano de “navegação” que emprendermos, em singradura bem sucedida, independentemente das condições de mar e vento e atitude do “oceano” envolvente que nos possam atingir.

Isto não significa que o leitor encontre, nas próximas páginas respostas definitivas para o “enjeu” de o mar ocupar, ou não, a agenda política e de se constituir em impulsionador do imperioso crescimento, mas não se esconde um sentimento esperançoso de que este possa vir a resultar da exploração das riquezas do nosso extenso espaço marítimo interterritorial, desses vastos territórios sob alçada soberana e jurisdicional nacional, a que, hoje, muitos atribuem, a par da Europa e da CPLP, o papel de grande “janela de liberdade” para o devir português.

Importa avaliar os recursos marinhos que podem ser explorados com interesse para a economia nacional, tendo também em mente o tipo de organização que melhor convirá ao conjunto de actividades relacionadas com a exploração daqueles recursos, na perspectiva do nosso desenvolvimento económico. Por outras palavras, tentar-se-á ensaiar resposta plausível para as questões operacionais que interessam directamente a esta problemática, nomeadamente: a) que recursos do mar podem ser explorados economicamente pelo país? b) que estruturação para o conjunto de actividades económicas relacionadas com o mar, para potenciar o desenvolvimento sustentado na exploração desses recursos? c) qual o valor potencial dessas actividades económicas e o seu impacto no nosso crescimento económico?

A resposta a estas questões será avançada sob a forma de pistas que se perscrutam no nosso “cluster marítimo”, no terreno da conversão do potencial de recursos em oportunidades de negócio com geração de valor.

Avolumam-se as provas de que Portugal desfruta de um conjunto de recursos de bom potencial económico e industrial, cuja estimativa justificará cabalmente a sua prospecção e exploração, especialmente em quatro áreas, com francas perspectivas de rendibilidade: turismo marítimo, gás natural, transporte marítimo (carga contentorizada e gás natural liquefeito) e recursos mineirais e formas de vida a grandes profundidades. Dir-se-á que essa exploração é um vultuoso empreendimento, mas será que temos uma profusão de alternativas à nossa disposição para relançar economicamente o país? Para sair da actual situação, temos de mudar, começando pelas mentalidades e conscientes de que o nosso maior problema está, para além do diagnóstico, em que somos peritos, na aplicação da terapia, da adopção dos métodos adequados e meios para realizar as metas enunciadas pelas escolhas políticas, nem sempre convicidas e determinadas. Temos a noção do que precisamos de fazer, o busílis está

na incapacidade governativa de realizar as mudanças absolutamente necessárias e prometidas mas nunca concretizadas, entre outras, por razões de “fadiga eleitoral”. É que, num país em que as elites e a sociedade em geral dependem dos favores ou da protecção do Estado, fazer escolhas exige dizer não e espalhar desilusão, por isso, planejar e cumprir um plano estratégico só se torna exequível com determinação governativa democraticamente sufragada. Desde que providos deste quadro mental e estratégico, fará sentido e valerá a pena falar e pensar no mar, com uma certeza, se abdicarmos de ir ao seu encontro, então será esse mesmo mar a vir ter com o país, a importuná-lo, quase certo que pela mão da “procuradora” UE. Não nos cansamos de repetir estas *prédicas*, porque aqui tem residido o grande nó górdio da nossa governação, mesmo que os seus actuais e antigos responsáveis escondam os erros com “retóricas senatoriais”.

Mais um perigo e uma boa razão para que o mar nos confronte com desafios de vária ordem e natureza, que Portugal terá de atender: (i) Políticos – com o aumento da complexidade legal para resolverem os problemas da conquista de novos espaços nos fundos marinhos; (ii) Securitários – ligados ao aumento de actividades criminosas, como o tráfico de estupefacientes e de outras substâncias psicotrópicas, o presumível aumento da imigração ilegal, o tráfico de armamento, o terrorismo e a pirataria; (iii) Energéticos – que passam pela procura das fontes energéticas convencionais, mas também pela de energias limpas que progressivamente as possam substituir; (iv) Científico-Tecnológicos – que passarão por conceber navios a serem movidos por “*fuel-cells*”, pelo desenvolvimento da indústria de construção naval e das tecnologias necessárias aos geradores eólicos *offshore*, bem como pelo desenvolvimento da biotecnologia azul, através da síntese de novos medicamentos a partir de novas formas de vida, agora descobertas nas profundidades do oceano; (v) Económicos – pela exploração dos fundos marinhos, considerada a última reserva mundial de recursos (inertes, metais de ouro industrial, produtos energéticos e novas e não convencionais formas de vida); (vi) Ambientais – evitando através de acções preventivas qualquer desastre ecológico; (vii) Culturais – que passa por influenciar a vontade nacional para vencer desafios, assumindo que os oceanos fazem parte da singularidade da identidade portuguesa.

Falámos de desafios e para os enfrentar é importante ter a noção do valor que pode estar envolvido nessa cruzada. Quanto poderá valer o potencial de recursos do nosso mar? Esta é uma pergunta recorrente com plena oportunidade, numa era de estrangimentos económicos, financeiros e de investimento, de monta. Tomemos o caso concreto dos minerais, visto tratar-se de uma avaliação recente. Segundo dados oficiais⁷, é razoável esperar um rendimento anual

de 60 mil milhões de euros (só menos 8.000 milhões do que o montante dos empréstimos previstos no plano de ajustamento acordado com a *troika*), ainda que numa avaliação provisória e grosseira, sendo, no entanto, seguro afirmar que um só monte submarino de 1.600 km² de área poderá, com a extracção de cobre, cobalto e níquel, facultar um rendimento líquido anual da ordem dos 300 milhões de euros e temos nas nossas águas cerca de 200 dessas formações geológicas, isto já contando com a PC levada à área máxima possível pela combinação do duplo critério: batimétrica (relevo submarino/profundidade) e distância em milhas.

Como fazer com que tal riqueza venha “à superfície”, se materialize? Como ponto de partida, vale-nos algum conhecimento que já se possui dessa riqueza acumulada nos fundos marinhos. Quanto à extracção dos minérios a grande profundidade, só existe, por enquanto, a nível mundial, uma empresa com capacidade para essa exploração – a canadiana *Nautilus*, com estreia recente na Papua-Nova Guiné. Poucos são os países com programas de I&D nesta capacidade extractiva, muito exigente de recursos e investimentos, ao longo de uma década ou mais, esforço que estará fora do nosso alcance por demorado período, deixando-nos a alternativa das concessões, mecanismo que não inviabiliza a salvaguarda dos interesses nacionais. Ora, possuindo nós, de acordo com a informação que hoje se dispõe, vários tipos de minérios (incluindo ouro, prata e manganês), faz sentido que os publicitemos ao mundo empresarial e científico-tecnológico, com vista a cativar o interesse de operadores internacionais e a incentivar o estabelecimento de parcerias dedicadas à sua exploração comercial.

Mais importante que a especulação acerca de um domínio particular (minerais), antecipada apenas pela curiosidade de se tratar de matéria divulgada recentemente, será a valoração global que se poderá estimar para o nosso oceano. De entre os vários estudos e trabalho, releva-se o “*O Hypercluster da Economia do Mar*”⁸, que estimou para o nosso *cluster* marítimo um valor da ordem dos 5-6% do PIB (incluindo os efeitos indirectos e sem contar com o concurso da PC estendida), admitindo a sua duplicação em década e meia.

Em função destes valores, propomo-nos realizar um “vôo” rápido sobre os diversos sectores e actividades enquadrados pelo *cluster*, para, com base em informação actualizada e inventariação dos correspondentes segmentos, aferirmos da bondade daquelas avaliações pelo crivo do desempenho, valor e potencial de riqueza e perspectivas de evolução. Para esse escrutínio elegemos os sectores e dados que se seguem, relativamente aos respectivos potenciais e estádios de desenvolvimento, com alguma remissão de informação mais detalhada para Anexo.

1. Pescas, Aquacultura e Indústria de transformação do pescado

As pescas nacionais, habitualmente consideradas, na prática, o parente pobre dos diversos departamentos governamentais, têm vindo a registar, nas últimas décadas, uma paulatina tendência para o declínio, apesar de algumas excepções (2008 e 2010), isto num país que é o terceiro maior consumidor de pescado a nível mundial (depois do Japão e Islândia). O nível da produção de pescado caiu para cerca de metade desde a entrada na CEE, depois de um valor máximo das pescas portuguesa na década de 60 (num quadro de pesca livre, terminado dez anos antes da adesão, com a revolução no direito marítimo internacional, pela qual todos os Estados costeiros estabeleceram as suas ZEE de 200 milhas, assim nacionalizando a maior parte dos recursos pesqueiros a nível mundial).

Hoje, as nossas importações anuais de peixe, crustáceos e moluscos atingem cerca de 1,3 mil milhões de euros, enquanto as exportações se quedam pelos 400 milhões e as importações de bacalhau atingem entre 300 e 400 milhões de euros, um valor só por si equivalente ao de toda a pesca nacional, de onde resulta um nível de auto-suficiência inferior a 25% (metade do que prevalece, em média, a nível dos restantes produtos alimentares), por via da continuada redução da nossa frota pesqueira, a todos os níveis e em todos os seus segmentos, uma das razões para essa acentuada dependência do exterior. Estará aqui um forte argumento para que possamos defender, junto das instâncias europeias, um “mínimo vital” para a dimensão da nossa frota, tal como outros parceiros se habituaram a fazer, num regateio em que os nossos vizinhos são peritos. Um ponto é certo: qualquer futura “política marítima”, seja ela nacional ou comunitária, deve ter sempre presente e em devida conta este duplo e fundamental requisito: frota mínima e modernização competitiva.

Começando a desdobrar o sector pela pesca tradicional, diríamos que este e outros tipos de actividades ligadas à pesca têm, entre nós, um elevado peso social. Além desse contributo directo para a economia nacional, trata-se de um segmento que empresta às pescas um razoável papel dinamizador de actividades, como a restauração e o turismo. No entanto, o número de embarcações de pesca tem vindo a decrescer, bem como o número de pescadores (de 30 mil em 1995 para cerca de 18 mil na actualidade). Curiosamente, este é o segmento mais favorecido na avaliação feita por um estudo internacional⁹ sobre a saúde dos oceanos, que nos coloca na 59ª posição, equivalente ao fim do primeiro terço da tabela, entre 171 países.

No tocante à pesca de profundidade, é possível afirmar que, entre nós, a maioria das espécies de profundidade ainda não é alvo de procura específica,

aparecendo principalmente como espécies associadas a outras pescarias, como é o caso dos crustáceos no Sul e Sueste da costa continental portuguesa. Neste segmento, a excepção será a captura do peixe-espada preto ao largo de Sesimbra.

Quanto à aquacultura e piscicultura, a primeira, que representa já 19% da produção pesqueira a nível europeu, em Portugal ainda não ultrapassa os 3%, apesar de dispormos de condições naturais propícias para o efeito. Estamos a falar de uma produção que se estima vir a corresponder, em 2030, a 50% do consumo mundial de peixe, tendo um relatório recente da FAO antecipado esse valor já para o fim desta década. Temos aqui uma excelente janela de oportunidade, não aproveitada, aliás, da melhor forma, mas ainda a tempo de o conseguir. A segunda é, igualmente, uma área de grande potencial, estando a despertar crescente interesse em todo o mundo, especialmente no Sul da Europa. Estes dois tipos de cultura de cativeiro devem fazer parte das nossas apostas firmes, pelo impacto que podem ter, quer na redução do défice da balança comercial, quer no aumento da componente exportadora. Dentro do sector das pescas, será porventura o segmento com mais potencialidade, pois já emprega cerca de 7.000 trabalhadores e estima-se um sensível aumento da produção consolidada que esteja a instalação da "Pescanova" em Mira e de outros projectos em avaliação ou já em fase prévia de instalação.

Ao contrário da tendência geral, as indústrias de transformação do pescado, como as conservas, congelados e secos/salgados, têm vindo a recuperar, a partir de 2002 (ocupando cerca 6.500 trabalhadores), em especial as conservas portuguesas que sempre tiveram imenso prestígio além-fronteiras, na Europa e Ásia e hoje a despertarem crescente interesse na África lusófona. Esta indústria, de grande tradição entre nós, sofreu forte concorrência nas últimas décadas, ainda por cima num segmento do comércio internacional com crescimento modesto. Começa agora a dar sinais de recuperação, a par da indústria dos congelados, esta mais dinâmica por via do papel das grandes superfícies comerciais na distribuição dos seus produtos.

Outro segmento de crescente importância neste sector é o do aproveitamento dos recursos vegetais, essencialmente das algas. Embora o seu consumo na alimentação europeia não tenha tradição, sabe-se que 10 g de algas secas por dia chegam para cobrir as necessidades vitamínicas e de sais minerais do ser humano (proteínas equivalentes a 80 g de bife), razão de se considerarem como alimento de substituição em períodos de escassez e fome. Numa outra aplicação alimentar, refere-se um programa de criação de novas microalgas capazes de alimentar peixes após as três primeiras semanas de vida, concor-

rendo directamente com a utilização de rações. Entre nós, não é um campo desconhecido, mas o seu destino tem estado muito virado para a indústria farmacêutica, começando-se agora a dar os primeiros passos na alimentação das espécies piscícolas em cativeiro, em todo o caso e no conjunto, sem grande expressão económica até agora. Ainda noutras aplicações, regista-se o emprego destes recursos vegetais em áreas com elevado potencial e em crescimento, como é o caso da produção de biocombustíveis, precisamente a partir de algas que ao morrerem, depois de absorverem o dióxido de carbono, se afundam no oceano, o que permitirá, em caso de sucesso desta aposta, a venda de cotas de carbono à custa deste processo. Estão identificadas zonas do país, principalmente no Norte e Centro, onde estas actividades poderão ser desenvolvidas.

Numa derradeira nota sobre o sector e porque as pescas podem sair muito beneficiado com elas, refira-se a importância das "Áreas Marinhas Protegidas" (AMP), figuras geográficas criadas para efeitos de protecção das espécies pela interdição da pesca, com benefícios para a biodiversidade e a ecologia dos recursos vivos desses *habitats*.

Apesar de Portugal ter constituído a maior ZEE da Europa, a verdade é que as pescas nacionais ficaram, desde então, cada vez mais confinadas às nossas águas costeiras, fazendo aumentar a pressão sobre recursos, já de si relativamente limitados pela configuração dos solos marinhos e talude, com implicações na respectiva produção, o que remete para o domínio estrutural da indisponibilidade de recursos. Por isso se deposita tanta esperança na dinamização da aquacultura e piscicultura, com o propósito de colmatar os nossos défices de oferta/procura.

Súmula sectorial: a maior esperança reside na aquacultura e piscicultura, determinantes para debelar o grande défice que se tem acentuado entre os valores do consumo e da produção nacionais, à semelhança da opção tomada há tempo por alguns parceiros europeus com condições costeiras ou de águas interiores, iguais ou inferiores às nossas.

2. Prospecção e exploração de recursos energéticos do *offshore*

Este é um sector considerado de especial sensibilidade e importância, quer em termos económicos, quer sociais na perspectiva das catástrofes que se associam às alterações climáticas provocadas pelo uso abusivo e desordenado dos recursos naturais, nomeadamente da energia.

As políticas energéticas nacionais estão a basear-se num triplo eixo: sustentabilidade ambiental, competitividade e segurança do abastecimento. A UE

adoptou, em 2007, para vigorar até 2020, a “política dos 20%” (de redução de emissões, de aumento da eficiência energética e de energia total consumida de origem renovável), com influência no tipo de investimentos na produção de energia eléctrica, deixando cair as centrais a carvão (menos 12.000 MW), a fuelóleo (menos 13.000 MW) e centrais nucleares (menos 7200 MW), em favor das renováveis e centrais a gás, consideradas menos poluentes e mais eficientes.

Programas activos de eficiência energética, utilização dos recursos endógenos e renováveis, descentralização e descarbonização da produção, redes eléctricas inteligentes, integração do mercado europeu da energia e regulação independente, são hoje as traves-mestras de um novo paradigma energético baseado na inovação e sustentabilidade. Esta política reúne um largo consenso na União e na Agência Internacional de Energia (AIE), descontando algumas reacções ao contributo da energia eólica para a solução da questão energética. Quanto aos impactos económicos, esta nova política energética contrasta com a velha visão do século XX, que centralizava a produção em grandes grupos, instalados bem longe dos centros de consumo e assente nos recursos fósseis.

Na sequência deste breve enquadramento, passamos, de imediato, aos vários segmentos produtivos do sector. É sabido que, actualmente, um terço da produção global de petróleo vem do mar, enquanto a produção de gás natural *offshore* já atingiu os 29%, numa altura em que as reservas mundiais são consideradas finitas, embora longe de estarem todas descobertas, ao ritmo do consumo actual e expectável. Nos últimos 20 anos, a relação consumos/volumes descobertos foi de 4/1, levando a exploração das reservas *offshore* para profundidades da ordem dos 3.000m, previsivelmente ultrapassáveis num futuro próximo, aos actuais ritmos de evolução tecnológica.

Segundo os especialistas, as condições geológicas ao largo da costa portuguesa são consideradas interessantes e há boas perspectivas de sucesso nas perfurações para descoberta de reservas, ainda que as companhias sejam cautelosas, até porque, em média, 4 em cada 5 furos não são produtivos e cada um deles pode custar entre 50 e 100 milhões de euros. O actual desenvolvimento tecnológico permite acalantar esperanças no domínio da prospecção e exploração de hidrocarbonetos (além dos recursos minerais) no *deep-offshore* (em função da tecnologia empregue, a qual, no caso da pesquisa de petróleo, poderá chegar a profundidades da ordem dos 5.000 metros em 2025).

No nosso caso, existem já alguns dados que confirmam a presença de materiais valiosos na PC, não se excluindo mesmo a hipótese de petróleo em condições de boa rentabilidade, mas, neste domínio, talvez o factor mais importante seja o da tecnologia e do que ela vier a permitir explorar no futuro, princi-

palmente de tudo aquilo que, por ora, ainda escapa ao nosso conhecimento, aliás, quase tudo. É conhecida a dependência do país deste recurso e elemento preponderante do nosso tradicional paradigma energético.

Sabendo que os preços do barril de *Brent* se manterão muito provavelmente nos 3 dígitos e até com previsão de aumentos significativos, então, a solução para reduzir a factura petrolífera deverá passar pelo investimento na prospecção de hidrocarbonetos e de gás natural (único combustível que pode substituir os refinados de petróleo na escala necessária no nosso *deep-offshore*), na forma concessionada. Quanto ao primeiro, regista-se o recente início da pesquisa, através de um conjunto de concessões envolvendo diversas empresas nacionais e estrangeiras, embora haja que refrear entusiasmos prematuros, porquanto, neste momento e apesar das promissoras condições geológicas, ainda se vive uma época de incerteza quanto à prospecção e que tem a ver com a qualidade dos recursos encontrados relativamente à exploração comercial. Ainda não podemos calcular, hoje, o valor económico do que está em causa, mas pressagia-se como considerável, fazendo fé nas “parecenças” e nos bons resultados que começam a aparecer em *clusters* marítimos de países europeus em fase mais adiantada de maturação, confirmando que o factor económico, a par de outros, é elemento decisivo do potencial estratégico.

Quanto ao gás natural e isto é relevante, há boas perspectivas da sua produção em Portugal: trata-se do biometano (*upgrade* do biogás) e, além disso, o *offshore* português tem já referenciadas grandes reservas (hidrometanos) que um dia poderão vir a ser exploradas, estimados internacionalmente como mais do dobro do conjunto de fontes de hidrocarbonetos, ou cem vezes as de gás. Mesmo que estes valores pequem por exagero, a verdade é que poderão constituir um inegável potencial que devemos manter em carteira da exploração, reconhecendo-se, contudo, o problema decorrente da localização, normalmente entre os 300 e 2.000m de profundidade, a que acresce a dificuldade da sua pouca estabilidade intrínseca, com risco de acidentes.

Na continuação de Cádiz que já o explora, temos o *offshore* do Algarve, onde se estimam reservas de gás natural, para 15 anos de consumo, cerca de 20 vezes superiores às identificadas na costa espanhola e cuja exploração poderá vir a reduzir a nossa factura energética em mais de 1.000 milhões de euros por ano, na avaliação de responsáveis do sector. É provável que este segmento do gás, juntamente com o das renováveis venha a liderar a prazo a procura energética, admitindo algumas fontes¹⁰ que 2/3 do aumento desta, até 2035, se ficará a dever àqueles dois tipos de recursos, abrindo um novo ciclo na sequência energética do capitalismo – madeira, carvão, petróleo, nuclear, e agora o gás e as renováveis.

Nesta matéria é difícil prever o futuro, porque novas variáveis, como a inovação tecnológica, a geopolítica, a eficiência energética, o petróleo de xisto e outras, podem alterar o modelo previsional em equação. Uma ilação julga-se razoável: o petróleo, em geral, com o apoio das novas tecnologias (ex.: no *deep-offshore* do Brasil, EUA e Canadá) e da exploração de novos tipos, como o xisto e o pré-sal (ex.: principalmente a China, mas também os EUA, com assinalável potencial de reservas em jazidas), levam alguns especialistas a contestar o seu declínio, advogando antes, por força da intromissão de um novo passageiro nesta corrida das energias tradicionais ao longo do tempo – a eficiência energética –, mais uma revolução do petróleo, até hoje responsável por muitas reviravoltas e súbitas mudanças geopolíticas.

Entrando em mais detalhe sobre as controversas renováveis, importará referir que se conta aqui com um considerável potencial de crescimento em instalações *offshore*, prevendo-se que, num futuro próximo, uma percentagem crescente da energia eléctrica possa ser produzida em ambiente marítimo, isto no dealbar de uma época em que se antevê uma maior quota para o transporte eléctrico e conseqüente diminuição das necessidades do petróleo. Muitos pensam que, à medida que os recursos em terra (emersa) se vão esgotando, serão substituídos por outros extraídos do mar e do subsolo marítimo, com legítimas expectativas de se obter energia limpa e inesgotável a partir da movimentação da água do mar (energia das ondas, ventos e marés), acrescentando valor à assim dita “economia azul”. Especialmente nas eólicas no *inshore* nota-se que, até final de 2011, foram licenciados cerca de 4.700 MW de potência eólica no sistema eléctrico nacional (num conjunto de 212 parques e 2.146 aerogeradores), acusando o mais baixo crescimento dos últimos dez anos. Estamos, de facto, perante um segmento onde se vêm concentrando crescentes esforços de I&D e de experimentação a nível mundial, no contexto de um cada vez maior interesse por este tipo de energia verde, na qual, a das ondas, se apresenta com uma densidade energética muito superior em momento de condições naturais altamente favoráveis. Várias tecnologias foram já testadas ou ainda se encontram em fase de teste no mar, como o “*sistema de coluna de água oscilante*” (Pico), o “*archimedes wave swing*” (Póvoa de Varzim) e o “*pelamis*”, com razoáveis resultados, dada a existência de vantagens comparativas que o nosso *offshore* oferece, nomeadamente do foro geológico e das infra-estruturas de suporte.

Quanto à exploração das ondas e do vento sobre o mar – vários parceiros europeus (Alemanha, Dinamarca, Suécia, RU, Finlândia, Bélgica, Países Baixos, França e Irlanda) já têm parques eólicos nos mares Báltico e do Norte, a que

se seguirão outros (Polónia e Espanha), o que significa que cerca de 2,3% do total da capacidade instalada na Europa é já gerada no *offshore*, esperando-se que, em 2030, essa potência atinja os 17% da procura europeia de electricidade. Já no campo do aproveitamento da energia das ondas, ainda não se conseguiu passar da fase experimental e pós-protótipo. Em Portugal têm-se feito algumas tentativas de aproveitamento desta energia da agitação marítima, dadas as boas condições oferecidas em muitos locais do nosso litoral, embora com pouca visibilidade e resultado até à data.

Antes de sumarizar, diríamos ainda que o controlo de matérias-primas estratégicas vai marcar a geopolítica deste século, aí se inscrevendo o *deep-offshore* português. A aliança com o Brasil e a Noruega para desenvolver um plano para esse *offshore* e a criação de um pólo de desenvolvimento, caso se confirme a descoberta, pode ser um marco para o futuro. Acresce que Portugal ostenta uma apreciável capacidade de armazenagem de gás, se otimizar a utilização dos domos salinos e das estruturas diapíricas que existem espalhadas pelo continente, a começar pela região algarvia. Junta-se a isto o facto de 50% da capacidade de recepção de gás natural liquefeito (LNG) da Europa se localizar na Península Ibérica. Ficam assim reunidas as condições para se transformar a Península Ibérica numa plataforma logística giratória dos fluxos energéticos com a Europa, valorizando a bacia atlântica e diminuindo a dependência da Rússia e de fornecedores instáveis, pelo que as ligações das redes energéticas ibéricas ao resto da Europa são cruciais.

Súmula sectorial: a energia gerada no mar, a energia dita *offshore*, é já hoje mais do que uma promessa, com particular ênfase na sua componente das renováveis (eólica à cabeça, o que nos abre boas perspectivas, dada a consistência dos ventos na nossa costa), numa mudança de agulha que se referencia a 2007, com a aprovação do “pacote para a energia e o clima”, pelo Conselho Europeu. A ela juntamos, agora mesmo, os recursos energéticos a partir da descoberta de reservas de gás ao largo da costa algarvia (que darão para 20 anos de exploração) e, no futuro, com o incremento da evolução tecnológica, o aproveitamento das imensas reservas de hidratos de metano no fundo do nosso mar, para já não falar das moderadas expectativas de sucesso nas pesquisas de hidrocarbonetos em curso nos blocos do nosso *deep offshore* (bacias do Alentejo, Lusitânica e ao largo da zona centro – Cabo Mondego e Peniche), ao abrigo de contratos de concessão a multinacionais estrangeiras e empresas nacionais.

3. Recursos minerais

Desde há muito que se extraem inertes (sal, areia, areão, seixos) do litoral, já a procura de riquezas no fundo do mar é mais recente (anos 50 do século passado) e mesmo assim reduzida à continuação de filões terrestres de estanho, ouro e diamantes e sempre em águas pouco profundas. O alargamento das pesquisas a maiores profundidades levou a que se descobrissem nódulos de manganês, contendo também teores significativos de cobalto, cobre e níquel, descoberta que fez alargar consideravelmente a prospecção destes nódulos polimetálicos tendo sido reclamadas áreas de pesquisa e exploração pelos países mais industrializados, uma vez que se trata de um elevado potencial face aos valores destes metais nobres (mas que, todavia, têm que compensar os elevados custos de exploração). A partir dos anos 80 foram também descobertos filões de minerais potencialmente ricos, sob a forma de chaminés quentes cujas vizinhanças ficavam cobertas de sulfuretos polimetálicos, incluindo pirite (ferro), calcopirite (cobre) e esferalito (zinco), para não falar em teores de prata e ouro, sempre em concentrações muito superiores às médias das encontradas na crosta oceânica.

De acordo com informação oficial, aprestamo-nos para concessionar áreas de possível exploração destes recursos, a começar pelos Açores, dado que se confirmou a presença deste tipo de recursos na nossa PC, mostrando a existência de depósitos com percentagens daqueles metais comparáveis aos valores mais elevados encontrados nas montanhas submarinas do Oceano Pacífico, sendo ainda mais concentradas na área dos campos hidrotermais da ZEE da Região Autónoma, junto à crista média atlântica, o que encoraja e permite acalentar algum optimismo nas expectativas. Refira-se que nesses mares açorianos, estão identificadas sete fontes hidrotermais: *Lucky Strike* (1992), *Menez Gwen* (1994), *Rainbow* (1997), *Saldanha* (1998), *Ewan* (2006), *Seapress* (2009) e *Espalmanca* (2010), com o formato de chaminés no fundo do mar, na tal crista, estendida em cordilheira, tendo uma avaliação expedita concluído pela existência de 200 montes submarinos nas águas territoriais portuguesas (em todo o mundo existirão cerca de 300 depósitos hidrotermais identificados e mais de 1.000 estimados), constituídos por extensas massas de basaltos com grande variedade de minérios, com elevado grau de pureza e susceptíveis de gerar um rendimento líquido anual de 60 mil milhões de euros, quase tanto como o montante da ajuda externa ao país contemplada no MOU com a *troika*, de 78 mil milhões.

