

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**  
**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL**

**2009/2010**



**TII**

**DOCUMENTO DE TRABALHO**

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DOS SEUS AUTORES, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS.

PORTUGAL E ESPANHA. VANTAGENS DO REFORÇO DA  
COOPERAÇÃO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS.

*Daniel Filipe Silva Duarte*

*Capitão-de-Mar-e-Guerra de Administração Naval*



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**PORTUGAL E ESPANHA. VANTAGENS DO REFORÇO  
DA COOPERAÇÃO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS.**

**DANIEL FILIPE SILVA DUARTE**

**Capitão-de-Mar-e-Guerra de Administração Naval**

Trabalho de Investigação Individual do CPOG

Lisboa, 2010



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**PORTUGAL E ESPANHA. VANTAGENS DO REFORÇO  
DA COOPERAÇÃO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS.**

**DANIEL FILIPE SILVA DUARTE**

**Capitão-de-Mar-e-Guerra de Administração Naval**

Trabalho de Investigação Individual do CPOG

Orientador: Capitão-de-Mar-e-Guerra ECN Rapaz Lérias

Lisboa, 2010



---

## ÍNDICE

|                                                                                    |      |
|------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Resumo .....                                                                       | vi   |
| Abstract .....                                                                     | vii  |
| Palavras-chave .....                                                               | viii |
| Lista de Abreviaturas e Acrónimos .....                                            | ix   |
| 1. Introdução .....                                                                | 1    |
| 2. Relações entre Portugal e Espanha. Factores geográficos, históricos e culturais | 4    |
| a. A geografia da Península Ibérica .....                                          | 4    |
| b. A formação da nação portuguesa .....                                            | 6    |
| c. A época dos descobrimentos .....                                                | 8    |
| d. Da Idade Média ao século XX .....                                               | 10   |
| e. A influência mundial dos estados ibéricos .....                                 | 11   |
| f. Síntese conclusiva .....                                                        | 12   |
| 3. Quadro de intercâmbio comercial entre Portugal e Espanha .....                  | 13   |
| a. Relações comerciais de Portugal .....                                           | 13   |
| b. Relações comerciais da Espanha .....                                            | 13   |
| c. Relações comerciais no espaço ibérico .....                                     | 15   |
| d. Transporte terrestre rodoviário .....                                           | 18   |
| e. Actividade portuária e transporte marítimo .....                                | 19   |
| f. Transporte ferroviário .....                                                    | 24   |
| g. Plataformas logísticas .....                                                    | 26   |
| h. Síntese conclusiva .....                                                        | 27   |
| 4. Quadro actual do desenvolvimento das Relações Internacionais .....              | 28   |
| a. As relações entre Portugal e Espanha no século XX .....                         | 28   |
| b. Participação em organizações internacionais .....                               | 30   |
| c. Relações transfronteiriças .....                                                | 33   |
| d. O Tratado de Lisboa .....                                                       | 34   |
| e. Síntese conclusiva .....                                                        | 35   |
| 5. Oportunidades no âmbito da segurança e defesa .....                             | 36   |
| a. Século XX, o século da ciência .....                                            | 37   |
| b. As indústrias de defesa em Espanha.....                                         | 37   |



