

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO

2012/2013



TII

**POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA EUROPEIA: IMPLICAÇÕES
PARA PORTUGAL**

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS E DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA EUROPEIA:
IMPLICAÇÕES PARA PORTUGAL**

CFR FZ José Eduardo Pinto Conde

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 12/13

Pedrouços 2013



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA EUROPEIA:
IMPLICAÇÕES PARA PORTUGAL**

CFR FZ José Eduardo Pinto Conde

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 12/13

Orientador: CTEN José João Sequeira Ramos Rodrigues Pedra

Pedrouços 2013



Agradecimentos

A conclusão deste trabalho não teria sido possível sem o envolvimento e o apoio prestado por diversas pessoas e que recordo aqui com toda a justiça e agrado.

Assim, começo por expressar os meus sinceros agradecimentos ao orientador deste trabalho, o Comandante Rodrigues Pedra, pela camaradagem, pela forma como me norteou em todo o processo e pela sua disponibilidade e partilha de conhecimento.

Agradeço também ao Comandante Fonseca Ribeiro, atual Diretor-Geral de Política do Mar, por ter partilhado algum do seu precioso tempo, bem como a sua visão apaixonada do Mar português. Agradeço ainda à sua equipa da Direção-Geral de Política do Mar, especialmente à sua secretária Rosa Salgado e à engenheira Ângela Lobo pela brevidade e pertinência das suas contribuições.

Ao Comandante Dias Marques, camarada de longa data, agradeço a amizade, a disponibilidade e principalmente a forma prática e direta como partilhou os seus profundos conhecimentos sobre a Vigilância Marítima Integrada.

Quero também agradecer ao Comandante Aldeia Carapeto, do Estado-maior da Armada pela sua disponibilidade e gosto em partilhar as suas experiências fruto da participação em diferentes *fora* no âmbito da Segurança e Vigilância Marítima. Reconheço ainda as contribuições do Comandante Mesquita Onofre e do Engenheiro Amaral Arsénio, ambos do Estado-maior da Armada, aquando do início da investigação.

Considero ainda indispensável fazer uma referência aos oficiais, que de forma Conjunta e Combinada, fazem do Curso de Estado-maior Conjunto 2012/13 um modelo de entreajuda e amizade. Uma especial referência ao Engenheiro Marques Prates pela troca de ideias no âmbito do presente trabalho.

Finalmente um pedido de desculpa à minha mulher Carla e ao meu filho Tomás, pela ausência e menor disponibilidade e um agradecimento especial pela compreensão e apoio demonstrado durante a elaboração deste trabalho e ao longo de todo o Curso de Estado-Maior.



Índice

Introdução	1
1. Enquadramento Conceptual	7
2. A Política Marítima Integrada Europeia	11
a. O valor do Mar para a União Europeia	11
b. Política Marítima Integrada Europeia: enquadramento histórico e a sua génese	13
c. A evolução da Política Marítima Integrada Europeia	15
d. As “Políticas” da Política Marítima Integrada Europeia	18
3. A Estratégia Nacional para o Mar	23
a. O valor do Mar para Portugal	23
b. A Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016	28
c. A necessidade de revisão da Estratégia Nacional para o Mar	29
d. A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020	30
e. Crescimento Azul, o novo paradigma	31
4. As implicações da Política Marítima Integrada Europeia para Portugal	35
a. Vigilância Marítima Integrada	35
b. Ordenamento do Espaço Marítimo	38
c. Conhecimento e Monitorização do Ambiente Marinho	39
Conclusões	41
Bibliografia	46

Índice de Anexos

Anexo A – Indicadores socioeconómicos para a Economia do Mar 2006-2010	A-1
Anexo B – Arquitetura dos “nós” nacional e europeu do projeto CISE	B-1

Índice de Figuras

Figura nº 1 – Superfície marítima sob soberania e jurisdição dos EM da UE	1
Figura nº 2 – ZEE nacional e futuros limites da Plataforma Continental	24
Figura nº 3 – Peso por atividades no VAB da Economia do Mar	26
Figura nº 4 – Peso por atividades no Emprego da Economia do Mar	26
Figura nº 5 – “Nó” Nacional para o projeto CISE	B-1
Figura nº 6 – Ligação do “nó” nacional ao projeto CISE	B-1



Índice de Tabelas

Tabela nº 1 – Indicadores socioeconómicos para a Economia do Mar 2006-2010 A-1



Resumo

“Os mares são a seiva da Europa”. É esta a visão que a União Europeia tem, desde meados da década passada, do seu Mar e que pretende ver igualmente assumida pelos seus Estados Membros: o Mar como uma fonte de bem-estar e prosperidade. Portugal, depois de décadas de afastamento, demonstra vontade de reencontrar o seu Mar, identificando-o como um desígnio nacional e promovendo a interoperabilidade entre os diversos sectores ligados às atividades marítimas.

Com este trabalho, pretendemos estudar de que forma tem evoluído a visão europeia do Mar, norteada pela sua Política Marítima Integrada, e como tem influenciado Portugal e a definição das suas políticas, materializada principalmente pela publicação da Estratégia Nacional para o Mar, que também foi alvo da nossa atenção, e cuja nova versão se encontra atualmente em discussão pública.

Mantendo como base do nosso trabalho o Mar visto de uma forma abrangente, efetuámos uma abordagem interdisciplinar, inspirados em especialistas como Geoffrey Till ou Silva Ribeiro. Para isso socorremo-nos da pesquisa bibliográfica, tendo privilegiado monografias, documentos oficiais (europeus e nacionais), artigos técnicos e legislação relacionada, bem como de entrevistas, que pela experiência e funções exercidas pelos entrevistados, contribuíram para a obtenção de orientações e dados relevantes.

Definido o peso do Mar nas economias europeia e nacional, e efetuado o estado da arte da Política Marítima Integrada Europeia e da Estratégia Nacional para o Mar, foi possível verificar que estas se encontram harmonizadas através do novo paradigma do Crescimento Azul. Identificamos ainda as principais implicações para Portugal decorrentes da Política Marítima Integrada: i) a obrigatoriedade de partilhar informação para uma eficiente e eficaz Vigilância Marítima Integrada, ii) o estabelecimento das bases do Ordenamento e da gestão espacial do Espaço Marítimo nacional e iii) a transposição para o âmbito nacional das preocupações europeias com o ambiente marinho e da inclusão na Estratégia Nacional para o Mar de iniciativas e ações a serem estabelecidas para a sua salvaguarda.



Abstract

“The seas are Europe's lifeblood”. This is the European Union’s view of its Sea, since the middle of last decade, the same that should be assumed by its Member States: Sea as a source of well-being and prosperity. Portugal, after decades of estrangement, demonstrates the will to meet again its Sea, identifying it as a national goal and promoting interoperability among the various sectors related to maritime activities.

With this work, we intend to study how the european vision of the Sea has evolved, guided by its Integrated Maritime Policy, and how it has influenced Portugal and its National Strategy for the Sea, which new version is currently under public discussion.

Keeping as the basis of our work the Sea seen in a comprehensive way, we carried out an interdisciplinary approach, inspired in experts such as Geoffrey Till or Silva Ribeiro. For that purpose we made an bibliographic research, with special focus on monographs, official documents (both european and national), technical articles and related legislation, as well as interviews that, from the experience and positions held by the interviewees, contributed to obtain guidelines and relevant data .

Set the weight of the Sea in european and national economies, and made the state of the art of the European Integrated Maritime Policy and the National Strategy for the Sea, it was possible to verify that these are harmonized through the new paradigm of Blue Growth. We also identified the main implications for Portugal resulting from the Integrated Maritime Policy: i) the obligation to share information for an efficient and effective Integrated Maritime Surveillance, ii) the establishment of bases to the Planning and spatial management of the national Maritime Space and iii) transposition to the national level of european concerns with the marine environment and the inclusion in the National Strategy for the Sea of initiatives and actions to be established for it protection.



Palavras-chave

Crescimento Azul; Estratégia Nacional Para o Mar; Mar; Política Marítima Integrada Europeia; Portugal.



Lista de Abreviaturas

AIO	Ano Internacional dos Oceanos
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
BMM	<i>BlueMassMed</i>
CE	Comissão Europeia
CIAM	Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar
CISE	<i>Common Information Sharing Environment</i>
CMIO	Comissão Mundial Independente para os Oceanos
CNUDM	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
COI	Comissão Oceanográfica Intergovernamental
CoopP	<i>CISE Cooperation Project</i>
CPLP	Comunidade de Países de Língua Portuguesa
DG MARE	Direção Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas da Comissão Europeia
DGPM	Direção Geral de Política do Mar
DQEM	Diretiva Quadro Estratégia Marinha
EM	Estado Membro
EMAN	Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
EMODnet	Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
GIZC	Gestão Integrada da Zona Costeira
MAMAOT	Ministério da Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território
OEM	Ordenamento do Espaço Marítimo
PIB	Produto Interno Bruto
PMI	Política Marítima Integrada
PMIE	Política Marítima Integrada Europeia
PMP	Plano Mar Portugal
POV - CISE	<i>CISE Pre-Operational Validation Project</i>
UE	União Europeia
VAB	Valor Acrescentado Bruto
VMI	Vigilância Marítima Integrada



VTS *Vessel Traffic Services*
ZEE Zona Económica Exclusiva



Introdução

Os mares e os oceanos que banham a Europa são uma abundante e, por muitos considerados, subestimada fonte de emprego, crescimento e inovação. “Os mares são a seiva da Europa. Os espaços marítimos e as costas da Europa, essenciais para os seu bem-estar e prosperidade, oferecem rotas comerciais, funcionam como um regulador do clima e representam uma fonte de alimento, de energia e de recursos e um lugar privilegiado de residência e lazer para os cidadãos” (Comissão Europeia, 2007). É assim que inicia o texto da Comunicação nº 575 de 2007 da Comissão Europeia (CE) “Uma política Marítima Integrada para a União Europeia”, também designada por “Livro Azul”. Desta forma, temos uma primeira perceção da importância que a União Europeia (UE), como um todo, pretende dar ao Mar. E de facto existem razões para que lhe seja dada essa importância: a Europa possui uma orla costeira que se estende ao longo de dois oceanos (Atlântico e Ártico) e quatro mares (Mediterrâneo, Báltico, Negro e mar do Norte), daí resultando que, a título de exemplo, a costa marítima da UE seja sete vezes a dos Estados Unidos da América e quatro vezes a da Rússia; vinte e dois dos vinte e sete países da UE são banhados pelo mar; considerando a superfície, há mais mar do que terra sob jurisdição dos países da UE; as regiões marítimas da UE acolhem quase metade da sua população e representam cerca de metade do seu Produto Interno Bruto (PIB); por último, contando com as regiões ultraperiféricas, a UE tem o maior território marítimo do mundo (Comissão Europeia 2013). Pela observação da figura nº 1, podemos ter a noção do mar sob soberania e jurisdição dos Estados-Membros (EM) da EU.

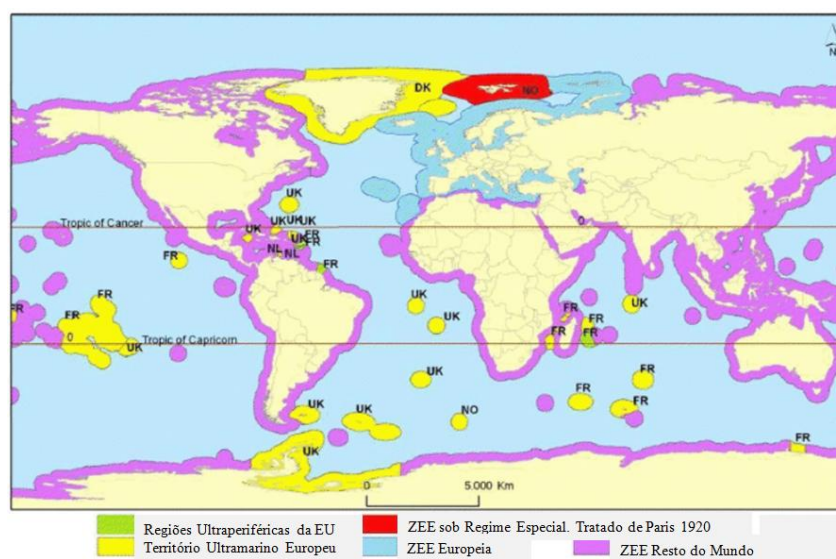


Figura 1 – Superfície marítima sob soberania e jurisdição dos EM da UE

Fonte: (Vivero, 2010)



Estas terão sido as razões pelas quais a UE considerou importante o estabelecimento de uma Política Marítima Integrada (PMI) que visa incorporar as interações e sinergias existentes entre as diferentes políticas relacionadas com o mar, a fim de evitar conflitos, englobando todos os aspetos dos oceanos e dos mares numa aproximação holística e integrada (Comissão Europeia, 2007).

Também Portugal deverá olhar o mar e identificar nele a importância que de facto tem. A imemorial relação que o nosso país tem com o mar, leva-nos invariavelmente a apontá-lo como um dos principais personagens da sua história, através do qual, fruto da necessidade, vontade e iniciativa demos “novos mundos ao Mundo”.

Essa forte ligação, que determinou a nossa suposta condição marítima, ficou a dever-se maioritariamente à situação e localização geográfica de Portugal e à exploração das mais-valias daí resultantes. Com as alterações que se registaram a partir da revolução de 1974 e as políticas seguidas nas últimas quatro décadas a situação alterou-se. Após a independência dos ex-territórios ultramarinos e a intenção de integrarmos a Comunidade Económica Europeia, “ao substituímos a ideia de que habitávamos a terra onde o mar começa pela ideia da terra onde a Europa acaba, começámos a reduzir as nossas opções e deixámos de beneficiar daquele que foi sempre o nosso trunfo principal: a geografia, que nos faz uma grande plataforma oceânica entre importantes massas continentais” (Cunha, 2011, p. 11).

Nos últimos anos, tem-se verificado um empenho conducente à reaproximação de Portugal ao mar, com um significativo esforço no sentido de inverter a situação, sendo de destacar os seguintes marcos paradigmáticos: a realização em 1998 da Exposição Mundial em Lisboa sob o tema “Os Oceanos: Um Património para o Futuro”, no contexto do Ano Internacional dos Oceanos; em 2003 a criação da Comissão Estratégica dos Oceanos, de cujos trabalhos surgiu o relatório “O Oceano: um desígnio para o século XXI”; a criação em 2005 da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, de quem foi a responsabilidade da publicação em 2006 da “Estratégia Nacional para o Mar”; a criação em 2007 da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar; a submissão em 2009, à Comissão de Limites da Plataforma Continental da Proposta de Extensão da Plataforma Continental Portuguesa; ainda em 2009 a publicação do estudo “*Hypercluster* da Economia do Mar”, apresentando uma nova visão para o sector do Mar, articulando as vertentes económica, ambiental, social e de governação do sector; finalmente a criação em 2012 da Direção Geral da Política do Mar, que tem por missão desenvolver, avaliar e atualizar a Estratégia



Nacional para o Mar (ENM), elaborar e propor a política nacional do mar nas suas diversas vertentes, planear e ordenar o espaço marítimo nos seus diferentes usos e atividades, acompanhar e participar no desenvolvimento da PMI da União Europeia e promover a cooperação nacional e internacional no âmbito do mar (DGPM, 2013).

O atual executivo, no seu projeto de governo (Governo, 2011) dá continuidade à tentativa de reaproximação ao mar. Nesse sentido identifica que “um grande desafio para Portugal é o de olhar para o território nacional, incluindo o mar, como uma imensa fonte de riqueza que precisa de ser trabalhada”. Entre outros objetivos estratégicos, reconhece ser necessário “promover a interoperabilidade entre os múltiplos sectores ligados às atividades marítimas num conjunto de áreas que têm um papel de suporte e sustentação das cadeias de valor dos componentes prioritários: os serviços marítimos e portuários, a construção e reparação naval e as obras marítimas”. Também, no âmbito da Defesa Nacional aponta “o carácter estratégico e a conseqüente prioridade das questões relacionadas com o Mar, em particular no que concerne à extensão da plataforma continental nacional”.

No entanto, integrado na União Europeia, determinadas decisões e políticas têm um cariz mais comum do que individual, obrigando Portugal a um incontornável entendimento com os seus parceiros no âmbito das políticas da UE. Com toda esta envolvimento, consideramos que a abordagem das implicações que a Política Marítima Integrada Europeia (PMIE) tem para Portugal e para a execução da ENM, reveste-se de grande interesse e atualidade, sendo nosso objetivo dar um contributo para este tema, em nossa opinião de importância determinante para o futuro de Portugal.