Súmula sectorial: sublinha-se a enorme expectativa gerada pela possibilidade, num futuro próximo, de exploração dos recursos minerais já identificados nas crostas (fixadas às rochas) e nódulos (colónias de tapetes nos solos marinhos) e nos campos hidrotermais (sob forma de chaminés), nas profundezas oceânicas, confirmados pelas pesquisas relativas à propositura da extensão da PC e que continuam. É verdade que nenhuma exploração se iniciou até hoje, mas algumas, poucas, empresas internacionais já estão no terreno, assinalando-se o processo de licenciamento das autoridades regionais açorianas, em favor da referida *Nautilus Minerals*, para investigações nos fundos marinhos, num excelente sinal das esperanças depositadas neste tipo de empreendimentos com impacto económico de primeira ordem e boas perspectivas de resultados e retorno, confirmada que está a sua presença junto das fontes hidrotermais da PC portuguesa.

4. Sector marítimo - portos e transporte marítimo

Incluem-se neste sector marítimo, os segmentos “portos” e “transporte marítimo”. Quanto ao primeiro, a nível mundial passam pelos portos 80% das exportações, com Portugal bastante aquém deste valor, porquanto só cerca de um terço das mercadorias exportadas entram ou saem pelos nossos portos, cerca de 11,5 mil milhões de euros por ano, segundo dados governamentais¹¹.

De acordo com um novo modelo de organização administrativa, as decisões estratégicas no sector portuário centralizar-se-ão sob a alçada governamental da “Economia”, ainda que as cinco administrações portuárias, que gerem os portos de Lisboa, Aveiro, Sesimbra e Setúbal, Douro e Leixões e também de Sines, se mantenham, por ora, à frente dos portos nacionais, com o mesmo grau de autonomia, mas agora comprometidas com um novo plano e metas de redução de custos, visando, nomeadamente, a diminuição de 25 a 30% nos fretes que afectam as importações e, principalmente, as exportações por aí escoadas, com vista ao seu incremento para mercados extra-ibéricos (75% das vendas totais de mercadorias portuguesas para o estrangeiro, actualmente em alta devido à crise económica no vizinho ibérico), numa clara aposta em destinos supletivos como Angola, China e EUA, que registaram, ultimamente, significativo incremento na importações dos nossos produtos.

A nível dos destinos do comércio e transporte marítimo, os portos são infra-estruturas essenciais em termos de intermodalidade, tornando, no nosso caso, imprescindível uma recuperação significativa da competitividade, especialmente em relação aos portos espanhóis e do Norte de África, onde Tanger aparece em franco desenvolvimento (a título ilustrativo, um contentor de 40 pés

fretado para Xangai custa 700 dólares a partir de Valência, 800, de Antuérpia e 1.300, de Lisboa).

Fazendo a ponte entre segmentos, é relativamente recente o movimento de passageiros em navios de cruzeiro que escalam diversos portos nacionais, com aumento consistente da exploração destes fluxos, ainda com espaço para crescer através das operações de "turnaround". Estas visitas têm vindo a consolidar-se, especialmente em Lisboa, Funchal e Ponta Delgada, quase duplicando o número de escalas em década e meia (1995- 2010). Também nas áreas ligadas à intermodalidade marítimo-ferroviária, muito mais se poderia fazer no sentido de facilitar a ligação dos portos nacionais ao *interland* ibérico, embora aqui convenha alguma prudência e realismo, dado que dificilmente poderemos servir como porta de entrada para a Europa por muitas razões e uma delas é que, em termos terrestres, somos muito periféricos, por melhores que sejam as infra-estruturas, o que reduz a probabilidade de escolha nacional para o "desaguar" das mercadorias para o Centro da Europa.

Já no segundo segmento – "shipping & transportes" –, diríamos que se trata de um subsector relevante, principal mesmo, em termos de negócio, como também concluíram estudos da Marinha e Guarda Costeira americanas, com previsão de um multiplicador três para o comércio marítimo até 2020. Só em 2009, a frota total mundial teve uma expansão de 6,7%, o que não admira se atentarmos nos custos comparados dos fretes (o marítimo equivale a cerca de 1/10 do terrestre e 1/100 do aéreo), o que explica que muitos portos se tenham transformado em centros nevrálgicos económicos e de emprego, fomentando o desenvolvimento local e regional com base em indústrias marítimas como a construção naval de alta tecnologia, os transportes marítimos, o tratamento de cargas e serviços portuários, a energia *offshore*, a pesca e a investigação marítima.

Em Portugal, às actividades marítimas, no seu todo, tem sido atribuído (julgamos que algo exageradamente), um peso próximo dos 6% do PIB, representando 12% do emprego, 17% dos impostos indirectos e 15% das margens comerciais da economia portuguesa, valores que, independentemente da precisão, poderiam ser francamente superados. No que diz respeito aos navios mercantes, a frota nacional de registo convencional tem vindo a decrescer ao longo dos anos (de 152 navios em 1970 para apenas 13 à data de 01DEZ2009, embora estes números não representem a totalidade da frota controlada por armadores nacionais, dado haver navios registados noutros países). Numa altura em que operadores estrangeiros estão a explorar a boa rentabilidade de algumas rotas anteriormente praticadas pelos nossos armadores, especialmen-

te para África, encontramos aqui, se outras não houvessem, uma razão para inverter o actual quadro de agonia. Reconhecemos, contudo, as dificuldades para recuperar deste atraso, dada a exaustão da frota e as desvantagens competitivas dos nossos portos, cuja recuperação requererá qualquer coisa como uma redução de custos da ordem dos 15 a 20%, mas as oportunidades até existem.

O transporte marítimo é dinâmico, porque ele significa comércio mundial e este tem sofrido grandes alterações, esperando-se que as novas oportunidades decorrentes da abertura do canal do Panamá alargado imponham uma maior urgência no levantamento da ligação ferroviária directa Sines-Espanha. Há muito a fazer pelo desígnio nacional se o mar o for assumido como tal, sendo verdade que a crise actual pode funcionar como impulso a par do elixir das políticas europeias ditas de "*greening transport*", visando internalizar ou repercutir os custos externos derivados da poluição do transporte rodoviário, em obediência ao princípio do "poluidor-pagador", assim como da planeada imposição de sobretaxas ("*euovinhetas*") ao tráfego de mercadorias por estrada, conjugando-se estes incentivos indirectos para a preferência de alternativa que a criação das "auto-estradas do mar" passará a oferecer.

Súmula sectorial: Este sector é fundamental para o *hypercluster* da economia do mar e espinha dorsal de qualquer *cluster* marítimo. Pode e deve funcionar como pólo catalisador de muitos outros sectores, actividades e empresas marítimas, mas que entre nós tem sido fustigado pelas tendências contraccionistas dos últimos anos e agora pelos efeitos da crise económica nacional e europeia (em termos de movimentos médios mensais de navios de mercadorias e de contentores, houve uma quebra acentuada em 2009, sem visível inflexão nos dois anos seguintes). Devido à redução da frota nacional e às referidas crises, mesmo em conjuntura com tendência de crescimento da carga em contentores, como alternativa de transporte mais seguro e menos dispendioso, a nossa evolução negativa é uma situação a requerer correctivo. Na realidade, é no transporte marítimo e nas "auto-estradas do mar" que podemos acalentar a esperança de um ressurgimento do sector, com a ajuda do "tête-à-tête" Ásia-Atlântico, facilitado pela abertura do Canal do Panamá alargado em 2014. No subsector portuário, os últimos resultados de alguns dos nossos portos (Douro e Leixões, por exemplo) e as melhorias ao nível do modelo de gestão e de competitividade, dão alento a tais expectativas. Portugal pode ser valorizado pela diferença, pois é um ponto de encontro físico e civilizacional entre o Atlântico e o Mediterrâneo, em que os seus portos são como portas de entrada e

saída para a globalização e o seu mar via de comunicação intercontinental, contribuindo nessa função de corredor, para o desenvolvimento assente na cultura, na criatividade e no progresso.

5. Reparação e Construção Naval

Em contraste com o forte investimento ocorrido neste sector entre 1967 e 1974, em especial no estuário do Tejo (Margueira) e Setúbal, assistiu-se, a partir do choque petrolífero de 1973 e nos anos seguintes, ao encerramento de estaleiros e drástica redução deste tipo de actividades.

Actualmente, em termos de produção em ferro, temos três unidades principais de reparação e construção, em Viana do Castelo (ENVC), Alfeite (Arsenal) e Setúbal (Mitrena), neste caso, o único em que a situação de exploração pode ser considerada como saudável, após retoma, essencialmente, da reparação com a conseqüente rendibilidade que não existe nos demais.

Resistem, com dificuldade, estaleiros secundários, ainda com alguma construção metálica, como o da Figueira da Foz (Mondego), Peniche e Aveiro (Navalria), actualmente dedicados à construção em aço e alumínio, reparação de embarcações e de construção, além de equipamento de produção de electricidade a partir da energia das ondas. A sobrevivência destes estaleiros secundários tem sido conseguida devido à natureza da sua actividade, essencialmente de âmbito local e pequena dimensão das embarcações e navios intervencionados, ao contrário dos principais, quase todos em situação de pré ou mesmo falência técnica, escamoteada por subsídios estatais, o que os deixa, naturalmente, muito mais vulneráveis à concorrência feroz que impera no sector, quer pelas áreas de actividade que se encolheram, quer pelos processos produtivos sem a suficiente modernização, quer ainda pelos volumes de mão-de-obra afectos, o que lhes retrai a produtividade e retira competitividade.

O caso dos ENVC é bem ilustrativo, pelas razões que se explanam em anexo. Hoje, a quase única empresa do distrito de Viana do Castelo e da área da metalomecânica pesada dos bens de equipamento transaccionáveis, encontra-se em fase de reprivatização numa derradeira tentativa de evitar o seu desmantelamento e, na altura em que se escrevia este texto, veio a lume o interesse, além de russas e alemãs, de empresas brasileiras devido ao *boom* da sua indústria petrolífera do *deep-offshore*, com forte indução da procura do mercado brasileiro. Em países marítimos faz todo o sentido dispor de uma indústria naval de construção (e obviamente de reparação), nomeadamente militar, por razões económicas mas também estratégicas e de modernização tecnológica, recusando situações de cuidados paliativos ou continuados, mas

com um propósito de criação de valor baseado na condição de sector económico com inequívocas vantagens competitivas. É neste contexto que se justifica apoiar a existência de capacidade industrial para a produção de navios, nomeadamente militares, onde as necessidades próprias constituam a semente de uma actividade exportadora competitiva e impulsionada pela diplomacia económica.

Em Portugal, por força do reduzido mercado e da praticamente inexistência de indústrias auxiliares, o valor acrescentado em construção e reparação naval está hoje subsumido nos serviços de engenharia (projecto, sociedades classificadoras, controlo de qualidade, etc.), na mão-de-obra de produção e de serviços auxiliares e na utilização de equipamento de produção, subcontratações de serviços e instalação a bordo de uns quantos e raros equipamentos de produção e matérias-primas. Recuperar a capacidade de intervenção e reforçar o valor acrescentado em construção e reparação naval devem ser as palavras de ordem, explorando as vantagens competitivas que ainda vamos detendo em determinados nichos de mercado, não pela via dos baixos custos salariais, mas de mais-valias tecnológicas e perícias de especialização, como o demonstra a bem sucedida produção de embarcações em fibra de vidro e elevado grau de automação, num pequeno estaleiro fabril no Algarve.

Súmula sectorial: este sector é paradigmático dos efeitos do definhamento e ostracismo a que Portugal votou o mar nas últimas décadas, mas também porque a nível europeu, terá sido dos mais fustigados pela globalização e forte concorrência dos estaleiros asiáticos. São razões a que se juntam outras de ordem interna (reduzido mercado, crescimento anémico, crise económica prolongada, escassez de indústrias auxiliares, etc.) e que, da sua conjugação, resulta a convicção de ser um sector que não emergirá com grande potencial de expansão e cujas capacidades em construção naval se vão confinando, por enquanto, às áreas de projecto de engenharia, sociedades classificadoras controlo de qualidade e pouco mais. Pode ser que, a concretizar-se a reprivatização dos ENVC por empresas brasileiras ou outras, essa injeção de sangue novo venha a acabar com a letargia e contaminar positivamente os demais estaleiros portugueses, incluindo os secundários, através da construção de embarcações de recreio com especialização e tecnologia sofisticadas. Acrescentamos a estes nichos o da "joint venture" entre estaleiros e empresas metalomecânicas para a produção de equipamentos e plataformas *offshore*, onde se registou pelo menos um fabrico de grande volumetria para exportação na área dos projectos de aproveitamento da energia das ondas. Já a reparação naval é um segmento que julgamos com capacidades para melhores perspectivas de criação de valor

acrescentado e de negócio, com bom espaço para poder crescer a prazo curto. Apesar de tudo, alguns indicadores abarcando o 3º trimestre de 2010, apontavam para uma ligeira tendência de recuperação do sector. Em termos de volume de negócios, a reparação naval tem sido a actividade mais relevante, embora acusando alguma quebra derivada da queda geral da economia que afectou toda as actividades do sector e em particular a construção de novas embarcações. Preconiza-se, em consequência, o reforço do investimento no segmento da reparação naval de forma a rentabilizar a capacidade produtiva instalada, com a indicação complementar de que alguns estaleiros deveriam apostar na construção de embarcações sofisticadas de pequeno e médio porte e que incorporassem elevado valor acrescentado e tecnologia de ponta.

6. Biotecnologias

A importância deste sector é crescente, à medida que se alarga o espectro das utilizações que origina. Dando apenas um simples exemplo: há fármacos para o cancro que vêm do fundo do mar, sendo certo que o grande potencial da exploração dos fundos oceânicos reside nos recursos que concorrem para a biotecnologia. De facto, estão a surgir imensas oportunidades para as ciências biotecnológicas, que procuram novas moléculas e princípios activos derivados de micro-organismos (bactérias, vírus, etc.) ou invertebrados com interesse directo para as indústrias farmacêutica e de cosmética, entre outras.

É errado pensar-se que nos fundos marinhos se encontra menos vida, ainda que possa existir “uma outra vida”, sendo prova disso as fontes hidrotermais e as chaminés, de que já falámos, abrigos de grande diversidade de tipos de vida muito intensa e rica. Compreende-se, pois, para além sua espectacularidade visual, o grande interesse científico à volta destes ecossistemas, específicos pela sua falta de luz, elevadas pressões, actividade vulcânica, baixa percentagem de oxigénio, temperaturas da ordem dos 350º C, fluidos com baixo Ph, constituindo um autêntico palco de origem e evolução da vida.

Daí que o seu estudo tenha tanto interesse e valor potencial para a indústria biotecnológica no domínio das extremo-enzimas, desintoxicação, mecanismos recuperadores de lesões do ADN, etc., em boa parte devido às correntes circulantes, conhecidas por colunas de *Taylor*, captoras de biomassa e conservadoras de produtividades primárias mais localizadas e persistentes, fenómenos que contribuem para o aumento da complexidade trófica associada aos montes submarinos, berços, refúgios e locais de alimentação, favoráveis ao crescimento de várias espécies e agregados com elevado interesse comercial.

Vários especialistas vêm defendendo a tese de que, mais do que a explo-

ração dos recursos minerais e energéticos do fundo do mar, o maior potencial está afecto aos chamados recursos genéticos, com aproveitamento na área biotecnológica. Têm sido encontradas moléculas com estrutura única que não existem noutros elementos já conhecidos e que abrem portas ao desenvolvimento de novos fármacos, como o caso de enorme sucesso de vendas que constituiu um medicamento para o *herpes* labial, tendo por base uma substância retirada de uma esponja marinha. Para 2011 chegou a estimar-se o lançamento de 23 novos anticancerígenos e, desses, 21 tinham origem no fundo do mar, cujos efeitos terapêuticos têm na base princípios facultados por moléculas encontradas até aos 1.000 metros de profundidade.

Ora a nossa área situa-se, maioritariamente, para lá dessa profundidade, não estando ainda minimamente explorada e de onde poderemos extrair uma imensidade desse tipo de materiais vivos e, pese embora o nível muito elevado dos seus actuais custos de exploração, o facto é que há mercado sustentável no domínio da saúde e com procura de gama alta.

O relatório de 2007 sobre recursos genéticos marinhos da Universidade das Nações Unidas referia alguns dados impressionantes: o valor estimado do mercado mundial da indústria farmacêutica que explora os recursos genéticos marinhos era de 643.000 milhões de dólares em 2006 e, no ano anterior, as vendas de produtos com substâncias vindas do fundo do mar para combater o cancro ultrapassavam os 1.000 milhões de dólares e, a título de exemplo, apenas um fármaco para o tratamento de doentes com sida, baseado nestes recursos marinhos, teria rendido, então, 23 milhões de dólares.

Há ainda uma parte deste mundo submerso que está a ser explorada pela indústria das enzimas e dos cosméticos, já para não falar da eterna procura de petróleo. É verdade que não sabemos o que vamos descobrir, até porque a nossa ignorância relativamente ao fundo do oceano é gigantesca, mas, pelo menos, poderemos encontrar respostas para uma série de interrogações sobre a biodiversidade e a evolução biológica que há muito tempo se procuram.

Existem importantes ecossistemas de profundidade deste género descobertos nos nossos fundos marinhos, em especial nos Açores e já qualificados, nalguns casos, como únicos, raros e vulneráveis. A sua protecção constitui-se como uma prioridade na estratégia global de conservação dos oceanos, ainda que, por vezes, falhe o acordo no que se refere aos respectivos instrumentos, nomeadamente entre cientistas e utilizadores. Diga-se que Portugal foi dos poucos a pugnar pela criação de Áreas Marinhas Protegidas (AMP) em zonas de PC, para além das 200 milhas e a estreitar laços de cooperação numa visão de complementaridade e no quadro da respectiva convenção, com o organismo

regional OSPAR¹², não sendo despiendo esperar que o reconhecimento dessas áreas na PC estendida venha a ter um efeito positivo no acolhimento das nossas pretensões.

Por estas razões, encontramos bons motivos para nos congratularmos com o protagonismo do país no “regresso” global aos oceanos a que se vem assistindo desde o fim do século passado, e neste particular, devido, em boa parte, ao trabalho dos investigadores da Universidade e Departamentos Regionais dos Açores.

Súmula sectorial: a biotecnologia marinha é um dos sectores com melhores perspectivas de desenvolvimento (a par do turismo náutico, aquacultura, energias renováveis, telecomunicações submarinas e tecnologia e robótica), quer no domínio da indústria farmacêutica, quer no campo da cosmética, quer ainda no plano das reservas alimentares e profilaxia dos recursos haliêuticos e da já mencionada exploração intensiva de microalgas, provavelmente a base mais segura de produção de biocombustíveis sem efeitos perversos sobre a oferta alimentar.

7. I&D

O mar é um ecossistema frágil e que já foi objecto de muito abuso, pelo que, preservá-lo é agora a palavra de ordem, apoiada nos avanços da ciência e tecnologia e que nos permitem cuidar melhor desta extraordinária riqueza. Eis o espaço, em assuntos marítimos, para a I&D, que neste domínio conta já com um bom enquadramento europeu por parte da comunidade científica: as Declarações de *Galway* (2004), *Aberdeen* (2007) e *Ostende* (2010), que já levaram à elaboração de uma Estratégia Europeia para a Investigação Marinha (Comissão Europeia, 2008) e da Directiva-Quadro “Estratégia Marinha – DQEM (Jornal Oficial da UE, 2008), com esta última a constituir o sustentáculo ambiental da PMI europeia.

Portugal tem tido algum pioneirismo no domínio da inovação para proteger o ambiente marítimo, à superfície e nas redondezas, com cerca de 20% do TN continental inserido na “*Rede Natura 2000*” (Madeira com 16 áreas que ocupam 80% do seu território e Açores, considerados por muitos como um oásis no meio do deserto azul do Atlântico, com 38 áreas num total de 16% da superfície do arquipélago).

No contexto da investigação oceanográfica e desenvolvimento tecnológico, dá-se nota das primeiras unidades navais em serviço dedicado, quer da Marinha, quer de departamentos civis (ex.: IPIMAR e Universidade dos Açores), constituindo importantes plataformas de investigação, tendo vindo a equipar-se

com instrumentos de pesquisa modernos e eficazes, como aconteceu com o N.R.P. "Almirante Gago Coutinho", que, a partir de 2008, passou a dispor de um veículo de operação remota (ROV), com papel determinante nos trabalhos da extensão da PC, além de outros navios e veículos subaquáticos estrangeiros em missões com envolvimento dos nossos cientistas, dado tratar-se de uma área em que essa cooperação é imprescindível.

Os Quadros Comunitários de Apoio tiveram um papel de suporte importante, esperando-se a entrada em vigor, em 2014, do próximo, o 8º Programa-Quadro Europeu que representará um aumento deveras significativo do financiamento à I&D e Inovação, por parte da UE, ao colocar à disposição dos E-M fundos de apoio num montante da ordem dos 85.000 milhões de euros (actual quadro, que finda em 2013, dispôs de 52.000), distribuídos equilibradamente pelos três pilares fundamentais: excelência científica, liderança industrial e desafios societais.

Como em tudo o que a UE proclama, também o "*Horizonte 2020*" visa posicionar a Europa como líder mundial na ciência e, simultaneamente, recuperar a competitividade industrial, cujo maior problema será, não a produção de conhecimento, mas muito mais o da debilidade da sua transferência para a economia e conseqüente concretização no mercado.

Neste encadeamento, apontam-se como áreas centrais e prioritárias para o desenvolvimento de uma estratégia de investigação do mar, as seguintes: biodiversidade marinha (que urge proteger através do conhecimento dos ecossistemas, cartografando os *habitats* nas zonas-alvo e integração no sistema M@rBis¹³, com a finalidade de fornecer as informações necessárias em ordem à satisfação dos compromissos assumidos no âmbito do processo europeu de extensão da Rede "Natura 2000" ao meio marinho e águas sob jurisdição nacional); recursos genéticos (para fins farmacêuticos, biomédicos e industriais), de que já falámos; biotecnologia marinha (dinamização das exportações de conhecimento e patentes e de parcerias entre agentes, alimentação e nutrição, marcadores e diagnóstico clínico das espécies de "cativeiro", etc.); oceanografia e hidrografia (com a Marinha e o seu Instituto Hidrográfico em lugar cimeiro); indústria e tecnologia navais (com condições geoestratégicas e oportunidades significativas de negócio); energia e geologia (crescente procura de energia limpa); e património cultural subaquático (com excelente potencial na detecção, estudo e valorização), tudo áreas alinhadas com o movimento a nível europeu derivado da referida Declaração de *Galway* e que pressupõem o preenchimento de um requisito absoluto de dupla face – elevação do estatuto do mar na sociedade e acção política nacional e aposta reforçada no desenvolvimento da ciência e tecnologia e I&D.

Num tempo em que a economia está a procurar recursos no mar profundo, o investimento no conhecimento não pode parar neste tempo de crise, porque os benefícios locais, regionais e universais do mar são de monta, não negligenciáveis e compensadores, o que não nos permite adormecer à sombra do desígnio, porque nos espera um trabalho aturado, ainda por cima sem tréguas de uma competição intensa derivada do crescente interesse de todos os países pelo acesso aos recursos e ao desenvolvimento. Eis um alerta contra a tradicional dormência e improvisação, porque a riqueza não nos vai chegar do céu, só acontecerá em resultado de uma acção estratégica eficaz, tanto mais que a construção de uma economia baseada no mar depende em larga escala, da capacidade de criar pequenas e médias empresas que tragam benefícios locais, como as que surgiram nos Açores em torno da observação da vida marinha.

Estaremos à altura do desafio e responsabilidade que a oportunidade comporta, tendo em conta a suficiência de massa crítica, com cientistas que sabem produzir do melhor conhecimento (com pólos universitários nos Açores, Algarve, Lisboa, Aveiro e Porto), juristas competentes em direito internacional público e marítimo, engenheiros inventivos, novas estruturas de investigação marinha e uma Marinha com experiência histórica em hidrografia, oceanografia e vigilância. O que, porventura, nos faltará ainda é uma máquina administrativa mais flexível e vocacionada para entrar em *dossiers* nacionais e internacionais relevantes. Dignas de uma referência especial, são as campanhas oceanográficas realizadas, nomeadamente no Banco *Gorringe*, ao largo de Sagres, uma das 6 montanhas submarinas mais importantes do mundo, cheia de vida e onde foram encontrados, no decurso de uma expedição da organização internacional de conservação marinha "*Oceana*", em JUN/JUL2011, importantes campos de esponjas de profundidade, bosques de algas e de coral negro e extensos leitos de ostras, justificando o pedido do Governo junto da Comissão Europeia, no sentido de consagrar a protecção do *Gorringe* em ordem à sua integração na *Rede Natura*, em 2012.

A comprovar esta capacidade de *know-how* e prestígio internacional recorda-se aqui a recente eleição de um cientista português da U. Évora, Dr. Pedro Madureira, para a Comissão de Fundos Marinhos, integrando, no período 2012-17, um órgão jurídico-técnico, com representantes de 25 países – a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos ou *Internacional Sea Area/ISA*), com sede na Jamaica, com atribuições no domínio da prospecção e exploração dos recursos não vivos do solo e subsolo marinhos fora da jurisdição dos países, do estabelecimento de regras, contratos e contribuições de empresas interessadas na exploração dos fundos considerados "Património Comum da Humanidade". Além do prestígio, o benefício directo para o país, com esta eleição, é o de podermos ficar por dentro do que se está a passar no mar.

Já este Verão (2012) partiu mais uma missão embarcada, com rumo à dorsal média atlântica, numa campanha para conhecer a nova fronteira sul de Portugal, através da recolha de mais dados para a proposta portuguesa de extensão da PC, numa zona de fractura do fundo do mar, a mais de 500 milhas a sudoeste do centro dos Açores e que ainda pode ser reforçada com novos dados.

São apenas três exemplos certificadores da ciência tecnológica e investigação do nosso sistema de I&D e do estatuto de Portugal como um dos países europeus com maiores valores de biodiversidade e recursos vivos e não vivos marinhos, embora a protecção desses valores e o seu uso sustentável estejam ainda aquém dos padrões compatíveis com os patamares de sustentabilidade na exploração de recursos e de protecção efectiva do património natural.

A ciência desempenha aqui um papel fundamental, pois não é possível proteger e utilizar de forma sustentável o que não se conhece. A consistente aposta dos últimos anos no sistema científico nacional, dotou a área do mar com várias capacidades no campo das estruturas laboratoriais, número de doutoramentos, produção científica já de nível internacional e financiamentos disponibilizados, correspondendo a um esforço estratégico considerável. Adicionalmente foi lançado o *Consórcio Oceanos* com o objectivo de promover as bases científicas para os mecanismos de apoio às decisões políticas, ainda a aguardar implementação e sem um papel claro na actual estrutura de laboratórios, centros e unidades na área do mar.

Merecedora de uma avaliação muito favorável é a actividade desenvolvida no campo da electrónica naval e robótica submarina, para fins civis e militares, que colocamos sob esta epígrafe do I&D e que constituem já há um bom par de anos, um excelente pólo de competência e competitividade entre nós, através de empresas integradas nas indústrias de defesa, com boa alíquota da produção a ser exportada, em particular os Sistemas Integrados de Controlo e Comunicações (SICC). Também a robótica submarina representa, nesta altura, uma área tecnológica sob forte impulso de desenvolvimento em Portugal, vocacionada para o conhecimento, monitorização e exploração dos oceanos, com representação quase exclusiva no meio universitário (Porto, Aveiro e Açores) e, infelizmente, ínfima expressão empresarial no mercado nacional. Ainda uma nota merecida para o lançamento, ao abrigo do QREN, de um *mini-cluster* do Conhecimento e da Economia do Mar liderado pela Associação Oceano XXI (integrando actores localizados sobretudo nas zonas centro e norte), visando a valorização do mar através do desenvolvimento de actividades, produtos e serviços de modernização das actividades marítimas tradicionais, como o turismo marítimo, pesca e produtos marinhos e portos e indústrias marítimas.

A visão unitária e a integração funcional de todas estas iniciativas e programas são necessidades incontornáveis. Será fundamental o desenvolvimento de uma abordagem multidisciplinar e de um sistema de partilha de infra-estruturas, que contemple, ainda, aspectos operacionais importantes como a garantia de financiamento de médio prazo, a promoção do tandem investigação e sistema empresarial, a criação de um sistema de integração de dados para apoio à decisão e a implementação de um mecanismo de planeamento e ordenamento espacial e de uma estratégia de desenvolvimento de indústrias marítimas.