|    |                                                                                                  |       |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| c. | As indústrias de defesa em Portugal .....                                                        | 39    |
| d. | Quadro europeu .....                                                                             | 40    |
| e. | Cimeiras Luso-Espanholas. A Cimeira de Zamora.....                                               | 41    |
| f. | Síntese conclusiva .....                                                                         | 42    |
| 6. | Conclusões .....                                                                                 | 42    |
|    | Bibliografia .....                                                                               | 44    |
|    | Índice de figuras                                                                                |       |
|    | Figura nº 1 - Exportações e Importações de Portugal .....                                        | 14    |
|    | Figura nº 2 - Balança Comercial de Espanha .....                                                 | 15    |
|    | Figura nº 3 - Balança Comercial entre Portugal e Espanha 2001-2007 .....                         | 16    |
|    | Figura nº 4 - Evolução da Balança Comercial .....                                                | 17    |
|    | Figura nº 5 – Movimento de Mercadorias por modo de transporte, 2008 .....                        | 19    |
|    | Figura nº 6 – Evolução da frota nacional controlada por armadores portugueses .....              | 20    |
|    | Figura nº 7 – Mercadorias carregadas e descarregadas nos principais portos nacionais, 2008 ..... | 22    |
|    | Figura nº 8 – As comunidades autónomas de Espanha - Constituição de 1978 ..                      | 30    |
|    | Índice de tabelas                                                                                |       |
|    | Tabela nº 1 – Balança comercial entre Portugal e Espanha (euros) .....                           | 17    |
|    | Tabela nº 2 – Balança comercial de Portugal com Comunidades Autónomas ...                        | 18    |
|    | Tabela nº 3 – Frota registada e controlada por armadores portugueses .....                       | 20    |
|    | Tabela nº 4 - Rede de Alta Velocidade .....                                                      | 25    |
|    | Índice dos apêndices                                                                             |       |
|    | Apêndice I – Diagrama de indução .....                                                           | I-1   |
|    | Apêndice II – Glossário de conceitos .....                                                       | II-1  |
|    | Apêndice III – Dados relativos a actividade comercial.....                                       | III-1 |



---

## Resumo

A Península Ibérica, penetrando no Atlântico, constitui geograficamente o limite sudoeste do continente europeu, com uma área de cerca de 600.000 km<sup>2</sup>. Dois estados vizinhos, Portugal e Espanha, partilham este espaço de uma forma desequilibrada numa relação de cinco para um favorável à Espanha, sendo ainda relevante salientar que, por via terrestre, apenas Espanha dispõe de acesso aos restantes estados europeus.

A configuração geográfica deste extremo periférico da Europa proporcionou que, ao longo da história, sucessivos povos tenham ocupado a Península e tenham desenvolvido, com alguma uniformidade, características sociais, culturais, religiosas e linguísticas, independentemente dos limites politicamente estabelecidos ao longo de séculos.

Espanha sempre manifestou uma orientação continental, enquanto Portugal foi no mar que encontrou a sua projecção mundial e o desenvolvimento económico.

Após séculos, vividos períodos de afastamento e outros de aproximação e cooperação, os dois estados, no final do século XX, envolveram-se simultaneamente em projectos comuns e nas mesmas organizações internacionais.

Para além das características partilhadas, nomeadamente no tocante à unidade geográfica e às raízes históricas, são importantes a dimensão e a configuração física relativa dos dois estados que conferem a Portugal um cenário difícil, apenas com duas fronteiras geográficas, de idêntica dimensão, uma por terra – Espanha, barreira inevitável no espaço europeu, e outra pelo mar – o extenso Atlântico, de dificuldades, de desafios e de oportunidades.

Perante este panorama e a eventualidade de uma configuração exígua do estado português, considera-se relevante discutir a postura, no âmbito da relação ibérica, que permita a Portugal um desenvolvimento económico e social favorável, bem como a manutenção e eventual melhoria dos níveis de credibilidade em cenários internacionais.



---

## Abstract

*The Iberian peninsula, penetrating into the Atlantic, is geographically the southeastern edge of mainland Europe, with an area of approximately 600,000 km<sup>2</sup>. Two neighboring states, Portugal and Spain, share this space on an unbalanced way by a ratio of five to one in favor of Spain, being also important to note that, by land, only Spain has access to the other European states.*

*The geographical configuration of the peripheral edge of Europe allowed that, throughout history, different people have occupied the Peninsula and have developed, with some uniformity, social, cultural, religious and linguistic features, regardless of political boundaries established for centuries.*

*Spain has always manifested a continental orientation, while Portugal found its world projection and economic development world at the sea.*

*After centuries, the two states experienced some periods of distance and some others of approach and cooperation, and in the late twentieth century, both became involved simultaneously in joint projects and under the same international organizations.*