Desde a sua criação em 2007, a PMIE tem procurado melhorar o desenvolvimento sustentável da economia marítima europeia e proteger de forma mais adequada o ambiente marinho, facilitando a participação e cooperação de todos intervenientes independentemente do setor ou país de origem (Comissão Europeia, 2012). Da mesma forma, ao nível nacional a elaboração de uma Estratégia Nacional para o Mar visou a implementação de medidas que promovam o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de uma coordenação eficiente, responsável e empenhada (MDN, 2007).

Ao longo do trabalho iremos manter como denominador comum o mar abordado de uma forma abrangente. Nesse sentido não será adequado enquadrar este nosso trabalho numa área específica de conhecimento, mas sim numa abordagem interdisciplinar, em que podemos identificar a presença de diferentes conceitos oriundos de várias áreas do



conhecimento, sendo de destacar a Geopolítica, a Geografia Marítima e os estudos na área da Segurança, bem como questões relacionadas com a Economia, europeia e nacional, e com o peso que o mar tem para o seu desenvolvimento.

O fulcro do nosso estudo é a PMIE e as suas implicações na Estratégia e na Política Nacional para o Mar, que se pretende que no fundo seja também uma política integradora de todas as entidades com responsabilidades na gestão do mar e dos espaços e atividades com ele relacionadas, bem como de todos os que consideram que o mar deveria ser a grande imagem de marca do nosso país.

É no entanto ao procurarmos bibliografia diretamente relacionada com a temática do trabalho que pretendemos elaborar, que nos deparamos com maiores dificuldades. Os documentos existentes estão quase exclusivamente disponível em sítios oficiais, maioritariamente da União Europeia, ou de instituições nacionais como a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM), cujas competências, como resultado da sua extinção, foram entretanto atribuídas à Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), ou a Direção-Geral de Política do Mar (DGPM). Será também de referir um trabalho realizado em 2011 no IESM, no âmbito do Curso de Promoção a Oficial Superior, pelo Primeiro Tenente Neves Viegas, sob o tema “A Política Marítima Integrada Europeia – Implicações para a Estratégia Nacional para o Mar”, e que serviu de base para a tese de dissertação para a obtenção do grau de Mestre. Assim, e pela quase ausência de trabalhos que abordem a PMIE e as implicações que esta poderá induzir no futuro de Portugal, consideramos que se justifica esta abordagem.

Neste contexto pretendemos com este trabalho identificar o estado de desenvolvimento das políticas atrás definidas e de que forma têm evoluído e em simultâneo identificar a importância que o mar tem quer para a UE, quer para Portugal. Cientes de que a PMIE tem repercussões ao nível nacional em diversas áreas, limitámos o nosso estudo a apenas três com base na investigação efetuada e nos contributos recolhidos através das entrevistas realizadas. Essas áreas são: a Vigilância Marítima Integrada, o Ordenamento do Espaço Marítimo e o Conhecimento e Monitorização do Ambiente Marinho. Para isso propomo-nos responder à seguinte questão central: De que forma Portugal e a sua Estratégia Nacional para o Mar são influenciados pela Política Marítima Integrada Europeia e quais as implicações daí resultantes?



Desta questão central, em parte depreendida do próprio tema do trabalho, considerámos adequado deduzir algumas questões derivadas (QD) alicerçadas nas respetivas hipóteses assumidas e que passamos a descrever:

QD1 – Quais as razões que conduziram à elaboração da Política Marítima Integrada?

H1 – A fomentação de uma economia do mar, a aposta nas novas tecnologias aplicadas às atividades marítimas, a gestão da informação e a integração e partilha de diferentes bases de dados, a atenção especial dada à valorização do mar como elemento diferenciador da oferta turística e a implementação de medidas que sublinhem os diferentes riscos a que estão sujeitas as regiões costeiras são fatores decisivos para a utilização sustentável dos oceanos e dos mares.

QD2 – Qual o valor que o mar tem para a economia portuguesa?

H2 – O peso que o mar tem para a economia nacional poderá aumentar se este for alvo de uma atenção transversal, entre todos os atores interessados, e que contribuam assim para a rentabilização do potencial existente não explorado.

QD3 – Estará a Estratégia Nacional para o Mar estabelecida e a ser conduzida em consonância com a Política Marítima Integrada Europeia?

H3 – A PMIE pretende harmonizar a abordagem dos assuntos marítimos ao nível da UE, pelo que as políticas nacionais, salvaguardando os interesses próprios, deverão concorrer para esses fins.

Para a elaboração do nosso trabalho empregamos a metodologia estabelecida no Manual de Investigação em Ciências Sociais, de Raymond Quivy e Luc Van Campenhout e a pesquisa bibliográfica foi a base da recolha, análise e avaliação de dados relativos a valores que materializem a importância do mar para a UE e para Portugal e que nos identificam o ponto de situação da implementação da PMIE e da ENM. A este nível privilegiámos monografias, documentos oficiais (maioritariamente da União Europeia e do Governo português), artigos técnicos e legislação disponível maioritariamente em sítios oficiais na internet.

Efetuámos também diversas entrevistas a entidades que, pela sua experiência e função, contribuíram para a obtenção de orientações e dados relevantes para a elaboração do nosso trabalho, salientando-se o Comandante Fonseca Ribeiro atual Diretor-geral de Política do Mar, o Comandante Dias Marques responsável pela conceção e construção do nó nacional do projeto BlueMassMed e do projeto NIPIM@R, o Comandante Aldeia



Carapeto do Estado-maior da Armada (EMA) e ponto de ligação da Marinha a diversos *fora* de trabalho no âmbito da Vigilância Marítima e aos Comandantes Mesquita Onofre e Amaral Arsénio igualmente do EMA com ligação a assuntos relacionados com as políticas marinhas.

Por forma a estruturar o nosso trabalho, organizámo-lo em quatro capítulos, cada um deles com objetivos distintos. No primeiro, “Enquadramento Conceptual”, identificamos, com satisfação, um grupo de autores que nunca esqueceram o contexto marítimo de Portugal e refletem na sua obra a urgência da reaproximação. Neste capítulo abordamos igualmente conceitos que consideramos importantes para o entendimento da relevância do mar para o nosso país e para a UE. No segundo capítulo “A Política Marítima Integrada Europeia”, identificamos o peso do mar na economia europeia, cerca de 5% do PIB europeu e dando emprego a cerca de cinco milhões meio de pessoas. Efetuamos também o enquadramento histórico e a evolução da PMIE, desde a sua publicação, apresentando no fim o estado atual da sua implementação fruto do processo de desenvolvimento verificado em que o Crescimento Azul tem um papel central. No terceiro capítulo, “A Estratégia Nacional para o Mar”, identificamos a importância do mar para a economia portuguesa. Neste capítulo efetuamos uma breve abordagem à ENM publicada em 2006 e aos fatores que levaram á sua revisão e publicação de nova estratégia no presente ano, analisando-a sumariamente. Identificamos no final, o novo paradigma, o Crescimento Azul, decorrente da evolução verificada ao nível europeu. Por fim no quarto capítulo, “As implicações da PMIE para Portugal”, identificamos as três áreas, cujas implicações decorrentes da PMIE são mais relevantes para o nosso país.

Procuramos assim elaborar um trabalho, sem pretensões doutrinárias, mas que faça um ponto de situação da forma como a UE e Portugal pretendem olhar o mar e como ao nível nacional estamos a prepararmo-nos para aproveitar o balanço europeu e potenciar definitivamente o Mar Portugal.



1. Enquadramento Conceptual

Apesar do já referido distanciamento entre Portugal e o seu mar, na realidade este tem sido um tema com substancial presença em bibliografia e estudos realizados a nível nacional. Neste campo, identificamos os trabalhos e a contribuição do Professor Adriano Moreira, do já citado Doutor Tiago Pitta e Cunha, da Professora Maria José Costa, dos Almirantes Vieira Matias, Lopo Cajarabille, Rebelo Duarte ou Silva Ribeiro, não podendo esquecer o Almirante Ferraz Sacchetti e o Professos Ernâni Lopes que sempre mantiveram o mar e a maritimidade portuguesa no centro da sua atenção. De entre as várias publicações de cariz científico que se debruçam sobre o mar, podemos destacar pela sua abrangência e heterogeneidade de autores que para ela contribuem, a revista *on-line* “Maria Scientia”, do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa, cujo objetivo é promover o conhecimento sobre os Assuntos do Mar e identifica-se como um espaço de produção científica de elevada qualidade, no domínio dos Assuntos Marítimos, possibilitando a divulgação da investigação realizada quer por autores portugueses e/ou lusófonos, quer por autores estrangeiros que se dediquem ao estudo destas temáticas. Será ainda de salientar o papel que a Marinha Portuguesa tem tido com a frequente publicação nos “Cadernos Navais”, das Edições Culturais de Marinha, de estudos, textos de seminários e outros trabalhos que refletem sobre a estratégia, as políticas e, no fundo, a importância do mar.

Para melhor enquadramento do que pretendemos atingir com o nosso trabalho, entendemos adequado debruçarmo-nos sobre alguns conceitos que iremos explorar. Por ser a base de partida, entendemos que o primeiro conceito a abordar seria o de Política Marítima Integrada, e que segundo a União Europeia, é entendida como uma política que visa garantir uma abordagem mais coerente dos assuntos (problemas) marítimos, com uma coordenação reforçada (soluções) entre diferentes domínios públicos e, desejavelmente, entre os EM. Já ao nível nacional, e passando ao segundo conceito, na Estratégia Nacional para o Mar, definiu-se como “objetivo central (...) aproveitar melhor os recursos do oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de uma coordenação eficiente, responsável e empenhada” (Ministério da Defesa Nacional, 2007, p. 10). Já na nova ENM, disponibilizada para discussão pública em março do presente ano, considera-se que através dela se apresenta “um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que permitirá a Portugal responder aos desafios colocados com a promoção, crescimento e



competitividade da economia do mar, nomeadamente, as importantes alterações verificadas no âmbito político a nível europeu e mundial” (Governo de Portugal, 2013).

Pela já referida estreita e constante ligação ao mar, que iremos manter ao longo do nosso trabalho, consideramos ainda imprescindível abordar outros conceitos relacionados com a maritimidade de um país.

O primeiro que consideramos importante realçar é o de Geografia Marítima de um país ou região. De acordo com Geoffrey Till (2009), a Geografia teve sempre um papel crucial na situação estratégica de um país. Neste âmbito Mahan (cit. por Till, 2009, p. 89), entendia este conceito como o recorte e a tipologia da costa de um país, a disponibilidade de portos, a importância dos rios, a fertilidade do solo, a proximidade a importantes linhas de comunicação marítimas e a facilidade de acesso ao mar aberto. Portugal tem uma geografia inegavelmente marítima fruto dos vastos espaços marítimos de soberania e de jurisdição fruto da extensa faixa continental e das suas ilhas atlânticas. Da mesma forma a Europa disfruta desta característica e de acordo com Cunha (2011) “Com esta geografia marítima, tendo sabido aproveitá-la melhor do que ninguém, para a Europa o mar nunca foi uma barreira ao comércio, ao negócio ou à sua expansão territorial, mas, ao contrário, foi a condição que fez a diferença e que fez deste continente a maior potência naval da História da Humanidade”.

Julgamos agora adequado introduzir um outro conceito que são os Atributos do Mar, e que resultam de uma análise sob um prisma político, económico e militar. Assim, é impossível não entender o mar como uma Fonte de Recursos. Conforme referido por Till (2009, pp. 24-25) “*From earliest (...) times, in Europe and elsewhere, the sea and the estuaries were seen as an unlimited food resources to those with technology and courage to pursue it in the open sea*”, e acrescenta que “*As a source of resources, the sea was crucial to the development of world civilization – and it remains crucial since mankind still harvest some 20 per cent of its daily protein from the oceans*”. Numa perspetiva mais atual, Pedra (2012, p. 152) acrescenta que se tem “assistido nas últimas décadas à exploração sistemática de novos recursos no mar, nomeadamente de petróleo, gás e de minerais, como consequência das exigências impostas pelo crescimento e modelo de desenvolvimento da população mundial”. Acrescentando um ponto de vista ambiental, e sobre a exploração excessiva do mar como fonte de recursos Ribeiro (2008, pp. 35-36) refere que “Locais de pesca muito produtivos encontram-se à beira da exaustão ou estão irreversivelmente destruídos, facto que eliminou a fonte de subsistência e o sentido das vidas de algumas



comunidades costeiras. Por outro lado os fundos marinhos são a última grande mina mundial. Contudo, a sua exploração poderá perturbar os ecossistemas e inviabilizar a preservação dos recursos vivos na coluna de água suprajacente”.

O mar é também entendido, desde sempre, como um Meio para Transporte e de Comunicação e nem o desenvolvimento de outras tecnologias (nomeadamente a aeronáutica) lhe retiraram essa importância. De facto, como referido por Till (2009, p. 26) “*Over 95 per cent of the world’s trade is conducted by sea, and the volume of that trade has hugely expanded over the past 30 years or so, from 2.6 billion tons of goods in 1970 to 7.12 billion tons in 2005*”. Atualmente os transportes marítimos, e inevitavelmente os portos, são cruciais para a exploração do mar e representam a espinha dorsal de qualquer *cluster* marítimo, funcionando como polo catalisador de outros setores e atividades (Cunha, 2011, p. 118). Na sequência da utilização do mar como meio de transporte de bens, ou seja a realização de atividades comerciais, o mar acabou por ter também, desde sempre, um papel importante como meio de comunicação e de disseminação e troca de ideias, que em muitos casos resultaram em influências na própria cultura.

O mar foi igualmente sempre identificado como um meio de domínio e um fator com um peso militar significativo. Neste âmbito, Portugal constitui-se como um exemplo excepcional do aproveitamento do potencial do mar, e como refere Till (2009, p. 31) “*The Portuguese are an especially good example of what the Greeks call a ‘thalassocracy’ an empire founded on mastery of the sea*”, referindo que a nosso império no oceano Índico foi durante séculos assegurado pelo estabelecimento de pequenas guarnições em locais estratégicos e por forças navais superiores. As atuais ameaças que se vivem no mar, e a partir do mar, onde podemos incluir o tráfico de pessoas e bens, a pirataria com novos e arrojados contornos, ou o terrorismo revelam a necessidade de ser reequacionado o papel das marinhas no âmbito da defesa, em que também aqui apenas a cooperação internacional poderá tornar efetiva uma rede europeia que garanta a segurança no mar.

Finalmente, também por se tratar de um autor nacional, consideramos interessante apresentar, de uma forma muito sucinta, a visão estratégica do mar do Almirante Silva Ribeiro, sob cinco perspetivas. Numa perspetiva política, o autor alerta para a necessidade de Portugal utilizar todo o seu saber, a experiência e a capacidade científica, para preservar os seus direitos no âmbito de processos diplomáticos, como resposta às campanhas de grandes potências marítimas, dissimuladas pela retórica igualitária, baseadas no conceito do mar como recursos comum, cujo propósito será a satisfação das suas ambições (Ribeiro,



2008, p. 35). Numa perspetiva económica, identifica para Portugal, o desafio de desenvolver de forma articulada e de garantir a coordenação operacional das capacidades dos diferentes órgãos do Estado, necessárias para vigiar, fiscalizar e policiar os espaços marítimos nacionais, alvo da ambição de outras nações, fruto da cada vez maior escassez de recursos vivos e do interesse de exploração dos fundos marinhos (Ribeiro, 2008, pp. 35-27). Do ponto de vista ambiental, considera que Portugal deverá reforçar a sua capacidade de investigação e de desenvolvimento ligado ao mar, principalmente para reduzir os impactos das atividades humanas sobre o mar e as zonas costeiras e também para fomentar o conhecimento marítimo e partilhar informação (Ribeiro, 2008, p. 38). Numa perspetiva cultural, o Almirante Silva Ribeiro identifica para Portugal o “desafio de, através dos seus órgãos dedicados à investigação, ao ensino e à cultura, promover a pesquisa e a difusão dos conhecimentos relacionados com as ciências e as artes relativas ao mar, bem como guardar, conservar e divulgar objetos, utensílios, instrumentos e hábitos corporais e mentais marítimos de valor nacional” (Ribeiro, 2008, pp. 40). Finalmente, numa perspetiva militar, são identificadas novas ameaças que tiram partido do mar, como o crime organizado com origens diversas e o terrorismo. Para combater estas ameaças, o autor considera que Portugal reviu o seu pensamento estratégico naval clássico, adotando o conceito de “duplo uso” uma vez que “é ele que melhor garante a preparação e o emprego da força naval que Portugal necessita para preservar os interesses nacionais no mar” (Ribeiro, 2008, pp. 41-43).