A transformação de todos os elementos de informação em conhecimento revela-se fulcral para uma justa e definitiva valorização da importância estratégica do mar como um dos principais motores do desenvolvimento, por via da construção de uma economia marítima pujante, ao serviço da sustentabilidade do país e da qualidade de vida dos seus cidadãos, do ordenamento territorial e da preservação do ambiente. Por esse conhecimento vale a pena tomar os oceanos como um “mar de oportunidades” no desenvolvimento da investigação científica sobre o meio marinho, das moléculas aos ecossistemas, contribuindo, por essa via, para a produção científica nacional, a formação, a transferência de tecnologia e a criação de empresas.

Súmula sectorial: este sector, abusivamente individualizado dada a sua natureza de transversalidade em relação aos demais, merece um significativo esforço de investimento, de alguma forma amparado pela aguardada prodigalidade do QREN derivado do Programa-Quadro europeu “*Horizonte 2020*” com possível acoplamento dos fundos estruturais da UE.

Será a fragilidade do ecossistema “mar”, continuamente objecto de tantos abusos, que lançará a I&D para o primeiro plano das preocupações no quadro da gestão oceânica e biodiversidade marinha, a fim de melhor cuidar de tão vultuosa riqueza.

Nessa tarefa conta-se já com uma preciosa capacidade científica e *expertise* e um bom enquadramento europeu, que tem réplica, naturalmente mais modesta, mas, em todo o caso, prestigiada internacionalmente, ao nível da competência científica e centros de excelência nacionais.

8. Turismo marítimo

É uso dizer-se que os últimos são os primeiros e, neste caso, é perfeitamente aplicável. Entre os vários sectores que constituem a economia portuguesa, o turismo é um dos que, de imediato, revelam maior capacidade para suplantar com êxito a grave crise actual. Portugal tem hoje no turismo a sua

principal actividade exportadora e é um dos 20 destinos mais competitivos, o que faz com que o sector globalmente considerado preencha um lugar dianteiro na economia nacional, emergindo como um dos pilares mais dinâmicos e inovadores.

Para a sua relevância concorrem segmentos de crescente importância associados ao produto "*sol&praia&mar*", com especial protagonismo da componente costeira e marítima (ligada à existência de marinas, lazer e embarcações turístico-marítimas, ainda por explorar atenta a ávida procura a nível internacional e europeu), da náutica de recreio, do turismo de saúde (excelentes condições de clima, zonas costeiras e termas, que podem fazer do país a "Florida da Europa") e do já referenciado, a propósito dos portos, turismo de cruzeiros, com todo um conjunto de conexas actividades de suporte, nomeadamente a construção e reparação de embarcações, organização de eventos desportivos, promoção de empreendimentos turísticos, formação, reabilitação ambiental, construção de infra-estruturas de suporte, serviços, etc., passíveis de um papel de alavancagem do *cluster* marítimo no seu todo.

É verdade que o turismo marítimo entre nós está ainda muito pouco explorado, sobretudo se comparado com a grande procura do produto base "*sol-praia*", devido especialmente à circunstância de sofrer de algumas insuficiências a nível de estruturas e dinamização, inibidoras de um maior aproveitamento do seu enorme potencial, num segmento com previsão de taxa de crescimento, que, em 2007, rondaria os 8 a 10%, a nível internacional, embora, hoje, actualizada em baixa, devida à crise europeia e respectivo efeito na economia mundial.

Números, embora pouco fidedignos, apontam para uma contribuição de apenas cerca de 15% da fatia marítima no global de receitas do Turismo nacional, quando na Europa representam uma fatia de 43%. Daí que devamos reavaliar e enriquecer a actuação e diversificação da oferta, mostrando abertura à promoção de novos conteúdos, como os oferecidos pela náutica de recreio, turismo de saúde e património imaterial da cultura, a confluir numa aposta de afirmação de um turismo mais aprazível, distintivo e moderno, numa palavra, competitivo.

O segmento da "náutica de recreio" (com a sua navegação de recreio e desportos náuticos e uma sazonalidade muito mais estendida ao longo do ano) merece-nos especial destaque, até pelo seu movimento ascensional, quer na vertente turística quer na industrial, a reclamar o estatuto de estratégico para o desenvolvimento de uma economia ligada ao mar em Portugal, além da abertura de porta que proporciona à construção deste tipo de embarcações.

Actualmente, a abordagem marítima da UE contempla significativamente o sector do turismo e o segmento da náutica de recreio, que nos últimos anos têm crescido de acordo com dados relativamente recentes, retirados de um excelente trabalho sobre a náutica de recreio¹⁴, esse crescimento atingiu os dois dígitos (cerca de 10%), sendo expectável que se mantenha no futuro próximo, superada a actual crise europeia.

Apesar de alguma evolução ao nível das estruturas para suportar a procura crescente, não estamos a aproveitar todas as nossas potencialidades, justificando-se um esforço de desenvolvimento de sectores de apoio, tais como as indústrias de construção/reparação naval e da náutica de recreio, bem como tornar o país atractivo para a realização de grandes eventos ligados aos desportos marítimos, quer de alta competição, quer de lazer, de acordo com o calendário internacional, o que, por sua vez, arrasta a necessidade de estabelecimento do ordenamento (julgamos que em fase adiantada de finalização) relativamente ao uso de planos de água costeiros e espaços marginais.

Em Portugal existem presentemente 35 marinas e cerca de 12.840 lugares de amarração para um total de 78.145 embarcações registadas¹⁵, números desagregados em anexo e que evidenciam a enorme escassez de infra-estruturas de acolhimento, situação que se agrava quando aditamos a procura externa e de navegantes que nos visitam ao longo do ano. Quanto ao número de embarcações por cada mil habitantes, Portugal ocupa, no quadro europeu, o 112º lugar com 5 embarcações, valor irrisório atendendo às nossas condições geográficas e climatéricas (Noruega e Finlândia, com condições climatéricas muito menos favoráveis, registam 160 e 130, respectivamente).

No futuro, enquanto país de referência para a náutica de recreio (onde se englobam os desportos náuticos e o turismo náutico), Portugal terá de estar bem provido de estruturas empresariais ligadas entre si, com base no estabelecimento de cooperações estratégicas entre os agentes económicos, quer a nível nacional, quer internacional, para que a actividade seja explorada ao máximo e esteja bem consolidada e estruturada, lembrando que o segmento em causa, até pela sua dimensão, é susceptível de multiplicar as exportações e promover o crescimento, com elevado grau de atractividade porquanto requer baixo esforço financeiro, tem tempo de retorno relativamente lesto e o investimento pode ser feito de forma faseada, contribuindo fortemente para o emprego e o PIB.

Mas não contemos com facilidades na execução destes projectos. Impõe-se uma chamada de atenção sobre o presente quadro de partida. Recorremos, para o efeito, ao índice "*PwC Economia do Mar*" (de base 100, relativa a 31DEZ2008)¹⁶,

este instrumento de observação traçou e qualificou como fraca, a última evolução da actividade empresarial ligada ao nosso *hypercluster* da economia do mar, confirmando a impressão generalizada na opinião pública, de que não tiramos o devido proveito dos recursos marítimos e de ser, paradoxalmente, modesto o apoio das entidades públicas às actividades económicas ligadas ao mar, apesar de oferecerem uma “boa ou muito boa” capacidade empregadora.

Súmula sectorial: o turismo marítimo, *latu sensu*, é um sector em franca ascensão a nível internacional e, também, entre nós, embora mais modestamente. A marca “*sol&praia&mar*” portuguesa é bastante competitiva, embora defronte forte concorrência em termos de destinos turísticos a nível mundial, o que faz da componente marítima uma aposta tanto mais óbvia quanto reconhecidos forem os atributos geográficos, beleza natural e paisagística da costa e a moderação climática que o país exhibe. É um sector com amplo potencial de crescimento, dado algum atraso de que padecemos ainda, e, além disso tem outra vantagem, é das áreas de negócio em que o retorno do investimento é mais curto. Está ainda pouco explorado comparativamente ao produto “*sol&praia*”, acusando algumas insuficiências a nível de estruturação e dinamização. Num quadro de desenvolvimento sustentável, uma maior dinâmica no capítulo dos serviços e da criação de infra-estruturas e equipamentos de apoio (centros de mar, rede de apoios náuticos, instalações de apoio às embarcações de recreio em frentes ribeirinhas e estuários, portos de escala, modalidade de *turnaround* nos cruzeiros turísticos, novos produtos integrados e abrangentes, qualificação com *know-how* e competências técnicas e de gestão, novos destinos de cruzeiros, etc.), poderá assumir um impulso decisivo para o crescimento do sector proporcional ao referido potencial que apresenta, tendo presente que as suas actividades são de significativo valor acrescentado, com forte alíquota exportadora e, nesse sentido, contribuintes líquidos para o emprego e geração de riqueza.

... /// ...

Findo este “cruzeiro pelos “fiordes” da promessa de riqueza patrimonial, há que dizer que não basta falar para levar esse potencial a inventário do nosso futuro, é preciso agir para ser bem-sucedido e colher os benefícios, realizando passo a passo, dia a dia, acções concretas, projectos simples e programas coerentes, naturalmente inscritos na referida estratégia integradora e abrangente de todos os intervenientes no processo, devidamente mobilizados e convencidos da bondade deste novo *cluster*, que já apelidámos de “*triplo hélice*”, no sentido da sua motorização pelas empresas (iniciativa privada), sector público

(“*enabler*”, organização e fiscalização) e Universidades (I&D, Ciência e Tecnologia), devidamente articulado com as políticas da UE.

Se quisermos inverter o processo de definhamento dos últimos anos, deveremos considerar o *hypercluster* da economia do mar como uma temática para o futuro, insistentemente pugnado pelo saudoso Prof. Ernâni Lopes, mas atenção, a defesa dos interesses nacionais passará, cada vez mais, por um modelo de governação que assegure o adequado interface “mar-terra” e a coordenação das políticas sectoriais a nível nacional, a sua articulação no quadro da cooperação internacional, o reforço do envolvimento e co-responsabilização dos diferentes sectores e agentes, de natureza pública ou privada e a respectiva monitorização, a capacidade de ocupar o nosso mar interterritorial e, ainda, a defesa e segurança da nossa fronteira marítima. Só assim será possível confrontar e aliciar as novas gerações para este regresso à geografia, chamando-as ao protagonismo próprio e responsável num novo desígnio e projecto marítimos, porque o mar, mais do que simbolizar o passado e o império, foi e deve continuar a ser a marca de Portugal e as profundezas marinhas a sua nova e incontornável fronteira.

É tempo de introduzir uma nova graduação com base numa visão geográfica actualizada (110º país em área emersa, mas 11º em ZEE e 5º ou 6º em território imerso contando com a PC estendida), uma visão “cega” se não cuidarmos de explorar os nossos recursos naturais, de que um dos maiores é esse mar ostracizado pela euforia da vinculação europeia. Ora, a melhor forma de retoma, é através da integração de todas as capacidades marítimas especializadas, na base de uma abordagem holística do uso do mar, potenciadora da uma actuação multidisciplinar e inclusiva, só assim podendo voltar a ser, mais do que presente, esperança e futuro, ou não passará de mais uma ilusão amarrada à âncora do nostálgico passado de vocação imperial dos séculos de fulgor nacional que, apesar de todos os erros e ressentimentos, permitiu o estreitamento de relações com os países ribeirinhos da Ásia, Américas e África.

A descoberta de novos materiais, territórios, energias e produção de riqueza passa pelos oceanos e pelo espaço. Isto é, quer o nosso, quer o futuro da própria Europa, passam pela “descoberta” de novos territórios e limites para a sua presença, só por si uma autêntica agenda de futuro. Portugal tem a capacidade, tem futuro, mas o caminho é estreito e, nele, permanece válida uma regra básica: como em todas as anteriores viragens de ciclo, as organizações, sociedades e países vencedores, serão aqueles que entenderem a nova corrente de conhecimento humano e a traduzirem em ideias e aplicações úteis e geradoras de valor.

Sem interiorizar isto, Portugal não dará o salto para a modernidade, desbaratando o futuro, e era bom que as elites dirigentes se consciencializassem deste terrível desafio, porque só munidos desse sentido poderemos, todos, discernir e adquirir a necessária determinação estratégica. E as pessoas até se disporão a fazer alguns sacrifícios se perceberem que estão perante a verdade, perante a austeridade no seu sentido mais rigoroso e ético da expressão.

A presente e adversa conjuntura é madrasta para o desenvolvimento do nosso *cluster* marítimo, com uma diminuta capacidade de promoção pública, recuada iniciativa privada e aturdida sociedade civil ferida pelos estilhaços da crise. Mas o facto de não poder ser hoje, não nos deve diminuir a ambição de realizar amanhã, diferimento que não nos permite distrair da responsabilidade de proteger o que nos pertence e de antecipar o concurso de parceiros internacionais credíveis, que nos habilitem a encurtar o tempo de espera pelo re-*cluster* do nosso *cluster* marítimo ... porque crescer é inadiável.

Sassoeiros, 7 de Setembro de 2012

NOTAS DA II PARTE

"A MARITIMIDADE PORTUGUESA E UMA OPORTUNIDADE DE DESENVOLVIMENTO"

¹ "*Clusters marítimos*" aparecem como que uma adaptação dos "*Clusters económicos*" que segundo Michael Porter *conceptualmente* são tidos como "um grupo de empresas e instituições associadas, interligadas num determinado campo e geograficamente próximas, incluindo produtores de bens finais, fornecedores de serviços, outros fornecedores logísticos e associações comerciais, cujas relações e externalidades asseguram elevados graus de desempenho e resultados económicos". in Michael Porter, , "*Clusters económicos*". Harvard University. 1998 p. 90.

[Simplificando, estamos perante uma agregação interactiva e sinérgica de actores económicos interdependentes num sector específico e num espaço geográfico delimitado, tendo como preocupações de base a competitividade e a inovação. Para a OCDE, os *clusters* são entendidos ainda de forma mais simples: "redes de empresas especializadas em indústrias do mesmo ramo ou complementares (...) ", ou seja, agrupamentos de empresas e instituições com forte malha de ligações interactivas, assim se distinguindo do outro conceito de "*mega-cluster*", que a mesma organização define como "conjunto de diferentes actividades, cujos bens e serviços finais satisfazem a procura de uma mesma área funcional de procura final". Entretanto, Paul Krugman (Prémio Nobel da Economia em 2009) veio correlacionar a liderança económica com o crescimento de *clusters* dinâmicos ou de construções localizadas de empresas]. Entre parêntesis trata-se de um adicto do autor.

² Geoffrey Till, "*New directions in maritime strategy*", in Naval War College Review, Autumn 2007,

Vol. 60, N.º 4.

³ Sob forte crítica de inoperância dos resultados concretos do conclave, acordou-se na obrigação de todos os países a fixarem objectivos, até 2025, de redução da poluição que acaba no mar e, pelo menos, 10% das zonas costeiras e marinhas a deverem consagrar medidas de protecção, além de se apelar ao reforço da luta contra a pesca ilegal, para recuperação dos *stocks*, e erradicar as espécies exóticas invasoras. Este plano de acção foi a expressão prática da intervenção do S-G da ONU, por ocasião da conferência de Seul, ao alertar para: "... *Estamos prestes a ver alterações irreversíveis em vários processos, como as grandes correntes oceânicas que afectam a meteorologia (...) a acidificação dos oceanos destrói a base da vida oceânica; e a subida dos oceanos ameaça redesenhar o mapa do mundo, do qual dependem centenas de milhões de pessoas, entre elas as mais vulneráveis do planeta...*". O alcance prático da intervenção e alerta não deixarão de ser proporcionais à influência e credibilidade do próprio autor, que, aparentemente, ainda andarà à procura do melhor exercício.

⁴ Dados estatísticos da UE apurados pela "*Douglas Westwood*", referentes a 2008.

⁵ Relatório de Outono da OCDE (OUT2009).

⁶ Um desses estudos foi publicado, sob o título "*O Tratado de Lisboa e a "Europa azul"*", na Revista da Armada, DEZ2010, p. 11.

⁷ Entrevista do Secretário de Estado dos Assuntos do Mar a um jornal periódico (JUN2012).

⁸ O estudo "*Hypercluster da Economia do Mar*", cuja importância foi já relevada na Parte II, é da autoria da Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco (SAER), sob coordenação do saudoso Prof. Ernâni Lopes, tendo sido promovido e apresentado pela Associação Comercial de Lisboa (ACL), em 17FEV2009.

⁹ Estudo publicado na Revista "*Nature*", de AGO2012, com os resultados da avaliação sobre o estado de saúde dos oceanos de 171 países, realizada pela *Ocean Health Index* (OHI).

¹⁰ "*World Energy Outlook 2011*", da Agência Internacional de Energia (AIE).

¹¹ Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Sérgio Silva Monteiro, em conferência de imprensa para apresentação do novo plano de redução de custos para o sector (portuário).

¹² Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste (Convenção OSPAR), assinada em Paris, em 22SET92, e entrada em vigor a 25MAR1998.

¹³ Sistema de informação georeferenciada da biodiversidade marinha nacional.

¹⁴ Natércia Magalhães Cabral, "*Navegação de Recreio e Desporto*", Porto de Lisboa, 2010.

¹⁵ J. F. Palma-Ferreira, "*Temos menos 14.202 barcos*", in Expresso, de 18SET2010.

¹⁶ "*Leme-Barómetro*" - projecto a longo-prazo, da "*PricewaterhouseCoopers-Portugal*", que acompanha a evolução da economia do mar em Portugal.

BIBLIOGRAFIA

- **AAVV**, "O oceano... nosso futuro, Relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos", EXPO98/Fundação Mário Soares, Norprint, Artes Gráficas, Lda., Lisboa. 1998.
- **AAVV**, "Actas do Colóquio Vasco da Gama", Escola Naval. Heska Portuguesa, S.A.. Lisboa Julho de 1999, pp. 229-244; 293-300 e 374-384.
- **AAVV**, "O Mar", Nação e Defesa, n.º 122, 4ª Série. Lisboa. 2009.
- **AAVV**, "Políticas Públicas do Mar", Ed. Esfera do Caos, Lisboa. 2010.
- **AAVV**, "A Segurança no Mar - uma visão holística", FEDRAVE. 2012.
- **MOREIRA**, Adriano, "Da Utopia à Fronteira da Pobreza", IN-CM, Lisboa. 2011.
- **RIBEIRO**, António Silva, "Poder marítimo: tradição e ciência", Lisboa, Revista da Armada, nº 317, Lisboa. 1999, pp. 6 e 7.
 - "Mahan morreu: viva uma nova estratégia naval", Revista Militar, nº 8/9, Lisboa. 2000, pp. 651-662.
 - "Segurança Nacional: desafios à Marinha Portuguesa", Comunicação à Academia de Marinha, Lisboa. 2003.
 - "A Consciência Estratégica dos Oceanos", Lição inaugural do Instituto Superior Naval de Guerra, Lisboa, 2004.
- **SOARES**, C. Ventura, "O conhecimento do Ambiente Marinho, factor determinante na Gestão do Espaço Marítimo Português". Seminário. Academia de Marinha. Lisboa. 2010.

NOTAS FINAIS

A economia mundial globalizada assenta num mar livre e seguro, na medida em que recorre a esta via privilegiada para 90% do comércio mundial e 95% do tráfego ciber-espacial intercontinental e é esta relevância que obriga ao esforço de todos os países na ocupação, controlo e vigilância marítima destes vastos espaços oceânicos, para os quais Portugal contribui com mais de 1.700.000 km² (duplicáveis pela extensão da PC) e que acabam de receber uma nota positiva no "Índice de Saúde dos Oceanos"¹.

A cultura e mentalidade marítimas moldaram as nossas tradições e marcaram fortemente a identidade nacional e o carácter do povo português, cuja essência de maritimidade presente nessa matriz identitária, três décadas de separação por uma geração, não chegaram para apagar. No entanto, atenção, a propensão para privilegiar os assuntos do mar não é algo de genético, inato aos portugueses. É, acima de tudo, uma forte característica cultural, adquirida e consolidada durante séculos, mas, como a história recente mostra, também algo que se pode perder, tal como aconteceu com os antigos navegadores do Pacífico que colonizaram a Nova Zelândia e Madagáscar. Mas, sem dúvida que a mentalidade marítima e a tradição do povo português contribuem para uma adesão voluntária do país a qualquer projecto percebido como válido e ligado às diversas formas de actividade marítima que o poder político deseje pôr em prática, na medida em que constar da estrutura do pensamento estratégico nacional.

O mar oferece condições para se arvorar em desígnio nacional, como o têm qualificado os mais altos responsáveis políticos nacionais, nos últimos anos. Essa opção tem sido acicatada pela crise séria que atravessamos, mas na base está a nossa privilegiada localização geográfica, ao absolver o país da condenação à condição periférica "remota" e restituindo-lhe o estatuto de uma nova "centralidade atlântica", com todas as vantagens estratégicas, geopolíticas e económicas que isso sempre comportou.

Ainda que claramente desaproveitado, temos um *cluster* marítimo de elevado potencial, que vai da indústria naval (a Lisnave é a maior empresa europeia de reparação naval e uma das cinco maiores a nível mundial), à exploração dos recursos minerais e energéticos dos fundos marinhos, do porto de Sines (com potencial para se tornar na porta atlântica do mercado ibérico e europeu, isto se não adormecer na corrida e competição com Tânger) aos parques eólicos *offshore* ou à diminuição do défice da balança comercial de pescado, e cujas vantagens competitivas prometem tanto como a dimensão do próprio

Atlântico ...; mas “*falta largar do cais, para iniciar a viagem e seguir denodadamente a rota*”.

Para essa largada, poderemos requerer os “*serviços de rebocador*” constituído pelos consideráveis fundos europeus disponíveis (“*Horizonte 2020*” e estruturais e de coesão) para projectos ligados ao mar, fontes de financiamento que contrastam, aliás, com uma certa ausência do tecido empresarial português, não explicada apenas pela crise que atravessam, actualmente, muitos dos nossos grupos económicos e respectivas empresas, mas onde cabe o tradicional atavismo perante os riscos do empreendedorismo. Para colmatar essa “deserção” empresarial e “penúria” pública, admite-se a entrada de grupos e operadores internacionais, em condições de alavancarem aqueles projectos, dado o ínfimo risco do investimento e o facto de serem detentores de *know-how* e de meios de financiamento que as nossas contas públicas não estarão em condições de prover nos próximos anos.

Este envolvimento nacional no mar tem ainda o condão de refrear futuros e eventuais apetites das políticas marítimas europeias (PMI à cabeça) no tocante aos nossos espaços e interesses, uma espécie de *providência cautelar* motivada pela desigual relação de forças entre os diferentes E-M da EU, a qual nem com uma certa segurança na invocação dos princípios fundamentais consagrados nas convenções internacionais e demais normativos de DIP, nos deve deixar descansados perante a já repetidamente apregoada “*governança comum*” europeia sobre o mar.

No nosso caso e com uma crise séria para superar nos próximos anos, o mar pode constituir uma janela de oportunidade para a reanimação da depauperada economia portuguesa, dado o seu potencial de revitalização do crescimento, com vista à inversão do ciclo de declínio da última década, que ainda mais aviva a lembrança dos dourados anos 60.

Falamos de uma reanimação, enquanto grande projecto nacional, que só terá sucesso se contar com e merecer a adesão na coincidência das vontades populares e políticas e cuja prossecução exigirá uma estratégia de crescimento, onde o mar possa ter um papel essencial, assente nalgumas premissas fundamentais como o empreendedorismo, a responsabilidade e o rigor, num processo que se quer de reforma e mudança, com vista ao saneamento dos desequilíbrios económico-financeiros, acelerado pelo aumento da produtividade e da competitividade. A deterioração do ambiente económico fez baixar, recentemente, 4 lugares (45º para 49º) a nossa posição no “Índice Global de Competitividade” (2012-2013), uma avaliação feita pelo Fórum Económico Mundial, continuando a nossa queda crónica desde 2005 e perda de terreno face a países com PIB e população comparáveis, como Irlanda, Chile e República Checa.

Consoante considere ou não o mar, assim Portugal será forçado a construir distintos paradigmas de desenvolvimento. Com ele e a sua “*clusterização*”, segundo uma visão não fragmentária, poderemos contar, em boa dose, com o tonificante factor da inovação e dinamismo; sem ele, perder-se-á o *élan* propulsor e a capacidade de organização e dinamização do conjunto de sectores e actividades marítimas com elevado potencial de crescimento e a consequente atractividade de recursos e investimentos de qualidade, especialmente externos.

Ainda que arriscando a crítica da desmedida ambição, deixamos a questão: se o mar foi, no passado, senhorio da história de Portugal, porque não porfiarmos pela sua intromissão no nosso futuro, tanto mais que cumpri-lo só depende de nós, portugueses? Falo obviamente de um futuro com a consciência das dificuldades que nos aguardam, a nós e à Europa, por uma impiedosa e desafiante globalização competitiva, modelada pela inovadora conjugação das TIC com a organização do trabalho a nível planetário, só comparável às antecedentes revoluções da máquina a vapor com a fábrica na revolução industrial e, mais tarde, da conexão da electricidade com o modelo de organização do trabalho das grandes “*corporations*” americanas, numa era que deixará muito maltratados os conservadores “*distraídos*” em relação às exigências do conhecimento, qualificação e competitividade do mundo actual.

Concluimos com um veemente alerta e uma forte convicção. Por respeito à história e temor à desilusão, não se retome, hoje, o mar na perspectiva da tábua de salvação à imagem e semelhança da sua representação no passado. Ao invés, aceitemos que é chegado o momento em relação ao mar português, de o tratar como um activo estratégico e património territorial liberto de uns quaisquer novos ventos da História que os subtraíam da nossa soberania e jurisdição, em benefício de quem quer que seja; de lhe devolver, depois de décadas de distanciamento, a função de fonte de riqueza e desenvolvimento, em benefício dos portugueses, para, dessa forma, recuperarmos o fio do seu passado feito de cultura e tradição marítima, que não se consegue apagar, inadvertidamente ou não, da memória colectiva e matriz identitária, pela simples razão de que não se erradicam dos 900 anos de História, 600 de mar, feitos de afirmação, riqueza e poderio.

Pelo mar conseguiremos aportar à crença profética de Eduardo Lourenço, quando nos vê a ultrapassar esta situação “... *de pesadelo momentâneo* ... (porque a nossa História) ... *é uma espécie de milagre contínuo* ...”. É aqui, no cumprir-se o “*milagre*”, que entronca e contamos com o mar, pela simples razão de que pode fazer toda a diferença e porque é por ele que poderemos rejeitar o estigma da periferia, pela recentragem em relação às rotas mundiais, a África, à América Latina, à Europa e aos EUA, para já não falar num “*tête-à-tête*” com a China, através do alargamento do canal do Panamá. Assim georreferenciados

e com a alma de novo alimentada por aquele sexto sentido, o “*Sentido do Atlântico*” de que nos falava João de Barros², e, acima de tudo, por um manifesto “estado de necessidade”, é que poderemos legitimamente acreditar na recuperação de um prestígio internacionalmente abalado, neste tempo que nos é dado viver e animados por um novo período de rejuvenescimento embalado pelo mesmo sentimento de paixão, desejo e atracção pelo mar, legado das gerações que nos antecederam.

O mar está no passado e deseja-se que atravesse o futuro de Portugal, depois de um presente a desprezá-lo, mas também é preciso abolir a atitude, meramente passiva, de repetidas e eloquentes loas às suas potencialidades e à mentalidade marítima do povo, para nos fixarmos na prossecução dos objectivos políticos ligados ao seu uso, com definição de uma estratégia colectiva que incentive e discipline holisticamente as actividades e práticas que as respectivas modalidades de acção impuserem. Se continuarmos com os mesmos diagnósticos para os mesmos problemas, persistindo na mesma inactiva e sebastiânica expectância, não se esperem diferentes, nem melhores, desempenhos e resultados. A alternativa é agir e fazer, seguindo o conselho de *Madeleine Albright*: “... lá porque não se pode fazer tudo, isso não significa que não façamos nada ...”³.

¹ Portugal posicionado no final do primeiro terço da tabela, entre as 171 nações avaliadas pela *Ocean Health Index* (OHI), com 57 pontos num total de 100 possíveis, segundo o “*Índice de Saúde dos Oceanos*”, publicado na Revista a que alude a nota de referência (10).

² Cf. João de Barros, in “*Sentido do Atlântico*”, Livrarias Aillaud e Bertrand, Paris-Lisboa, 1921. p.187.

³ Cf. Cit. de *Johanna Mcgeary*, in “*Blunt but Flexible*”, Time, de 17FEV97 – como nos recorda

António Sacchetti, in “*O Pensamento Estratégico e o Mar*”, em Nação e Defesa, Lisboa, 2009.