*In addition to the features shared, particularly with regard to the geographical and historical roots, the relative size and physical configuration of the two states are important and imposes to Portugal a difficult scenario with only two geographic boundaries of equal size, one by land - Spain, the inevitable barrier to Europe, and the other by sea - the vast Atlantic, with its difficulties, challenges and opportunities.*

*Against this background and the possibility of a limited configuration of the Portuguese state, it is relevant to discuss the position within the Iberian relationship, to allow for Portugal a favorable economic and social development as well as to maintain and possibly to improve the levels of credibility international scenarios.*



## **PALAVRAS – CHAVE**

- Cooperação Ibérica
- Espanha
- Península Ibérica
- Portugal
- Relações Internacionais
- União Europeia



---

## LISTA DE ABREVIATURAS

|          |                                                                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CPLP     | Comunidade dos Países de Língua Portuguesa                                                                         |
| CTM      | Cooperação Técnico-militar                                                                                         |
| DGAIED   | Direcção-Geral de Armamento e Infra-estruturas de Defesa                                                           |
| EDA      | <i>European Defense Agency</i> , Agência Europeia de Defesa                                                        |
| EFTA     | <i>European Free Trade Association</i>                                                                             |
| EUA      | Estados-Unidos da América                                                                                          |
| I&D      | Investigação e Desenvolvimento                                                                                     |
| IESM     | Instituto Superior de Estudos Militares                                                                            |
| NATO     | <i>North Atlantic Treaty Organization</i> , Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)                       |
| OCDE     | Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económicos                                                       |
| ONU      | Organização das Nações Unidas                                                                                      |
| OSCE     | <i>Organization for Security and Co-operation in Europe</i><br>Organização para a Segurança e Cooperação na Europa |
| PCSD     | Política Comum de Segurança e Defesa                                                                               |
| PESD     | Política Europeia de Segurança e Defesa                                                                            |
| PREC     | Processo Revolucionário Em Curso                                                                                   |
| PSOE     | <i>Partido Socialista Obrero Espanhol</i> , partido político espanhol                                              |
| QC       | Questão Central                                                                                                    |
| QD       | Questão Derivada                                                                                                   |
| RCM      | Resolução do Conselho de Ministros                                                                                 |
| RINM-MAR | Registo Internacional de Navios da Madeira                                                                         |
| TEU      | <i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> , unidade de medida de capacidade de carga em contentor intermodal              |
| TGV      | <i>Train à Grand Vitesse</i>                                                                                       |
| TIR      | Transportes Internacionais Rodoviários                                                                             |
| UCD      | <i>Union de Centro Democrático</i> , partido político espanhol                                                     |
| UE       | União Europeia                                                                                                     |
| UN       | <i>United Nations</i> , Organização das Nações Unidas (ONU)                                                        |



---

## 1. Introdução

O presente trabalho de investigação aborda as relações entre Portugal e Espanha numa perspectiva de, através do seu reforço, obter vantagens no âmbito de um quadro actual de relações internacionais.

A Península Ibérica, pela sua caracterização geográfica, foi ao longo da história fragmentada e objecto de unificações de diferentes tipologias mantendo, porém, uma identidade física.

Com uma configuração quadrilátera imperfeita dispõe de uma frente de mar com cerca de 4.000 quilómetros exposta ao golfo da Biscaia, ao Atlântico Norte e ao Mediterrâneo, ancorando o seu território no velho continente ao longo de uma faixa montanhosa de 400 quilómetros, os Pirinéus. A sul, separa-se de África por escassos 14 quilómetros no estreito de Gibraltar.

O espaço ibérico poderia ter uma história comum, mas a realidade é distinta, Portugal e Espanha seguiram rumos paralelos e interligados, mas de costas voltadas um para o outro. Portugal, confinado a um rectângulo correspondente a um quinto da área da Espanha e condicionado fisicamente no estabelecimento de ligações terrestres na direcção do centro da Europa, desde sempre acolheu rotas comerciais marítimas e manifestou a sua vocação atlântica. A Espanha, em sentido oposto, mostrou maior interesse em ultrapassar a barreira natural que os Pirinéus lhe impunham e em estabelecer relações ao longo do Mediterrâneo.