2. A Política Marítima Integrada Europeia

a. O valor do Mar para a União Europeia

A UE atribui uma grande importância ao seu mar, por questões ambientais e climáticas, como via de comunicação para movimentos de bens e pessoas, pelas condições únicas relacionadas com o turismo, lazer ou a habitação nas zonas costeiras, mas principalmente por representar uma enorme fonte de recursos, sejam eles alimentares, energéticos ou outros. Sem querermos, de forma alguma, menosprezar qualquer das razões pelas quais o mar é importante para a UE, vamos no entanto debruçar-nos por agora sobre o peso que o mar tem na sua economia, de forma a podermos ter, mais á frente, um termo de comparação quando efetuarmos uma análise similar para o caso específico de Portugal.

Será compreensivelmente complicado, calcular do ponto de vista económico o valor ou o peso que o mar tem na economia geral da UE. No entanto um estudo recente, elaborado por um consórcio europeu para a UE (ECORYS, 2012) estima que o Valor Acrescentado Bruto¹ (VAB) produzido nas regiões costeiras europeias, ultrapasse os 4108 mil milhões de euros e que o VAB das atividades económicas marítimas da UE seja de aproximadamente 485 mil milhões de euros. Relativamente ao emprego, o mesmo estudo estima que as atividades marítimas garantam na UE mais de 5,4 milhões de postos de trabalho. O turismo costeiro e a navegação de águas profundas são as atividades que mais contribuem para a empregabilidade, garantindo mais de 3 milhões de postos de trabalho. Outras atividades como a náutica de recreio, os serviços de transporte de passageiros ou a pesca para consumo humano, representarão no total cerca de 800 mil postos de trabalho. O petróleo e o gás são acima de tudo importantes pelo VAB que originam e que representa entre 100 e 135 mil milhões de euros.

Para podermos mais facilmente transmitir o peso da economia marítima ao nível da UE, vamos socorrer-nos de dados que, apesar de menos atualizados, possibilitam um melhor entendimento. Assim, de acordo com os valores revelados pela Comissão Europeia (2006b), as regiões marítimas são responsáveis por mais de 40% do Produto Interno Bruto

¹ **Valor Acrescentado Bruto (VAB)** - Valor bruto da produção deduzido do custo das matérias-primas e de outros consumos no processo produtivo. Corresponde à diferença entre a produção e o consumo intermédio, isto é, à diferença entre o valor dos bens e serviços criados num processo de produção e o valor dos bens e serviços consumidos como elementos desse mesmo processo. Assim, o VAB é o acréscimo de valor imputado por cada empresa a determinado produto, numa dada etapa do processo produtivo. O VAB é o último saldo da conta de produção, sendo apenas líquido do custo de matérias-primas. Note-se que o VAB corresponde às remunerações dos fatores trabalho e capital. (Fonte: PORDATA)



(PIB) da Europa e estima-se que entre 3% a 5% do PIB europeu provenha das indústrias e dos serviços do setor marítimo, não estando no entanto incluídos os valores de matérias-primas como o petróleo, o gás ou o pescado, do qual resultará um valor substancialmente superior. Também os transportes marítimos têm um enorme peso estratégico e económico uma vez que quase 90% do comércio externo da UE e mais de 40% do seu comércio interno têm por base o movimento efetuado por mar. Ainda neste sector, será de referir que por ano 3,5 mil milhões de toneladas de carga e 350 milhões de passageiros atravessam os 1200 portos marítimos europeus.

No entanto a Europa é, também ao nível da economia marítima, uma potência mundial e os valores disponíveis pela Comissão Europeia (2006b) permitem ter uma ideia do posicionamento europeu face ao volume de negócio global. Referindo-nos apenas a alguns dos setores mais representativos e começando pelo valor anual gerado pelos portos europeus (cerca de 10500 milhões de euros), este equivale a cerca de 42% do volume de negócio mundial. Quanto aos transportes marítimos, em que a Europa detém cerca de 40% da frota mundial, o volume de negócios corresponde a mais de 44% do valor mundial. Também as atividades turísticas marítimas da Europa, excluindo o setor dos navios de cruzeiro, têm um peso global significativo, representando 43% do volume mundial². O investimento nas tecnologias de informação marítima (39% do investimento mundial) e na investigação e desenvolvimento das atividades ligadas ao mar (31% do investimento mundial) são igualmente relevantes na Europa, representando em conjunto mais de 4650 milhões de euros, verificando-se ainda uma posição de liderança indiscutível no sector das energias renováveis em que os investimentos anuais efetuados equivalem a 94,5% do total mundial. Finalmente o sector da construção naval gera um volume de negócios correspondente a cerca de 35% do volume mundial.

Existem no entanto outros sectores em que a Europa não apresenta o mesmo posicionamento, como a pesca em que o valor gerado corresponde a 8,5% do volume de negócios que esta atividade representa a nível mundial e, eventualmente em consequência, a transformação de peixe e outros produtos do mar que representa pouco mais de 10% do total mundial. De acordo com as previsões, é expectável que em 2030 mais de metade do peixe consumido mundialmente seja de aquicultura, pelo que, o volume de negócio atual que representa apenas pouco mais de 14% do valor mundial, tenderá a aumentar.

² Para este valor contribui fortemente o facto de, entre os turistas europeus, 63% escolhem o mar como destino de férias (Comissão Europeia, 2006b).



Como referimos, o valor do mar para a UE e para os países que a constituem, não se resume a fatores económicos, apesar de, os valores atrás mencionados só por si justificarem uma especial atenção. Aspetos políticos e geoestratégicos, ambientais e climáticos, de utilização sustentável dos recursos e cada vez mais aspetos relacionados com a segurança, têm também naturalmente um grande peso e levantam questões a que dificilmente um país europeu *de per si* estará em condições de enfrentar. Esta é uma das razões pela qual a Europa terá sentido necessidade de edificar uma política marítima integrada e assim tentar reforçar a capacidade de resposta da Europa face aos desafios da globalização.

b. Política Marítima Integrada Europeia: enquadramento histórico e a sua génese

Em 2006 com a publicação do “Livro Verde para uma futura política marítima da União”, eram apontados alguns motivos pelos quais se considerava importante a implementação de uma política marítima europeia. Nessa sua comunicação a Comissão das Comunidades Europeias assumia que “Até agora, as nossas políticas em matéria de transporte marítimo, indústria marítima, regiões costeiras, energia *offshore*, pescas, meio marinho e outras áreas de relevo foram desenvolvidas separadamente. É evidente que nos esforçámos por garantir a tomada em consideração do impacto de umas nas outras. Contudo, negligenciámos as articulações mais vastas entre tais políticas, do mesmo modo que não procedemos a um exame sistemático da forma de as combinar para que se reforçassem mutuamente” (Comissão Europeia, 2006a). Neste documento foi apontada a inexistência da integração dos diferentes esforços efetuados no setor marítimo, no entanto, para termos noção do que de facto esteve na génese da PMIE é necessário recuar alguns anos mais.

Em mais de cinquenta anos de história de construção europeia nunca, a agora denominada UE, sentiu a necessidade da adoção de uma política marítima, apesar de, desde há alguns anos contar entre os seus EM um número considerável de países de forte ligação ao mar como é o caso da Dinamarca, de Espanha, da França, da Grécia, da Holanda, da Inglaterra, de Portugal ou da Suécia, e em que atualmente, apenas cinco dos vinte e sete países que a integram não são países costeiros. Poderemos afirmar que a forma de olhar o mar, por parte da Europa, terá começado a mudar a partir do início da década de noventa do século passado e com inegável orgulho, podemos igualmente declarar que



Portugal terá tido um papel significativo para tal alteração. De acordo com Viegas (2011), foi nessa altura que a delegação nacional na Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), propôs a organização, a nível global, de uma conferência sobre o mar, tendo esta iniciativa sido alvo do melhor acolhimento no seio da UNESCO, e a Assembleia Geral da Nações Unidas declarado 1998 “Ano Internacional dos Oceanos” (AIO). Ainda de acordo com o mesmo autor, e para dar cumprimento a tal intenção foi criada em 1995 a Comissão Mundial Independente para os Oceanos (CMIO), presidida pelo Dr. Mário Soares, e que tinha como missão a elaboração de um relatório independente sobre os oceanos, tendo este sido apresentado em Lisboa no final da EXPO 98, revelando as preocupações mundiais à data da sua elaboração, nomeadamente “a necessidade de realização de ações coletivas concertadas para proteger os bens comuns globais, onde se incluem os oceanos, com especial incidência nas zonas costeiras” (Viegas, 2011). Uns anos antes, outro acontecimento marcante teve lugar, quando em 1994 a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), entrou em vigor.

Foi já quando a Comissão Europeia era presidida por um português, o Dr. Durão Barroso, que a Europa demonstrou despertar para a necessidade de uma política marítima (Teixeira, 2009), atendendo ao valor económico e ambiental dos mares. Com a publicação do Livro Verde pretendeu-se forjar uma nova visão para a gestão da relação com os oceanos, e entendeu-se serem necessárias novas formas de conceber e aplicar políticas ao nível europeu e nacional (Comissão Europeia, 2006a), iniciando-se a discussão e o processo de consulta para a efetiva elaboração da PMIE. “Este documento inicial caracterizou-se por efetuar uma abordagem holística dos oceanos, num momento em que os recursos se encontravam ameaçados por fortes pressões de origens diversificadas, incrementada por uma crescente capacidade tecnológica de exploração” (Viegas, 2011). Com base na discussão e nas contribuições daí resultantes a Comissão Europeia elaborou uma política marítima integrada para a UE, baseada no reconhecimento de que todas as questões relativas aos oceanos e mares estão interligadas e de que todas as políticas ligadas ao mar devem ser elaboradas de uma forma articulada (Comissão Europeia, 2007), tendo esta sido aprovada em 10 de outubro de 2007.

c. A evolução da Política Marítima Integrada Europeia

Como referimos a PMIE, conhecida como Livro Azul, foi publicada em outubro de 2007 depois de largos meses de discussão levantada e incentivada pela publicação, no ano



anterior, do Livro Verde para uma futura política marítima da União. Com a redação dessa política pretendeu-se reforçar “a capacidade de resposta da Europa face aos desafios da globalização, das alterações climáticas, da degradação do ambiente marinho, da segurança marítima e proteção do transporte marítimo e da segurança e sustentabilidade energéticas” (Comissão Europeia, 2007), quer através da alteração do modo de elaborar as políticas setoriais com ligações ao mar e do próprio processo de tomada de decisão, quer através da elaboração e apresentação de um programa de trabalho, a partir do qual derivasse um quadro político coerente, abrangendo um variado conjunto de projetos.

Desde a publicação da PMIE, vários foram os desenvolvimentos verificados na sua implementação e para aferir ponto de situação, foram publicados dois relatórios. O primeiro foi publicado em 2009 e designou-se “Relatório de Progresso sobre a Política Marítima Integrada da União Europeia” (Comissão da Comunidades Europeias, 2009). O segundo, denominado “Evolução da Política Marítima Integrada da União Europeia”, foi publicado em setembro de 2012 (Comissão Europeia, 2012).

Aquando da publicação da PMIE, a Europa considerou que a materialização de uma política integrada exigia o estabelecimento de um quadro de governação que seja responsável pela concretização da abordagem integrada tendo para isso a Comissão criado “uma função de ‘Política Marítima’, cuja tarefa era analisar os assuntos marítimos e as políticas que os afetam, assegurar a coordenação entre as políticas setoriais, garantir que as interações entre elas sejam tidas em conta e pilotar o desenvolvimento de instrumentos políticos transectoriais” (Comissão Europeia, 2007), tendo para tal a UE envolvido também as diferentes agências que desempenham funções ligadas às atividades marítimas. Esse quadro de governação integrado impõe, no entanto, a implementação de instrumentos horizontais de planeamento, comuns às políticas setoriais com ligação ao mar e que apoiem a elaboração e consecução de tais políticas. Nesse sentido, foram identificados como especialmente importantes os seguintes instrumentos para uma política integrada: a vigilância marítima; o ordenamento do espaço marítimo e a gestão integrada das zonas costeiras; e a existência de uma fonte exaustiva e acessível de dados e informação (Comissão Europeia, 2007, p. 5). Considerou ainda que para a sua implementação, a PMIE incidiria principalmente em cinco domínios de ação: a maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares; a construção de uma base de conhecimento e inovação para a política marítima; a maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras; a



promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais; e a promoção da visibilidade da Europa marítima (Comissão Europeia, 2007, pp. 7-15).

O relatório publicado em 2009, considerou que, apesar de recentemente implementada, a PMIE tinha já incutido algumas alterações na forma como a Europa gere as suas riquezas marítimas e costeiras, e que para manter esse impulso era “importante liberar o potencial económico da Europa marítima, melhorar a ação dos poderes públicos nos mares e continuar a explorar as sinergias que permitem o reforço do crescimento económico e da estabilidade ambiental” (Comissão da Comunidades Europeias, 2009, p. 11). Considerou também que a melhor forma de alcançar esses objetivos seria avançar nas seguintes “seis direções estratégicas”: consolidar a Governação Marítima Integrada, instigando as instituições da UE e dos EM na adoção de programas coerentes e comuns para os assuntos marítimos, contrariando a tendência ainda prevalecente para pensar a política sectorial de uma forma isolada; fomentar o desenvolvimento económico, a monitorização do ambiente, a segurança e o respeito da legislação nos oceanos e mares da Europa, através de Instrumentos Políticos Sectoriais, em especial o ordenamento do espaço marítimo, a par de um maior conhecimento do meio marítimo; a Definição dos Limites de Sustentabilidade das atividades humanas com impacto no meio marinho, permitindo a criação de uma plataforma para o desenvolvimento de todas as atividades marítimas, tendo em conta os seus efeitos cumulativos; a definição de Estratégias Baseadas nas Bacias Marítimas, que permitam adaptar as prioridades e os instrumentos políticos aos contextos geográfico, económico e político específicos de cada grande região marítima; prestar maior atenção à Dimensão Internacional da PMI, e com isso permitir que a Europa assuma um papel de motor na melhoria da governação marítima à escala mundial; por último, considerando o contexto de crise económica já vivido naquela altura, e para fazer face a essa realidade, centrar a execução da PMI no Crescimento Económico, no Emprego e na Inovação Sustentável, com especial atenção na exploração de sinergias com a política energética comunitária (Comissão da Comunidades Europeias, 2009, pp. 11-12).

Com a publicação do segundo relatório, pretendeu-se descrever a evolução da PMIE e das políticas marítimas sectoriais, nos dois anos que o antecederam, “fazendo o balanço das realizações concretas que permitem criar crescimento, reforçar a eficiência em termos de recursos e poupar dinheiro público” (Comissão Europeia, 2012, p. 2). Com um enfoque muito forte na vertente económica, este relatório aborda em primeiro lugar a Contribuição da Economia Marítima para o Crescimento e o Emprego. Aqui, e na



sequência da publicação quase simultânea de uma comunicação da Comissão Europeia, introduziu-se o conceito de Crescimento Azul, cujo objetivo foi lançar uma iniciativa conjunta com os EM, as regiões e todas as partes interessadas a fim de potenciar ao máximo a economia marítima, tendo identificado alguns problemas comuns para a sua concretização tais como, a falta de competências apropriadas, o acesso ao capital de risco, a fragmentação dos dados sobre o meio marinho, os desafios ambientais e a dificuldade dos processos de planeamento. Foram ainda abordadas outras vertentes da economia marítima como o Transporte Marítimo (relevando a sua importância na competitividade da economia europeia a nível mundial), a Energia (apresentando o objetivo de aumentar o peso da energia eólica marítima no consumo total de energias renováveis), a Construção Naval (realçando a adoção de um novo enquadramento com disposições específicas para os auxílios à inovação e a disponibilização de crédito) e as Pescas e Aquicultura (dando a conhecer a adoção de novas propostas legislativas, cujo objetivo é fornecer as bases para uma pesca sustentável, que respeite o ecossistema, garantindo a qualidade dos produtos alimentares, a prosperidade das comunidades costeiras, a rentabilidade do setor e a atração e segurança dos postos de trabalho) (Comissão Europeia, 2012, pp. 3-4).