ANEXO A

“UM POUCO DA HISTÓRIA E DAS SUAS CIRCUNSTÂNCIAS”

I. Da Fundação em 1143 a Alcáçovas em 1479.

A. O Ciclo da Afirmação e da Independência

A génese de Portugal enquanto “Unidade Política” tem nas suas raízes mais profundas o movimento geral da reconquista cristã contra o Islão. Desde a independência, em 1143, até à assinatura do Tratado de Alcanizes, em 1297, Portugal, com ajuda externa dos cruzados, praticamente nada mais fez do que se preocupar com os mouros, conquistar-lhes território, frustrar ambições e apetências de castelhanos e leoneses, numa lógica coerente de estabilização de fronteiras e de reforço da sua própria independência.

Terminado o período da conquista territorial em 1249, puderam os Reis portugueses, com especial destaque para D. Dinis e D. Fernando, dedicar-se de uma forma, quiçá mais consistente, à organização social e económica do território. As actividades agrícolas e o comércio marítimo a tal obrigaram pois, desde muito cedo e apesar de, numa primeira fase, o País ter tido uma economia nitidamente de guerra, no último período da 1ª Dinastia a economia era já para todos os efeitos, uma economia de produção e comércio. Para um tal desiderato contribuíram com grande peso o desenvolvimento das actividades marítimas e, em especial, a exploração dos recursos do mar, a pesca e a extracção do sal, bem como o comércio marítimo que, praticamente já desde a fundação, se vinha fazendo em mar aberto e no Atlântico, com a Flandres, a França e até com Inglaterra, o que é sintomático da existência de uma marinha mercante e do manifesto interesse que esta realidade representava para o desenvolvimento e afirmação do próprio país.

A importância dos portos portugueses, designadamente do de Lisboa, ia aumentando e a sua defesa, como a das cidades costeiras contra a pirataria mourisca cedo preocupou os monarcas portugueses a ponto de se confundir a criação de uma marinha militar com a da própria nacionalidade. Registe-se, contudo, que naquele tempo as marinhas de comércio e de guerra praticamente não se distinguiam, os navios que utilizavam eram do mesmo género, apenas as guarnições que os integravam e o armamento que embarcavam faziam a diferença. São de **D. Dinis** as primeiras deliberações estruturantes de uma Marinha

de Guerra, assim como a contratação, em 1317, do genovês Manuel *Pezzagna* como seu Almirante e pessoa entendida no exercício da guerra no mar.

Portugal, a passo a passo, ia-se tornando uma verdadeira potência militar e naval, datando do segundo quartel do século XIV a organização de esquadras de vigilância da costa com o propósito de acautelar a sua defesa e proteger o comércio marítimo que, já nessa altura, era fonte importante de receita para o Rei e para o País. A instituição do primeiro seguro marítimo data de 1323 e confirma, de modo concreto, o grande interesse que a Coroa Portuguesa vinha reconhecendo aos assuntos do mar e à sua organização estruturada.

Foi, no entanto, com **D. Fernando** e a sua legislação protectora, de 1377, que a Marinha adquiriu uma maior pujança e o comércio marítimo se tornou num verdadeiro monopólio do Rei - ele próprio abastado armador e negociante.

Oliveira Martins considera esta legislação marítima fernandina de uma enorme relevância na história do nosso desenvolvimento, como nação comercial-marítima, ao afirmar que "*proteger é semear*" e, nesse sentido, refere e acrescenta que "uma nação não é um dia mas a sucessão de gerações dos seus filhos e que o sacrifício de hoje (quando existe) é o penhor da fortuna de amanhã, e mal dos povos que conservem apenas o interesse do seu dia".¹ Na realidade D. Fernando, sendo parte interessada no negócio mercantil e apesar de existir em Lisboa, já nessa época, uma importante colónia de mercadores estrangeiros, entendeu, à revelia destes e da própria burguesia mercantil nacional, conceder privilégios especiais aos castelhanos com o argumento de que Portugal só teria vantagem em comerciar no Atlântico desde que integrado na área de influência de Castela².

Ora, é esta decisão que a historiografia portuguesa considera como uma das causas espoletadoras da crise de 1383-85 que, para além de, ser uma crise sucessória foi, também, uma crise económica e social cuja solução envolveu, uma vez mais, o apoio externo, desta feita de ingleses e a inerente assinatura, em 1386, do Tratado de *Windsor*, a mais antiga aliança de defesa do mundo. Se em causa esteve, uma vez mais, a sobrevivência do reino enquanto entidade política autónoma e independente de Castela, o novo Rei cedo compreendeu que, no interesse do país, este *impasse ibérico*, resultante da pouca profundidade do território, da facilidade com que Castela nele penetrava e da falta de rectaguarda, apenas poderia ser ultrapassado se se conseguissem diversificar as áreas de interesse e projecção dos dois reinos, encontrando-se um novo caminho de viabilidade e afirmação para Portugal e para a nova Dinastia.

Começou, assim, a ganhar forma o grande objectivo estratégico de afirmação extra peninsular do país, que leva **D. João I** a recordar, com alguma nitidez,

os contornos de uma **opção Atlântica** que, no passado, não teria sido convenientemente aproveitada quando, já no reinado de D. Afonso IV, a questão das Ilhas Canárias se colocara e a via de **saída para o mar**, que elas representavam dava os primeiros passos.

B. O Ciclo da Expansão, a Casa de Avis (e o norte de África)

Com este espírito de autonomia e sobrevivência relativamente a Castela e, definido que foi um novo eixo-Sul de orientação estratégica para o país, D. João I e os seus filhos decidem envolver-se em acções militares no Mediterrâneo e no norte de África - tidos como possíveis novas áreas de exploração económica e de afirmação internacional do país - sendo que a conquista, em **1415**, de **Ceuta**, considerado importante porto estratégico e o retomar, concomitante, das navegações foram, porventura, os sinais mais evidentes do novo posicionamento. Procurava-se, assim, em África aquilo que em termos de recursos materiais escasseava em Portugal e na Europa, fosse ouro, prata, ou numerário, mas não só, as motivações e os interesses iam mais longe e alargavam-se a outros domínios de preocupação, como as pescas, a escassez de trigo, a procura de escravos e *last but not least* o ideal da cruzada, o espírito de *reconquista*, que, no interesse de determinadas casa senhoriais, do Papa e da *Respublica Christiana*, norteava o esforço de todos os seus fiéis seguidores e onde nós, portugueses, nos integrávamos de pleno direito.

A consumação deste **novo eixo de interesse estratégico** não foi tarefa fácil. Os interesses em jogo eram muitos e o aparecimento de grupos de pressão, como sempre acontece quando as necessidades e as motivações são conflituantes, foi imediato.

Por um lado, o infante **D. Henrique**, o grande defensor da expansão e, por outro, o infante **D. Pedro**, que não vendo mérito algum na empresa, considerava, inclusivamente, que a manutenção de Ceuta mais não seria do que um sorvedouro de homens e dinheiro, sem qualquer retorno ou contrapartida. É que Ceuta de nada valeria sem que se conseguisse o domínio de uma área em seu redor e mais ampla que lhe servisse de apoio e rectaguarda. De facto, a ida para Ceuta e a sua manutenção depois da vitória, assim como a expansão a outras cidades do norte de África - Tânger, Alcácer-Ceguer e Arzila - nunca foram decisões simples ou fáceis. Tanto assim é, que só no reinado de **D. Afonso V** – *o Africano* - uma questão que começara a ser pensada por D. João I é que ficou resolvida por inteiro. Demorou quase meio século a consumir, se se consi-

derar o tempo que mediou entre a conquista de Ceuta, em 1415, e a tomada de **Tânger** em **1471** e, bem assim, a ocorrência, entretanto verificada, da morte de alguns dos principais responsáveis: D. Pedro, em Alfarrobeira, em 1449 e D. Henrique, de morte natural, em 1460.

No entanto, na sequência da conquista de Ceuta, sob a orientação de D. Henrique que, mais do qualquer outro membro da casa real, controlava os *negócios do mar* e auferia com isso e com a manutenção da presença portuguesa naquela praça enormes ganhos, as navegações atlânticas (e a *guerra de corso* que conjuntamente com os seus correligionários aí praticava) processavam-se com regularidade e as descobertas de novas ilhas Atlânticas começavam a ser uma realidade: primeiro Porto Santo (1419), depois a Madeira (1420) e os Açores (1427) assim como a dobragem do cabo Bojador (1434) e o reconhecimento de Cabo Verde (1456).

Com a morte do Infante D. Henrique, o seu sobrinho e herdeiro D. Fernando não deu prosseguimento imediato às navegações, sustando até de algum modo o projecto, pois não via nele grande interesse e mais do que isso não manifestava por ele qualquer vontade, uma vez que o seu objectivo era outro, de novo, o norte de África. Daí que as navegações e as descobertas de novas terras são entregues à iniciativa privada e ao mecenato e, desta feita, a um grande mercador de Lisboa, **Fernão Gomes**, que por um período de seis anos (1469-74) fica com o monopólio de todo o comércio africano, como se de uma *simples operação económica* se tratasse. E é neste contexto que o Golfo da Guiné é demandado e os portugueses conseguem chegar à Mina (hoje *Gana*) o mais afamado centro de comércio de especiarias e tráfico de escravos da costa ocidental de África.

Nova crise sucessória atinge, porém, os reinos de Portugal e de Castela, tendo-se a litigância prolongado por todo o período de 1475-78, terminando com a assinatura do **Tratado de Alcáçovas**, em **1479** e o reconhecimento, por ambas as partes, dos respectivos soberanos como únicos e legítimos representantes dos seus reinos - D. Afonso V por Portugal, Isabel e Fernando, os *Reis Católicos*, por Castela e Aragão. Estabelecia ainda este tratado que ambas as unidades políticas seriam independentes e jamais recorreriam à força para impor, contra vontade, a unidade das duas coroas. Pela primeira vez ficava assente que Portugal manteria, na sua posse, o reino de *Fez*, em Marrocos, os Arquipélagos da Madeira, dos Açores e de Cabo Verde e, bem assim, o senhorio da Guiné e da Mina, reservando-se para Castela e Aragão, igualmente, o senhorio das Canárias e a conquista do reino de Granada.

Desta forma, pragmática, lícito será concluir que Castela não mais interferiria em tudo o que fosse expansão portuguesa para sul deste arquipélago e,

assim, se fechava um ciclo de confronto aberto entre Portugal e Castela e, concomitantemente, se desenhava o que seria a geografia política peninsular da época Moderna, com os dois reinos de Portugal e de Espanha.

Neste sentido, o Tratado de Alcáçovas como que formaliza o encerramento de um período de arrumação de entidades e unidades políticas no quadro peninsular, com o estabelecimento e a sedimentação das Coroas de Portugal e Espanha. Ao contemplar o espaço Atlântico e Marroquino, o Tratado de **Alcáçovas** simboliza também a abertura de um **novo período**, no qual os dois reinos ibéricos se projectam para além dos seus limites continentais.³

II. De 1480 e de Alcáçovas a 1580 e à União com Castela

A. O Ciclo da Expansão (e a Índia)

Se o plano da conquista da África muçulmana que nos congregava, visava *ab-initio* e, no limite, a conquista de *Jerusalém* - o tal ideal da cruzada e de redenção do túmulo de Cristo que de alguma maneira nos norteara - só a partir de finais do século XV, por volta de **1495** e sem pôr em causa este último objectivo é que o plano foi complementado com uma **outra ideia**, esta de se **atingir a Ásia por via marítima**, quebrando-se com isso a condição continentalista do bloco cristão perante o mundo islâmico, (atacando-o pela retaguarda) e garantindo-se para Portugal novas áreas de exploração económica e uma liberdade de acção extra territorial que permitisse o acesso directo às fontes de produção dos bens que interessavam à Europa e que o nosso País poderia intermediar e distribuir com vantagem.

Ao infante **D. João** que, desde **1474**, se tornara o primeiro responsável pela expansão ultramarina, se deve a elaboração de todo um plano coerente de descobertas, com meios e fins estabelecidos, tendo os seus conselheiros concebido o próprio projecto de chegar à Índia por via marítima, ao qual haveria que subordinar todos os esforços. O empreendimento ficou, porém, sustado até que o jovem infante assumisse os destinos do reino, o que veio a acontecer em **1481** e depois de resolver com alguma violência e sangue, é certo, um conjunto de querelas internas que lhe vinham inviabilizando um exercício centralizado do poder, como era seu desejo. No entanto, o próprio Tratado de Alcáçovas, no seu clausulado abria espaço para que **D. João II** fizesse Castela aceitar o princípio do **Mare Clausum** e a partilha do Atlântico pelo paralelo das Canárias, facto que ficou plasmado em letra de forma, em **1480**, com a assinatura do **Tratado de Toledo**. Em **1494** pretendeu-se ir ainda mais longe e

negociar com aquele reino o **Tratado de Tordesilhas** que, por seu turno, permitiu proceder à divisão pelas duas potências ibéricas, do mundo conhecido e a descobrir, desta feita pelo meridiano (a tal linha N-S que passava 370 léguas a oeste de Cabo Verde). Mais se conseguiu, em sequência, que o Papa desse a sua aquiescência, não só àquilo que eram as disposições do Tratado, como viesse a aceitar que a dita doutrina do *Mare Clausum* - que impedia que os navios castelhanos ou de qualquer outra proveniência, navegassem nas nossas áreas de interesse ou nelas fizessem comércio ou traficassem - se constituísse em norma de direito internacional.

Mas para impor um tal conceito, **D. João II precisava de força** e de poder naval, assim como de pontos de apoio em terra, ao longo de toda a costa Africana e foi isso que, conjuntamente com uma frota de corsários teve por bem incentivar.

Pode mesmo afirmar-se que Portugal, naquela época, reunia todas as condições para se tornar uma potência marítima, pois produzia e trocava produtos, tinha uma marinha mercante que os transportava e uma marinha de corso que lhe assegurava apoio, defesa e mantinha abertas as vias de comunicação.

Dobrado o Cabo da Boa Esperança em 1487, por Bartolomeu Dias, estavam os portugueses em condições de dar início ao grande empreendimento, o tal **grande desígnio nacional** que a todos mobilizava e economicamente interessava: ao povo, porque fugia às dificuldades e às carências com que vivia; ao clero, à nobreza e aos militares, porque estariam perante uma hipótese única de realização da sua acção civilizadora, fosse a cristianização, a conquista, ou a obtenção, concomitante, de concessões e benesses reais; aos mercadores, por considerarem que este projecto lhes traria grandes oportunidades de negócio; e ao próprio Rei que, naturalmente, via nele uma fonte de novas receitas e proventos e, bem assim, um elemento chave de prestígio e renome internacional para si e para o país.

Porém, quando Vasco da Gama realizou a **sua primeira viagem à Índia (1497-1498)**, já D. João II havia falecido (1495) e **D. Manuel I** - o novo monarca - coroado nesse mesmo ano, teria manifestado, ao que parece, **reticências** quanto à bondade do empreendimento e, em especial, nesta sua nova versão de viragem para sul e para a Índia, o que, em certa medida, explica o atraso na retoma do projecto.

D. João II foi o grande obreiro do plano das índias como empresa essencialmente comercial, mas com D. Manuel I o plano ganha, de alguma maneira, uma **nova dimensão** e converte-se num grande empreendimento guerreiro,

uma vez que o Rei cedo compreendeu que só pela força poderia romper uma vasta rede de implantação comercial que aí existia, desde longa data e que lhe interessava dominar⁴. Com esse propósito D. Manuel I cria o **vice-reinado** da Índia e define, como orientações mais importantes, a construção de fortalezas em pontos estratégicos, para apoio das esquadras e a constituição de alianças com os príncipes locais. Foram intérpretes principais desta estratégia **D. Francisco de Almeida** e **D. Afonso de Albuquerque**.

O primeiro notabilizou-se porque pretendeu privilegiar o combate naval e “queria que todo o nosso poder fosse no mar” e, nesse sentido, deveríamos reduzir ao mínimo – às fortalezas - a implantação territorial, tarefa de que se incumbiu, pese embora tenha falhado a ocupação do mar Vermelho como teria sido intenção do rei. De qualquer forma, em seu abono tem D. Francisco de Almeida a vitória na célebre batalha de Diu – dos *Rumes* – onde os portugueses e o seu **poder no mar**, em 02 de Fevereiro de 1509, acabam por liquidar, por alguns anos, o poderio naval muçulmano no Oriente e, com isso, refrear a hostilidade de grande parte dos mercadores locais. **O segundo** - Afonso de Albuquerque - ao conciliar o valor estratégico dos estreitos com o domínio do mar, um pouco ao estilo daquilo que hoje se entende por “**poder a partir do mar**”, deu aos “negócios da Índia” um outro cariz, prosseguindo com a conquista de posições chave (*choke points*) - aquelas que permitem o controlo da navegação, do comércio e das suas principais linhas de comunicação - e que, por isso mesmo, se constituíram como os mais relevantes alvos a atingir no decurso do seu mandato. É assim que Afonso de Albuquerque conquista Socotorá e Ormuz (1507), Goa (1510), Malaca (1511), assalta Áden (1513) e edifica uma fortaleza em Ormuz (1513).

De um modo geral, a política portuguesa no Oriente soube sempre, e bem, conciliar o poder militar-naval e a força com a diplomacia e as alianças que, por seu intermédio, se estabeleciam com os potentados locais e foi isso que nos permitiu permanecer naquelas paragens durante tanto tempo; o caso de Macau é mesmo paradigmático desta afirmação.

Ora, nesta época, **Portugal, ao depender quase que exclusivamente da expansão marítima** e daquilo que ela, como negócio, proporcionava - especiarias, ouro e escravos - tornou-se, realmente e ao estilo de um “*capitalismo puro de Estado*”, num dos mais prestigiados Estados Europeus do século XVI, constituindo, designadamente, Lisboa, o local, por excelência, de transbordo dos produtos da Índia e de África com destino à Europa e, por conseguinte, um dos mais importantes entrepostos comerciais daqueles tempos. Na realidade, o reino era rico, o capital privado corria com intensidade e o mecenato

não se coíbia, uma vez que as receitas do comércio que a expansão viabilizava eram abundantes, como abundantes eram os investimentos a fazer, previamente, em armadas e em tudo o que isso representava em aprestos e apoio logístico. A Coroa soube chamar a si e ao empreendimento os melhores especialistas, entre eles, evidentemente, os mais interventivos grupos financeiros europeus.

A dinâmica expansionista dos portugueses era para Oliveira e Costa de tal ordem que “parecia imparável: deslumbrava, empolgava ... como que embriagava, gerando um certo sentimento de grandiosidade desajustado da realidade”. O autor nota mesmo a propósito que ainda hoje persiste um olhar nostálgico sobre este **período do Século XV/XVI (1415/1515)**, que encara os anos seguintes como o início de uma longa decadência, seja pelo crescimento da intriga política, seja pela diminuição das proezas militares. Esse **olhar nostálgico** esquece, porém, que o império continuou a crescer territorialmente nos séculos seguintes, em especial pela construção do Brasil e que Portugal e o seu Império venceram todas as convulsões políticas e militares que sobrevieram. Há, pois, que **matizar a memória** deste começo do século XVI, vendo-o como um período de consolidação do Império da Índia, um tempo de algum modo extraordinário porque ajustado a uma conjuntura muito favorável e perceber que nos anos que se seguiram Portugal enfrentou conjunturas complexas em que teve que se confrontar com os seus rivais europeus.⁵

B. O Ciclo da Retracção (e o Atlântico)

Mas se todo este período é empolgante não é menos verdadeiro afirmar que o comércio das **especiarias declinou** gravemente a partir de meados do século XVI, obrigando Portugal a encerrar a feitoria de Antuérpia em 1549, tendo as receitas e os proventos auferidos começado a tornar-se insuficientes e a sustentação da Índia a ser vista como um autêntico milagre. Às importações do Estado somavam-se agora as dos particulares com os seus artigos de luxo, o que obrigava o **Estado a endividar-se**, interna e externamente, a fim de fazer face ao agravamento das despesas que todo o empreendimento português, em si, representava, havendo pois que fazer grandes opções e, em especial, concentrar meios e recursos. Na realidade, com a Índia, é bom lembrar, aparece entre nós, pela primeira vez, a **instituição da dívida consolidada**: é D. Manuel I quem a inicia, criando os “*padrões de juros reais*”, mas é com D. João III que a questão do endividamento atinge “*proporções de crise, quando os padrões,*

emitidos antes a 5 e 6%, sobem a 8 % e a mais; quando a dívida flutuante, obtida por meio dos «câmbios da Flandres», se contratava a tal preço que se dobra o dinheiro em quatro anos por não haver já quem quisesse comprar os padrões da dívida fundada.”⁶

É assim, perante dificuldades, cada vez maiores, de concretização do projecto da Índia, atentos os poucos recursos disponíveis, que **D. João III**, pese embora uma certa relutância por parte da nobreza, por volta de 1542/1545 decide abandonar algumas das posições portuguesas do norte de África e **inverter por completo a estratégia do País virando-se, apenas, para o Atlântico** e em especial para o **Brasil** (1531), que começava a ser assediado pela pirataria de origem francesa, levando D. João III a preocupar-se, igualmente, com o seu povoamento e a organização administrativa do território. D. João III replica no Brasil o que já havia sido feito em termos de modelo (e de nomeação de capitães donatários) nas Ilhas Atlânticas dos Açores e da Madeira, sem esquecer a costa Atlântica de África numa lógica de pretendida complementaridade que se procurava estabelecer com o Brasil.

Estamos, então, perante um **novo período**, um tempo diferente de retracção. Portugal começa a não estar sozinho neste negócio do comércio marítimo monopolizado e as potências europeias, essas, a aparecerem e a pretenderem aceder às nossas fontes abastecedoras, de forma directa e sem intermediação. E é nesse sentido que os franceses, primeiro e, mais tarde, holandeses e ingleses, pretendem instalar-se no Brasil e na Índia e a própria Espanha quer entrar no mercado das especiarias, a partir das Molucas. É, pois, num contexto de **dificuldades acrescidas** e de uma **guerra de corso** que nos foi movida especialmente pela França que D. João III decide dar-lhe réplica não a partir de portos, mas antes dos próprios navios, tornando assim a política externa portuguesa uma **política de cariz essencialmente marítimo** e daí a valorização que passou a ser dada às Ilhas Atlânticas (e ao Atlântico em geral) em detrimento das praças-fortes do norte de África que se decidiu abandonar, dando início, como vimos, ao designado ciclo da *Retracção*.

A propósito será de referir, porque oportuno, que data dessa época, de 1555, o primeiro Tratado alusivo à **"Arte da Guerra no Mar"** da autoria do padre português **Fernando de Oliveira**⁷, ainda hoje actual na maioria dos conceitos que aborda e teoriza, bem como no campo dos princípios doutrinários que prescreve.

"É necessário fazer guerra no mar", afirma **Fernando de Oliveira**, o que é o mesmo que dizer, hoje, que "é necessário possuir uma armada pronta" e porquê? Porque o comércio marítimo é indispensável à vida da nação e carece de ser protegido, já que "o mar é muito devasso e os homens não podem escu-

sar negociar por ele suas fazendas, uns mercadejando, outros pescando e outros como lhes vêm bem, e dali trazem mantimento e proveito para terra, portanto cumpre que nele se ponha muito recato, por que, ou com medo, ou com severo castigo, seja retraída a ousadia dos **corsários**, [sublinhado é nosso] que por ele soltamente roubam e cometem crimes grandes". Mais adiante refere aquele autor que, nesse tempo, o rei de Portugal (D. João III), "... para defender suas terras, traz armadas pelo mar ... a "armada da Índia" assim como outras "na costa do Reino" e "passagem das Ilhas", donde enxota os corsários, que se isto não fosse, claro está que andavam mais soltos do que andam e fariam mais dano, assim aos nossos como a outros muitos que sob a sombra e amparo de Portugal naveguem por este mar, mais seguros do que fariam se os corsários não tivessem algum receio das armadas d' El-rei de Portugal". Uma coisa é certa: esta doutrina não caiu de modo algum em saco roto, já que é desse tempo a organização deliberada das esquadras: de **guarda-costas**, das *Ilhas e do Brasil (do Oceano)* e a *Armada do Estreito* pois havia necessidade de neutralizar a acção dos corsários nas próprias áreas de actuação, normalmente o espaço interterritorial português entre as Ilhas e a costa continental e isto antes da chegada dos navios das carreiras (que já navegavam em *conserva*), como escoltá-los desde aí em segurança até Lisboa.

Feito este pequeno parêntesis referia que, se por um lado, comercial e economicamente, esta política de **retirada parcial do norte de África** fazia todo o sentido, por outro, far-nos-ia perder de alguma maneira a posição de força que tínhamos na Península, o que sob o ponto de vista exclusivamente militar e estratégico, seria contraproducente, pois afectava o normal esquema de equilíbrio de forças na península que se alterava em vista de uma outra noção, de *cercos espanhol a Portugal* que desde então começa a fazer percurso.

C. O Ciclo da Retracção (e de novo o norte de África), a Inversão Estratégica (e o Brasil)

A política de alianças tão diversificada quanto possível num país como o nosso que confina apenas com uma grande potência foi, nessa época, de algum modo, desvalorizada por D. João III, ao mostrar-se pouco interessado com aquilo que se passava na Europa, afastando-se dos assuntos peninsulares e preferindo a manutenção de uma *política de neutralidade*, circunstâncias que os governantes seguintes não puderam de algum modo deixar de considerar e pôr em causa. Primeiro o Cardeal D. Henrique (ainda regente) e mais tarde o próprio **D. Sebastião** (1568) ao tentarem sensibilizar a Santa Sé para a nossa causa e

com isso condicionar de certo modo a liberdade de manobra de Espanha.

É o tempo da Europa dos *Habsburgo* (da casa de Áustria) e de **Carlos V**, da Reforma e da Contra-Reforma católica (de que nos aproximávamos cada vez mais), da luta contra o poderio Otomano e da batalha naval de **Lepanto (1571)**, pelo que a prioridade assumida radicava, assim, nesta ideia de esvaziar a hegemonia espanhola enquanto se retomavam as directrizes do tempo de D. João II e D. Manuel I, ou seja a *manutenção de pontos de apoio que contrabalançassem o excesso de poder face à Espanha*, fixando-nos no norte de África, sem descurar, todavia, a guerra ao corso que desde 1560 vinha aumentando e de forma progressiva. No limite, o objectivo era assegurar de alguma maneira o controlo do tráfego marítimo do Atlântico, conjuntamente com uma certa forma de pressão na parte sul do território de Castela. E daí a preocupação de **D. Sebastião** com a inserção do país numa Europa desejada de equilíbrios, acima de tudo com uma estratégia que tinha por propósito a "**recentragem do Império**" (e da sua economia) no oceano Atlântico e, em especial, em três ou quatro principais pólos – Brasil, Angola (Luanda 1576), Golfo da Guiné e Lisboa.

É dentro deste novo enquadramento que faz sentido trazer à colação a **Lei de 1571** - *para que os navios naveguem armados* -, promulgada por D. Sebastião e que renovando as disposições de D. João III para que os **navios** navegassem em **conserva**, elege o capitão da frota, regulamenta a disciplina da viagem, prescreve que, para S. Tomé, Brasil, Cabo Verde e Guiné, só possam as naus sair desde Agosto até Março e em número mínimo de quatro; e para a Madeira e Açores, Flandres e Levante, em qualquer tempo, sendo o número mínimo da frota de quatro naus para a Flandres e de duas para os outros pontos. Além dos navios terem de navegar em **conserva**, prescreve ainda a lei que todos deverão ir armados, dos maiores aos mais pequenos, salvo os de menos de trinta toneladas que carreguem sal, madeira, peixe, frutas e outros géneros de somenos valor, incapazes de tentar a cobiça dos corsários.⁸

Pese embora todo este circunstancialismo o ponto que aqui interessa vincar é o facto de ter sido neste reinado de D. Sebastião que, uma vez mais, se **inverteu o eixo de orientação estratégica** da política portuguesa ao decidir-se catapultar novamente o País para o Norte de África, pondo em causa de forma explícita a bondade subjacente à anterior decisão de abandono, tomada por D. João III havia escassos 25 anos. D. Sebastião pretendeu, ao que parece, com esta política, que desagradava (furtivamente) a Filipe II de Espanha (1568), pugnar por uma maior unidade dos europeus contra o perigo Turco ao mesmo tempo que intentava sensibilizar os ingleses para uma mais estreita relação com Portugal e com isso evitar, no limite, que eles próprios viessem a ocupar aquelas

nossas posições.