No espaço delimitado da Península Ibérica desenvolveram-se, ao longo de séculos, interesses comuns bem como factores de divergência cujo equilíbrio permite, talvez, manter estável a fronteira física mais antiga da Europa acordada em Alcanizes pelos reinos de Portugal e de Castela em 1297.

As pequenas e pontuais alterações ocorridas ao longo da história que culminaram com um Tratado assinado em Lisboa em 1864 e o Convénio de Limites de 1926, apenas reflectem o ajustamento ditado pela dinâmica de intensas relações transfronteiriças.

Desperta assim interesse a investigação relativa às perspectivas do desenvolvimento desta relação entre Portugal e Espanha no actual quadro das relações internacionais, no sentido de permitir identificar possíveis vantagens para Portugal.

Embora Portugal e Espanha se constituam geograficamente de forma mais expressiva através de uma implantação continental, jamais será despreciando o seu



prolongamento pelos espaços marítimos fundamentalmente no Atlântico por onde se estendem os seus interesses estratégicos e económicos, o que traz valor acrescido numa época em que o mar adquire uma crescente importância e na qual os estados ribeirinhos dispõem de relevantes oportunidades.

Ao longo de séculos, desde o tratado de Tordesilhas assinado em 1494 pelos reinos de Portugal e de Espanha, à data integrando apenas Castela e Aragão, que os dois países com orientações distintas mas complementares como que construindo uma primeira globalização, desenvolveram as suas influências nos continentes americano, africano e asiático.

Mais recentemente com o fim de regimes ditatoriais, verificou-se uma convergência de interesses de onde se destaca a adesão simultânea à comunidade europeia em 1986.

Actualmente Portugal e Espanha estão integrados num conjunto vasto de organizações internacionais, nomeadamente nas Nações Unidas, na NATO, na União Europeia, na Organização para a Segurança e Cooperação na Europa e ambos têm interesses no mundo, fruto das relações estabelecidas desde o período expansionista.

Portugal no extremo sudoeste da Europa dispõe de duas vias de comunicação. Para um lado o mar que durante alguns séculos explorou como instrumento de expansão e de obtenção de riqueza. Para o outro lado confronta-se com um espaço territorial significativamente mais extenso e envolvente, segmentado por uma forte regionalização, o qual culmina, como último obstáculo físico até ao grande espaço europeu, na cordilheira pirenaica.

Deste modo, os factores de ordem comercial nas relações entre os dois estados são relevantes no âmbito do enquadramento a considerar no presente trabalho.

As relações entre Portugal e Espanha, não só directamente entre si, mas também no tocante à partilha de interesses que a geografia determinou, constituem matéria de investigação numa perspectiva de obtenção de vantagens num quadro mais vasto das relações internacionais, nomeadamente no âmbito da afirmação de Portugal, do seu reconhecimento internacional e na capacidade de influência no panorama das organizações em que participa.

A história dos povos que habitam a Península, a partilha de raízes culturais e linguísticas, o afastamento político de séculos a que se seguiu, nos tempos mais recentes,



uma forte convergência de interesses e de atitudes, são factores de desenvolvimento que importa igualmente considerar.

A investigação visa contribuir para a clarificação do actual quadro das relações ibéricas, perspectivando o seu desenvolvimento num cenário que, sem prejuízo de outros, conceda valor acrescido a Portugal.

Constituem assim objectivos do trabalho:

- Avaliar o quadro de base que sustenta as relações entre os dois países;
- Caracterizar o quadro actual das relações comerciais e económicas entre Portugal e Espanha;
- Verificar o enquadramento dos mecanismos de cooperação no âmbito da participação comum em organizações internacionais;
- Investigar até que ponto o actual nível de cooperação entre Portugal e Espanha e o seu eventual reforço, poderá contribuir para o desenvolvimento de oportunidades e para a materialização de vantagens que fortaleçam a posição de Portugal no plano das relações internacionais;
- Investigar, neste quadro restrito, a eventual existência de oportunidades de cooperação entre os dois estados, designadamente na área da economia da defesa que, sendo aproveitadas, possam contribuir para a afirmação de Portugal no âmbito da segurança e defesa europeias.