O mesmo relatório reflete ainda sobre vários projetos e iniciativas das quais destacamos as seguintes: o Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM) e a Gestão Integrada da Zona Costeira (GIZC), como forma de assegurar, ao nível intersectorial e transfronteiriço, a eficiência do ordenamento das águas marinhas e da gestão das zonas costeiras; a Vigilância Marítima, em que a criação de um ambiente comum de partilha da informação (*Common Information Sharing Environment – CISE*), melhorará a eficiência e a relação custo/eficácia dessa atividade, que em conjunto com o sistema europeu de vigilância das fronteiras, contribuiu para a proteção dos cidadãos e das indústrias marítimas da Europa contra as ameaças relacionadas com o mar; o estabelecimento de uma Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho (EMODnet), de forma a partilhar o conhecimento do meio marinho a fim de facilitar a inovação, o investimento e a elaboração de políticas sólidas; reforço da necessidade do estabelecimento de Estratégias para as Bacias Marítimas como forma eficaz para o desenvolvimento da economia marítima e a proteção do meio marinho, alinhando os fundos nacionais e europeus existentes funcionando como motores económicos nas respetivas regiões (Comissão Europeia, 2012, pp. 5-9). Ao terminar, o relatório conclui que, com base nos resultados obtidos, o Crescimento Azul constituirá o objetivo para os próximos anos e orientará a



condução da PMIE, visando uma “economia marítima saudável que propicie aos cidadãos europeus inovação, crescimento e sustentabilidade” (Comissão Europeia, 2012, p. 12).

d. As “Políticas” da Política Marítima Integrada Europeia

Da leitura dos três documentos atrás analisados, o Livro Azul para uma PMIE e os dois relatórios relativos ao seu progresso e evolução, em conjunto com a interpretação da informação disponibilizada pela Comissão Europeia (2013), inferimos que presentemente a condução da PMIE assenta na observância de cinco políticas transversais, por forma a atingir os seus objetivos. São elas: o Crescimento Azul; o Conhecimento de Dados sobre o Meio Marinho; o Ordenamento do Espaço Marítimo; a Vigilância Marítima Integrada; e as Estratégias para as Bacias Marítimas³. É sobre essas políticas que vamos falar de seguida.

Crescimento Azul

O crescimento azul é uma estratégia a longo prazo de apoio ao crescimento do setor marítimo que tem como objetivos: identificar e dar uma resposta aos desafios (económicos, ambientais e sociais) que afetam os setores da economia marítima; identificar sinergias potenciais entre políticas setoriais; estudar as interações entre as diferentes atividades e o seu impacto potencial no ambiente marinho e na biodiversidade; identificar atividades com elevado potencial de crescimento a longo prazo e apoiá-las, eliminando os obstáculos administrativos, promovendo o investimento na investigação e desenvolvimento, bem como na aquisição de competências através da educação e da formação (Comissão Europeia, 2013).

Várias são as ações e iniciativas em curso que concorrem para a sua concretização, das quais destacamos a iniciativa «Conhecimento do Meio Marinho 2020» que sendo uma estrutura integrada de conhecimentos baseada em sistemas nacionais de recolha de dados garantirá, via internet, informação ao nível europeu; a já referida ferramenta CISE, com as vantagens apresentadas; a Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha» que visa assegurar que a pressão resultante da atividade humana interfere o mínimo possível com o ambiente; o Espaço Europeu de Transporte sem Barreiras, que visa simplificar os procedimentos administrativos para o transporte marítimo; e finalmente, mas não menos importante, um plano de ação para o acesso ao necessário financiamento, com especial enfoque nas Pequenas e Médias Empresas (Comunidade Europeia, 2012a, pp. 5-6).

³ No Livro Azul, a Vigilância Marítima, o Ordenamento do Espaço Marítimo e a Acessibilidade aos Dados e Informação, eram já identificados como os três instrumentos importantes para uma política integrada.



A consecução desta política, com base na análise do potencial de criação de postos de trabalho, do potencial resultante da investigação e da evolução tecnológica, assenta em cinco domínios de intervenção que poderão contribuir para o crescimento sustentável da economia marítima, são eles a Energia Azul, com especial destaque para a produção de energia eólica marítima, que em 2011 representava 10% da capacidade total instalada, mas aspira-se a que em 2030 a instalação anual de capacidade no mar possa superar a instalada em terra; a Aquicultura, que representa atualmente 25% do consumo de pescado na UE, e cujo crescimento é ainda dificultado por diferentes obstáculos, entre os quais as limitações de espaço disponível, a concorrência do mercado global e os condicionalismos administrativos; o Turismo Marítimo, Costeiro e de Cruzeiros, que em algumas situações é uma fonte suplementar de rendimento para as comunidades, noutras pode dominar a economia regional; os Recursos Minerais Marinhos cuja exploração é atualmente realizada em águas pouco profundas, mas que até 2030 estima-se que os minerais provenientes de leitões oceânicos possa representar 10% da produção mundial, podendo algumas empresas europeias estar bem posicionadas para fornecer produtos e serviços de qualidade; por último a Biotecnologia Azul cujo crescimento poderá proporcionar postos de trabalho altamente qualificados e importantes oportunidades de negócio (Comunidade Europeia, 2012a, pp. 7-14).

Conhecimento e Dados Sobre o Meio Marinho

Neste âmbito a iniciativa «Conhecimento do meio marinho 2020» reúne dados sobre o meio marinho provenientes de diferentes fontes com o objetivo de ajudar a indústria, as autoridades públicas e os investigadores a encontrarem os dados de que precisam e a utilizarem-nos de forma mais eficaz para desenvolver novos produtos e serviços, bem como a melhorar a compreensão do comportamento dos mares (Comissão Europeia, 2013).

Várias têm sido as ações e projetos realizados, a diferentes níveis, de cujos progressos resulta um melhor conhecimento do meio marinho europeu. A título de exemplo referimos, em primeiro lugar, os esforços de vários EM no estabelecimento de procedimentos nacionais para uma correta gestão de dados, que permita um arquivamento seguro e a catalogação de acordo com normas e tecnologia que permita a consulta rápida através de processos automatizados. Outro projeto chave é o já referido EMODnet, de cuja base de dados o CISE poderá importar informação facultando assim, às autoridades



marítimas informação no domínio do ambiente, das pescas, dos transportes, do controlo das fronteiras, bem como da defesa (Comissão Europeia, 2012b, pp. 9-10).

Ordenamento do Espaço Marítimo

O OEM abrange as águas do mar sob jurisdição nacional e incide unicamente no planeamento das atividades no mar, tendo como objetivo assegurar o equilíbrio entre os setores dependentes do mar, que frequentemente competem entre si, garantindo uma utilização eficiente e sustentável do espaço e dos recursos marítimos, assegurando que as decisões são tomadas com base em dados sólidos e num conhecimento profundo do mar, e proporcionando maior segurança jurídica aos investidores, encorajando o crescimento económico (Comissão Europeia, 2013).

Embora o OEM seja da responsabilidade dos EM, a Comissão considera importante promover ações ao nível da UE, com vista à obtenção de um quadro coerente para o OEM ao nível europeu (Comissão Europeia, 2010, p. 2). Entre as diferentes ações realizadas destacamos, pela sua influência na vida dos cidadãos, as que visam garantir a coerência entre o OEM e o ordenamento do espaço terrestre, ou seja a relação com a GIZC. A GIZC visa a aplicação coordenada das diversas políticas que afetam as zonas costeiras e relacionadas com atividades tais como a proteção da natureza, aquicultura, pescas, agricultura, indústria, energia eólica *offshore*, o transporte marítimo, o turismo, o desenvolvimento de infraestruturas e de mitigação e adaptação às mudanças climáticas (*European Commission*, 2013). Em conjunto, o OEM e a GIZC propõem-se contribuir para o respeito dos compromissos identificados para a proteção e conservação do meio marinho (Comissão Europeia, 2007, p.6)

Vigilância Marítima

O estabelecimento de uma rede europeia de Vigilância Marítima tem por objetivo em primeira instância, garantir a utilização segura do mar e a proteção das fronteiras marítimas da Europa, através do melhoramento, otimização das atividade de vigilância marítima e a interoperabilidade dos vários sistemas, de forma a fazer face aos desafios e ameaças ligados à segurança da navegação, à poluição marinha, ao cumprimento da lei e à segurança em geral (Comissão Europeia, 2007, pp. 5-6). Nesta área, a Europa revela uma grande preocupação derivada do facto de mesmo ao nível dos EM, “as atividade de vigilância respeitantes à pesca, ao ambiente, ao policiamento dos mares ou à imigração são da responsabilidade de diferentes autoridades que atuam independentemente umas das outras. Daí resulta, com frequência, uma subutilização de recursos já escassos” (Comissão



Europeia, 2007, p. 6)⁴. “Assim, o melhoramento e otimização das atividades de vigilância marítima, em que a interoperabilidade de sistemas a nível europeu deve ser uma realidade, visam uma maior coordenação e cooperação entre as autoridades públicas a quem compete esta função, tendo como base a existência de uma rede integrada de sistemas de localização dos navios, incluindo a vigilância por satélite e sistemas de localização e identificação de longo alcance” (Viegas, 2011, p. 12). Neste âmbito, vários projetos foram implementados com o objetivo de reforçar a vigilância e, conseqüentemente, a segurança dos mares europeus, dos quais destacamos o projeto BlueMassMed (BMM)⁵ visando a integração da vigilância marítima no mar Mediterrâneo e seus acessos ao Atlântico e o projeto MARSUNO sobre a vigilância marítima das bacias do mar do Norte (Comissão Europeia, 2013), que representam duas das estruturas de suporte para a edificação do CISE (Comissão Europeia, 2010a). O projeto BMM, liderado pela França, decorreu de janeiro de 2010 a junho de 2012, e um dos principais resultados obtidos foi o facto de ter sido estabelecido, desenvolvido e testado, um interface de partilha de informação, capaz de se adaptar a qualquer sistema já existente através da sua arquitetura flexível e orientada para esse fim (*European Commission*, 2012).

Estratégia para as Bacias Marítimas

Dadas as especificidades, das mais variadas origens, cada bacia marítima é única e deve ser objeto de uma estratégia específica. Nesse sentido foram definidas, ao nível europeu as seguintes bacias marítimas: oceano Atlântico, oceano Ártico, mar Adriático, mar Báltico, mar Mediterrâneo, mar Negro e mar do Norte (Comunidade Europeia, 2013).

Por razões naturais, e para ir ao encontro do nosso estudo, iremos abordar, de forma breve, apenas a estratégia delineada para a região atlântica que tem como objetivo “criar emprego e promover um crescimento sustentável na zona do Atlântico, reunindo cinco países da UE do litoral atlântico (França, Irlanda, Portugal, Espanha, Reino Unido), autoridades regionais e locais, empresas e outros intervenientes para definir as principais prioridades de investimento e de investigação, bem como ideias para projetos concretos (Comunidade Europeia, 2013). Durante o ano de 2012, e no âmbito dessa estratégia, foram estabelecidas as seguintes iniciativas prioritárias: reunir ideias para ações concretas através de seminários com intervenientes e contributos quer de países da EU, quer de outras partes

⁴ Em Portugal, apesar de frequentemente questionado, o modelo de Duplo Uso da Marinha, de alguma forma reduz os efeitos negativos resultantes da escassez de recursos, através, por exemplo, da partilha de plataformas e centralização de dados.

⁵ Do qual Portugal é um dos seis países participantes em conjunto com a Espanha, a França, a Grécia, a Itália, e Malta.



interessadas; definir e aprovar investimentos prioritários e necessidades de investigação para a zona do Atlântico a fim de ser delineado um plano de ação; analisar a possibilidade de um financiamento da UE ou do setor privado para o plano de ação a elaborar e que abranja o período 2014-2020 (Comunidade Europeia, 2013). Essas ações, e de acordo com o preconizado pela Comissão Europeia (2011), deverão ser aplicadas de acordo com uma abordagem ecossistémica (garantindo que a gestão das atividades humanas no Atlântico deve contribuir para um ecossistema saudável e produtivo), contribuir para a redução da pegada de carbono, ter em consideração a exploração sustentável dos recursos naturais dos fundos marinhos do Atlântico, garantir a resposta a ameaças e a situações de emergência (quer se tratem de acidentes, catástrofes naturais ou atividades criminosas) e contribuir para o crescimento inclusivo do ponto de vista social (através da criação de postos de trabalho de valor acrescentado).



3. A Estratégia Nacional para o Mar

a. O valor do Mar para Portugal

Se no passado, o mar representou a expansão, a riqueza, a razão para o desenvolvimento tecnológico e o elo de ligação entre o império, de há umas décadas a esta parte, como já referimos, vários são os autores que consideram que Portugal deixou de atribuir ao mar a importância que ele mereceria. Segundo Cunha (2011, p.22) várias foram as causas “por detrás do atual desvanecimento da ligação de Portugal ao mar: a descolonização e o fim do ‘Império’; as alterações socioeconómicas que afetaram setores tradicionais prevaletentes, como a perda da atratividade dos setores das pescas e dos transportes marítimos; as decisões políticas tomadas durante o PREC⁶ e a forte instabilidade política desse período; a decisão europeia e o subsequente investimento maciço nas autoestradas e nas vias rodoviárias; os efeitos da crise petrolífera dos anos setenta, que tornou menos viáveis os estaleiros de construção e reparação naval nacionais, em particular os maiores, especializados na construção e reparação de superpetroleiros; e, talvez fruto de tudo isto, uma atitude por parte dos novos decisores públicos que era, e até certo ponto ainda é, pautada pela manifesta incompreensão e/ou ignorância do verdadeiro valor do mar para Portugal”. Sobre esta questão o mesmo autor acrescenta ainda que “Seja qual for a razão ou o conjunto de razões que podemos encontrar para explicar o afastamento no passado recente de Portugal relativamente ao mar, o que é facto é que de 1975 a esta parte nos abstermos de verdadeiramente o explorar económica e politicamente”.

No entanto existem sinais de que se esteja de novo a olhar para o mar com interesse económico integrado e a expressão «economia do mar» “começa a desenvolver-se com a difusão, em curso no país, de uma nova visão do mar por parte da governação e da economia. Assim, a economia do mar pretende ser mais do que a soma das partes, isto é, mais do que o valor agregado do conjunto dos setores e atividades marítimas para a economia nacional. Uma visão holística da economia do mar permite: interligar as atividades marítimas económicas; encontrar sinergias entre elas que as potenciem; antever novas atividades económicas; aumentar a dimensão económica do mar, ao agregar o valor produzido por todas as atividades e fileiras do mar no PIB; e permite compreender o impacto ambiental cumulativo que essas atividades têm sobre o ecossistema marinho, que

⁶ Processo Revolucionário em Curso – período de grande agitação política e social vivido em Portugal após o 25 de abril de 1974 e que terminou com o 25 de novembro de 1975.

é, em absoluto, a base de toda a economia do mar e que é determinante salvaguardar” (Cunha, 2012, p.15).

Ainda segundo o mesmo autor, um dos sinais “do reduzido investimento nos setores da economia do mar é o facto de os maiores grupos económicos nacionais, quase sem exceções, se manterem afastados da economia do mar, ao contrário, por exemplo, do que acontece num país como a Noruega que é, como Portugal, o outro país europeu que dispõe de grandes áreas marítimas sob sua jurisdição. Por consequência, de acordo com estudos recentes da Comissão Europeia, a economia do mar portuguesa gera consideravelmente menos postos de trabalho que a mesma economia noutros países europeus, sejam eles a Bélgica, a Grécia ou a Dinamarca, para referir apenas alguns de dimensão semelhante. O mesmo acontece com a riqueza gerada pela economia do mar de Portugal que é entre três a seis vezes menor do que a obtida naqueles países”.

Na figura 2, podemos ter a noção da dimensão da Zona Económica Exclusiva (ZEE) nacional, bem como do que se perspetiva para o futuro, desejavelmente, próximo com a extensão da plataforma continental.