Com a derrota de **Alcácer-Quibir** e a morte do rei em 1577 de imediato o problema sucessório se colocou, numa situação de vantagem estratégica para a Espanha, detentora que ficara, depois da derrota dos turcos em *Lepanto*, de um poder naval único no Atlântico e no Mediterrâneo a que acrescia o seu enorme poder terrestre. Se cumulativamente se considerar a pouca disponibilidade da Europa do norte para nos auxiliar, dir-se-á estarmos perante um conjunto de **excepcionais condições objectivas** para que Filipe II, através de uma muito hábil e bem urdida manobra (diplomático-legal e militar, por terra e por mar) a que se somaram as promessas feitas nas cortes de Tomar, tomasse na sua posse, como aconteceu, a Coroa Portuguesa.

III. Da União com Castela à Revolução liberal (e ainda o Brasil)

Durante este período de União com Castela, Portugal foi deliberadamente afastado dos negócios europeus, andando quase sempre a reboque da Espanha e dos seus interesses particulares o que afectou ainda mais o já bastante exaurido estado em que se encontravam as finanças nacionais, agravado pelo facto de continuar a ser à luz do "Estatuto de Tomar" responsabilidade portuguesa a manutenção da segurança de todas as linhas de comunicação por onde o nosso tráfico marítimo circulava, numa época em que o País ainda mais reforçou a sua presença nas duas margens do Atlântico sul, em que as suas possessões na América mais directamente passaram a interagir com os territórios de matriz espanhola e em que a concorrência, designadamente no oriente, para holandeses e ingleses começava igualmente a fazer sentir-se.

É desta altura, de **1609**, o tratado do ***Mare Liberum*** de *Hugo Grotius* que, fazendo a apologia da "liberdade dos mares e do direito de todos os povos a percorrerem as rotas marítimas", permite à Holanda começar a rivalizar com os seus mais directos concorrentes ibéricos. A Holanda foi, todavia, mais longe e determinada neste seu processo de afirmação, como grande potência marítima que despontava, ao criar a *Companhia das Índias Orientais* como grande instrumento de mobilização de capitais privados e de projecção do país no exterior, designadamente no Oriente.

De facto, Portugal que, nas palavras de A. Telo, teria sido nos séculos XV e XVI um "*Império do Mar*" encontrava-se agora com uma marinha de guerra a denotar profundas carências, sem meios e capacidade de renovação técnica e científica, que o tornava incapaz de exercer o controlo sobre as principais rotas

de três oceanos, circunstância que fez “passar” para a Holanda (mais tarde Inglaterra) essa mesma posição de domínio e liderança que tão orgulhosamente ostentava até então.

Com o envolvimento espanhol na **guerra dos 30 anos (1618 a 1648)**, a inerente disputa pela hegemonia europeia com a França (dos *Bourbon*) e a repressão por eles movida (e considerada prioritária) contra a rebelião da Catalunha (de Abril de **1640**), foram-se criando condições objectivas para que Portugal viesse a recuperar a sua Independência, em Dezembro desse mesmo ano, não sem que os *Restauradores* portugueses e o seu novel Rei D. João IV fossem tidos por um “grupo de rebeldes”, que eram e que havia necessidade de esconjurar. Daí a guerra (da Restauração e, ou Peninsular) que lhes foi, continuamente, movida por Espanha durante quase três dezenas de anos, até **1668**, data em que se formalizou a paz com o apoio negocial da Inglaterra, país que desde a independência vinha, conjuntamente com a França, acompanhando de forma próxima e activa o desenrolar dos acontecimentos.

Neste período, foram assinados três **tratados com a Inglaterra**, todos eles com um clausulado algo desviante dos melhores interesses portugueses. Segundo Oliveira Martins⁹ a série começa logo após a retoma da independência, em **1642**, com Carlos I a reconhecer D. João IV, mas sob a condição de este manter o *status quo* ultramarino, sancionando as conquistas dos ingleses e holandeses durante o período filipino. Mais tarde e após a queda dos *Stuarts*, veio Cromwell, a República Inglesa passou a exigir mais e no Tratado de **1654**, no seu artigo 11º, dá início ao *livre-câmbio*, ou seja, os ingleses sob a sua bandeira, poderiam negociar e armar navios de Portugal para o Brasil, mas o contrário não já não poderia ocorrer, pois o *livre-cambista* virava *proteccionista* e, nesse sentido, Portugal não poderia fretar navios estrangeiros para o comércio do Brasil, enquanto houvesse navios ingleses.

Por último, restabelecida a monarquia em Inglaterra foi possível acordar, em **1661**, o casamento da Infanta D. Catarina com Carlos II e em penhor deuse-lhes, entre outras dádivas e praças, Tânger no norte de África e Bombaim, na Índia, para que os ingleses aí nos pudessem defender melhor dos holandeses, facultando-lhes a liberdade de se estabelecerem livremente em todas as colónias nacionais.

Entretanto, um pouco por todo o Império mantinha-se uma guerra aberta e efectiva com os holandeses que, no Brasil, foi, praticamente, conduzida por luso-descendentes que, vendo os seus interesses no Pernambuco e no grande negócio do açúcar brasileiro (e do tráfico de escravos) ameaçados se revoltaram e assumiram, inclusivamente, a “iniciativa” de libertar Luanda (e o principal

centro abastecedor de mão de obra) do jugo holandês o que veio a acontecer em **1648**. Finalmente e depois de expulsos do Brasil (e do Recife) em **1654** é em Haia assinada, em **1661**, um acordo de paz pelo qual Portugal mantém direito aos territórios reconquistados e cede a titularidade de outros, como sejam os casos de São Jorge da Mina, de Malaca (1641) e, até de Ceilão (1658).

Por outro lado, no que se refere à economia do País, ela não corporizava uma situação fácil, para além de uma enorme depressão que a atingia; o tesouro estava exaurido e grande parte dos territórios encontrava-se ocupada, pelo que se adoptou uma **política de neutralidade**¹⁰ que permitisse ao país distanciar-se dos conflitos europeus e, assim, conseguir criar condições mínimas de estabilidade que viabilizassem a consecução de um tão relevante e necessário propósito. De qualquer forma, a **economia portuguesa** por essa altura tinha uma base essencialmente agrícola, sem qualquer capacidade de natureza industrial e eram as vendas ao exterior que, apesar de tudo, iam minimizando o impacto negativo da balança comercial condicionada que estava pelo peso das importações.

Se a situação não era brilhante, a partir da década de 1670, com a descida do preço do açúcar no mercado europeu, face à concorrência das Antilhas, ela **piorou francamente** e o resultado não poderia ter sido outro que não uma tentativa de desenvolvimento de uma certa capacidade de produção própria, sendo os tecidos da Covilhã e de Portalegre o reflexo tímido dessa política. No entanto, a partir de **1690** com a **descoberta de Ouro** em Minas Gerais, tornou-se este metal precioso a base principal da economia brasileira, confirmando-se a correcção da opção Atlântica de **ocidentalização do império** que havia começado a ser operacionalizada havia já algum tempo.

Fazendo um ponto de situação sobre a orientação estratégica do país, o **Atlântico deixara de ser apenas e só o oceano de passagem**, do tempo do *Mare Clausum*, partilhado por duas potências ibéricas, para se assumir num outro tempo, novo, de *Mare Liberum*, com uma dimensão verdadeiramente estratégica, na medida em que se constituía, ele mesmo, no centro das atenções das potências europeias que no mar (e no seu uso) viam e tinham interesses e objectivos e que, por isso, acalentavam o desejo de aí serem hegemónicas e assumirem uma posição forte de domínio e liderança. Na verdade, a evolução socioeconómica da **Europa tornara-se cada vez mais dependente das regiões de além-mar**.

O Atlântico e a Península Ibérica passaram a constituir-se como áreas estratégicas de grande importância na luta geral pela hegemonia europeia, assumindo Portugal, inclusivamente, nesse domínio um papel muito especial, face

às potencialidades geoestratégicas do conjunto do seu território e dos respectivos portos, motivo pelo qual a sua independência não passaria a ser indiferente a qualquer dos eventuais contendores. De notar que a **fronteira luso-espanhola** passaria, desde então, a constituir-se, na prática, como a linha de **separação das zonas de influência da Potência Marítima e da Potência Continental**. Tanto assim é que Portugal, apesar da política de neutralidade prosseguida, não consegue evitar a conflitualidade europeia e a sua entrada na **Guerra de Sucessão de Espanha (1702-1715)** que muito rapidamente evolui de um conflito dinástico para um conflito de hegemonia. Portugal que inicialmente tinha apoiado uma das partes, a França e o seu candidato Filipe, duque de *Anjou*, em 1703 junta-se à Inglaterra e aos países da *Santa Aliança* em apoio do outro candidato o arquiduque Carlos da Áustria, com o objectivo de, uma vez mais, salvaguardar os seus interesses no Brasil e garantir apoios na eventualidade de uma invasão francesa do país.

Neste mesmo contexto do apoio, é igualmente celebrado com a Inglaterra, em Dezembro desse ano de 1703, a assinatura do **Tratado de Methwen** que ao obrigar à entrada em Portugal dos lanifícios ingleses e ao tributar o vinho português em Inglaterra em menos de um terço do que o vinho de outras proveniências teve um impacto altamente lesivo da nossa economia e da sua frágil base de desenvolvimento industrial. A gestão e o equilíbrio de interesse (nem sempre conseguido) a sobrepõem-se em cada conjuntura!

Com o Tratado de paz de **Utrecht de 1713**, a Inglaterra reforça grandemente o seu poder marítimo face ao tipo de concessões que lhe são feitas pela Espanha e pela França (Gibraltar, Minorca e Terra Nova) e Portugal, ao garantir para si o apoio no Atlântico, consegue manter o equilíbrio geopolítico na sua área de interesse, salvaguardar a sua individualidade Ibérica e ainda, o que era importante, valorizar a sua opção Atlântica e com ela a sua grande prioridade - o Brasil – bem como a consolidação da sua Aliança com a Inglaterra, a potência marítima dominante.

Seguiram-se **50 anos de Paz** e Portugal, ajudado por uma hábil diplomacia, retira-se da cena política internacional enquanto, internamente, a sua economia vai recuperando. Tudo à custa do ouro do Brasil e de outros monopólios da coroa, caso do tabaco, cujos proventos alimentaram mais as magnificências do rei **D. João V** do que o fomento da industrialização e o reforço da capacidade militar do país, colocando-nos cada vez mais na dependência da Inglaterra.

De facto, D. João V confiou mais no reconhecimento do seu prestígio pelo Papa do que pugnou pelo desenvolvimento do país e das suas forças armadas, uma vez que já só no final do seu reinado é que se decidiu pela renovação da

marinha, atento o estado de decadência a que tinha chegado e a iminência de um novo conflito com Espanha.

A **guerra dos sete anos** (1756-1763), conflito em que Portugal participou a partir de 1761, pelo facto de se ter mantido fiel à Aliança Inglesa, ocorre já no reinado de D. José I (1750-1777) e coloca o País, com se costuma dizer, na *linha de fogo*. Nem de outro modo poderia ser já que o poderio naval Britânico, que havia sido evidenciado no decorrer da guerra, a tal obrigaria, sob pena de se verificar a interrupção da comunicação com o Brasil, o bloqueio do porto de Lisboa e o mais que certo apresamento e, ou destruição da esquadra portuguesa, consequência que ninguém estava preparado para consentir.

Quando a invasão espanhola se tornou uma certeza, acabou por ser o Conde de *Lippe*, que havia sido contratado pelo futuro Marquês de Pombal para reorganizar o Exército e que se encontrava no seu comando, que, através de uma hábil movimentação de forças, conseguiu, em **1762**, poupar o país a enormes prejuízos. De qualquer modo, o importante é sublinhar que Portugal, uma vez mais, passava a estar no centro das decisões políticas e estratégico-militares.

A guerra evidenciara mesmo que a "**monarquia portuguesa não seria capaz de se defender sem o auxílio – militar, financeiro, técnico e logístico – do aliado Inglês**", como também revelara até que ponto a aliança com os ingleses, embora indispensável à defesa da monarquia na sua configuração pluri-continental, representava um risco para a sua segurança"¹¹. E foi isso que **Pombal** percebeu, com o seu ideário mercantilista inclinou-se para as actividades manufactureiras e para a regulamentação do comércio e, através de uma renegociação de acordos com os ingleses e de uma mais consentânea exploração da base económica brasileira, conseguir uma situação de desafogo para a economia de todo salutar. De facto, foi com Pombal que, pela primeira vez, em **1780**, o País conseguiu vender mais à Inglaterra do que comprar e, mantendo-se esta tendência durante alguns anos mais, conseguiu ancorar o seu desenvolvimento numa base estrutural de maior solidez e, com isso, progredir a ponto de Lisboa ter reassumido o seu estatuto de "*entrepoto*" de nações.

Oliveira Martins diz mesmo, ao seu jeito peculiar, que "de toda esta história, *liberal em extremo*, resultaria sem dúvida a ruína final, se o Brasil não tivesse vindo com as suas minas em nosso auxílio. Veio o Brasil e veio o Marquês de Pombal: um tesouro e um estadista. Aboliu-se o tratado inglês, iniciou-se uma era nova na navegação portuguesa. Já não trilhavam o Atlântico as naus da Índia; agora iam os navios de comércio em *comboio* defendidos por navios de guerra, pois os mares andavam infestados de piratas [...].É proibido no Brasil o

estabelecimento de estrangeiros e toda a exportação tem de vir a Lisboa para daí ser distribuída pela Europa: Lisboa é outra vez uma *Liverpool* peninsular".¹²

E se isto é verdade foi **Martinho de Melo e Castro** - *Secretário de Estado da Marinha e dos Domínios Ultramarinos* – que interpretando bem o posicionamento do País deu deliberada e consistente execução à ambicionada reestruturação da Marinha e à conseqüente edificação de uma estrutura de força que, em **1796**, de acordo com Rodrigues Pereira,¹³ **era** constituída por **45 navios de alto Bordo e 26 embarcações** de outro tipo mais pequenas.

Estes navios e as esquadras onde estavam integrados – **Esquadra do Estreito**, na boca do Mediterrâneo, as **Esquadra de guarda-costas** ao longo da costa portuguesa e dos Açores, a **Esquadra da Baía** e a **Esquadra do Oceano**, para a defesa do comércio marítimo - todos os anos faziam cruzeiros, nas respectivas áreas de esforço, em apoio da navegação mercante, em especial a do Brasil, actuando como "polícias" dos mares, então infestados de corsários ingleses, franceses e argelinos.

A **revolução francesa** e a guerra na Europa tornavam difícil a Portugal manter a sua usual política de neutralidade. Política de neutralidade, a qual, não esqueçamos, que durante a **guerra da independência americana (1776-1783)** tanto benefício trouxera ao país se se considerar que, em razão da guerra, a concorrência que nos era imposta, evidentemente atenuara e os preços das matérias-primas transportadas subiram.

Mas *só é neutro quem pode e não quem quer* e, nesse sentido, Portugal e a sua participação na **campanha do Rossilhão (1793-95)** e a decorrente dita **guerra das laranjas (1801)**, com a perda, inclusive, de Olivença, só vieram piorar as coisas, a ponto de Portugal não ter conseguido obstar à invasão do seu território e ao envolvimento conseqüente na **Guerra Peninsular (1807-1814)** que mais do que uma guerra entre Estados Ibéricos, foi uma extensão do conflito entre a Inglaterra e a França. Para além da destruição provocada, ela implicou o **deslocamento estratégico** da família real para o Brasil, em finais de **1807**, a fim de se defender a monarquia e, concomitantemente, assegurar-se a integridade territorial do Império, só possível, é bom lembrar, porque havia uma Marinha (a de 1796) preparada e apetrechada para o poder fazer (40 navios mercantes escoltados por 8 naus, 5 fragatas, 4 brigues, 1 charrua e 1 escuna) e porque a Inglaterra - potência marítima dominante -, no seu interesse, obviamente, também se disponibilizou a apoiar.

O preço a pagar não foi, porém, pequeno, uma vez que a Portugal foi imposta a obrigação de abrir os portos do Brasil aos navios estrangeiros em igualdade de condições aos navios nacionais, o que representava, sem dúvida

alguma, uma alteração profunda das condições de exclusividade reservadas para os nacionais, viabilizando-se, de uma assentada, a entrada de há muito requerida de estrangeiros no circuito do comércio brasileiro.

Em **1815**, com **D. João VI no Brasil**, Portugal participa no *Congresso de Viena* onde, sem quaisquer apoios, inclusive da Inglaterra e perante a indiferença das grandes potências, não recebe quaisquer reparações nem tão pouco Olivença que assim fica, de facto, sob dominação espanhola¹⁴. Da conspiração liberal de 1817, apresentada como reacção ao domínio dos Ingleses no país, à vitoriosa **revolução de 1820**, as circunstâncias sociopolíticas no Brasil e em Portugal foram-se alterando. As adesões às correntes liberais foram-se intensificando, D. João VI regressa a Portugal em **1821**¹⁵ e, nesse mesmo ano, o Brasil torna-se independente, com uma Carta Constitucional, tendencialmente mais democrática e liberal, aprovada em **1822**.

Em síntese, poder-se-á dizer que "se o Império da Índia foi efémero, não foi mais duradouro o do Brasil. A história, que temos vindo a estudar, diz-nos várias verdades. Diz-nos que à sombra de forças navais criámos o comércio marítimo com o Oriente. Diz-nos ainda que, arruinados encontrámos no *sistema mercantil* de Pombal e no Brasil novas fontes de prosperidade. Diz-nos, finalmente, que a Índia e o Brasil [foram o troféu] das viagens e descobertas do século XV e que essas viagens só foram possíveis porque a primeira dinastia régia e especialmente o Rei D. Fernando, criaram uma Marinha à sombra de uma legislação sábia"¹⁶.

No entanto e porque já estamos numa época em que os navios mercantes e de guerra são de tipo diferente, poderemos afirmar, numa vertente apenas de marinha de guerra, que **Portugal já havido perdido a capacidade de ser um poder oceânico global** e de, assim, ser capaz de exercer um controlo naval efectivo das áreas oceânicas por onde tinha que transitar.

Com a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional e a Marinha Inglesa no controlo, inclusivamente, da costa portuguesa, onde mantinha aliás uma esquadra em permanência, a situação agrava-se e logicamente *desaparece a mais importante missão da marinha de alto mar nacional*. Neste contexto, sem possibilidade de controlar as rotas oceânicas e não havendo uma ameaça naval forte a enfrentar, numa altura de graves dificuldades financeiras, quando a Inglaterra forçava a tónica na criação de um Exército português, segundo António Telo¹⁷, a **Marinha torna-se no parente pobre** dos programas de reequipamento militar, ou seja o poder naval nacional passará a depender exclusivamente de esforços próprios, uma vez que a Inglaterra deixa de estar interessada em o manter e muito menos em o financiar.

IV. *Da Revolução liberal de 1820 à Regeneração (e a opção Africana)*

A. As lutas liberais e o período "Inter-Ciclos"

Nos anos subsequentes a marinha inglesa continuou a crescer e no primeiro quartel do século XIX era a Inglaterra a potência mundial incontestada, o que lhe permitiu a assunção do papel de maior *império marítimo de base económica* da época. Se a Inglaterra se alcandorara a uma tal posição, a **Europa**, no seu conjunto, tornara-se o berço de uma civilização política e estrategicamente distinta das demais. Era "**liberal, marítima e atlântica**"¹⁸ e foi todo esse conjunto de novas ideias ou ideais "internacionalistas" – do *liberalismo* ao *nacionalismo*, do *nacionalismo económico* ao *imperialismo*, da *igualdade* dos indivíduos à *liberdade* individual, do *marxismo* ao *socialismo*, do *republicanismo* aos *nacionalismos identitários* – que um pouco por todo o lado atingiu os países e animou as elites mais letradas e abertas. Portugal, naturalmente, não poderia ter ficado incólume a uma tal movimentação de ideários, mais a mais num tempo em que era posta em causa a monarquia absoluta, tida por *opressiva e obsoleta* e o país, esse, tentava reencontrar-se a si próprio.

De notar, de acordo com Oliveira Marques¹⁹, que o **liberalismo, em Portugal**, entrara por via da dupla influência francesa e inglesa, em especial, por intermédio das suas maçonarias e que a "revolução francesa" nos marcara muito mais do que a "revolução americana". A ideologia que triunfara em 1820 tinha uma base programática essencialmente "internacional", pese embora um ou outro particularismo de raiz "nacional", como seja, por exemplo, a defesa do proteccionismo por oposição ao *livre-câmbio*, ou até de uma reforma agrária que terminasse com os grandes latifúndios da coroa e das ordens religiosas.

O liberalismo português defendia inclusivamente a Nação como "a união de todos os portugueses de ambos os hemisférios", o que no entendimento daquele historiador, justificava a sua política "*colonialista*", tanto em 1820-1825 quanto ao Brasil, como mais tarde em relação a África, garantindo-lhes pelo menos em teoria direitos e deveres iguais. E é por isso que "os liberais condenavam em bloco o período da história que os precedera – período vago no que respeitava a datas, visto que alguns o limitavam aos reinados de D. Maria I e de D. João VI, enquanto outros o estendiam até finais da Idade Média - apresentando-se perante a Nação, como revolucionários, como *restauradores* de qualquer coisa que teria sido destruída ou esquecida".

Eduardo Lourenço²⁰, a este propósito, diz mesmo que os primeiros representantes do *novo* Portugal – saído da revolução liberal – quando fazem o balanço da sua situação no mundo, isto é, na Europa, sentem que o país foi durante séculos uma nação que viveu como se de uma *ilha* se tratasse, fechada sobre si mesma, alheia ao que se passava no mundo, designadamente, no mundo europeu, no *euromundo*.

Portugal para os europeus era, de facto, um país que tinha um império, um grande império, mas para os portugueses esse império era mais do que a extensão de um pequeno país, de uma “*pequena casa*”, era sobretudo um “*refúgio*”.

De qualquer modo, em Portugal a conjuntura e as circunstâncias eram, acima de tudo, de uma profunda e **multifacetada crise**, de natureza política, sem dúvida, pois foi o tempo da *Vila-Francada (1823)* e da *Abrilada (1824)*; mas também económica, em decorrência da emancipação do Brasil e da grande depressão em que o país mergulhara; e militar, se se considerar, igualmente, a presença dominante que os ingleses tinham no exército e no País. Na realidade, a Península transformara-se numa das zonas onde a rivalidade anglo-francesa se jogava e o país, não o esqueçamos, encontrava-se sob tutela britânica não dispondo de qualquer autonomia. De acordo com o que havia ficado estipulado, em 1815, no **Congresso de Viena**, de uma maneira ou outra Inglaterra, França e até Espanha podiam intervir e intervinham (o caso da “*Patuleia*” e da intervenção conjunta de 1847-1848) nos negócios internos de Portugal, pese embora o fizessem também a pedido dos nacionais e das diferentes facções ideológicas.

Foi toda esta crise de cariz multidimensional que, agravada pela luta entre liberais e absolutistas (**1828-1834**), veio a dificultar a estabilização do novo regime que só foi conseguida ao cabo de um longo período de violência entre a esquerda e a direita do liberalismo - **1836** (*Setembrismo*), **1847** (*Maria da Fonte*), com a instauração da **Regeneração (1851-1890)** e o encontro de condições de funcionamento de uma monarquia do tipo constitucional.

Concretizou-se, aliás, nesta altura, todo um programa de “*melhoramentos materiais*”, o qual tinha por propósito a reanimação da economia - a abertura de **estradas** e a construção do **caminho-de-ferro** – de par com uma outra ideia, importante, de promoção da coesão nacional que a livre circulação no território viria a permitir; na origem deste ideário esteve **Fontes** Pereira de Melo (falecido em 1887). Foi ele que negociou todos os empréstimos que houve que contrair no estrangeiro, designadamente em Inglaterra e em França e que, a prazo, se transformaram em verdadeiros garrotes para a própria economia pelo peso que nela representava a dívida externa e a cada vez maior dependência da Inglaterra.

Em Portugal, outro grande factor, aliás recorrente, se colocava em **1873**. Tinha a ver com a questão do **Iberismo** que, desde 1640, se julgava arredada de todo. De facto, aquando da revolução espanhola (1868-1870), quer espanhóis, quer portugueses instaram tanto D. Fernando II como D. Luís e, já antes o haviam feito com D. Pedro V, a encabeçar uma candidatura ao trono espa-

nhol, o que acabou por ser recusado pelo monarca, não sem que antes tenha havido uma *discreta intervenção inglesa*.

A nível europeu as disputas não cessavam e por volta de **1870**, depois da *guerra franco-prussiana*, ao alterar-se o equilíbrio geopolítico em resultado da formação do império alemão, as grandes potências da Europa começaram a olhar para África de uma forma diferente, ambicionando poderem aí reforçar as suas posições de domínio económico. Portugal, receoso, também do "*renascimento do perigo espanhol*", não poderia, assim, ficar alheio a uma tal movimentação de forças e o seu empenho na defesa das suas possessões foi enorme. Havia, até, uma certa consciência no país de que durante muito tempo Portugal teria prestado mais atenção à margem ocidental do Atlântico Sul e ao Brasil do que relativamente à sua bacia oriental e ao continente Africano.

Talvez por isso já o *Fontismo* e, até de certo modo o *Cabralismo* tenham tentado mitigar esta situação, implantando nas colónias, embora de forma mais atenuada, o que haviam pretendido realizar na Metrópole, ou seja "o desenvolvimento de infra-estruturas (estradas e caminhos de ferro) como meio de fomento de comércio e agricultura."

A **deficiência das comunicações** prejudicou mesmo durante muito tempo o surto económico do além-mar português.

Segundo Oliveira Marques, até ao decénio de 1860 as comunicações regulares entre Portugal e as Colónias não existiam. Apenas com Cabo Verde havia uma carreira de navegação permanente desde 1851, servida por paquetes ingleses que demandavam o Brasil. Entre 1858 e 1864 chegou a haver uma carreira marítima portuguesa entre Lisboa e Luanda, que faliu. Mas a partir de 1864 o governo português decidiu subsidiar uma companhia de navegação inglesa para levar a efeito as ligações marítimas entre Lisboa e as colónias da África ocidental e o plano resultou, tendo sido replicado o modelo mais tarde em 1875 com Moçambique e com a Índia.

Em 1890 o governo subsidiou companhias inglesas e alemãs para fazerem escala em Lisboa e Moçambique, via Angola e cidade do Cabo. Macau começou também a ser servida por linhas francesas e britânicas. Quanto a Timor não existiam quaisquer ligações directas até 1910, eram os holandeses que de alguma maneira supriam a falta.

As companhias de navegação bem-sucedidas, só surgiram na década de 1880. A Empresa Nacional de Navegação fundada naquele ano passou a assegurar com regularidade e sem subsídios, as ligações entre Lisboa e Angola, via Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe. Mais tarde e com o apoio do governo passou a fazer as ligações *inter* Arquipélago de Cabo Verde e a Guiné assim como com Moçambique, a partir de 1903.²¹

Não esqueçamos que a **questão das colónias** havia sido levantada pelo *Setembrismo* que, consciente do valor económico que elas representavam, pug-nava já desde 1836 pelo reforço da união da África portuguesa a Lisboa e com isso intentavam os *Setembristas* responder a todos quantos no país afirmavam não ser Portugal viável e muito menos independente sem o Brasil e, nessas circunstâncias, advogavam, como única saída possível, a sua União com a Espanha. É neste contexto que têm lugar iniciativas para a **ocupação dos territórios**, que se desenvolvem esforços para desviar a emigração do Brasil para África, que se procede a estudos científicos e a levantamentos cartográficos e que se legisla a favor de uma estrutura administrativa adequada e consentânea com os tempos e a época.

Por outro lado a criação da Sociedade de Geografia, em **1885**, a **Confe-rência de Berlim** do mesmo ano e as deliberações aí assumidas - um novo direito público colonial que através da "*ocupação efectiva*", substituía os tra-dicionais direitos históricos aos territórios africanos – de par com a questão do "*mapa cor-de-rosa*" e os aspectos anteriormente considerados são, sem dúvida, marcas importantes de toda uma estratégia orientada por uma ideia, por um projecto político, todo ele coerente, o **projecto africano**, que à época suscitara uma alargada base de apoio e de adesão nacional.²²

Só isso e o orgulho nacional ferido é que podem explicar que, no limite, o **Ultimato de 1890** se tenha constituído num *enorme traumatismo patriótico*, funcionando como que o espoletador de uma grande onda de indignação nacional contra a Inglaterra, que, em decorrência, permitiu congrega a opinião pública portuguesa em torno de uma política que desejavelmente catapultasse, de vez, o país para África.