A investigação procurará responder à seguinte questão central:

«Que vantagens poderão resultar do reforço da cooperação com Espanha que favoreçam a afirmação de Portugal no plano das suas Relações Internacionais?»

Complementarmente, identificaram-se quatro questões derivadas da questão central, que traduzem a problemática:

QD1 – Existem factores geográficos, históricos e culturais que proporcionam o fortalecimento das relações entre Portugal e Espanha?

QD2 – Como se caracteriza o quadro de intercâmbio comercial e económico que poderá favorecer o reforço das relações entre os dois Estados?

QD3 – Quais os aspectos fundamentais do quadro actual do desenvolvimento das Relações Internacionais no qual se inserem Portugal e Espanha?

QD4 – No âmbito da segurança e defesa da UE dispõe Portugal de eventuais oportunidades resultantes do reforço da cooperação com Espanha?



---

Para o tratamento da questão central, e tendo em conta as questões derivadas, levantaram-se as seguintes hipóteses:

H1 – Portugal e Espanha têm actualmente interesses estratégicos compatíveis no âmbito da Europa e dos respectivos espaços de projecção cultural e linguística.

H2 – As relações económicas e comerciais entre Portugal e Espanha são intensas e favorecem a protecção de interesses comuns.

H3 – O alinhamento dos dois estados nas mesmas organizações, as iniciativas de cooperação num esforço internacional partilhado e a forte ligação bilateral são factores determinantes do desenvolvimento de políticas convergentes.

H4 – A concretização de ligações às indústrias de defesa espanholas constitui um potencial factor de desenvolvimento das capacidades portuguesas.

A metodologia a utilizar teve início com uma fase de profunda pesquisa bibliográfica e documental, tendo como objectivo seleccionar um universo abrangente de fontes que permitisse alimentar o conhecimento do tema proposto e a subsequente reflexão pessoal.

Terminada esta fase, e sendo consolidada a questão central, bem como as derivadas e consequentes hipóteses, desenvolveu-se um processo conducente à validação destas recorrendo ao método dedutivo.

Todo o processo se baseia numa permanente pesquisa através de diferentes fontes de informação recorrendo a bibliografia, nomeadamente a constante do património da biblioteca do IESM, e a profusa informação disponível através da Internet.

## **2. Relações entre Portugal e Espanha. Factores geográficos, históricos e culturais**

*Ca nós de uma parte nos cerca o mar*

*E da outra temos muro no reino de Castela*

Gomes Eanes de Zurara, Crónica da tomada de Ceuta

### **a. A geografia da Península Ibérica**

A nordeste são os Pirinéus que, como única fronteira terrestre, se interpõem entre a Península e o corpo central do velho continente. Para leste estende-se o Mediterrâneo delimitado por uma margem europeia e outra africana. A sul e a oeste as costas de Portugal debruçam-se no imenso espaço atlântico. Mas também a Espanha a sudoeste e a noroeste dispõe de costas atlânticas. Verificamos assim que a Península é limitada por fronteiras



marítimas com cerca de 4.000 km e por 400 km de montanha. Esta condição geográfica foi suficiente para que, ao longo da História, os povos tivessem raízes comuns, culturas partilhadas e línguas semelhantes cujas diferenças nunca respeitaram as fronteiras políticas definidas. O espartilho pirenaico condicionou durante séculos ou milénios a deslocação de povos, por vezes atraídos, outras vezes expulsos desta miniatura de continente com uma identidade geográfica vincada.

Embora se possa afirmar que a separação política vigente entre Portugal e Espanha se encontra estabilizada ao longo de séculos, poder-se-á questionar se existem efectivamente barreiras naturais que determinam uma delimitação de fronteiras fundamentada na identificação de uma individualidade territorial dentro do espaço ibérico.

Caminhando de norte para sul, constata-se que a região situada a noroeste apresenta traços de continuidade com a Galiza através de paisagens comuns e de uma semelhante caracterização da exploração agrícola. A região nordeste configurada por vales profundos rasgados por rios oriundos do planalto da Meseta, revela uma geografia demográfica assente em aglomerados urbanos concentrados e distantes entre si, explorando uma economia local baseada no cultivo de cereais e em pastagens.