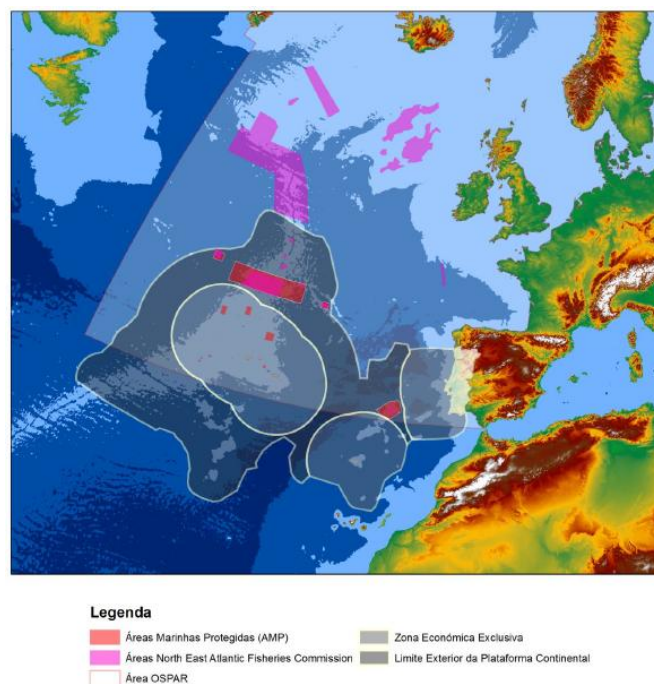


Figura 2 – ZEE nacional e futuros limites da Plataforma Continental

Fonte: (Governo de Portugal, 2013)

As atividades que compõem a Economia do Mar em Portugal, terão uma expressão direta reduzida na economia nacional, principalmente se considerarmos as potencialidades



reais existentes. Segundo Ribeiro (2010) existem três processos principais para que desde 1974 a economia do mar tenha vindo a perder peso no conjunto da economia nacional: em primeiro lugar devido ao processo de descolonização que pôs fim à existência de mercados protegidos para atividades significativas da economia do mar – o transporte marítimo e os serviços associados; em segundo lugar como resultado do processo de integração europeia com a existência de uma política comum de pescas que originou um gradual redimensionamento do sector, até 1974 fortemente enquadrado pelo protecionismo corporativo; finalmente devido à perda de competitividade das indústrias da construção e reparação naval, na sequência da enorme alteração do enquadramento laboral, resultante dos acontecimentos pós revolução, coincidindo com uma grave crise internacional nesses sectores.

Considerando o estudo efetuado pela Direção Geral de Política do Mar, anexo à “nova” Estratégia Nacional para o Mar (Governo de Portugal, 2013), atualmente em discussão pública, estão incluídos na economia do mar os seguintes “usos e atividades”: Pesca, aquicultura e indústria do pescado; Construção e reparação naval; Transportes marítimos, portos e logística; Turismo e lazer (incluindo turismo costeiro e náutico); Obras de defesa costeira; e Extração de sal marinho. Nesse estudo é efetuada uma avaliação do peso que a economia do mar tem na economia nacional, referentes ao período 2006-2010, com base em três pontos de análise: o VAB gerado, o Emprego mantido ou criado e a Produção com origem nos usos e atividades da economia do mar (o resumo desse estudo pode ser consultado no anexo A a este trabalho).

Analisando o primeiro fator, em 2010 o VAB total dos usos e atividades relacionados com o mar foi de 3730 Milhões de Euros, representando 2,5% do VAB da economia portuguesa. Neste valor, não estão no entanto refletidos os efeitos indiretos na economia, através da aquisição de bens e serviços a outros setores, nem o rendimento que as famílias retiram do emprego gerado. No gráfico da figura 3, podemos ter a perceção do peso que cada atividade teve no VAB originado pela economia do mar em 2010.

Consultando os dados disponibilizados pelo Anexo A podemos verificar que o peso dos setores analisados na estrutura da economia portuguesa aumentou, ainda que ligeiramente, passando de 2,2% em 2006 para 2,5% em 2010.

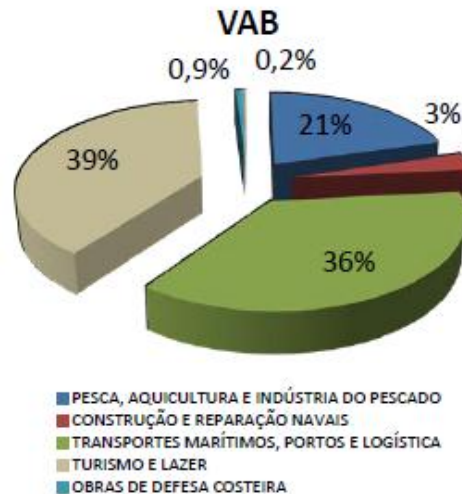


Figura 3 – Peso por atividades no VAB da Economia do Mar

Fonte: (Governo de Portugal, 2012)

Debruçando-nos agora sobre o número de postos de trabalho, o mesmo estudo da DGPM revela-nos que o Emprego total dos usos e atividades da economia do mar representavam em 2010 cerca de 109 mil empregados, significando este valor cerca de 2,3% do Emprego nacional. No gráfico da figura 4, podemos ter a perceção do peso que cada atividade tem no Emprego originado pela economia do mar em 2010.

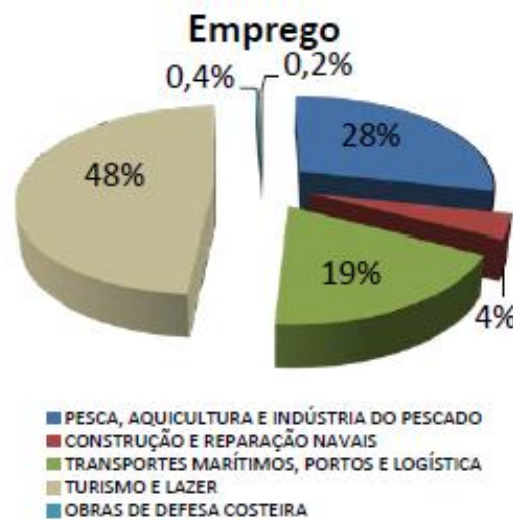


Figura 4 – Peso por atividades no Emprego da Economia do Mar

Fonte: (Governo de Portugal, 2012)

Tendo em consideração o mesmo período de referência, nos valores do emprego na economia do mar verificou-se uma diminuição em cerca de 2 mil postos de trabalho de 2006 (108 mil) para 2007 (106 mil), aumentando depois a partir de 2008 para 109 mil



empregos, valor que se mantinha em 2010, representando neste ano 2,3% do Emprego nacional.

Por último, o valor da Produção da economia do mar em Portugal atingiu em 2010 8174 Milhões de euros, correspondendo a 2,4% da Produção nacional, verificando-se aqui uma muito ligeira melhoria relativamente ao ano de 2006, onde este valor representava 2,3%. Para estes números pesaram quase exclusivamente, e por ordem decrescente, o Turismo e Lazer, os Transportes Marítimos, Portos e Logística, e a Pesca, Aquicultura e Indústria do Pescado.

Os valores que apresentámos contrastam com o que é considerado ser o potencial da economia do mar para Portugal. Em 2010, o economista António Nogueira Leite adiantava que atendendo aos efeitos diretos e indiretos, a economia do mar poderia representar em Portugal 11% do PIB e 12% do emprego, sendo para isso necessário “aproveitar o potencial das atividades tradicionais (transportes marítimos, pesca, construção naval, transformação de pescado e turismo) e também atividades novas como a agricultura *off-shore*, energia das ondas e das marés, eólicas *off-shore*, biotecnologia ou a robótica marinha” (Leite, 2010). Para o economista, será crucial que Portugal defina estratégias e mecanismos que permitam otimizar, numa perspetiva integrada envolvendo governo, empresas, universidades e institutos de investigação, os recursos do oceano e das zonas e atividades costeiras.

No entanto esses valores estarão longe de serem alcançados e atualmente, o valor que o mar representa para Portugal é substancialmente inferior. Retomando a linha de pensamento de Cunha (2012), outros setores relativamente recentes na economia nacional, e que à partida teriam menor potencial de desenvolvimento do que a economia do mar, como o das energias renováveis ou das indústrias de tecnologias da informação e da comunicação, representam respetivamente 3% e 10% do PIB, valores que excedem substancialmente a componente em análise. Segundo Cunha, estes dados são mais uma prova de que Portugal não é um país marítimo, mas sim um país virado para dentro e que a força da geografia e do mar não está refletida na economia nacional. Em termos de resultados diretos, a economia do mar nacional vale pouco, principalmente se comparada com outras economias costeiras europeias onde atinge os 5% e 6% do PIB, ou tendo em consideração as características geográficas e físicas de Portugal.

Este é, de forma breve, o valor que consideramos que o mar tem para a economia portuguesa: um peso pequeno em volume e em número de postos de trabalho, mas de



maneira nenhuma desprezável, com muito espaço para crescimento e novas oportunidades de negócios, “quando se compara a realidade atual com o potencial natural do recurso e do uso do mar, e quando se conhecem as tendências externas, de longo prazo, que são impulsionadoras de uma crescente procura internacional de produtos e serviços ligados à economia do mar” (Cunha, 2012)

b. A Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016

Como referimos, para o nosso trabalho, apesar de ainda não se encontrar na sua forma final e devidamente aprovada pelo Governo, iremos utilizar como referencial a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM2013-2020), atualmente em processo de discussão pública. No entanto, consideramos adequado, efetuar uma breve referência à Estratégia 2006-2016 (ENM2006-2016), uma vez que representa a génese e em boa verdade ainda se encontra em vigor.

Decorrente de várias iniciativas que lançaram as bases para a discussão de como o mar poderia tornar-se num dos principais fatores de desenvolvimento do país, se adequadamente explorado, entendeu-se que Portugal necessitava de uma estratégia para o mar. Para isso, o Governo Português criou, em 2005, a EMAM cuja missão era “preparar uma proposta que estabeleça as medidas que devem ser implementadas para o desenvolvimento de uma política integrada do Governo para os assuntos do mar e para uma ação articulada de todas as entidades com competências nas áreas ligadas ao mar” (MDN, 2007, p. vi). As linhas orientadoras da ENM2006-2016 tiveram por base uma consulta alargada, junto de entidades públicas e privadas, de agentes económicos e de organizações não-governamentais, da comunidade científica e de individualidades de ligadas ao mar. Foram igualmente considerados o relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, publicado em 2004 e o Livro Verde da Futura PME (MDN, 2007, p. vi). O objetivo central definido para a ENM2006-2016 foi “aproveitar melhor os recursos do oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de uma coordenação eficiente, responsável e empenhada” (MDN, 2007, p. 10). As suas linhas orientadoras assentaram em três pilares estratégicos: o Conhecimento, uma vez que o investimento coerente e sustentado na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias, garantem uma base sólida para as decisões de governação; o Planeamento e Ordenação Espaciais, que enquanto ferramentas de governação, asseguram uma visão de conjunto, permitindo dar



suporte a uma gestão integrada, progressiva e adaptativa do oceano e da zona costeira; e a Promoção e Defesa Ativas dos Interesses Nacionais, através da participação, cooperação e contribuição pró-ativas nos *fora* internacionais (MDN, 2007, pp. 12-13). De entre as ações prioritárias identificadas, destacamos a criação, no início de 2007, da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, na dependência do Ministro da Defesa Nacional, cuja missão era “garantir, de modo permanente, a articulação interministerial, o adequado acompanhamento e a concertação das políticas transversais no âmbito dos assuntos do mar, bem como a correta implementação da ENM”. A sua configuração foi alterada em 2009 e 2012, tendo a partir da primeira modificação, passado a ser presidida pelo Primeiro Ministro (Presidência do Conselho de Ministros, 2012). No entanto, a avaliação dos resultados obtidos, com a implementação da ENM, não se revelou “uma tarefa fácil na medida em que não foi estabelecido um plano de ação para a [sua] execução (...) a falta de um plano de ação ou de uma matriz de indicadores impede a verificação objetiva da evolução da situação e da eficácia dos planos e programas aplicados no âmbito da ENM2006-2016” (Governo de Portugal, 2013, p. 20).

c. A necessidade de revisão da Estratégia Nacional para o Mar

Apesar de ainda estar a decorrer o período estabelecido para a concretização da ENM2006-2016, foi entendido que, alcançado o meio desse período deveria ser efetuada uma revisão e, se assim entendido, uma atualização da ENM. Como já referimos a necessária avaliação dos resultados alcançados, pela ainda atual ENM, foi dificultada pelo não estabelecimento de um plano de ação, embora instrumentos comuns de gestão para acompanhamento, avaliação e revisão tenham sido previstos (Governo de Portugal, 2013, p. 20). A revisão e atualização da ENM, “teve em conta, sobretudo, as alterações verificadas no quadro da UE, nomeadamente no que diz respeito aos ciclos de planeamento estratégico, de desenvolvimento das políticas comuns e dos quadros plurianuais de financiamento” (Governo de Portugal, 2013, p. 20). Após a publicação da ENM2006-2016, verificaram-se quatro acontecimentos que em conjunto justificam a atual revisão e que de acordo com Governo de Portugal (2013), foram os seguintes: em primeiro lugar a publicação em 2007 da PMIE, “cuja visão está em linha com o pensamento estratégico nacional de então, tendo Portugal integrado com a Espanha e França, o grupo de países que apresentou o primeiro documento de reflexão estratégica no âmbito do processo de criação da PMI”; em segundo lugar, em 2010, foi publicada a estratégia Europa 2020, cujo



objetivo é transformar a “UE, numa economia, inteligente, sustentável e inclusiva”, proporcionadora de grande empregabilidade, produtividade e coesão social; no ano seguinte, em 2011, integrando as orientações da estratégia Europa 2020, foi lançada em Lisboa, com grande empenhamento nacional, a Estratégia Marítima para a área do Atlântico, revelando uma nova visão da Europa Marítima, vocacionada para a proteção e exploração do potencial de longo prazo do Atlântico, como plataforma de desenvolvimento de relações intercontinentais; finalmente, já no decorrer do ano passado, foi apresentada a comunicação da UE “Crescimento Azul” que introduz o conceito de “Economia Azul⁷” e “estabelece as áreas funcionais de crescimento, as quais integram a energia azul, a aquicultura, o turismo marítimo costeiro e de cruzeiros, os recursos minerais marinhos e a biotecnologia azul”.

Paralelamente, estes acontecimentos foram acompanhados por novos desenvolvimentos da ação dos Estados no mar, tendo a utilização, a exploração e a preservação do Oceano ganho nova dinâmica, criando novas oportunidades de desenvolvimento, “nomeadamente no transporte marítimo, na mineração submarina, nas energias renováveis e fósseis, no estabelecimento de novas áreas marinhas protegidas, entre outras” (Governo de Portugal, 2013, p. 22).

Pelas razões apresentadas, numa tentativa de alinhar o ciclo estratégico de Portugal para o mar com o da UE, e considerando as transformações verificadas no sector marítimo, foi entendido adequado efetuar a revisão da ENM e assim contribuir para a concretização do Mar Portugal como desígnio nacional (Governo de Portugal, 2013, p. 22).

d. A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020

Com a elaboração desta nova ENM, Portugal quis cimentar a ideia de que o “Mar-Portugal é um desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras, para benefício de todos os portugueses” (Governo de Portugal, 2013, p. 55). Para isso, foi elaborado um plano de ação, o Plano Mar-Portugal (PMP) a concretizar no período 2013-2020, que compreende todos os programas, projetos e ações sectoriais e transectoriais públicos e privados que decorrem da ENM. Para materializar esta visão e ambição nacionais, no decorrer da elaboração da ENM2013-2020 foram definidos objetivos que através do PMP conduzirão à

⁷ A “Economia Azul” integra diferentes setores interdependentes, que se baseiam em competências comuns e infraestruturas partilhadas, como os portos e as redes de distribuição elétrica, e dependem, por parte de todos, de uma utilização sustentável do mar (Comissão Europeia, 2012a, p.3).



sua prossecução. Esses objetivos são: recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor; concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico do território marítimo nacional, tornando o Mar-Portugal num ativo de benefícios económicos, sociais e ambientais permanentes; criar condições para atrair investimento, nacional e internacional, em todos os setores da economia do mar, promovendo o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial, e aumentando, até 2020, a contribuição direta do setor do Mar para o PIB nacional em 50%; reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de ação que promovam o conhecimento do Oceano e potenciem, de forma eficaz, eficiente e sustentável, os seus recursos, usos e atividades; consagrar Portugal, a nível global, como nação marítima e como parte incontornável da PMI e da estratégia marítima da UE, nomeadamente para a área do Atlântico (Governo de Portugal, 2013, p. 56).