V. **Do Ultimato de 1890 à Opção Africana e ao fim do Império:**

Para que isso pudesse acontecer, **faltava-nos o primeiro dos elementos: os navios!** *Sem marinha não há colónias e colónias servidas por marinhas estrangeiras são quimeras, não são colónias.* Em complemento desta sua afirmação, acrescentava Oliveira Martins que, ressalvada a diferença dos tempos, "Portugal encontra-se (em **1881**) como se estivesse no século XIV, quando os *cruzados* tomavam Lisboa por porto de escala. Os cruzados de hoje são os *steamers* que conduzem os nossos géneros, os nossos emigrantes; por-que nós não queremos, não sabemos, ou não podemos exercer esse trabalho. Pois não se dirá que sobra trabalho, quando a classe média apela para as secretarias por empregos e as populações rurais apelam para a emigração. Nem

se dirá que, tendo gente, portos e uma localização única na Europa, não temos aptidões naturais para marear. A legislação do século XIV fez o milagre: porque o não repetimos no século XIX – tanto mais que repeti-lo é o que estão fazendo as nações que pensam nos seus interesses?”²³

A perspicácia de Oliveira Martins era uma das suas maiores características, sem dúvida, já que sem navios não há colónias como não há a possibilidade de o país usar o mar em seu proveito, afirmação que tanto valia ontem como hoje e naquela época a situação de decadência em que a Marinha se encontrava era ainda mais gritante.

A Marinha, após a independência do Brasil, era, segundo António Telo, uma **Marinha abandonada** que perdera importância, atendendo a que os governantes portugueses, por esse tempo, estavam mais preocupados com a situação interna e o deflagrar de uma guerra civil do que com qualquer outra coisa. Nesse sentido mais preocupados estavam com o Exército, para onde eram canalizados os poucos recursos financeiros existentes, ao entenderem ser aquele ramo a força que estaria melhor posicionada para resolver os problemas internos do país

É que “a agitação interna decorria normalmente sob a forma de movimentações do Exército e de grupos civis armados, não sendo evidente qual o papel e importância da Marinha nestas lutas, pelo que não se investia nela” e, mais do que isso, porque, naquele período, “as relações com a Inglaterra, que o poderiam eventualmente apoiar, eram igualmente tensas”.²⁴

Com a **guerra civil (1828-1833) a Marinha** acaba por sofrer uma grande transformação na qual a própria Inglaterra estava interessada, porquanto tinha agora apoiado as movimentações liberais e os seus oficiais ocupavam o comando da maior parte dos navios da respectiva esquadra. Lisboa e o seu porto adquiriram, igualmente, uma importância acrescida para aquele país e, designadamente, para a operacionalização da primeira “rede intercontinental de correios rápidos a vapor” que era tida por vital nas ligações com o Império em correio e passageiros. Se isto era verdade, era-o também o mau estado dos arsenais e as dificuldades financeiras que não permitiam o processo de renovação da Marinha, previsto para 1835.

Esta situação só se veio a inverter depois de **1857** (ano em que as marinhas mercante e de guerra atingiram **o ponto mais baixo da sua longa decadência**) e pela acção clarividente de três ministros – Sá da Bandeira, Mendes Leal e Andrade Corvo - que por todo um período de 20 anos asseguraram a prossecução efectiva de um tal processo e da sua desejada concretização.

As pessoas foram sem dúvida importantes, mas as circunstâncias, porém, foram igualmente favoráveis. Em concreto foi o tempo da **Regeneração** de 1851 que, para além da estabilidade política, trouxe também a reforma das finanças (1851-1855) e, acima de tudo, trouxe a mudança na estratégia nacional de que já falámos, tendo por propósito político iluminante a **viragem** do país **para África** e a criação aí de um "novo Brasil".

Perante a assunção deste novo **grande desígnio nacional** a presença da Armada no Império passa a ser novamente a sua função principal. Mendes Leal afirma mesmo que "*Portugal não é uma potência naval mas sim uma nação marítima*", tornando-se a Marinha no grande pilar do Império, o único que Portugal poderia pensar em fortalecer por esta época. Na década de 1890, com o **ultimato inglês** e a diminuição das remessas do Brasil, a balança comercial agrava-se, o défice dispara e a dívida pública assume uma dramática extensão; daí o grave período de crise da monarquia que então se inicia.

Estamos perante a designada **crise de fim do século**, com os credores à porta e o país, incapaz de se financiar, cessa os pagamentos da dívida externa e durante anos (até 1902) não consegue aceder a créditos estrangeiros. Os governos autoritários sucedem-se e o fim da monarquia aproxima-se, com os últimos anos a serem um período difícil e manifestamente complexo, política e socialmente falando. Em contraciclo da dimensão política e social, o país, nessa altura, dá os primeiros passos para um melhor conhecimento das suas costas, da sua fauna pesqueira e até da sua hidrografia. Data de 1851 a criação do *Corpo de Engenheiros Hidrógrafos* tendo em vista a revitalização dos portos e de certa maneira da marinha mercante.

O grande intérprete dinamizador desse grande salto científico foi sem dúvida o próprio Rei D. Carlos - justiça lhe seja feita - que cedo compreendeu a **importância estratégica dos oceanos** escrevendo, na introdução do relatório alusivo ao primeiro cruzeiro que, em 1896, fizera a bordo do iate real Amélia, que atenta "a excepcional variedade de condições batimétricas que apresenta o mar que banha as nossas costas, sugeriram-nos no ano findo a ideia de explorar cientificamente o nosso mar, e o dar a conhecer, por meio de um estudo regular, não só a fauna do nosso planalto continental, mas também a dos abismos que, por exemplo quase único na Europa, se encontram em certos pontos, a poucas milhas da costa".²⁵

Com a queda da monarquia e o nascimento do novel regime republicano a **opção africana** não foi secundarizada tendo emergido como força aglutinadora das várias tendências ideológicas as quais não ousavam, sequer, pôr em causa semelhante desiderato nacional.

O Partido Republicano Português (PRP) era mesmo considerado como o garante do prosseguimento de um tal benquista propósito e, nesse sentido, as colónias teriam sido, inclusivamente, apontadas como uma das razões justificativas da tão contestada entrada do país na 1ª Grande Guerra Mundial.

Terminada a guerra, é já no período do *Estado Novo* que a questão africana de novo se volta a colocar. Para Salazar, a opção africana constituía a prioridade das prioridades e as palavras são suas: "... na nossa ordem política, a primeira realidade é a existência da Nação portuguesa, com o direito de possuir fora do continente europeu, acrescentando à sua herança peninsular, por um imperativo categórico da História, pela sua acção ultramarina em descobertas e conquistas, e pela conjugação e harmonia dos esforços civilizadores, o património marítimo, territorial, político e espiritual, abrangido na esfera do seu domínio ou influência"²⁶.

Para o Presidente do Conselho as relações entre a Europa e África não podiam deixar de ser vistas segundo uma lógica de complementaridade encarando-se o binómio Europa-África como uma unidade, nos planos político, económico e militar. É esta concepção estratégica que vai estar na base de toda a percepção de Salazar e que o orientará na formulação da política externa do país e nas diversas frentes que se lhe depararão.

Foi todo este ideário que de uma forma proactiva levou também o **país novamente para o mar**. A renovação da Marinha Mercante (o Despacho 100) e o Programa Magalhães Correia que visava a *Reconstrução da Marinha de Guerra* são disso prova evidente e os elementos essenciais dessa vontade politicamente afirmada. A partir de 1930, com a aprovação deste Programa, a Marinha entra no período mais favorável de toda a época contemporânea, invertendo um pouco a ideia de que os *planos navais não passavam do papel*.

A **partir de 1935**, sente-se a influência de uma série de outros factores que mudam a política militar por completo. Da prioridade à Marinha passa-se para a prioridade ao Exército, constituindo a principal razão da mudança a situação de guerra civil eminente na vizinha Espanha. Santos Costa - o grande responsável por esta mudança da política militar - passou a ver em Espanha, de acordo com António Telo, o grande inimigo, ao ponto de a nova política militar ter adoptado, a partir de 1936, este seu conceito, tendo o Ministro da Guerra relegado, em decorrência, a **Armada** para o último lugar da escala do rearmamento.

Para abreviar razões dir-se-ia que o País, mesmo assim e durante o conflito mundial que entretanto deflagrara (1939-1945), conseguiu manter o estatuto da *neutralidade colaborante* e, uma vez mais, ver no mar e nesse imenso espaço que representa o *triângulo estratégico português* e o seu poder funcio-

nal, a razão primeira da chamada, em 1949, ao grupo dos países fundadores da **Aliança Atlântica** e que, de alguma maneira, nos permitiu **minimizar**, durante o período de tempo em que vigorou a *Ordem dos Pactos Militares* as consequências de uma nova onda de **decadência** em que se encontrava a nossa Marinha de Guerra.

Foi já tardiamente, após 13 anos de guerra e de um programa de reequipamento naval, todo ele nacional, que Portugal teve de responder a novos desafios e, na parte que lhe pertenceu gerir até 1974, ao desmembrar do seu próprio Império Africano que, nas palavras do professor Adriano Moreira, foi o último dos Impérios *Euromundistas* a descolonizar, representando a *Revolução de 1974 (dos cravos)*, nesse propósito, o **ponto final** do *Projecto da Dinastia de Aviz*.

NOTAS DO ANEXO A

¹ Cf. Oliveira Martins., 1988. p.32.

² Cf. Luís Adão da Fonseca, *in Ob.* Coord. Roberto Carneiro, Artur Teodoro de Matos, Lisboa. 2010. P. 77.

³ Cf. Bernardo Vasconcelos e Sousa, *in Ob.* Coord. por R. Ramos, Nuno Gonçalo Monteiro. Lisboa. 2012. p. 68.

⁴ A força militar, designadamente na sua componente naval, foi fulcral no sucesso da política portuguesa da época. A propósito será de sublinhar que Portugal não quis destruir as redes mercantis índicas, mas antes aproveitá-las, dominando-as, ao ponto de implantar a chamada política do “*cartaz*”, que consistia na atribuição de documentos de autorização para que navios estrangeiros pudessem comerciar nas águas que os portugueses pretendiam “*senhorear*”.

⁵ Cf. João Paulo Oliveira e Costa, *in Ob.* Coord. Roberto Carneiro, Artur Teodoro de Matos, Lisboa. 2010. p.96.

⁶ Cf. *Ob. Cit.* (1), p. 113.

⁷ Cf. Botelho de Sousa (1937) em comentário à obra de Fernando Oliveira, (1555). Lisboa. 1983.

⁸ Cf. *Ob. Cit.* (1), pp. 37-38.

⁹ Cf. *Ob. Cit.* (1), pp. 40-41.

¹⁰ Será de realçar a este respeito da neutralidade que ela é uma constante da política externa portuguesa do século XVII em diante e sempre que nos afastámos dela as situações decorrentes foram sobremaneira mais complicadas, como nos ensina Jorge Borges de Macedo.

¹¹ Cf. Jorge M. Pedreira, *in Ob. Cit.* (3), p.166.

¹² Cf. *Ob. Cit.* (1), p. 41-42.

¹³ Cf. José A. R. Pereira. Lisboa. 2010. p. 286.

¹⁴ No “Acto Final” do Congresso de Viena ficou estabelecida a devolução de Olivença: Espanha é que nunca cumpriu, até pelos termos em que o tratado estava redigido. Mas Portugal conseguiu esclarecer uma situação pendente, que era importante: a definição da fronteira com a França na América. Mas é verdade que o saldo final foi mau. Cf. Soares Martinez, “História Diplomática de Portugal”, pp. 360-363.

¹⁵ Cf. A. Telo, Portugal, em 1807, aquando da deslocação da corte para o Brasil (e foram cerca de 15 000 as pessoas transportadas) dispunha, em resumo, de uma esquadra que alinhava 12 naus (mais 1 na Índia) e 11 fragatas e dezenas de navios menores. Quando D. João VI regressa, em 1821, a esquadra que o transporta é só formada por 1 nau, 1 fragata, 3 charruas, 1 corveta, 1 brigue e 5 navios mercantes. É menos da sexta parte da força que largou do Tejo 14 anos antes permanecendo no Brasil cerca de um terço da marinha de 1822, o que era mais uma perda a acrescentar às muitas sofridas desde 1807. Em 1824, comparando com a situação de 1791, encontramos um pouco mais de metade em termos de fragatas, corvetas e brigues, mas uma redução drástica para menos de um sexto no número de naus (de 13 para 2), *os navios fundamentais para o exercício do poder*

oceânico. Significa isto que desapareceu a capacidade de exercer, mesmo que parcialmente, o controlo dos oceanos ou de colaborar de forma significativa com uma Marinha aliada nesse campo. *In* José António Telo. Lisboa. 1999. Pp. 9-14.

¹⁶ Cf. *Ob. Cit.* (1), p. 43.

¹⁷ Cf. *Ob. Cit.* (11), pp. 9-14.

¹⁸ Cf. Magalhães Queiroz., *In Ob.* Coord. Adriano Moreira e Pedro Cardoso, Lisboa. 1991. p. 203.

¹⁹ Cf. A.H. de Oliveira, Marques. Lisboa. 1990. p. 472.

²⁰ Cf. Eduardo Lourenço, Lisboa. 1999. p. 18.

²¹ Cf. *Ob. Cit.* (19), p. 540.

²² Cf. *Ob. Cit.* (18), p. 210.

²³ Cf. *Ob. Cit.* (1), p. 43.

²⁴ Cf. *Ob. Cit.* (11), p. 34.

²⁵ Paulo Teixeira Pinto. Lisboa. 2010. p.23.

²⁶ Cadete. Loureiro, *in Ob. Cit.* (17). 1991. p.222.

ANEXO B

INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR SOBRE OS PRINCIPAIS SECTORES DO *CLUSTER* PORTUGUÊS

Na alínea respeitante ao “Valor económico e potencial de crescimento” da Parte II, foi apresentada uma estrutura sectorial que condensou a informação mais relevante sobre os factores de potencial e desenvolvimento dos segmentos que integram os diversos sectores e actividades marítimas.

Incorporam este anexo, no respeito da referida estrutura, os dados de maior especificidade e detalhe, mas, ainda assim, com utilidade para uma melhor compreensão do que está a ocorrer nos seguintes sectores do *cluster*:

1. Pescas, aquacultura e indústria de transformação do pescado

Quando se fala da sustentabilidade do sector, temos de ter em devida conta que, ao lado das naturais preocupações com a evolução da situação biológica dos recursos haliêuticos a que temos acesso e que vamos explorando, a qual seria sempre importante para ficar minimamente assegurada a viabilidade e a perenidade das actividades pesqueiras em anos vindouros, temos também o dever de articular essas preocupações com a necessidade de assegurar condições de estabilização da nossa frota de pesca no seu actual patamar, recusando novas reduções e cuidando, simultaneamente, da sua modernização e reforço da competitividade produtiva num mercado, que sabemos, cada vez mais globalizado.

O segmento da “pesca artesanal” é o mais favorecido na avaliação feita pelo citado estudo publicado na Revista “*Nature*”, de AGO2012, com os resultados da avaliação sobre o estado de saúde dos oceanos de 171 países, realizada pela “*Ocean Health Index*” (OHI), que nos coloca na 59ª posição, equivalente ao fim do primeiro terço da tabela. Este segmento lidera e é em larga medida responsável pela boa classificação num *ranking* elaborado com base em critérios que vão da análise à “economia costeira” até à “biodiversidade” dos oceanos, passando pelo nível de “limpeza de águas” de cada país. As “oportunidades de pesca artesanal” sobressaíram na avaliação, dada a natureza da actividade, tida por tendencialmente mais sustentável que as operações de larga escala, menos propensa ao risco e frequência de pesca excessiva e cujos custos se apresentam, em regra, bastante inferiores aos da pesca comercial (menor consumo de combustível e de custos de manutenção das embarcações, em

geral, mais pequenas). No nosso ponto de vista e recuperado a ideia da qualidade que pode aportar ao sector do turismo e área afins, este é um segmento que merece ser apoiado, mesmo que o seu contributo para a produção nacional seja modesto.

Entre nós, só agora a opção da "aquacultura e piscicultura" começa a dar os primeiros e tímidos passos, aliás, por iniciativa do ainda IPIMAR, no que respeita à piscicultura, mas contando também com algumas, poucas, parcerias com empresas privadas. Eis mais um segmento das pescas que poderemos incrementar, seguindo os bons exemplos, não só de alguns dos nossos parceiros europeus, mas, igualmente, de outras regiões, nomeadamente da Ásia-Pacífico. No mínimo e enquanto grande consumidor a nível mundial, teremos de adequar a oferta à procura, para não continuarmos o fadário da importação.

Ao contrário da tendência geral, a "indústria de transformação do pescado", como as conservas, congelados e secos/salgados, tem vindo a recuperar, a partir de 2002 (ocupando cerca 6.500 trabalhadores), em especial as conservas portuguesas que sempre tiveram imenso prestígio além-fronteiras, na Europa e Ásia, hoje a despertar crescente interesse na África lusófona. Esta indústria, de grande tradição entre nós, sofreu uma forte concorrência nas últimas décadas, ainda por cima num segmento do comércio internacional com crescimento modesto. Começa agora a dar sinais de recuperação, a par da indústria dos congelados, esta mais dinâmica por via do papel das grandes superfícies comerciais na distribuição dos seus produtos.

O último segmento é o do aproveitamento dos recursos vegetais, essencialmente das algas, com crescente importância no sector. Embora o seu consumo na alimentação europeia não tenha tradição, sabe-se que 10 g de algas secas, por dia, são suficientes para cobrir as necessidades vitamínicas e de sais minerais do ser humano (proteínas equivalentes a 80 g de bife), razão de se considerarem como alimento de substituição em períodos de escassez e fome. Numa outra aplicação alimentar, refere-se um programa de criação de um novo tipo de microalgas capaz de alimentar peixes após as três primeiras semanas de vida, concorrendo directamente com a utilização de rações. Entre nós, não é um campo desconhecido, mas o seu destino tem estado muito virado para a indústria farmacêutica, começando agora a dar os primeiros passos na alimentação das espécies piscícolas em cativeiro, em todo o caso e no conjunto, sem grande expressão económica até agora. Ainda noutras aplicações, regista-se o emprego destes recursos vegetais em áreas com elevado potencial e em crescimento, como é o caso da produção de biocombustíveis, precisamente a partir de algas que ao morrerem, depois de absorverem o dióxido de carbono, se afun-

dam no oceano, o que permitirá, em caso de sucesso desta aposta, a venda de cotas de carbono à custa deste processo. Temos zonas do país, principalmente no Norte e Centro, onde estas actividades poderão ser desenvolvidas.

Merece destaque, porque associado à salvaguarda das condições piscatórias, a problemática das "Áreas Marítimas Protegidas" (AMP), domínio em que Portugal tem logrado um certo pioneirismo. Investigadores europeus, com forte participação de biólogos do Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP), da Universidade dos Açores (UA), descobriram repercussões positivas das AMP na pesca¹, ao deduzirem dos dados de observação dos últimos trinta anos, que, em consequência das restrições da actividade pesqueira nessas áreas protegidas e nas águas que lhe são adjacentes, as capturas de espécies comerciais acusam um aumento da ordem dos 2 a 4% ao ano, ou seja, há crescimento nessas pescas, embora pequeno, e ele é gradual, resultado que encoraja o esforço de procurar melhorar a gestão das AMP, também em prol da preservação da biodiversidade marinha.

E já que se fala das pescas e da referida revisão da PCP, na sua reforma inclui-se a ideia de acabar com a prática de rejeição nas pescarias (devolução ao mar ou destruição em terra), aproveitando essas capturas para as indústrias alimentar e farmacêutica. O actual "desperdício cifra-se entre 20 e 60% na pesca de profundidade ("demersais"), sendo os maiores valores registados pelas frotas do Mar do Norte e bastante mais moderados a Sul (cerca de 20% nas redes e 30% no arrasto de fundo). Um estudo do IPIMAR sobre a pesca de arrasto, com dados de 2009, estima que as rejeições globais em peso variam consoante as espécies, entre 17 e 64%, com cerca de 90% desse valor a incidir em menos de uma dezena de espécies no arrasto de fundo para peixes e os restantes 10% no arrasto para crustáceos.

Em termos dos pólos de indústrias relativas às pescas e actividades associadas, tem sobressaído o factor respeitante à modernização dos principais portos pesqueiros, ainda que alguns continuem a apresentar limitações de vária ordem. Num levantamento expedito, poderemos identificar a sua agregação nos seguintes pólos: Matosinhos/Póvoa de Varzim, Aveiro/Figueira da Foz, Peniche/Nazaré, hoje dos mais dinâmicos, Sesimbra/Sines e Olhão/Portimão, além do pólo dos Açores, onde se destaca a pesca do atum, nalguns casos com persistentes carências e vulnerabilidades de infra-estruturação e condições de processamento.

2. Prospecção e exploração de recursos energéticos do *offshore*

Este é um sector considerado de especial sensibilidade e importância. Nos últimos anos, a humanidade tem vindo a enfrentar fenómenos naturais extremos, cada vez mais frequentes e severos, e catástrofes associadas, em regra, a elevadas perdas de vidas humanas, com a comunidade científica internacional a estabelecer uma relação entre estes fenómenos devastadores e as alterações climáticas provocadas pelo uso abusivo e desordenado dos recursos naturais, nomeadamente da energia.

Sobre as pesquisas de hidrocarbonetos no nosso *offshore*, note-se a forte conexão da nossa geologia com a da zona da Terra Nova, onde há reservas de quase 1.000 milhões de barris de petróleo, tendo inclusivamente a empresa norte-americana *Paxton* perfurado um poço nas nossas águas onde encontrou um óleo muito semelhante ao da província canadiana. Se verificarmos as descobertas no *offshore* da Mauritània, também aí se encontram algumas semelhanças, o que nos permite antecipar o tipo de petróleo que possamos descobrir na nossa costa.

É conhecida a dependência do país, deste recurso, elemento preponderante do nosso tradicional paradigma energético. Em 2010, importámos 15 milhões de toneladas de petróleo (6.700 milhões de euros, correspondente a 12% do total das importações e cerca de 1/3 do défice comercial). Desse montante, 53% é gasto no sector dos transportes e o restante nos demais sectores de actividade.

Não é difícil prever preços do barril de *Brent* na ordem dos 3 dígitos e até com previsão de aumentos significativos, então, a solução para reduzir a factura petrolífera deverá passar pelo investimento na prospecção de hidrocarbonetos e de gás natural (único combustível que pode substituir os refinados de petróleo na escala necessária no nosso *deep-offshore*), na forma concessionada.

Quanto ao primeiro, regista-se o recente início da pesquisa, através de um conjunto de concessões envolvendo diversas empresas nacionais e estrangeiras (3 contratos com as empresas australiana *Hardman Resources*, Petróleos de Portugal e a *holding* da Gulbenkian *Partex*, no *deep offshore* da bacia do Alentejo; 4 com as duas últimas e a brasileira *Petrobras*, na bacia de Peniche; 5 com a canadiana *Mohave Oil & Gas*, para áreas do *deep offshore* ao largo da zona centro e Cabo Mondego; e ainda 5 contratos em 4 blocos da Bacia Lusitânica, ao largo de Peniche.

Quanto ao gás natural e isto é relevante, há boas perspectivas da sua produção em Portugal: trata-se do biometano (*upgrade* do biogás) e, além disso,

o *offshore* português tem já referenciados grandes reservas (hidrometanos) que um dia poderão vir a ser exploradas, como os japoneses projectam fazer já a partir de 2016, estimadas internacionalmente como mais do dobro do conjunto de fontes de hidrocarbonetos ou 100 vezes as de gás.

Mesmo que estes valores pequem por exagero, a verdade é que poderão constituir um inegável potencial que devemos manter em carteira da exploração, reconhecendo-se, contudo, o problema decorrente da localização, normalmente entre os 300 e 2.000m de profundidade, a que acresce a dificuldade da sua pouca estabilidade intrínseca, com risco de acidentes.

Ainda no segmento gás, o comprimido (GNC) ou liquefeito (GNL) envolve, hoje, uma tecnologia madura e aplicável aos transportes, registando-se mais de 13 milhões de veículos a gás natural (VGN) a circularem no mundo, número em ascensão todos os anos. Mas será possível e economicamente viável a introdução dos VGN na camionagem pesada, inclusive a de longo curso, sabendo que o parque nacional de camiões é responsável por 32% do total de gasóleo rodoviário consumido no país? Este desiderato é exequível se se colmatar o atraso português em matéria de postos de abastecimento.

Aqui está uma boa oportunidade para dinamizar o sector privado, com a criação de empregos, praticamente sem encargos para o Estado, mediante a instalação de uma rede de postos (GNC e uns poucos GNL) em regime de serviço público. Argumentar-se-á que a substituição de um combustível importado (petróleo) por gás natural é continuar a ter de importar, o que é verdade, só que essa substituição significa uma redução substancial de custo, para já não falar do benefício ambiental. De facto, entre 2000-2010 o custo das importações de petróleo aumentou 153%, enquanto o gás foi apenas de 72%.

Na Plataforma Continental Portuguesa (PCP) os dados apurados são bastante promissores (aqui ao lado, no Golfo de Cádiz, já foram localizados vários vulcões de lama, fontes libertadoras de gás metano, também sob a forma de hidratos, com alta probabilidade de se estenderem até aos nossos espaços, lembrando-nos do projecto japonês). Ora, na continuação de Cádiz, temos o *offshore* do Algarve, onde se estimam reservas de gás natural para 15 anos de consumo, cerca de 20 vezes superiores às identificadas na costa espanhola e cuja exploração poderá vir a reduzir a nossa factura energética em mais de 1.000 milhões de euros por ano, na avaliação de responsáveis do sector. Aliás, este processo tem passado por vicissitudes várias, incluindo as resistências do *lobby* do turismo algarvio e a enorme demora na assinatura do contrato (prospecção bloqueada há cerca de 9 anos, altura do lançamento do concurso

de concessão de dois blocos na costa algarvia, ganho pela Repsol), finalmente em vias de se concretizar).

As preocupações ambientais (poluição da costa) dizem os especialistas, não terão razão de ser, porquanto o gás não conduz a catástrofes do tipo de maré negra e a tecnologia utilizada é fiável. Acresce que a Repsol tem o campo de *Poseidón*, a trinta quilómetros da costa de *Mazagón*, no golfo de Cádiz, onde não há registo de problemas, campo esse mais perto da costa do que os blocos do Algarve, que distam de 55 km, numa zona com uma linha de água de 800 metros de profundidade, condições propícias para que das actividades de exploração de gás (reservas da ordem dos 1.900 milhões de pés cúbicos de gás, cerca de 20 vezes maiores do que as espanholas) que ali vierem a ser desenvolvidas, nunca resulte qualquer impacto negativo no turismo, com muito mais sinal de perigo, isso sim, a vir do trânsito dos grandes petroleiros pelo Estreito de Gibraltar.

Entrando nas energias renováveis, importará referir que se conta aqui com um considerável potencial de crescimento em instalações *offshore*, prevendo-se que, num futuro próximo, uma percentagem crescente da energia eléctrica possa vir a ser produzida em ambiente marítimo, isto no dealbar de uma época em que se antevê uma maior quota para o transporte eléctrico e a consequente diminuição das necessidades do petróleo.

Muitos pensam que, à medida que os recursos em terra (emersa) se vão esgotando, outros serão extraídos do mar e do subsolo marítimo, com legítimas expectativas de se obter energia limpa e inesgotável a partir da movimentação da água do mar (energia das ondas, ventos e marés), acrescentando valor à assim dita "economia azul".

Quanto à exploração das ondas e do vento sobre o mar – vários parceiros europeus (Alemanha, Dinamarca, Suécia, RU, Finlândia, Bélgica, Países Baixos, França e Irlanda) já têm parques eólicos nos mares Báltico e do Norte, a que se seguirão outros (Polónia e Espanha), o que significa que cerca de 2,3% do total da capacidade instalada na Europa (correspondendo a 1,5GW) é já gerada no *offshore*, esperando-se que em 2030 essa potência chegue aos 150GW (17% da procura europeia de electricidade). Trata-se de uma tecnologia já provada e com vantagens sobre as instalações em terra, apresentando as dificuldades comuns a todas as instalações em mar aberto, dada a muito maior constância dos ventos por total inexistência de efeitos orográficos. Já no campo do aproveitamento da energia das ondas, ainda não se conseguiu passar da fase experimental e pós-protótipo.

Registam-se, contudo, alguns desenvolvimentos recentes, como no caso francês, com a inscrição nos objectivos nacionais do ambiente, destas energias

marinhas agora passadas a moda e em plena "efervescência": em MAR2012, o Estado confirmou a classificação e marcação do projecto "*France Énergies Marines*", baseado no Tecnopólo de *Brest-Iroise*, cuja plataforma tecnológica virá a ser um centro de investigação e ensaios, destinado a acelerar o desenvolvimento da fileira; confirmação da transformação da costa bretã numa espécie de "*Silicon Valley*" francesa dessa mesma fileira, onde trabalharão engenheiros e técnicos focados nas eólicas oceânicas flutuantes, hidráulicas (energia das correntes) no "*Arcouest*", sistemas da agitação do mar (energia das ondas) e energia térmica dos oceanos (ETM). Em Portugal têm-se feito algumas tentativas de aproveitamento desta energia da agitação marítima, dadas as boas condições oferecidas em muitos locais do nosso litoral, embora com pouca visibilidade e resultados até à data.

Especialmente nas eólicas no *inshore* nota-se que, até final de 2011, foram licenciados cerca de 4.700 MW de potência eólica no sistema eléctrico nacional (num conjunto de 212 parques e 2.146 aerogeradores), acusando o mais baixo crescimento dos últimos dez anos. Outros países estarão interessados em percorrer o mesmo caminho, como, por exemplo, a Espanha, com a sua primeira ilha (*El Hierro*, nas Canárias, a 1.500 Km do continente espanhol) totalmente renovável. Este pequeno ilhéu de cerca de 10 mil habitantes pretende tornar-se a primeira ilha mundial não dependente de energias fósseis; já deu um primeiro passo - o reconhecimento, pela UNESCO, como sua Reserva da Biosfera, desde 22JAN2000.

Até 2011, tinha sido abastecida por energia eléctrica proveniente da sua central termoeléctrica alimentada a combustível líquido *diesel*, levado do continente para a ilha por via marítima (emissão anual de 18,2 mil toneladas de CO₂).

O projecto (iniciado em 2007 e concluído já em 2012) consiste num parque eólico de 11,5 MW e numa central hidroeléctrica com sistema de bombagem de 11,3 MW (fornecerão 80% da electricidade necessária, por meio de turbinas eólicas e hídricas, ligadas à rede através de transformadores de potência). Os outros 20% serão produzidos por colectores solares e sistemas voltaicos ligados à rede (formando um conjunto de central solar que irá ajudar a produzir 29 MW). Também a Grécia quer importar esta aposta espanhola para a sua ilha de *Icára*, que já está a construir um projecto hidroeléctrico modelado a partir do de *Hierro*.

3. Recursos minerais

O alargamento das pesquisas a maiores profundidades levou a que se descobrissem nódulos de manganês, contendo também teores significativos de cobalto, cobre e níquel, descoberta que fez alargar consideravelmente a prospecção destes nódulos polimetálicos tendo sido reclamadas áreas de pesquisa e exploração pelos países mais industrializados, uma vez que se trata de um elevado potencial face aos valores destes metais nobres (mas que, todavia, têm que compensar os elevados custos de exploração). A partir dos anos 80 foram também descobertos filões de minerais potencialmente ricos, sob a forma de chaminés quentes cujas vizinhanças ficavam cobertas de sulfuretos polimetálicos, incluindo pirite (ferro), calcopirite (cobre) e esferalito (zinco), para não falar em teores de prata e ouro, sempre em concentrações muito superiores às médias das encontradas na crosta oceânica.

De acordo com informação oficial, aprestamo-nos para concessionar áreas de possível exploração destes recursos, a começar pelos Açores, dado que se confirmou a sua presença na nossa PC, mostrando a existência de depósitos com percentagens daqueles metais comparáveis aos valores mais elevados encontrados nas montanhas submarinas do Oceano Pacífico, sendo ainda mais concentradas na área dos campos hidrotermais da ZEE dos Açores, junto à crista média atlântica, o que encoraja e permite acalentar algum optimismo nas expectativas. Neste âmbito, refira-se que o governo da RAA está em vias de emitir, ainda antes de finais de 2012, um licenciamento em favor da empresa canadiana "*Nautilus Minerals*", com vista a avançar para a exploração mineral dos fundos do mar açoriano. Trata-se de uma das empresas mais capacitadas a nível mundial para este tipo de actividade – extracção de minérios no mar profundo, tendo já divulgado imagens da primeira mina subaquática na Papua-Nova Guiné, no mar de *Bismark*, onde começou a operar –, que pretende realizar pesquisa de fundos marinhos em busca de rochas enriquecidas com diversos metais (ferro, cobre, estanho, cobalto, ouro e prata), a partir de fontes hidrotermais submarinas, cerca de duzentas na região. Confirmando-se a existência desses metais preciosos em quantidade e teor tais que tornem a exploração rentável economicamente, a concessionada estenderá a sua acção por seis áreas diferentes, num total aproximado de 6.000 km² (a Sudoeste dos Açores, ao largo do Faial, entre o Banco Princesa Alice e a fonte hidrotermal *Rainbow*, a grande profundidade), durante um período de três anos, prorrogável por mais dois. Refira-se que, nos mares dos Açores, estão identificadas seis fontes hidrotermais: *Lucky Strike* (1992), *Menez Gwen* (1994), *Rainbow*

(1997), Saldanha (1998), Ewan (2006), Seapress (2009) e Espalmanca (2010), com o formato de chaminés no fundo do mar, na tal crista, estendida em cordilheira por 12.000 km e que resulta do afastamento das placas tectónicas oceânicas. Uma avaliação expedita permite apurar que os 200 montes submarinos nas águas territoriais portuguesas (em todo o mundo existirão cerca de 300 depósitos hidrotermais identificados, embora se aceite haver mais de 1.000, sendo constituídos por extensas massas basálticas de grande variedade de minérios com elevado grau de pureza), são susceptíveis de gerar um rendimento líquido anual de 60 mil milhões de euros, quase tanto como o montante da ajuda externa ao país contemplada no MOU com a *troika* (FMI – BCE – CE/UE), de 68 mil milhões.

As nossas autoridades deverão prevenir-se em ordem a garantir que as Regiões Ultraperiféricas (RUP) europeias não venham a transformar-se, por imposição dos mais poderosos, em meras plataformas logísticas para a investigação, trabalho e proveito de terceiros e, muito menos, em lugares de extorsão, pugnano pela adopção de regimes adequados à protecção e discriminação positiva das RUP, por forma a assegurar-lhes o legítimo estatuto de proprietárias. É um aspecto da maior importância e que importa acautelar, como o demonstra o litígio em tribunal desde Junho de 2012, entre a citada *Nautilus Minerals* e o Estado da Papuásia, relacionado precisamente com as contrapartidas da exploração, um processo cuja conclusão ainda se aguarda e cuja demora tem ameaçado a paragem da operação da empresa naquela que é a primeira mina no fundo do mar, a 1600 metros, a seguir com interesse dada a perspectiva de licenciamento pelas autoridades açorianas.

4. Sector marítimo - portos e transporte marítimo

Incluem-se neste sector marítimo, os segmentos “portos” e “transporte marítimo”. Quanto ao primeiro, a nível mundial passam pelos portos 80% das exportações, com Portugal aquém, porquanto só cerca de um terço das mercadorias exportadas entram ou saem pelos nossos portos, cerca de 11,5 mil milhões de euros por ano, segundo dados governamentais.

De acordo com um novo modelo de organização administrativa, as decisões estratégicas no sector portuário centralizar-se-ão sob a alçada governamental da “Economia”, ainda que as cinco administrações portuárias, que gerem os portos de Lisboa, Aveiro, Sesimbra e Setúbal, Douro e Leixões e também de Sines, se mantenham, por ora, à frente dos portos nacionais, com o mesmo grau de autonomia, mas agora comprometidas com um novo plano e

metas de redução de custos, visando, nomeadamente, a diminuição de 25 a 30% nos fretes que afectam as importações e, principalmente, as exportações por aí escoadas, com vista ao seu incremento para mercados extra-ibéricos (75% das vendas totais de mercadorias portuguesas para o estrangeiro, actualmente em alta devido à crise económica no vizinho ibérico), numa clara aposta em destinos supletivos como Angola, China e EUA, que registaram, ultimamente, significativo aumento nas importações dos nossos produtos.

Parece, para já, afastada do modelo a intenção inicial de uma gestão centralizada (fusão das cinco administrações sob a liderança de uma ou duas *holdings* ou de uma sociedade anónima, solução não totalmente descartada pelo executivo, mas que contava com forte oposição das comunidades portuárias), vingando, tão-somente, a visão integrada, sob supervisão do Governo, de novos contratos de concessão de terminais portuários, além de outras medidas, incluindo a revisão do sistema tarifário e a celebração de novos contratos com os operadores, com o objectivo de aumentar a concorrência e, indutivamente, reduzir rendas e outros custos. Não sabemos se será suficiente, mas algo se impunha fazer neste segmento, porquanto no capítulo operacional e apesar do aumento da carga movimentada (1º semestre de 2012 com um aumento de cerca de 10%), vários exportadores vêm recorrendo a portos espanhóis com custos actualmente mais favoráveis, conferindo, aparentemente, boa oportunidade para a anunciada revisão global do sistema tarifário e das taxas e legislação laboral (flexibilização de horários e acessibilidade a tarefas de competências não específicas, com previsão de cortes imediatos de 10% nos custos).

A nível dos destinos do comércio e transporte marítimo, os portos são infra-estruturas essenciais em termos de intermodalidade, tornando, no nosso caso, imprescindível uma recuperação significativa da competitividade, especialmente em relação aos portos espanhóis e do Norte de África, onde Tanger aparece em franco desenvolvimento (a título ilustrativo, um contentor de 40 pés fretado para Xangai custa 700 dólares a partir de Valência, 800 a partir de Antuérpia e 1.300 a partir de Lisboa).

Fazendo a ponte entre segmentos, é relativamente recente o movimento de passageiros em navios de cruzeiro que escalam diversos portos nacionais, com aumento consistente da exploração destes fluxos, ainda com espaço para crescer através das operações de "*turnaround*". Estas visitas têm vindo a consolidar-se, especialmente em Lisboa, Funchal e Ponta Delgada, quase duplicando o número de escalas em década e meia (1995- 2010). Também nas áreas ligadas à intermodalidade marítimo-ferroviária, muito mais se poderia fazer no sentido de facilitar a ligação dos portos nacionais ao *interland* ibérico, embora

aqui convenha alguma prudência e realismo, dado que dificilmente poderemos servir como porta de entrada para a Europa, por diversas razões e uma delas é que, em termos terrestres, somos muito periféricos, por melhores que sejam as infra-estruturas, o que reduz a probabilidade de escolha nacional para o “desaguar” das mercadorias destinadas ao Centro da Europa. Mas já o inverso parece mais promissor, levando em conta a preferência de um crescente número de armadores espanhóis, holandeses e outros, na utilização das rotas de transporte marítimo de Lisboa para o sul de África (Luanda), tornando-as ligações altamente rentáveis, mesmo que pouco usadas por armadores nacionais.

Já no segundo segmento – “*shipping & transportes*” –, diríamos que se trata de um subsector relevante, principal mesmo, em termos de negócio, como também concluiu estudos da Marinha e Guarda Costeira americanas, com previsão de um multiplicador três para o comércio marítimo até 2020. Só em 2009, a frota total mundial teve uma expansão de 6,7%, atingindo 1,19 milhares de milhões de toneladas de porte bruto. O preço do frete marítimo equivale a cerca de 1/10 do frete terrestre e 1/100 do aéreo, o que explica que muitos portos se tenham transformado em centros nevrálgicos económicos e de emprego, fomentando o desenvolvimento local e regional com base nas indústrias marítimas (construção naval de alta tecnologia, transportes marítimos, tratamento de cargas e serviços portuários, energia *offshore*, pesca e investigação marítima).

Em Portugal, às actividades marítimas, no seu todo, tem sido atribuído (julgamos que algo exageradamente), um peso próximo dos 6% do PIB, representando 12% do emprego, 17% dos impostos indirectos e 15% das margens comerciais da economia portuguesa, valores que, independentemente da precisão, poderiam ser francamente superados. No que diz respeito aos navios mercantes, a frota nacional de registo convencional tem vindo a decrescer ao longo dos anos (152 navios em 1970, 94 em 1980, 58 em 1990, 28 em 2000 e apenas 13 à data de 01DEZ2009, embora estes números não representem a totalidade da frota controlada por armadores nacionais, dado haver navios, destes armadores, registados noutros países). O transporte marítimo é dinâmico, porque ele significa comércio mundial e este tem sofrido grandes alterações, esperando-se que as novas oportunidades decorrentes da abertura do canal do Panamá alargado imponham uma maior urgência no levantamento da ligação ferroviária directa Sines-Espanha.

O transporte marítimo português tem definhado por alegada falta de condições endógenas de desenvolvimento, levando ao desmantelamento da marinha mercante desde os finais dos anos 70, o que não deixa de ser curioso numa

altura em que operadores estrangeiros estão a explorar a boa rentabilidade de algumas rotas anteriormente praticadas pelos nossos armadores, como aquelas que já referimos para África. Se outras não houvesse, eis uma razão adicional para inverter o actual quadro de agonia. Uma pequena reflexão sobre dados recentes ajudará a orientar o esforço de revitalização em sectores marítimos tradicionais como o dos portos, transportes marítimos e construção naval, onde Portugal gera valores de produto e emprego três vezes inferiores aos da Bélgica, com apenas 98 km de costa, e em que a Espanha produz sete vezes mais e a Dinamarca realiza o sêxtuplo do valor e o triplo do emprego nesses mesmos sectores. Reconhecemos, contudo, as dificuldades para recuperar deste atraso, dada a exaustão da frota e as desvantagens competitivas dos nossos portos, cuja recuperação requererá qualquer coisa como uma redução de custos da ordem dos 15 a 20%; mas as oportunidades até existem, contando apenas com o caso espanhol, com Madrid a movimentar anualmente dois milhões de TEUS/ano, essencialmente de importação, bastando captar apenas 10% desse movimento através dos portos nacionais para se conseguir uma receita de 75 milhões de euros. Aqui está mais um exemplo do muito que há a fazer pelo desígnio nacional se o mar o for, sendo verdade que a crise actual pode funcionar como impulso e um outro, no futuro próximo, virá das políticas europeias ditas de "*greening transport*", visando internalizar ou repercutir os custos externos decorrentes da poluição do transporte rodoviário, em obediência ao princípio do "poluidor-pagador", assim como da planeada imposição desobretaxas ("*eurovinhetas*") ao tráfego de mercadorias por estrada, conjugando-se estes incentivos indirectos para a preferência de alternativa que a criação das "auto-estradas do mar" passará a oferecer.

5. Reparação e Construção Naval

Em contraste com o forte investimento ocorrido neste sector entre 1967 e 1974, em especial no estuário do Tejo (Margueira) e Setúbal, assistiu-se, a partir do choque petrolífero de 1973 e nos dois anos seguintes, com o novo regime político, ao encerramento de estaleiros e drástica redução deste tipo de actividades.

Actualmente, em termos de produção em ferro, temos três unidades principais de reparação e construção, em Viana do Castelo (ENVC), Alfeite (Arsenal) e Setúbal (Mitrena), no último caso, o único em que a situação de exploração pode ser considerada como saudável, após retoma, essencialmente, da reparação com a consequente rendibilidade que não existe nos demais.

Resistem, com dificuldade, estaleiros secundários, ainda com alguma construção metálica, como o da Figueira da Foz (Mondego), de Peniche e de Aveiro (Navalria), actualmente dedicados à construção em aço e alumínio (o primeiro é o único no domínio dos cascos e agrega capacidades de projecto e CAD/CAE/CAM), reparação de embarcações (de 700 toneladas e navios a flutuar com mais de 120 metros, o segundo) e de construção (navios de dimensão média, além de equipamento de produção de electricidade a partir da energia das ondas, no terceiro caso). A sobrevivência destes estaleiros secundários tem sido conseguida devido à natureza da sua actividade, essencialmente de âmbito local e pequena dimensão das embarcações e navios intervencionados, ao contrário dos principais, quase todos em situação de pré ou mesmo falência técnica, escamoteada por subsídios estatais, o que os deixa, naturalmente, muito mais vulneráveis à concorrência feroz que impera no sector, quer pelas áreas de actividade que se encolheram, quer pelos processos produtivos sem a suficiente modernização, quer ainda pelos volumes de mão-de-obra afectos que lhes retrai a produtividade e retira competitividade.

O caso dos ENVC é bem ilustrativo, distinguindo-se por não terem sabido, na última década, aproveitar a oportunidade de modernização e salto tecnológico facultados pela construção naval militar, uma componente importante do sector em vários países com *cluster* marítimo. Ao perderem o conhecimento desenvolvido ao longo da sua existência, no domínio da produção e manufatura, com sucesso nos mercados doméstico e externo. Num momento em que todos os estaleiros navais na Europa criaram novas gamas de produtos, atacaram novos mercados, fugindo da fatalidade de produção exclusiva de navios, os ENVC foram vivendo nesta agonia, tanto mais difícil de aceitar, quanto têm vindo a desperdiçar competências próprias, de qualidade, ao nível do projecto, capacidade de logística e mobilidade de peças pesadas, tecnologias de soldadura e ligação de grandes peças metálicas, tratamento de superfície em estaleiro, entre outras, requeridas no ramo da construção, incluindo a militar. Era a partir desta primeira linha de competências que se deveria, há anos atrás, ter procedido à necessária reestruturação modernizadora, mas nunca pelo emagrecimento da capacidade produtiva, lamentável visto estarmos na presença de uns estaleiros com potencial de sucesso e de geração de riqueza para o país, bastando que se acreditasse num novo projecto e dispusesse de uma estrutura mais flexível no fabrico de novos produtos, em diferentes mercados, sob novos desafios, que esperemos lhe sejam restituídos pela nova era e estatuto de propriedade, para que se aponta. Neste particular, os ENVC constituem mais um exemplo do que tem de mudar no país, em especial ao nível do Estado, a ter

de fazer aquilo que funcionalmente lhe compete e afastar-se daquilo em que não tem competência e acarreta danos para todos nós contribuintes. Hoje, a quase única empresa do distrito de Viana do Castelo e da área da metalomecânica pesada dos bens de equipamento transaccionáveis, encontra-se em fase de reprivatização numa derradeira tentativa de evitar o seu desmantelamento, na decorrência de muitos anos de acumulação de passivos com administrações escolhidas pelo accionista Estado português, com competências e desempenhos no mínimo questionáveis. Na altura em que se escreve este texto, veio a lume o interesse, e não só (também russas e alemãs), de empresas brasileiras na empresa privatizada em 1975 e hoje com menos de 630 trabalhadores, dos cerca de 2800 que já chegou a ter, além de um passivo de 260 milhões de euros. Aquele interesse tem a ver com o *boom* da indústria petrolífera do *deep offshore* brasileiro, induzindo uma forte procura do mercado brasileiro, em especial no segmento dos navios dedicados às actividades de exploração desse recurso energético (mais de uma centena de navios de apoio *offshore* e cerca de 40 para sondagens e 20 Plataformas de produção de petróleo), não tendo o país suficiente capacidade instalada para tão grande volume de encomendas, dado que as das marinhas mercante e de guerra aos estaleiros brasileiros atingem, nesta altura, as 390 unidades, mais 70 do que há cinco meses atrás.

Em países marítimos faz todo o sentido dispor de uma indústria naval de construção (e obviamente de reparação), nomeadamente militar, por razões económicas, mas também estratégicas e de modernização tecnológica, recusando situações de cuidados paliativos ou continuados, mas com um propósito de criação de valor baseado na condição de sector económico com inequívocas vantagens competitivas. É neste contexto que se justifica apoiar a existência de capacidade industrial para a produção de navios, nomeadamente militares, onde as necessidades próprias constituam a semente de uma actividade exportadora competitiva e impulsionada pela diplomacia económica. Em Portugal, por força do reduzido mercado e praticamente inexistência de indústrias auxiliares, o valor acrescentado em construção e reparação naval está hoje subsumido nos serviços de engenharia (projecto, sociedades classificadoras, controlo de qualidade, etc.), na mão-de-obra de produção e de serviços auxiliares e na utilização de equipamento de produção, subcontratações de serviços e instalação a bordo de uns quantos e raros equipamentos de produção e matérias-primas. Recuperar a capacidade de intervenção e reforçar o valor acrescentado nacional na construção e reparação naval devem ser as palavras de ordem, explorando as vantagens competitivas que ainda vamos detendo em determinados nichos de

mercado, não pela via dos baixos custos salariais, mas de mais-valias tecnológicas e perícias de especialização, como o demonstra a bem sucedida produção de embarcações em fibra de vidro e elevado grau de automação, numa pequeno estaleiro fabril no Algarve.

6. Biotecnologias

A importância deste sector é crescente, à medida que se alarga o espectro das utilizações que origina, relevo esse que se ilustra com um simples exemplo: há fármacos para o cancro que vêm do fundo do mar, sendo certo que o grande potencial da exploração dos fundos oceânicos reside nos recursos que concorrem para a biotecnologia. De facto, estão a surgir imensas oportunidades para as ciências biotecnológicas, que procuram novas moléculas e princípios activos derivados de micro-organismos (bactérias, vírus, etc.) ou invertebrados com interesse directo para as indústrias farmacêutica e de cosmética, entre outras.

É errado pensar-se que nos fundos marinhos se encontra menos vida, ainda que possa existir "uma outra vida", sendo prova disso as fontes hidrotermais de que já falámos, apesar de se situarem a elevadas profundidades (800 até 1.700 metros), mas acolhendo grande diversidade de tipos de vida muito intensa e rica. As chaminés, tão características desses campos, concentram à sua volta verdadeiros oásis de formas de vida, compreendendo-se, pois, para além do interesse público alargado, até pela sua espectacularidade visual, o grande interesse científico à volta destes ecossistemas, específicos pela sua falta de luz, elevadas pressões, actividade vulcânica, baixa percentagem de oxigénio, temperaturas da ordem dos 350° C, fluidos com baixo Ph, constituindo uma autêntico palco de origem e evolução da vida. Daí que o seu estudo tenha tanto interesse e valor potencial para a indústria biotecnológica no domínio das extremo-enzimas, desintoxicação, mecanismos recuperadores de lesões do ADN, etc. Também a estrutura rochosa destes fundos permite circulação oceânica circundante (em contraste com a planura das planícies abissais), originando por vezes correntes circulantes regulares (conhecidas como colunas de *Taylor*), captoras de biomassa e conservadoras de produtividades primárias mais localizadas e persistentes. Estes fenómenos contribuem para o aumento da complexidade trófica associada aos montes submarinos, berços favoráveis ao crescimento de várias espécies de filtradores (corais frios e orgónias), formando recifes e jardins exuberantes, assim como extensos agregados de esponjas, que servem de base ambiental para a existência, refúgio e alimentação de diversos tipos de moluscos, crustáceos e peixes (macro-espécies) que estabelecem comunidades complexas com efeitos de atracção de numerosas espécies pelágicas (cetáceos,

tubarões, atuns e espadartes, estes habituados a essa vizinhança e com elevado interesse comercial, vulneráveis devido à sua longevidade e baixa mortalidade natural).

Vários especialistas vêm defendendo a tese de que, mais do que a exploração dos recursos minerais e energéticos do fundo do mar, o maior potencial está afecto aos chamados recursos genéticos, com aproveitamento na área biotecnológica. Têm sido encontradas moléculas com estrutura única que não existem noutros elementos já conhecidos e que abrem portas ao desenvolvimento de novos fármacos, como o caso de enorme sucesso de vendas que constituiu o medicamento para o *herpes* labial, tendo por base uma substância retirada de uma esponja marinha (só em 2006, terá rendido qualquer coisa como 170 milhões de euros). Para 2011 chegou a estimar-se o lançamento de 23 novos anticancerígenos e, desses, 21 tinham origem no fundo do mar, cujos efeitos terapêuticos têm na base princípios facultados por moléculas encontradas até aos 1.000 metros de profundidade. Ora a nossa área situa-se, maioritariamente, para lá dessa profundidade, não estando ainda minimamente explorada e de onde poderemos extrair uma imensidade desse tipo de materiais vivos, e, pese embora o nível muito elevado dos seus custos de exploração, o facto é que há mercado sustentável no domínio da saúde e com procura de gama alta.

O relatório de 2007 sobre recursos genéticos marinhos da Universidade das Nações Unidas referia alguns dados impressionantes: o valor estimado do mercado mundial da indústria farmacêutica que explora os recursos genéticos marinhos era de 643.000 milhões de dólares em 2006 e, no ano anterior, as vendas de produtos com substâncias vindas do fundo do mar para combater o cancro ultrapassavam os 1.000 milhões de dólares, e a título de exemplo, apenas um fármaco para o tratamento de doentes com sida, baseado nestes recursos marinhos, teria rendido, então, 23 milhões de dólares. Há ainda uma parte deste mundo submerso que está a ser explorada pela indústria das enzimas e dos cosméticos, já para não falar da eterna procura de petróleo. É verdade que não sabemos o que vamos descobrir, até porque a nossa ignorância relativamente ao fundo do oceano é gigantesca, mas, pelo menos, poderemos encontrar respostas para uma série de interrogações sobre a biodiversidade e a evolução biológica que há muito tempo se procuram.

Existem importantes ecossistemas de profundidade deste género descobertos nos nossos

Fundos marinhos, em especial nos Açores, e já qualificados, nalguns casos, como únicos, raros e vulneráveis. A sua protecção constitui-se como uma

prioridade na estratégia global de conservação dos oceanos, ainda que, por vezes, falhe o acordo no que se refere aos respectivos instrumentos, nomeadamente entre cientistas e utilizadores. Tais diferendos acabaram por apressar o já descrito conceito das AMP, com Portugal a ser um dos pioneiros da sua institucionalização, com algumas delas a serem objecto de recente reconhecimento internacional, a recompensa do zeloso exercício dos deveres de salvaguarda e protecção da biodiversidade marinha que incumbem aos Estados costeiros.

Na linha daquele pioneirismo, deve dizer-se que Portugal foi dos poucos a pugnar pela criação de AMP em zonas de PC, para além das 200 milhas, e a estreitar laços de cooperação numa visão de complementaridade e no quadro da respectiva convenção, com o organismo regional OSPAR¹. É prova da intenção de elevar a protecção dos ecossistemas e da biodiversidade a um nível global, como um todo (independentemente das divisões jurídicas do mar) e acima dos interesses nacionais, não sendo despiciendo que o referido reconhecimento dessas áreas na PC estendida venha a ter um efeito positivo no acolhimento das nossas pretensões. Por estas razões, encontramos bons motivos para nos congratularmos com este protagonismo do país no “regresso” global aos oceanos a que se vem assistindo desde o fim do século passado, e neste particular, devido, em boa parte, ao trabalho dos investigadores da Universidade e Departamentos Regionais dos Açores.

7. I&D

O mar é um ecossistema frágil e que já foi objecto de muito abuso, pelo que, preservá-lo é agora a palavra de ordem, apoiada nos avanços da ciência e tecnologia e que nos permitem cuidar melhor desta extraordinária riqueza. Eis o espaço, em assuntos marítimos, para a I&D, que neste domínio conta já com um bom enquadramento europeu por parte da comunidade científica: a Declarações de *Galway* (2004), *Aberdeen* (2007) e *Ostende* (2010), que já levaram à elaboração de uma Estratégia Europeia para a Investigação Marinha (Comissão Europeia, 2008) e da Directiva-Quadro “Estratégia Marinha – DQEM (Jornal Oficial da UE, 2008), com esta última a constituir o sustentáculo ambiental da PMI europeia.

Portugal tem tido algum pioneirismo no domínio da inovação para proteger o ambiente marítimo, à superfície e nas redondezas. Cerca de 20% do TN continental está inserido na “Rede Natura 2000”, integrando na Madeira 16 áreas que ocupam 80% do seu território e, nos Açores, considerados por muitos como um oásis no meio do deserto azul do Atlântico, 38 áreas num total de

16% da superfície do arquipélago. No contexto da investigação oceanográfica e desenvolvimento tecnológico, dá-se nota das primeiras unidades navais em serviço dedicado, quer da Marinha, quer de departamentos civis (ex.: IPIMAR e Universidade dos Açores), constituindo importantes plataformas de investigação, tendo vindo a equipar-se com instrumentos de pesquisa modernos e eficazes, como aconteceu com o N.R.P. "Almirante Gago Coutinho", que, a partir de 2008, passou a dispor de um veículo de operação remota – ROV –, com papel determinante nos trabalhos da extensão da PC, além de outros navios e veículos subaquáticos estrangeiros em missões com envolvimento dos nossos cientistas, dado tratar-se de uma área em que essa cooperação é imprescindível.