No entanto, para uma concretização plena da ENM2013-2020, de acordo com o modelo de desenvolvimento adotado, torna-se necessário ter em consideração um conjunto de princípios orientadores. Esses princípios, conducentes á necessária eficácia e eficiência da execução e gestão da ENM são: uma Gestão Integrada, intersectorial, multidisciplinar e transversal, assegurando a coordenação alargada do planeamento e da ação no mar; a Precaução, de forma a não se utilizar a falta de conhecimento como razão para adiar a tomada de medidas ou como justificação para a inação; e uma Participação efetiva de todos, a nível central, regional e local, envolvendo entidades públicas, privadas e a sociedade civil (Governo de Portugal, 2013, p. 57). Relativamente ao modelo de desenvolvimento adotado, o “Crescimento Azul”, é, na sequência de uma partilha de ideias com o Comandante João Fonseca Ribeiro⁸, caracterizado como a âncora para esta nova ENM.

e. Crescimento Azul, o novo paradigma

Como referimos no capítulo anterior, o Crescimento Azul é, de acordo com a atual visão da Comissão Europeia para o setor marítimo, uma iniciativa destinada a valorizar o potencial dos oceanos, dos mares e das costas da Europa, materializando-se numa estratégia a longo prazo de apoio ao crescimento desse setor. Da mesma forma, ao nível nacional, este novo paradigma procura “identificar e dar apoio a atividades com elevado

⁸ Em entrevista gentilmente concedida em 7 de fevereiro de 2013.



potencial de crescimento a longo prazo, eliminando obstáculos administrativos que dificultem o crescimento e promovendo o investimento na investigação, assim como, desenvolvendo competências através da educação e formação profissional (...) visando aumentar a competitividade da economia e gerar um incremento do emprego e de quadros qualificados, reforçando a coesão social” (Governo de Portugal, 2013, p. 37).

No entanto, a edificação do conceito “Crescimento Azul”, como novo modelo de desenvolvimento, levanta desafios que são necessários considerar e vencer, de forma a garantir que os objetivos estabelecidos para a ENM são atingidos. Esses desafios, conforme identificados na proposta de ENM2013-2020 (Governo de Portugal, 2013, pp. 39-44), são: ao nível da Administração, uma vez que a ineficiência das políticas públicas e o modelo de governação tradicional poderão potenciar obstáculos na prossecução dos objetivos propostos pelo “Crescimento Azul”. A redução de burocracia e a eliminação da sobreposição de competências, permitirão aumentar a competitividade e o desenvolvimento do setor marítimo, captando o desejável investimento privado. Segundo o mesmo documento a legislação em vigor é pouco adequada para responder aos desafios colocados por novas atividades e a desejável entrada em vigor da Lei de Bases do Ordenamento e da Gestão do Espaço Marítimo Nacional⁹ será decisiva para o incremento da economia do mar; em segundo lugar ao nível da Cultura e Comunicação uma vez que é importante “sensibilizar e dar a conhecer, (...) o papel do mar e das atividades que nele têm lugar, tendo em conta o seu potencial ligado às novas oportunidades, ao emprego, ao empreendedorismo, à inovação e à investigação e desenvolvimento”; a Educação, a Ciência e a Tecnologia, no sentido em que o reconhecimento e manutenção de qualificações profissionais são fundamentais para manter e fixar quadros especializados em todas as atividades ligadas ao mar, bem como o facto de o conhecimento ser transversal a todas as áreas de atuação da ENM o que implica um predomínio das componentes de investigação e desenvolvimento; e a Afirmação e Cooperação Internacional, uma vez que dado o carácter das questões geoestratégicas associadas aos mares e oceanos, Portugal, pela dimensão e localização do seu espaço marítimo, tem um papel de grande relevo na PMI e

⁹ Em 13 de março do presente ano, “o Conselho de Ministros aprovou uma proposta de lei [nº 133/XII], que estabelece as bases da política de ordenamento e de gestão do espaço marítimo, criando o regime que regula os seus instrumentos, bem como as normas para utilização do domínio público no espaço marítimo. (...) Este regime cria procedimentos claros e céleres para o exercício de atividades no espaço marítimo nacional. (...) É ainda assegurada a articulação e compatibilização dos instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional com outros instrumentos de ordenamento e planeamento com incidência no espaço marítimo”. (Governo de Portugal, 2013a).



na Estratégia Marítima da UE para a área do Atlântico. Neste âmbito a PMI constitui um elemento indispensável para uma política energética e climática sustentável, visando igualmente a integração transectorial e transnacional da vigilância marítima e a dimensão internacional da política marítima comunitária. De igual modo “Portugal deve contribuir no quadro da [Comunidade de Países de Língua Portuguesa] CPLP para a produção de pensamento estratégico no que respeita à concertação de posições sobre as políticas marítimas globais”. Ainda no âmbito internacional, afirmando-se atualmente com um grande país marítimo, Portugal terá uma grande responsabilidade na Proteção do Ambiente Marinho, contribuindo para a resolução dos principais problemas ambientais, de articula e cooperante com os seus parceiros. Por último, dos desafios internacionais resultam responsabilidades no âmbito da Proteção e Salvaguarda. Nesse sentido, Portugal deve colaborar na segurança (*safety* e *security*) do exercício da liberdade de navegação através de medidas que protejam e previnam a prática de atos ilícitos contra e a bordo de navios, e da execução de medidas conducentes á preservação e proteção do meio marinho. Não menos importante é a participação ativa que Portugal tem nos projetos europeus tendentes à integração da vigilância marítima, através da troca de informações entre diferentes agências dos EM, em assuntos tão abrangentes como o controlo de fronteiras e alfândegas, a pesca e poluição marítima de navios e portos, a prevenção e supressão de atividades ilícitas e, naturalmente, a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana e de bens.

Ao nível da vigilância marítima destaca-se, como já referimos, a participação de Portugal no projeto BMM, estando envolvidas onze entidades distintas lideradas pela Direção-Geral de Política do Mar. Este projeto apresenta benefícios tangíveis e intangíveis, com claro retorno de investimento para todas as entidades envolvidas, incluindo o “acesso a (1) uma plataforma tecnológica, de última geração, de partilha de dados e informação sobre vigilância e segurança marítima no Mediterrâneo e aproximações do Atlântico, alimentada por sistemas e operadores das agências envolvidas, sem qualquer tipo de custos associados, (2) um manual legal que identifica a moldura legal que regulamenta a partilha e uso desta informação, e (3) uma proposta de manual de operações que articulará as várias agências envolvidas num esforço conjunto de vigilância e segurança marítima, atentas as respetivas especificidades e competências” (Marques, 2011, pp. 881-882).

Para se vencerem os exigentes desafios que se colocam a Portugal, permitindo a adequada implementação do modelo de desenvolvimento delineado na ENM2013-2020,



será necessário reunir e focar os esforços em áreas chave criteriosamente identificadas. Nesse sentido, a Europa definiu, como já referimos, cinco domínios estratégicos de intervenção, designadamente a energia azul, a aquicultura, o turismo, costeiro e de cruzeiros, os recursos minerais marinhos e a biotecnologia azul. Na elaboração da ENM2013-2020, fruto da adequação à realidade nacional, foram identificados três domínios de intervenção, sendo eles, os Recursos Vivos (pescas e atividades subsidiárias, aquicultura e recursos genéticos no âmbito da biotecnologia marinha), os Recursos não Vivos (recursos minerais metálicos, hidrocarbonetos e energias renováveis) e os Outros Usos e Atividades, onde estão englobados os Portos, Transportes e Logística, o Recreio, Desporto e Turismo, e as Obras Marítimas.



4. As implicações da Política Marítima Integrada Europeia para Portugal

Após identificarmos, de forma breve, a importância económica e social do mar para a Europa e para Portugal, de termos efetuado um ponto de situação da implementação da Política Marítima Integrada Europeia e de abordarmos a nova (futura) Estratégia Nacional para Mar, vamos agora refletir sobre as implicações que decorrem da PMIE para Portugal.

Em consequência do universo de assuntos abordados nos capítulos anteriores, será com alguma facilidade que concluímos que as implicações serão aos mais variados níveis e relativas aos mais diversos sectores, se as considerarmos como ações, ou reações, a diretivas, orientações ou sugestões vindas da UE. No entanto, decorrente das nossas leituras, consideramos como principais implicações aquelas que se enquadram, conforme identificadas pelo Comandante Fonseca Ribeiro¹⁰, nas “ferramentas de gestão que são necessárias harmonizar”: a Vigilância Marítima Integrada; o Ordenamento do Espaço Marítimo; e o Conhecimento e a Monitorização do Ambiente Marinho. Importante será igualmente, ainda segundo as palavras do Comandante Fonseca Ribeiro, “caso Portugal pretenda de facto aumentar a produtividade, tornar mais eficiente a gestão dos processos ligados á exploração do mar, como é o caso da eficiência da administração pública incluindo a simplificação administrativa e processual”. No entanto para nossa reflexão consideraremos apenas as três “ferramentas” atrás identificadas, principalmente tendo em atenção os acontecimentos que ocorrem no espaço marítimo de um país, podem facilmente atingir ou influenciar o espaço marítimo de um estado vizinho. Neste sentido, iremos identificar ao nível europeu os documentos estruturantes para cada uma dessas “ferramentas” e analisar ao nível nacional de que forma está pensada a sua execução.

a. Vigilância Marítima Integrada

De acordo com Marques (2013)¹¹, a Vigilância Marítima Integrada (VMI) é uma capacidade em construção no âmbito da Comissão Europeia, que consiste na partilha de informação entre várias autoridades públicas que exercem a ação do estado no mar e agências da UE, ambicionando tornar a vigilância marítima menos onerosa e simultaneamente mais eficaz. Do ponto de vista da Comissão Europeia (2010a), o objetivo da VMI “é a obtenção de um conhecimento fiel das atividades em curso no mar, com impacto na segurança da navegação, no controlo das fronteiras, na poluição marítima e no meio marinho, no controlo das pescas, na atividade geral de fiscalização e imposição do

¹⁰ Em entrevista gentilmente concedida pelo Comandante Fonseca Ribeiro em 09 de abril de 2013

¹¹ Entrevista gentilmente concedida pelo Comandante Dias Marques em 13 de abril de 2013.



cumprimento da lei, na defesa e nos interesses económicos da União Europeia, de modo a facilitar uma tomada de decisões adequada”. Assim, e dada a importância atribuída à VMI, identificada logo no Livro Azul¹², em 2009 são estabelecidos princípios orientadores para a criação e o desenvolvimento de um Ambiente Comum de Partilha da Informação, *Common Information Sharing Environment* (CISE), no domínio marítimo da UE (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a). De uma forma genérica, decorrente da evolução do conceito e segundo a Comissão Europeia (2010a) esses princípios referem-se: à interconexão de todas as comunidades de utilizadores, incluindo a defesa; à construção de uma estrutura técnica para a interoperabilidade, aproveitando da melhor maneira os sistemas existentes, mas mantendo conexões específicas (ponto a ponto) para determinados tipos de dados; ao intercâmbio da informação entre autoridades civis e militares; e ao estabelecimento de disposições jurídicas específicas. O CISE, que se pretende edificado até 2020, iniciou-se com o desenvolvimento de vários projetos piloto, um dos quais o já referido BMM, e que terá continuidade com novos projetos como o *CISE Cooperation Project* (CoopP)¹³ e o *CISE Pre-Operational Validation Project* (POV-CISE)¹⁴, para que os objetivos delineados sejam atingidos, sendo por ventura o mais ambicioso que a informação consolidada seja partilhada a nível nacional, regional e europeu, de modo a que seja disponibilizável aos EM. No entanto a construção das estruturas de suporte para essa partilha, só por si são uma tarefa igualmente ambiciosa. (Marques, 2013).

Para nós daqui decorre uma das principais implicações para Portugal: a obrigação de partilhar informação e o que isso implica ao nível tecnológico e principalmente mental. Consciente que as mentalidades nem sempre são fáceis de alterar com facilidade, a Comunidade Europeia pondera atualmente a possibilidade de impor um mínimo de informação que deverá ser obrigatoriamente partilhada e assim contribuir para a alteração do paradigma (Marques, 2013). Conforme preconizado pelo Comandante Dias Marques, um sistema de VMI adequado implicará a capacidade de monitorizar as áreas marítimas de interesse, sendo necessários sensores capazes de operar ao nível espacial, aéreo, de

¹² Segundo o qual “a Comissão promoverá a maior interoperabilidade do sistema de vigilância, através da congregação dos atuais sistemas de vigilância e localização utilizados para garantir a segurança marítima e a proteção do transporte marítimo, a proteção do ambiente marinho, o controlo das pescas, o controlo das fronteiras externas e outras atividades de fiscalização do cumprimento da legislação” (Comissão Europeia, 2007, p.6).

¹³ Projeto liderado pela Finlândia, que decorrerá durante o presente ano, tem por objetivo estruturar uma solução para a partilha de informação de vigilância e segurança marítima na UE.

¹⁴ Projeto liderado pela França, que decorrerá entre 2014 e 2016, tem por objetivo a implementação, ao nível nacional, da solução encontrada no projeto CoopP, nos estados-membros envolvidos, viabilizando a desejada partilha de informação.



superfície e submarino, recolhendo a informação necessária, quer ao nível ambiental quer resultante da atividade humana. A informação que é recebida a partir dos diferentes sensores, levam á construção de um panorama marítimo integrado, que só será relevante se partilhado pelas diferentes entidades. No entanto nem toda a informação terá de estar disponível para todos os utilizadores, havendo no entanto a necessidade de que seja a suficiente de acordo com as missões e o contexto, permitindo assim a interoperabilidade necessária entre os diferentes atores envolvidos (Marques, 2013). Esta questão está extremamente clara para a Comissão Europeia (2010a), segundo a qual a partilha de dados deve ser feita segundo os “princípios da necessidade de conhecer e da necessidade e responsabilidade de partilhar: a conveniência de partilhar a informação de que se dispõe, particularmente em caso de ameaça iminente, deverá ser ponderada pelo detentor contra o risco que pode resultar de a não partilhar”.

Para a partilha da informação são estabelecidos nós (ao nível nacional, regional e europeu), por onde deve fluir a informação disponibilizável, ficando consequentemente ao alcance dos diferentes Estados que integram o CISE. O nó nacional do CISE, cuja construção foi iniciada com o projeto BMM e continuará no contexto do projeto NIPIM@R, integrará outras fontes de dados para além da única atualmente disponível herdada desse projeto, que é o *Automatic Identification System* (AIS), como sejam o *Vessel Traffic Services* (VTS) ou o MONICAP (Marques, 2013). No anexo B, apresentamos a estrutura do nó nacional, desenvolvido e coordenado pela DGPM, de acordo com as atribuições estabelecidas aquando da sua criação¹⁵, e a consequente ligação á rede CISE, coordenada pela Direção Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas (DG MARE) da CE. Ao nível nacional, estão presentes no projeto diferentes entidades, oriundas de diferentes Ministérios, tais como a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, a Autoridade Tributária e Aduaneira, a Direção Geral da Autoridade Marítima, a Direção Geral da Política do Mar (que coordenará e administrará o nó nacional, sob a direção da CIAM), a Força Aérea Portuguesa, a Guarda Nacional Republicana, a Marinha Portuguesa, a Polícia Judiciária, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, o Sistema de Segurança Interna ou a Polícia Marítima. Como referimos de nada valerá o estabelecimento de uma rede de informação com um potencial de exceção, se as entidades responsáveis por alimentar o sistema retiverem essa informação, não contribuindo dessa forma para uma eficaz e

¹⁵ A DGPM foi criada pelo Decreto Regulamentar nº 17/2012, de 31 de janeiro.



eficiente VMI, acrescentado do facto de, a partilha de informação ser igualmente um dos pilares para segurança num domínio marítimo global (Pedra, 2012, p. 160).

b. Ordenamento do Espaço Marítimo

Como já referimos, apesar do OEM ser da responsabilidade dos EM, foi considerado importante promover ações ao nível da UE, com vista à obtenção de um quadro coerente para o OEM ao nível europeu. Esta abordagem comum permitirá, em primeira instância e se implementada, tornar eficaz o OEM em zonas marinha transfronteiriças, favorecer o crescimento sustentável dos sectores marítimos e compartilhar conhecimentos entre Estados ribeirinhos vizinhos, tudo isto aplicando legislação comum em vigor na UE (Comissão Europeia, 2010, pp. 2-3). Esta mesma Comunicação conclui que uma abordagem comum aumentaria o potencial do OEM para o território da UE, revelando-se altamente benéfico, já que permitiria estabelecer parâmetros que facilitam a cooperação transfronteiriça entre EM.

Daqui retiramos mais uma importante implicação da PMI para Portugal. Na sequência da referida Comunicação, e depois da Diretiva Quadro Estratégia Marítima, ter sido transposta para a legislação nacional¹⁶, verificou-se a necessidade de estabelecer as “bases do ordenamento e da gestão espacial do espaço marítimo nacional”, tendo sido elaborada a Proposta de Lei nº 133/XII que define “o quadro da política do ordenamento do espaço marítimo nacional, bem como do sistema de ordenamento que a concretiza” (Presidência do Conselho de Ministros, 2012a). Com a elaboração desta Proposta de Lei, presentemente em discussão na Assembleia da República, será possível a “criação de um regime jurídico aplicável à utilização do espaço marítimo, que regulamente a concessão, o licenciamento e a autorização de utilizações nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional”, garantindo-se a “proteção do meio marinho, bem como a criação de procedimentos claros, céleres e simplificados para o exercício de atividades no espaço marítimo nacional” (Presidência do Conselho de Ministros, 2012a, p. 3). Com o adequado OEM nacional pretende-se “a promoção da exploração económica, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas, garantindo a compatibilidade e a sustentabilidade dos diversos usos e das atividades nele desenvolvidos, atendendo à responsabilidade intergeracional na utilização espacial do espaço marítimo nacional e visando a criação de emprego” (Presidência do Conselho de Ministros, 2012a, p.7). Com

¹⁶ Diretiva nº 2008/56/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho, transposta pelo Decreto-Lei nº 108/2010, de 13 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 201/2012, de 27 de agosto.



esta futura legislação e com outros instrumentos, como por exemplo o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo¹⁷, poderá ser possível contribuir, num futuro não longínquo, para que o mar materialize na economia nacional todo o potencial que tem.

c. Conhecimento e Monitorização do Ambiente Marinho

Finalmente analisamos a terceira “ferramenta” que importa harmonizar, uma vez que as questões ambientais não reconhecem fronteiras e as ameaças existentes ao meio ambiente marinho são muitas e poderão ter consequências transnacionais. Nesse sentido a UE elaborou em 2008, a Diretiva Quadro Estratégia Marinha (DQEM) que é o pilar ambiental da PMI, e através da qual se pretende desenvolver uma economia marítima dinâmica em harmonia com o ambiente marinho. Esta Diretiva “estabelece um quadro no âmbito do qual os EM devem tomar as medidas necessárias para obter ou manter um bom estado ambiental no meio marinho até 2020” (Parlamento Europeu, 2008). Para que seja atingido esse objetivo, o mesmo documento incentiva para que sejam desenvolvidas e aplicadas estratégias destinadas a proteger e preservar o meio marinho, impedindo a sua deterioração ou mesmo restaurar ecossistemas marinhos afetados, e em simultâneo prevenir e reduzir as interferências no meio marinho assegurando a não ocorrência de “impactos ou riscos significativos para a biodiversidade marinha, para os ecossistemas marinhos, para a saúde humana e para as utilizações legítimas do mar”.

Daqui identificamos a terceira principal implicação para Portugal, uma vez que decorrente da publicação da DQEM da UE, Portugal elaborou a sua própria DQEM, em conformidade com a primeira mas tendo em atenção as especificidades das águas marinhas nacionais¹⁸. Para a elaboração desta Diretiva, foi efetuada a “avaliação inicial do estado ambiental atual das águas marinhas nacionais e do impacto ambiental das atividades humanas nessas águas, a definição do conjunto de características, parâmetros e valores de referência correspondente ao bom estado ambiental das águas marinhas nacionais e o estabelecimento de um conjunto de metas ambientais, e indicadores associados, com vista a orientar o progresso para alcançar o bom estado ambiental do meio marinho”. Atualmente, com previsão de conclusão em meados de 2014, decorre o “estabelecimento e aplicação de um programa de monitorização para avaliação constante e atualização periódica das metas ambientais, a que se seguirá uma fase de “programas de medidas, que

¹⁷ Elaborado em 2011 pelo MAMAOT

¹⁸ A DQEM nacional, particularizou quatro subdivisões: Continente, Açores, Madeira e Plataforma Continental Estendida, (estando o estudo referente aos arquipélagos ainda em elaboração).



determina, até 2015, a conclusão da elaboração de um programa de medidas destinado à prossecução ou à manutenção do bom estado ambiental e, até 2016, iniciar a execução do programa de medidas” (Governo de Portugal, 2012a, p. 4). Nesta Diretiva foram identificadas as principais pressões e impactos sobre o nosso espaço marítimo (danos físicos, lixo marinho, contaminação por substâncias perigosas, entre outros), foi efetuada uma análise económico-social (da utilização das águas marinhas e dos custos de degradação do meio marinho), foi igualmente efetuada uma avaliação do estado ambiental, e finalmente estabelecidas metas ambientais e indicadores associados com a finalidade de orientar os progressos e assim alcançar-se o bom estado ambiental do meio marinho desejado.

Revelando uma grande preocupação com as questões ambientais, a ENM alerta para a necessidade de se ter em consideração o impacto que os desafios económicos atuais poderão produzir no meio ambiente marinho. Nesse sentido é identificado na arquitetura do PMP como um dos eixos de ação, a “Preservação do Oceano” através de iniciativas e ações a serem estabelecidas para a “salvaguarda do ambiente marinho, assegurando a sua sustentabilidade, a mitigação de danos ambientais e a atenuação de pressões que eventualmente decorram do desenvolvimento económico pretendido no quadro do crescimento azul” (Governo de Portugal, 2013, p. 58).

De igual forma, a criação em 2012 do Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos¹⁹, deverá contribuir para a identificação de muitos casos e fontes de ameaças ao ambiente marítimo, concorrendo para a sensibilização e adoção de uma postura preventiva.

Com o desenvolvimento destas três “ferramentas”, em consonância com as políticas e diretivas europeias, e em conjunto com outras iniciativas igualmente inadiáveis, Portugal contribuirá para que a Europa reforce a sua capacidade de responder aos desafios colocados pela globalização e competitividade, pelas alterações climáticas, pela degradação do ambiente marinho e pelas questões de segurança levantadas pelo contínuo incremento da utilização do mar para transporte de pessoas e bens, bem como para a sua exploração económica.

¹⁹ Criado pelo Decreto-Lei n.º 140/2012, de 10 de julho.



Conclusões

Atingida esta fase do nosso trabalho, teremos em primeiro lugar de assumir o gosto que tivemos em elaborá-lo, uma vez que desta forma foi-nos possível abordar um tema nunca antes por nós abordado, contribuindo assim para despertarmos para a realidade da Política Marítima Integrada da UE, da Estratégia Nacional para o Mar, para a forma como estão relacionadas e, principalmente, para o peso e o potencial do nosso mar. No entanto, por se tratar, para nós, de uma temática nova, enfrentámos dificuldades, maioritariamente decorrentes da novidade e da inexistência de bibliografia específica abundante, que no entanto não se revelou fator de desmotivação, mas sim motivo de procura.

Assim, é agora altura de apresentarmos as conclusões a que chegámos e elaborar umas breves recomendações, partindo de uma síntese geral do trabalho e da análise do que apurámos.

No primeiro capítulo demos continuação à abordagem, iniciada na introdução, às razões para o afastamento de Portugal do seu mar. Partindo de uma realidade secular em que o mar teve um papel e uma importância fulcral na nossa história, principalmente resultante da localização geográfica que determinou a nossa condição marítima, essa realidade alterou-se completamente com os acontecimentos de 1974 e com as políticas seguidas nas décadas seguintes. O fim do Império, unido pelo mar, e as alterações socioeconómicas verificadas no pós-revolução, com consequências em setores tradicionais como a pesca ou o transporte marítimo, aliados a fatores externos (como a crise petrolífera da década de setenta), ou com a decisão incontestável de aproximação à Europa, fizeram com que Portugal se abstinhasse de verdadeiramente explorar o mar económica e politicamente. Ainda neste capítulo, identificamos alguns autores nacionais, que em “contra corrente”, mantiveram a maritimidade nacional como tema do seu discurso e obra, contribuindo para que o mar se mantivesse como um ponto da agenda, nem sempre discutido com a relevância adequada. Por último abordámos uma série de conceitos, que julgámos pertinentes, destacando os atributos do mar, identificados por Geoffrey Till, e que Portugal recorrentemente desconsiderou.

No segundo capítulo debruçamo-nos sobre a PMIE, iniciando no entanto por efetuar uma abordagem ao peso que o mar tem para a economia da EU, em que o facto de 90% do seu comércio externo e mais de 40% do comércio interno ter por base o movimento marítimo, é por si só revelador. No entanto outros números ajudam-nos a perceber ainda melhor esse peso: estima-se que cerca de 5% do PIB europeu provenha



diretamente das indústrias e serviços do setor marítimo (não estando contabilizados neste valor os resultantes de matérias primas como o petróleo, o gás ou o pescado), e que as atividades marítimas garantam na UE mais de 5,4 milhões de postos de trabalho. Efetuámos um enquadramento histórico da PMIE, bem como analisámos a sua evolução desde a publicação em 2007. Daqui retirámos que uma utilização racional do mar reveste-se de aspetos políticos, geoestratégicos, ambientais, climáticos, tecnológicos e de segurança, a que dificilmente um país isolado poderá fazer face às questões daí resultantes. Do desenvolvimento em separado, de políticas europeias relacionadas com matérias aparentemente distintas, mas transversalmente ligadas pelo mar, resultou uma desarticulação entre elas, não tendo sido efetuada uma abordagem sistémica que possibilitasse o seu reforço mútuo. Esta constatação vem ao encontro da nossa H1 e permite responder à nossa QD1, “Quais as razões que conduziram à elaboração da Política Marítima Integrada?”, uma vez que a PMIE foi a resposta ao reconhecimento de que todas as questões relativas aos assuntos marítimos estão, de alguma forma, interligadas e de que todas as políticas relacionadas com o mar devem ser elaboradas de uma forma articulada.

Fruto da implementação e evolução da PMIE, abordámos ainda neste capítulo as atuais “políticas” transversais da PMIE que são o Crescimento Azul, o Conhecimento e Dados Sobre o Meio Marinho, o Ordenamento do Espaço Marítimo, a Vigilância Marítima e a Estratégia para as Bacias Marítimas, sobre as quais assenta a condução da política europeia para os assuntos do mar ou com ele relacionados.

No terceiro capítulo, orientámos a nossa atenção para a realidade nacional, onde tentámos em primeiro lugar aferir o peso do mar para a economia portuguesa e assim procurámos dar uma resposta à QD2, “Qual o valor que o mar tem para a economia portuguesa?”. Com base em valores de 2010, o VAB total dos usos e atividades relacionados com o mar, representa 2,5% do VAB da economia portuguesa (existindo uma tendência de subida relativamente a anos anteriores), e garantem mais de cem mil postos de trabalho, ou seja 2,3% do emprego nacional, contribuindo desta forma a a economia do mar para 2,4% da produção nacional. Menores que os valores apresentados para a economia europeia, não são de qualquer forma desprezáveis e, de acordo com vários autores, o valor do mar Portugal poderá com alguma facilidade e muita vontade, ser incrementado para valores superiores a 11% do PIB e 12% do emprego nacional caso sejam tomadas medidas no sentido de potenciar as atividades tradicionais, bem como as



novas atividade emergentes desde que sejam definidas estratégias e mecanismos que envolvam todos os atores, confirmando a H2.

Ainda neste capítulo abordámos a ENM publicada em 2006 e a necessidade da sua revisão, que originou a publicação no início deste ano de uma nova estratégia, estando presentemente em fase de consulta pública. Esta revisão antecipada, justificou-se na sequência de quatro acontecimentos: a publicação em 2007 de PMIE; a adoção em 2010 da Estratégia 2020 que pretende transformar o conceito económico da Europa; o lançamento, em Lisboa, em 2011 da Estratégia Marítima para a área do Atlântico; e, em nosso entender uma das razões de maior peso, a apresentação da comunicação da UE “Crescimento Azul” que introduz o conceito de “Economia Azul”. Analisando a nova ENM, também efetuada neste capítulo, e tendo em consideração os fatores atrás mencionados, podemos responder à QD3, “Estará a Estratégia Nacional para o Mar estabelecida e a ser conduzida em consonância com a Política Marítima Integrada Europeia?”, de forma afirmativa, uma vez que se pretendeu alinhar o ciclo estratégico de Portugal para o mar com o da UE, adotando inclusivamente, tendo em consideração a realidade nacional, o conceito de Crescimento Azul, o que confirma a H3.

Por último, no capítulo quatro, debruçámo-nos sobre as implicações que a PMIE terá para Portugal e assim poderemos responder à nossa questão central “De que forma Portugal e a sua Estratégia Nacional para o Mar são influenciados pela Política Marítima Integrada Europeia e quais as implicações daí resultantes?”. Relativamente à primeira parte da questão, consideramos que foi respondida pela QD3 uma vez que, estando a ser revista à luz de acontecimentos derivados da PMIE, a ENM é naturalmente influenciada pela política europeia. Quanto às implicações, e dado o universo de assuntos abordados ao longo do trabalho, facilmente podem ser encontradas nos mais diversos setores e aos mais variados níveis. No entanto consideramos mais relevantes as relacionadas com a Vigilância Marítima Integrada, com o Ordenamento do Espaço Marítimo e com o Conhecimento e a Monitorização do Ambiente Marítimo.

A VMI implica partilhar informação, que para além de estar condicionada a questões de âmbito e investimento tecnológico, implicará uma mudança no paradigma mental em que não seja vista essa partilha como uma perda de poder. A informação recolhida pelos diversos sensores e sistemas só será relevante se disponível para as diferentes entidades, não querendo isto dizer que toda a informação deve estar disponível para todos. Tal como preconizado ao nível europeu, a partilha de dados deve ser feita



segundo os princípios da necessidade de conhecer e da necessidade e responsabilidade de partilhar, assente em ferramentas tecnológicas capazes de selecionar e apresentar a informação relevante em tempo útil. Envolvido em projetos ambiciosos como o CISE, a implementar até 2020 e com metas intermédias definidas pelos projetos CoopP e POV-CISE, recomenda-se que Portugal garanta a harmonização interna da partilha de informação, centralizada na DGPM, conforme estabelecido no seu Decreto Regulamentar, para se poder racionalizar custos e esforços, contribuindo para a governança do mar, e em simultâneo poder junto dos seus interlocutores europeus (nomeadamente a DG MARE) passar a imagem de união de esforços, também ela necessária ao nível europeu.

Relativamente ao OEM definido pela UE, este implicou que Portugal delineasse as suas bases do ordenamento e da gestão do espaço marítimo nacional, atualmente em discussão na Assembleia da República. Sustentado num regime jurídico próprio, o adequado OEM nacional promoverá a exploração económica, racional e eficiente do potencial dos nossos recursos marinhos, visando a criação de emprego. Nesse sentido é recomendável, após a aprovação da Proposta de Lei nº 133/XII, a sua implementação, acompanhamento e verificação, sob pena de se manterem os problemas ainda existentes decorrentes da inexistência de um regime jurídico aplicável à utilização do espaço marítimo, que regule as concessões, os licenciamentos e as autorizações necessárias para a sua exploração racional e eficiente.

Finalmente o Conhecimento e a Monitorização do Ambiente Marinho, que fruto da publicação da DQEM da UE, implicou ao nível nacional a elaboração de uma DQEM atendendo às especificidades das águas marinhas nacionais. Daqui resultou a avaliação e o conhecimento do estado ambiental das águas marinhas nacionais, estando em curso um programa de monitorização das metas ambientais intermédias estabelecidas com vista à execução do programa de medidas que visam alcançar um bom estado ambiental do meio marinho em consonância com a ambição europeia. Ainda neste âmbito é espectável que, com a aprovação da ENM e através de iniciativas e ações a serem estabelecidas se contribua para salvaguarda do ambiente marinho.

Resumindo, consideramos que as principais implicações da PMIE para Portugal, poderão ser consideradas ao nível da obrigatoriedade da partilha de informação para uma eficiente e eficaz VMI, ao nível do OEM com o estabelecimento das bases do ordenamento e da gestão espacial do espaço marítimo nacional e, finalmente, ao nível das questões do ambiente marítimo com a transposição para o âmbito nacional das preocupações europeias



com a criação de uma DQEM e da inclusão na ENM de iniciativas e ações a serem estabelecidas para a salvaguarda do ambiente marinho.

O presente TII não encerra com estas conclusões, assumindo-se apenas como mais uma etapa de dois processos muito mais abrangentes e em permanente evolução como são a PMIE e a ENM. Uma vez aprovada, consideramos adequada uma nova incursão pela ENM, verificando os resultados da consulta pública em curso, analisando de que forma a sociedade civil e os diferentes atores da questão marítima nacional, estão preocupados e empenhados com a forma como Portugal pretende definitivamente (esperamos) regressar ao seu mar, sendo essa também uma das implicações resultantes da PMIE.