Os Quadros Comunitários de Apoio tiveram um papel de suporte importante, esperando-se a entrada em vigor, em 2014, do próximo, o 8º, Programa-Quadro Europeu ("*Horizonte 2020*") – concebido, como o maior programa de investimento em ciência e inovação a nível mundial, para fazer face ao subinvestimento europeu em conhecimento, fragmentação dos recursos e burocracia excessiva, no domínio oceânico. De facto, este programa-quadro representará um aumento deveras significativo do financiamento à I&D e Inovação, por parte da UE, ao colocar à disposição dos Estados-membros fundos de apoio no montante de 80.000 milhões de euros (actual quadro, que finda em 2013, dispões de 52.000), segundo o valor proposto pela Comissão Europeia, ou 100.000 defendidos pelo Parlamento Europeu, admitindo-se um valor negociado intermédio da ordem dos 86.000 milhões de euros, distribuídos equilibradamente pelos três pilares fundamentais: excelência científica, liderança industrial e desafios societais.

O objectivo último do "*Horizonte 2020*" é posicionar a Europa como líder mundial na ciência e, simultaneamente, recuperar a competitividade industrial, sem esquecer os desafios societais característicos de uma sociedade moderna, consciente de que problema não é tanto o da falta de investigação científica de qualidade, mas muito mais o da debilidade da sua transferência para a economia e da sua concretização no mercado.

A importância que este 8º Programa-Quadro representará para Portugal é indiscutível, assim saibamos extrair todos os inerentes benefícios e canalizar os meios de financiamento para os diversos centros de investigação e laboratórios nacionais, ligados a redes e centros de excelência internacionais, para a realização de projectos, intercâmbio, formação e coordenação científica (nomeadamente na Europa, como é o caso do consórcio "*Euromarine*").

O repto que nos lança é o de conseguir influenciar o processo europeu em curso, para que a aposta nas ciências e tecnologias do mar seja uma realidade, e aproveitar a oportunidade para que o sistema científico nacional, os decisio-

res, a sociedade civil e as empresas, cooperem, de forma aberta e efectiva, via segura para que o país possa voltar a olhar para o mar com olhos de conhecedor e como um dos seus principais filões de riqueza e factores de desenvolvimento.

Neste encadeamento, apontam-se como áreas centrais e prioritárias para o desenvolvimento de uma estratégia de investigação do mar, as seguintes: biodiversidade marinha (que urge proteger através do conhecimento dos ecossistemas, cartografando os *habitats* nas zonas-alvo e integração no sistema M@rBis¹, com a finalidade de fornecer as informações necessárias em ordem ao cumprimento dos compromissos assumidos no âmbito do processo europeu de extensão da Rede "Natura 2000" ao meio marinho e águas sob jurisdição nacional); recursos genéticos (para fins farmacêuticos, biomédicos e industriais), de que já falámos; biotecnologia marinha (dinamização das exportações de conhecimento e patentes e de parcerias entre agentes, alimentação e nutrição, marcadores e diagnóstico clínico das espécies de "cativeiro", etc.); oceanografia e hidrografia (com a Marinha e o seu Instituto Hidrográfico em lugar cimeiro); indústria e tecnologia navais (com condições geoestratégicas e oportunidades significativas de negócio); energia e geologia (crescente procura de energia limpa); e património cultural subaquático (com excelente potencial na detecção, estudo e valorização), tudo áreas alinhadas com o movimento a nível europeu derivado da referida Declaração de Galway, e que pressupõem o preenchimento de um requisito absoluto de dupla face – elevação do estatuto do mar na sociedade e acção política nacional e aposta reforçada no desenvolvimento da ciência e tecnologia e I&D.

Num tempo em que a economia está a procurar recursos no mar profundo, o investimento no conhecimento não pode parar neste tempo de crise, porque os benefícios locais, regionais e universais do mar são de monta, não negligenciáveis e compensadores, o que não nos permite adormecer à sombra do desígnio, porque nos espera um trabalho aturado, ainda por cima sem tréguas de uma competição intensa derivada do crescente interesse de todos os países pelo acesso aos recursos e ao desenvolvimento. Eis um alerta contra a tradicional dormência e improvisação, porque a riqueza não nos vai chegar do céu, só acontecerá em resultado de uma acção estratégica eficaz, tanto mais que a construção de uma economia baseada no mar depende em larga escala, da capacidade de criar pequenas e médias empresas que tragam benefícios locais, como as que surgiram nos Açores em torno da observação da vida marinha.

Estaremos à altura do desafio e responsabilidade que a oportunidade comporta, tendo em conta a suficiência de massa crítica, com cientistas que sabem produzir do melhor conhecimento (com pólos universitários nos Açores,

Algarve, Lisboa, Aveiro e Porto), juristas competentes em direito internacional público e marítimo, engenheiros inventivos, novas estruturas de investigação marinha e uma Marinha com experiência histórica em hidrografia, oceanografia e vigilância. O que nos faltará ainda é uma máquina administrativa mais flexível e agregada em *dossiers* internacionais relevantes.

A comprovar esta capacidade de *know-how* e prestígio internacional, recorda-se aqui a recente eleição de um cientista português da U. Évora, Dr. Pedro Madureira, para a Comissão de Fundos Marinhos, para integrar, no período 2012-17, um órgão jurídico-técnico, com representantes de 25 países – a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos ou *International Sea Area* (ISA), com sede na Jamaica, criada no âmbito da UNCLOS, com atribuições no domínio da prospecção e exploração dos recursos não vivos do solo e subsolo marinhos fora da jurisdição dos países, do estabelecimento de regras, contratos e contribuições de empresas interessadas na exploração dos fundos considerados “Património Comum da Humanidade”. Além do prestígio, o benefício directo para o país, com esta eleição, é o de podermos ficar por dentro do que se está a passar no mar.

Ainda digno de uma referência positiva, são as campanhas oceanográficas realizadas, nomeadamente no Banco *Gorringe*, uma das 6 montanhas mais importantes do mundo, cheia de vida. Mais de 100 espécies marinhas diferentes foram identificadas naquele Banco situado ao largo de Sagres, no decurso de uma expedição da organização internacional de conservação marinha “*Oceana*”, em JUN/JUL 2011, e onde foram encontrados importantes campos de esponjas de profundidade, bosques de algas e de coral negro e extensos leitos de ostras, justificando.

As espécies encontradas (golfinhos-pintados, baleias, bruxas e peixes olho-de-vidro, apara-lápis, moreias e safios) surpreenderam os cientistas, em particular, na zona em frente ao Cabo de São Vicente (montanha submarina a poucos metros de profundidade, com algas até uma profundidade de mais de 80 metros), porque, ainda não se tinham encontrado bosques de laminárias até zonas tão profundas, o que poderá explicar a sua alta produtividade. Bosques de coral negro e extensos campos de esponjas, de diferentes espécies e com muitas cores, foram outras das surpresas, achados que reflectem a grande biodiversidade marinha e a riqueza da zona, que justificaram o pedido do Governo junto da Comissão Europeia, no sentido de consagrar a protecção do *Gorringe* em ordem à sua integração na Rede Natura, em 2012.

Já este Verão (2012) partiu mais uma missão embarcada, com rumo à dorsal média atlântica, numa campanha para conhecer a nova fronteira sul de Portugal, através da recolha de mais dados para a proposta portuguesa de

extensão da PC, numa zona de fractura do fundo do mar, a mais de 500 milhas a sudoeste do centro dos Açores, e que ainda pode ser reforçada com novos dados. Essa espécie de coluna vertebral no fundo do Atlântico, não muito distante dos Açores, é cortada transversalmente por muitas fracturas — uma delas, a zona de fractura *Hayes*, tornada novo alvo da campanha da EMEPC¹ - apresenta-se com particular interesse porque, pouco para além dela, 60 milhas para sul, fica um dos limites sul da nossa proposta de extensão da PCP. Como esta fronteira, incluída na proposta submetida à ONU em 11MAI09, é ainda mal conhecida, decidiu-se proceder à obtenção de uma série de amostras de rochas e sedimentos e de informações no sentido de reforçar as pretensões portuguesas de que existe uma continuidade geológica dos Açores até essa zona.

São apenas três exemplos que julgámos úteis para certificação da ciência tecnológica e investigação do nosso sistema de I&D, e do estatuto de Portugal como um dos países europeus com maiores valores de biodiversidade e recursos vivos e não vivos marinhos, embora a protecção desses valores e o seu uso sustentável estejam ainda aquém dos padrões compatíveis com os patamares de sustentabilidade na exploração de recursos e de protecção efectiva do património natural.

A ciência desempenha aqui um papel fundamental, pois não é possível proteger e utilizar de forma sustentável o que não se conhece. A consistente aposta dos últimos anos no sistema científico nacional, dotou a área do mar com várias estruturas laboratoriais de qualidade (3 laboratórios de Estado, 3 laboratórios associados e 5 centros e unidades de investigação). O número de doutores na área do mar passou de 112 (1996) para 458 (2007), a produção científica já é de nível internacional e os financiamentos disponibilizados representam igualmente um esforço estratégico considerável. Adicionalmente foi lançado o *Consórcio Oceanos* com o objectivo de promover as bases científicas para os mecanismos de apoio às decisões políticas, ainda a aguardar implementação e sem um papel claro na actual estrutura de laboratórios, centros e unidades na área do mar.

Merecedora de uma avaliação muito favorável é a actividade desenvolvida no campo da electrónica naval e robótica submarina, para fins civis e militares, que colocamos sob esta epígrafe do I&D e constituem já há um bom par de anos, um excelente pólo de competência e competitividade entre nós, através de empresas integradas nas indústrias de defesa, com boa alíquota da produção a ser exportada, em particular os Sistemas Integrados de Controlo e Comunicações. Também a robótica submarina representa, nesta altura, uma área tecnológica sob forte impulso de desenvolvimento em Portugal, vocacionada para o conhecimento, monitorização e exploração dos oceanos, com

representação quase exclusiva no meio universitário (Porto, Aveiro e Açores) e, infelizmente, ínfima expressão empresarial no mercado nacional. Ainda uma nota merecida para o lançamento, ao abrigo do QREN, de um *mini-cluster* do Conhecimento e da Economia do Mar liderado pela Associação Oceano XXI (integrando actores localizados sobretudo nas zonas centro e norte), visando a valorização do mar através do desenvolvimento de actividades, produtos e serviços de modernização das actividades marítimas tradicionais, como o turismo marítimo, pesca e produtos marinhos e portos e indústrias marítimas.

A visão unitária e a integração funcional de todas estas iniciativas e programas são, uma necessidade incontornável. Será fundamental o desenvolvimento de uma abordagem multidisciplinar e um sistema de partilha de infra-estruturas, que contemple, ainda, aspectos operacionais importantes como garantir financiamentos de médio prazo, assegurar a ligação entre a investigação e o sistema empresarial e criar um sistema de integração de dados para apoio à decisão e para a implementação de um mecanismo de planeamento e ordenamento espacial e de uma estratégia de desenvolvimento de indústrias marítimas. Ficarà assim aberta a oportunidade para o requisito indispensável de cooperação destacado anteriormente (sistema científico nacional – decisores – sociedade civil – empresas) para se atingir um nível de desenvolvimento razoável. Há ainda que ultrapassar as deficiências crónicas verificadas na fase de transferência de conhecimento e tecnologia para o tecido empresarial. A iniciativa privada tem aqui um papel fulcral e existem todas as condições para que o mar seja assumido como uma área central de investigação, inovação e desenvolvimento do país.

Seremos capazes, se estivermos à altura dos imensos os desafios e também oportunidades, nomeadamente ao nível da capacitação científica e técnica e do conhecimento sólido, visando precisamente a aquisição de dados e a obtenção de informação consistente e rigorosa, como o vem fazendo, por exemplo, o Brasil, com a *Petrobrás* à cabeça (4ª maior petrolífera do mundo em investimento em I&D, na posse de mais de 3.000 patentes, à qual está associada, em parceria, a nossa *Galp*), na ascensão às tecnologias da energia, num movimento iniciado na década de 60 do século passado, e que poderá abrir novas oportunidades de crescimento económico para Portugal, por via do fomento das relações de cooperação que as instituições de I&D nacionais consigam estabelecer, aportando-nos vantagens tecnológicas diferenciadoras, com benefícios, nomeadamente para a nossa segurança energética, oriundos do sector específico do *Oil&Gas (O&G)*, o "*Silicon Valley*" do petróleo de águas profundas, cujas descobertas de pré-sal a 3.000 metros de profundidade tornaram o Brasil auto-suficiente em hidrocarbonetos.

A transformação de todos os elementos de informação em conhecimento revela-se fulcral para uma justa e definitiva valorização da importância estratégica do mar como um dos principais motores do desenvolvimento, por via da construção de uma economia marítima pujante, ao serviço da sustentabilidade do país e da qualidade de vida dos seus cidadãos, do ordenamento territorial e da preservação do ambiente. Por esse conhecimento vale a pena tomar os oceanos como um "mar de oportunidades" no desenvolvimento da investigação científica sobre o meio marinho, das moléculas aos ecossistemas, contribuindo, por essa via, para a produção científica nacional, a formação, a transferência de tecnologia e a criação de empresas.

8. Turismo marítimo

Entre os vários sectores que constituem a economia portuguesa, o turismo é um dos que, de imediato, revelam maior capacidade para suplantar com êxito a grave crise actual. Portugal tem hoje no turismo a sua principal actividade exportadora e é um dos 20 destinos mais competitivos, o que faz com que o sector globalmente considerado preencha um lugar dianteiro na economia nacional, emergindo como um dos pilares mais dinâmicos e inovadores.

Para a relevância do sector concorrem segmentos de crescente importância associados ao produto "sol-praia-mar", com especial protagonismo da componente costeira e marítima (ligado à existência de marinas, lazer e embarcações turístico-marítimas, ainda por explorar atenta a ávida procura a nível internacional e europeu), da náutica de recreio, do turismo de saúde (exce-lentes condições de clima, zonas costeiras e termas, que podem fazer do país a "Florida da Europa") e do já referenciado, a propósito dos portos, turismo de cruzeiros, com todo um conjunto de conexas actividades de suporte, nomeadamente a construção e reparação de embarcações, organização de eventos desportivos, promoção de empreendimentos turísticos, formação, reabilitação ambiental, construção de infra-estruturas de suporte, serviços, etc., passíveis de um papel de alavancagem do *cluster* marítimo no seu todo.

É verdade que o turismo marítimo entre nós está ainda muito pouco explorado, sobretudo se comparado com a grande procura do produto base "sol-praia", devido especialmente à circunstância de sofrer de algumas insuficiências a nível da dinamização e estruturação, inibidoras de um maior aproveitamento do seu enorme potencial, num segmento com previsão de taxa de crescimento, que, em 2007, rondaria os 8 a 10%, a nível internacional, embora, hoje, actualizada em baixa, devida à crise europeia e respectivo efeito na economia mundial. Números pouco fidedignos apontam para uma contribuição de

apenas cerca de 15% da fatia marítima no global de receitas do Turismo, quando na Europa representa uma fatia de 43%. Daí que devamos, pois, reavaliar e enriquecer a actuação e diversificação da oferta, mostrando abertura à promoção de novos conteúdos, como os oferecidos pela náutica de recreio, turismo de saúde e património imaterial da cultura, a confluir numa aposta de afirmação de um turismo mais aprazível, distintivo e moderno, numa palavra, competitivo.

A “náutica de recreio” (com a sua navegação de recreio e desportos náuticos) merece-nos especial destaque. Sendo um segmento em ascensão, quer na vertente turística quer na vertente industrial, deve ser considerada como estratégica para o desenvolvimento de uma economia ligada ao mar, e Portugal, como país costeiro, não pode descurar este sector, procurando formas de o potenciar, para que no futuro possa ser gerador ainda de maior riqueza, desenvolvimento e prestígio para o país. Para a efectivação deste potencial a nível internacional, tem concorrido o desenvolvimento de actividades de construção naval de iates, veleiros e outras embarcações de recreio, em ritmo mais alto do que o da construção de infra-estruturas de apoio (na Europa estimam-se em 75.000 as embarcações desprovidas de local de amarração). Entre nós, o índice nº embarcações/habitante (1/280) é, comparativamente, ainda muito pequeno (1/7 nos nórdicos), explicando, em boa medida, a penúria de infra-estruturas de apoio que agora começam a despertar (cerca de 10.200 lugares de amarração distribuídos por 35 marinas, segundo dados de 2010, no Continente e Ilhas, com posições cimeiras para Algarve e região de Lisboa). A vantagem comparativa deste segmento em relação aos demais do turismo de lazer, é o da sua sazonalidade muito mais estendida ao longo do ano, servindo para atrair uma procura diversa daquela do “sol&praia”, além da circunstância de abrir a porta à construção naval deste tipo de embarcações, como o comprovam os pequenos estaleiros no Alto Minho, Valença e Vila Nova de Cerdeira.

Actualmente, a abordagem marítima da UE contempla significativamente o sector do turismo e o segmento da náutica de recreio, que nos últimos anos têm visto crescer, neste último caso, em cerca de 10%¹, sendo expectável que se mantenha no futuro próximo, superada a actual crise europeia. Países como a França, Holanda, Espanha, Suécia ou Noruega continuam, apesar deste panorama, a investir bastante nesta área, visto possuírem a capacidade de estruturar e desenvolver as suas indústrias ligadas ao mar, assim como envolver outros sectores da economia, tais como o da construção e da reabilitação ambiental de espaços degradados, proporcionando à população oportunidades de emprego, lazer, e, conseqüentemente, melhores condições de vida.

Apesar de alguma evolução ao nível das estruturas para suportar a procura crescente, não estamos a aproveitar todas as nossas potencialidades. Para tal, é necessário desenvolver sectores de apoio, tais como as indústrias de construção/reparação naval e da náutica de recreio, bem como tornar o país atractivo para a realização de grandes eventos ligados aos desportos marítimos, quer de alta competição, quer de lazer, de acordo com o calendário internacional, o que, por sua vez, arrasta a necessidade de estabelecimento do ordenamento (julgamos que em fase adiantada de finalização) relativamente ao uso de planos de água costeiras e espaços marginais, associado à valorização ambiental e paisagística destas áreas, fazendo com que seja potenciado o desenvolvimento das regiões e locais onde incidirão estas actividades, dados que possuímos boas vantagens competitivas nestes domínios.

Em Portugal existem presentemente, cerca de 12.840 lugares de amarração para um total de 78.145 embarcações registadas, números que evidenciam o enorme escassez de infra-estruturas de acolhimento, não pensando apenas no mercado interno, mas também na procura externa e de navegantes que nos visitam ao longo do ano. Nota-se que, das 35 marinas e portos de recreio existentes, cerca de 26% situam-se entre Sines e V.R.S. António, correspondendo a cerca de 35% do número de lugares existentes. A região entre a Nazaré e Tróia, com cerca de 31% do total de marinas e portos existentes é a que tem o maior número de lugares disponíveis, contando com cerca de 22% dos lugares de amarração.

A região entre a Figueira da Foz e Viana do Castelo conta com 18% do total de marinas e várias infra-estruturas de menor dimensão e detém cerca de 28% dos lugares de amarração. Quanto às ilhas, o arquipélago dos Açores dispõe de 11% das marinas e portos de recreio e de 7% do total das amarrações. Já a Madeira, com cerca de 14% das marinas e portos de recreio, conta com 9% dos lugares de amarração. Quanto ao número de embarcações por cada mil habitantes, Portugal na UE ocupa o 112º lugar com 5 embarcações, o que é um valor bastante baixo dadas as nossas condições geográficas e climatéricas. Se olharmos os países que lideram esta lista – Noruega e Finlândia –, com condições climatéricas muito menos favoráveis, aí contabilizam-se 160 e 130, respectivamente.

No futuro, enquanto país de referência para a náutica de recreio (onde se englobam os desportos náuticos e o turismo náutico), Portugal terá de estar bem provido de estruturas empresariais interligadas entre si, com base no estabelecimento de cooperações estratégicas entre os agentes económicos, quer a nível nacional, quer a nível internacional, para que a actividade seja explorada

ao máximo e esteja bem consolidada e estruturada, lembrando que o segmento em causa, até pela sua dimensão, é susceptível de multiplicar as exportações e promover o crescimento, com elevado grau de atractibilidade porquanto exige baixo esforço financeiro, tem tempo de retorno relativamente lesto, o investimento pode ser feito de forma faseada, contribuindo fortemente o emprego e o PIB. Quanto à competitividade, haverá um bom volume de trabalho de casa a realizar, mormente em áreas como a da qualificação de RH e agentes económicos, do acesso a tecnologia e capital e da articulação e cooperação inter-agentes, pois é necessário fazer com que estes ganhem a mentalidade e capacidade de visão, liderança, inovação, dinamismo e profissionalismo, de modo a maximizar as capacidades competitivas do país, para assim poder sair vencedor no mercado global. Em contraponto às potencialidades que advêm da posição geográfica e clima, da qualidade e condições dos recursos naturais existentes e da capacidade já instalada, haverá que reconhecer também a vulnerabilidade da falta de cooperação entre agentes económicos e agentes económicos, quando pensamos num mercado europeu de significativa dimensão e forte potencial de exportação oferecida pela náutica de recreio e não só, com bom poder de alavancagem do conjunto de actividades de apoio já referenciadas.

Mas não contemos com facilidades na execução destes projectos. Impõe-se uma chamada de atenção sobre o presente quadro de partida. Recorremos, para o efeito, ao índice "*PWC Economia do Mar*" (de base 100, relativa a 31DEZ2008), instrumento de observação que traçou e qualificou como fraca, a última evolução da actividade empresarial ligada ao *hypercluster*, confirmando a impressão generalizada na opinião pública, de que não tiramos o devido proveito dos recursos marítimos e de ser, paradoxalmente, modesto o apoio das entidades públicas às actividades económicas ligadas ao mar, apesar de oferecerem uma "*boa ou muito boa*" capacidade empregadora. O barómetro, que permite avaliar os diversos subsectores nacionais com maior representatividade na economia do mar e o respectivo índice, confirmam a regressão da actividade da economia do mar de em 2009, referindo-se, a propósito: "... o índice integrado teve uma evolução negativa durante 2009, apresentando um valor de 94,3, a 31DEZ2009 (inferior à base 100 de 2008) ... (e que essa evolução está) ... em linha com a redução do PIB de 2008 para 2009, tendo sido os sectores da construção e reparação naval (que apresenta um índice 69) e os "transportes marítimos, portos, logística e expedição" (com um índice de 93) os que mais caíram em 2009 ...".

ELEMENTOS DE CONSULTA ADICIONAL

- “*Hypercluster* do mar: *Via verde* para investir”. in “Expresso”, de 04AGO12
- Governo lança *site* na Internet onde abre concessões a investidores. “Chave” para licenciamento de actividades ligadas ao mar.
- Lançamento até final de 2012 de um ***site na Internet*** onde os investidores interessados vão poder fazer candidaturas directas à exploração dos vários negócios ligados ao mar, como aquicultura, turismo náutico, energia das ondas, exploração de petróleo de areias e cascalho, entre outros. Um mês ou menos será suficiente para o Governo decidir o processo de candidatura.
- **Aquicultura** é a 1ª área de negócio a avançar com candidaturas directas a concessão (durante 10 ou 20 anos) no novo *site* do Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM), inicialmente na ilha da Armona (Algarve) e numa nova zona em Aveiro (48 talhões, com 30 hectares cada – investimento de 1 a 3 milhões de euros em cada um –, onde são esperados investimentos até 150 milhões de euros).
- **A pesca** está também contemplada, o que significa que temos todo o nosso património mapeado. Também ficarão contempladas áreas onde já se realizaram sondagens e pesquisa de **petróleo**, assim como outras áreas identificadas para a **energia das ondas e energia eólica**, além de outras áreas de **património subaquático** visitável, além de **zonas de mergulho** que os agentes turísticos ou outros tenham interesse.
- Uma outra área é a dos **minerais**. Portugal tem um mar rico ao nível de minérios, mas é mais valorizado ainda quando se diz que se dispõe de áreas específicas, abertas à concessão, com crostas de ferromanganês e outros minerais, disponíveis para exploração e com determinado valor de licenciamento.
- Não há nenhum país europeu que tenha uma lei de bases de OEM, como é o nosso caso. À semelhança do que se fez em terra, foi preparada uma lei para o mar por forma a colocarmo-nos na vanguarda a nível internacional, nestas matérias.
- Também estão previstas áreas para Sines/Comporta e em Tavira.
- O levantamento realizado no Continente vai ser igualmente feito nos Arquipélagos dos Açores e Madeira, onde a decisão de concessão de licenciamento também se pretende inferior a um mês.
- **10% do PIB** português (à volta de 170 mil milhões de euros é quanto alguns cálculos apontam para o valor de todas as actividades do nosso *cluster* marítimo, valor que o Governo considera poder “aumentar substancialmente”.

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
Segundo-tenente Carla Pica
9. **Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais:**
a Procura do Plano Bilateral
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,
Capitão-tenente Marques Antunes,
Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-almirante Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-almirante Reis Rodrigues,
Contra-almirante Melo Gomes,
Vice-almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-almirante Pires Neves,
Vice-almirante Rebelo Duarte.

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

Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Silva Carreira

12. As Forças Armadas e o Terrorismo

Contra-almirante José Augusto de Brito

13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal

Almirante Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

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

15. **A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS**
Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo,
Capitão-tenente José António Velho Gouveia.
16. **O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia**
Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
17. **As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz**
Capitão-tenente José António Zeferino Henriques
18. **A Nato e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?**
Vice-almirante Alexandre Reis Rodrigues
19. **Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas**
Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes
20. **Continentalidade e Maritimidade.
A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China**
Professor Doutor António Marques Bessa
21. **O Poder na Relação Externa do Estado**
Professor Doutor Luís Fontoura,
Embaixador Leonardo Mathias.
22. **Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”**
Intervenções dos Conferencistas
23. **A Definição de Agressão da Assembleia-Geral das Nações Unidas:
História de uma Negociação**
Dr.^a Maria Francisca Saraiva
24. **Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico**
Coordenadores:
Professor Doutor António Marques Bessa;
Professor Doutor Pedro Borges Graça.

25. **A Europa da Segurança e Defesa**
Vice-almirante António Rebelo Duarte
26. **1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**
27. **Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e processo**
Contra-almirante António 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**
1º Tenente Humberto Santos Rocha
32. **60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais**
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Vice-almirante José Carlos Lima Bacelar.
33. **A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar**
Vice-almirante Victor Lopo Cajarabille,
Vice-almirante António Rebelo Duarte,
Dr.ª Patrícia Viana Afonso.
34. **Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo**
Contra-almirante António Silva Ribeiro,
Capitão-de-mar-e-guerra Francisco Braz da Silva,
Capitão-de-mar-e-guerra Jorge Novo Palma,
Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro.
35. **O Papel da União Europeia e da União Africana na Prevenção e Gestão de Conflitos em África**
Capitão-de-mar-e-guerra Edgar Marcos Bastos Ribeiro

36. **Oxigénio e medicina subaquática e hiperbárica. Perspectiva histórica e realidade militar em Portugal**
Capitão-de-mar-e-guerra MN José de Gouveia de Albuquerque e Sousa
37. **Liderança e exercício de comando. Contributos**
Capitão-de-fragata Francisco José Costa Pereira,
Capitão-de-mar-e-guerra Henrique Eduardo de Gouveia e Melo,
Capitão-de-fragata Pedro Eduardo Fernandes Fonseca.
38. **O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agencias de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal**
Capitão-de-mar-e-guerra Jorge Novo Palma
39. **Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar**
Capitão-de-mar-e-guerra António Manuel de Carvalho Coelho Cândido
40. **Os Media como Vectores na Prossecução dos Objectivos Estratégicos das Forças Armadas**
Capitão-de-mar-e-guerra Vladimiro José das Neves Coelho
41. **O Combate à pirataria Marítima**
Vice-almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues
42. **Conceitos e tecnologia das operações navais: Da II Guerra Mundial aos nossos dias**
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Capitão-de-fragata Armando José Dias Correia.
43. **A Plataforma Continental Portuguesa – Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional**
Capitão-tenente Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva

Nota: Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no *site* da Marinha: www.marinha.pt