Bibliografia

Comissão das Comunidades Europeias, 2009. *Relatório de Progresso sobre a Política Marítima Integrada da União Europeia COM (2009) 540 final*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0540:FIN:PT:PDF>

Comissão da Comunidades Europeias, 2009a. *Integração da Vigilância Marítima: Um ambiente comum de partilha de informação no domínio marítimo da UE (COM (2009) 538 final*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0538:FIN:pt:PDF>

Comissão Europeia, 2006a. *Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*. Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias. Disponível em: http://www.presidencia.pt/archive/doc/Livro_Verde_-_Uma_Visao_Europeia_para_os_Oceanos_e_os_Mares.pdf

Comissão Europeia, 2006b. *Factos e números marítimos*. Bruxelas: Comissão Europeia Disponível em: http://www.emam.mdn.gov.pt/facts_fig_060607_pt.pdf

Comissão Europeia, 2007. *Uma política marítima integrada para a União Europeia (COM (2007) 575)*. Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:PT:PDF>

Comissão Europeia, 2010. *Ordenamento do Espaço Marítimo na UE – Balanço e Perspetivas COM (2010) 771 final*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0771:FIN:PT:PDF>

Comissão Europeia, 2010a. *Comunicação relativa a um projeto de roteiro para a criação do ambiente comum de partilha da informação de vigilância do domínio marítimo COM (2010) 584 final*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0584:FIN:PT:PDF>

Comissão Europeia, 2011. *Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica. COM (2011) 782 final*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em:



[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documentos/com\(2011\)0782_com_co m\(2011\)0782_pt.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documentos/com(2011)0782_com_co m(2011)0782_pt.pdf)

Comissão Europeia, 2012. *Evolução da Política Marítima Integrada da União Europeia COM (2012) 491 final*. [Em linha] Bruxelas: Direção Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0491:FIN:PT:PDF>

Comissão Europeia, 2012a. *Crescimento Azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável COM (2012) 494 final*. [Em linha] Bruxelas: Direção Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0494:FIN:PT:PDF>

Comissão Europeia, 2012b. *Livro Verde: Conhecimento do Meio Marinho 2020 COM (2012) 473 final*. [Em linha] Bruxelas: Direção Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/publications/documents/marine-knowledge-2020-green-paper_pt.pdf

Comissão Europeia, 2013. *Assuntos Marítimos*. [Em linha] Bruxelas: Direção Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_pt.htm [Consult. 30 Mar. 2013]

Cunha, TP, 2011. *Portugal e o Mar – À Redescoberta da Geografia*. Lisboa: Relógio D'Água Editores

Cunha, TP, redator, 2012. *Blue Growth for Portugal: Uma visão empresarial da economia do mar*. [Em linha] Porto: COTEC Portugal. Disponível em: http://www.cotecportugal.pt/images/stories/iniciativas/Projectos/Blue_Growth/20121115_bluegrowthforportugal.pdf

DGPM, 2013. *Direção Geral de Política do Mar*. [Em linha] Lisboa: MAMAOT. Disponível em: <http://www.dgpm.gov.pt/Pages/DGPM.aspx>

ECORYS, et al., 2012. *Blue Growth – Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*. [Em linha] Rotterdam/Brussels: s.ed. Disponível em:



<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf>

European Commission, 2012. *BLUEMASSMED Final report*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em: <http://www.bluemassmed.net/images/bmm> [Consult. 13 Abr. 2013]

European Commission, 2013. *Integrated Coastal Zone Management*. [Em linha] Bruxelas. Disponível em: <http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm> [Consult. 30 Mar. 2013]

Governo de Portugal, 2011. *Programa do XIX Governo Constitucional*. Lisboa: Governo. Disponível em: http://www.portugal.gov.pt/media/130538/programa_gc19.pdf

Governo de Portugal, 2012. *Economia do Mar em Portugal – Documento de Suporte à ENM*. Lisboa: MAMAOT

Governo de Portugal, 2012a. *Diretiva Quadro Estratégia Marítima. Estratégia Marítima para a Subdivisão do Continente*. [Em linha] Lisboa: MAMAOT. Disponível em: http://dl.dropboxusercontent.com/u/103729442/EstrategiaMarinha_subdv_Continente.pdf [Consult. 20 Abr. 2013]

Governo de Portugal, 2013. *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (Versão para consulta pública)*. Lisboa: Direção Geral de Política do Mar. Disponível em: <http://www.dgpm.gov.pt/Pages/ENM.aspx>

Governo de Portugal, 2013a. *Governo aprova bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo*. [Em linha] Lisboa: MAMAOT. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-agricultura-mar-ambiente-e-ordenamento-do-territorio/mantenha-se-atualizado/20130313-mamaot-espaco-maritimo.aspx> [Consult. 07 Abr. 2013]

Leite, AN, 2010. A Economia dos Portos e Transportes Marítimos. In: Associação Comercial de Lisboa, 2010, Congresso Portos e Transportes Marítimos. Centro de Congressos da FIL, 21 de setembro de 2010. Lisboa: ACL

Marques, FD, 2011. Blue Tide. *Anais do Clube Militar Naval*, CXLI, 871-894



Marques, FD. 2013. *Vigilância Marítima Integrada*. Entrevistado por José Conde, Lisboa, 13 de abril de 2013.

Ministério da Defesa Nacional, 2007. *Estratégia Nacional para o Mar*. Lisboa: MDN – Estrutura de Missão para os Assuntos de Mar. Disponível em: http://www.enam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=115

Parlamento Europeu, 2008. *Diretiva Quadro Estratégia Marinha - Diretiva 2008/56/CE* [Em linha] Bruxelas: Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia. Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:164:0019:0040:PT:PDF>

Pedra, R, 2012. A União Europeia e a Segurança no Mar. In: Cajarabille, L et al., 2012. *A Segurança no Mar – Uma Visão Holística*. s.l: Mare Liberum Editora. Capítulo VI.

Presidência do Conselho de Ministros, 2012. *Altera a constituição da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar e define a Direção Geral dos Assuntos do Mar como seu órgão de apoio técnico* (RCM 62/2012 de 13 de julho), Lisboa: Diários da República

Presidência do Conselho de Ministros, 2012a. *Proposta de Lei nº 133/XII, Ordenamento e gestão do espaço marítimo*. Lisboa: Assembleia da República. Disponível em: <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c3246795a5868774d546f334e7a67774c325276593342734c576c756156684a5358526c65433977634777784d7a4d7457456c4a4c6d527659773d3d&fich=pp1133-XII.doc&Inline=true>

Quivy, R., e Campenhoudt, LV, 2005. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Ribeiro, AS, 2008. Uma Visão Estratégica do Mar – Perspetivas de Análise. In: GERE, 2008. *Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha

Ribeiro, F, 2010. A Economia do Mar, Atividades e Atores. In: Matias, NV et al., 2010. *Políticas Pública dos Mar – Para um novo conceito estratégico nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores. Capítulo 3.



Ribeiro, JF. 2013. *Estratégia Nacional para o Mar*. Entrevistado por José Conde, Lisboa, 7 de fevereiro de 2013.

Ribeiro, JF. 2013b. *Implicações da Política Marítima Integrada Europeia para Portugal*. Entrevistado por José Conde, Lisboa, 9 de abril de 2013.

SSTI - Superintendência dos Serviços de Tecnologias de Informação, 2012. Programa Intersectorial – Conhecimento Situacional Marítimo. In: Estado-maior da Armada, 2012. *Apresentação a SExa o Almirante Chefe do Estado-maior da Armada*. EMA, 31 de Outubro. Lisboa: SSTI

Till, G, 2009. *Seapower – A Guide for the Twenty-First Century*. New York: Routledge

Teixeira, MF, 2009. *Os oceanos e mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia*. Tese de Dissertação de Mestrado em Ciências Político-administrativas. Universidade Católica Portuguesa – Instituto de Estudos Europeus

Viegas, NMN, 2011. *Política Marítima Integrada Europeia: Implicações para a estratégia Nacional para o Mar*. Trabalho de Investigação Individual. Instituto de Estudos Superiores Militares

Vivero, S, 2010. *Perspectives on the EU Maritime Policy – A Security Approach*. In: Spanish Ministry of Defence, 2010. *Maritime Policies for a Prosperous and Secure Europe*. Spanish Centre for National Defence Studies, 27, 28, 29 January 2010. Madrid: SMD. Disponível em: http://www.defensa.gob.es/Galerias/politica/seguridad-defensa/UE2010/UE2010_Perspectives_EU_maritime_policy_SuarezVivero.pdf



Anexo A – Indicadores socioeconómicos para a Economia do Mar 2006-2010

Tabela nº 1 – Indicadores socioeconómicos para a Economia do Mar 2006-2010

Fonte: (DGPM, 2012)

	VAB a preços correntes (Milhões de Euros)			Peso no VAB total (%)			Produção a preços correntes (Milhões de Euros)			Peso na Produção Total (%)			Emprego (Milhares de empregados ETC)			Peso no Emprego Total (%)					
	2006	2007	2008	2009	2010	06	10	2006	2007	2008	2009	2010	06	10	2006	2007	2008	2009	2010	06	10
TOTAL DA ECONOMIA NACIONAL	138.350	146.209	149.311	148.703	151.413			298.573	317.576	330.273	311.365	323.612			4.990	4.987	5.011	4.875	4.793		
ECONOMIA DO MAR (USOS E ATIVIDADES DE MERCADO ESTABELECIDOS - 1.+2.+3.+4.+5.+6.)	3.104	3.397	3.511	3.457	3.730	2,2%	2,5%	6.725	7.428	7.818	7.489	8.174	2,3%	2,4%	108	106	109	109	109	2,2%	2,3%
ECONOMIA DO MAR (SETORES DO HYPERCLUSTER - 1.+2.+3.+4.)	1.855	2.054	2.263	2.101	2.343	1,3%	1,5%	4.193	4.692	5.046	4.740	5.323	1,4%	1,5%	60	58	58	60	60	1,2%	1,3%
1. PESCA, AQUICULTURA E INDÚSTRIA DO PESCADOR	732,6	772,1	802,6	742,3	763,1	0,5%	0,5%	1.646,9	1.776,3	1.868,1	1.765,7	1.772,8	0,6%	0,6%	32,4	31,6	31,5	31,1	30,9	0,6%	0,6%
1.1. Pesca Comercial	386,2	402,1	408,4	373,3	367,4	52,7%	48,1%	538,3	564,8	581,3	536,0	559,8	32,7%	31,1%	12,0	11,5	11,3	11,2	11,3	37,1%	36,5%
1.2. Aquicultura	1,9	2,0	2,0	2,7	24,3	0,3%	3,2%	42,4	44,5	45,8	42,2	44,2	2,6%	2,5%	2,5	2,3	2,3	2,3	2,3	7,6%	7,5%
1.3. Indústria Transformadora dos Produtos da Pesca e da Aquicultura	344,4	367,9	392,1	366,3	371,3	47,0%	48,7%	1.066,2	1.167,0	1.241,0	1.187,6	1.168,8	64,7%	66,4%	17,9	17,8	17,9	17,6	17,3	55,3%	56,0%
2. CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVALS	118,5	131,5	154,4	135,7	113,4	0,1%	0,1%	352,1	396,7	469,1	390,7	346,2	0,1%	0,1%	5,2	5,6	5,6	5,9	4,4	0,1%	0,1%
3. TRANSPORTES MARÍTIMOS, PORTOS E LOGÍSTICA	906,4	1.046,5	1.202,1	1.111,6	1.358,4	0,7%	0,9%	2.018,5	2.329,2	2.520,4	2.388,4	3.018,6	0,7%	0,8%	17,9	16,4	16,9	19,0	20,4	0,4%	0,4%
3.1. Atividade Portuária	798,5	913,1	1.075,2	982,0	1.230,4	88,1%	90,6%	1.570,5	1.797,8	1.991,8	1.942,7	2.571,5	77,8%	79,0%	15,2	13,9	14,4	16,5	17,7	85,3%	86,8%
3.2. Transporte Marítimo	107,9	133,4	126,9	129,6	128,0	11,9%	9,4%	448,1	531,4	528,6	445,7	447,1	22,2%	21,0%	2,6	2,5	2,5	2,5	2,7	14,7%	13,2%
4. TURISMO E LAZER	1.321,7	1.418,0	1.309,0	1.430,1	1.456,6	1,0%	1,0%	2.627,4	2.828,7	2.843,6	2.807,0	2.894,2	0,9%	0,9%	51,5	52,2	54,3	52,6	52,4	1,0%	1,1%
4.1. Turismo costeiro (inclui utilização balnear)	1.229,3	1.320,4	1.211,2	1.325,6	1.355,6	93,0%	93,1%	2.464,8	2.652,7	2.670,6	2.628,3	2.723,7	93,8%	93,9%	47,6	48,3	50,4	49,0	48,8	92,6%	93,0%
4.2. Náutica (inclui Turismo náutico [Náutica de recreio e Náutica	92,4	97,6	97,8	104,5	101,0	7,0%	6,9%	162,6	176,0	173,0	178,7	170,4	6,2%	6,1%	3,8	3,8	3,8	3,6	3,6	7,4%	7,0%
5. OBRAS DE DEFESA COSTEIRA	16,8	20,7	37,0	31,3	31,9	0,01%	0,02%	65,7	81,9	103,3	124,6	128,2	0,02%	0,03%	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,01%	0,01%
6. EXTRAÇÃO DE SAL MARINHO	7,9	7,8	5,5	6,3	6,9	0,01%	0,00%	14,8	15,6	13,9	12,6	13,8	0,00%	0,00%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,00%	0,00%



Anexo B – Arquitetura dos “nós” nacional e europeu para o projeto CISE

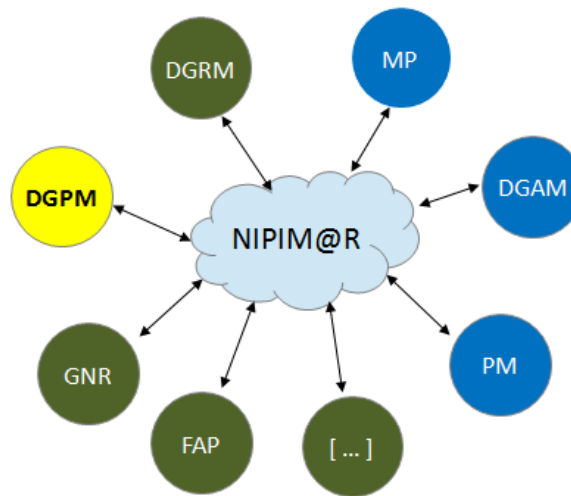


Figura 5 – “Nó” nacional para o projeto CISE

Fonte: Adaptado de (SSTI, 2012)

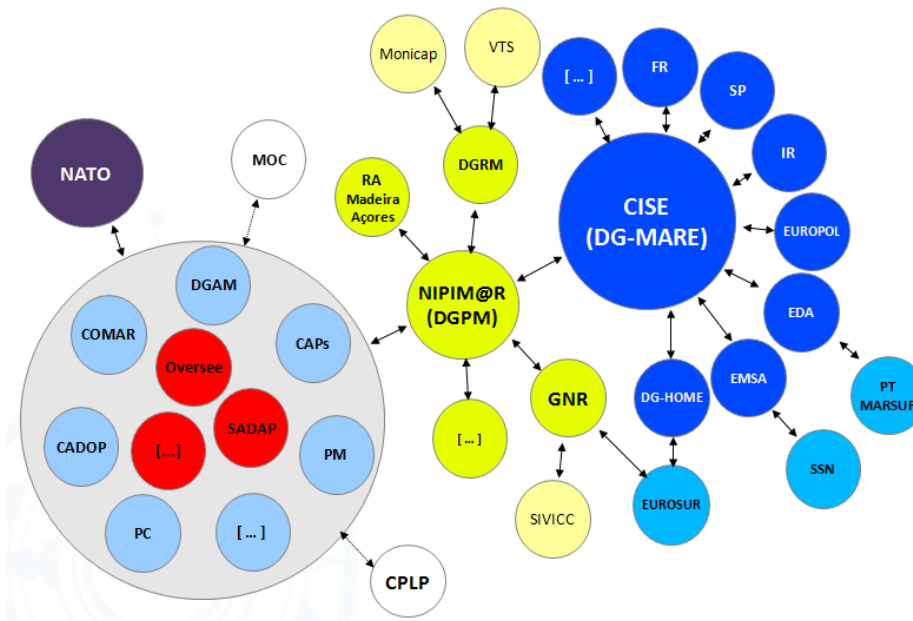


Figura 6 – Ligação do “nó” nacional ao projeto CISE

Fonte: Adaptado de (SSTI, 2012)