Continuando a observar a geografia ibérica é notória a separação entre o norte o sul de Portugal por uma cadeia montanhosa de maciços graníticos e xistosos, nos quais predomina o pastoreio, sem identidade própria, que apenas constitui a componente ocidental da espinha dorsal da península.

Depois, é o extenso Alentejo que partilha monótonas planícies com a Extremadura espanhola sem que seja possível assinalar de forma rigorosa um marco delimitador dos territórios. Finalmente, o Algarve prolonga para ocidente o modesto relevo calcário da Andaluzia com o seu característico arvoredado mediterrânico.

Contudo, a ocidente, o território português tem traços muito próprios, não partilhando semelhanças com a vizinha Espanha, apenas do lado ocidental nomeadamente no que se refere às planícies em torno da ria de Aveiro, ao relevo desordenado da Extremadura e à paisagem ribatejana até ao estuário do Tejo.

A jangada de pedra, como lhe chamou Saramago, pedaço de terra único, como que flutua no extremo ocidental da Europa com as amarras fixas nos Pirinéus, distante dos cosmopolitas centros de decisão, entrando pelo mar dentro, determinante este que foi na sua história ao longo dos tempos.



---

### **b. A formação da nação portuguesa**

Os primeiros povos a habitar a Península Ibérica foram os Iberos, um povo agrícola e pacífico que se instalou desde o nordeste da península até à costa sul virada ao Atlântico. Da invasão dos Celtas, turbulentos e guerreiros, que ocuparam de modo mais significativo o interior da península, resultou um povo misto, os Celtiberos. Ao longo do tempo, Fenícios, Gregos e Cartaginenses estabeleceram colónias comerciais em vários portos ao longo da costa ocidental da península. Cerca de dois séculos antes da era cristã os Romanos ocuparam a Península, deixando fronteiras definidas com a Europa ocidental e marcas civilizacionais profundas nomeadamente no tocante ao conceito de família, à religião, à língua e ao direito. No século V os Visigodos, conhecidos como povo bárbaro vindo do Norte, acabaram por sujeitar ao seu domínio este espaço na extremidade oeste da Europa e foi neste período que se registou uma primeira tentativa de unificação da Península.

Posteriormente, a conquista da Península pelos Mouros culminou com a Batalha de Guadalete em 771, reduzindo-se a resistência ibérica a esta invasão, a partir desta data, apenas a um povo refugiado nas Astúrias. Durante sete séculos a História assistiu ao longo processo de Reconquista. Gradualmente foram-se formando vários reinos, Astúrias e Leão, Castela, Navarra e Aragão. Neste período de combate aos mouros invasores, a história dos vários reinos constituídos seguiu um percurso semelhante no espaço da península.

No final do século XI as coroas de Leão, de Castela e da Galiza foram unificadas e divididas em condados, um deles, o Condado Portucalense que compreendia um território que se estendia do rio Minho ao rio Douro e, a nascente, uma parte da actual região de Trás-os-Montes.

A vitória de D. Afonso Henriques na batalha de S. Mamede em 1128 sobre as tropas de sua mãe, Teresa de Leão, e de Fernão Peres de Trava, consagrou a sua autoridade no território portucalense, levando-o a assumir o governo do condado. Consciente da importância das ameaças a que se encontrava sujeito o seu poder, concentrou esforços em negociações junto da Santa Sé com um duplo objectivo: alcançar a autonomia da Igreja portuguesa e obter o reconhecimento do Reino.

O título de rei foi posteriormente reconhecido a D. Afonso Henriques por Afonso VII através do Tratado de Zamora em 1143, facto determinante para o desenvolvimento da história de Portugal.



Como disse Inocêncio III “o Papa deve ser tão superior aos reis como o sol é superior à lua”. Foi nesta linha de pensamento que, colocando o reino sob a vassalagem do Papa, Afonso Henriques procurou assegurar a coroa aos seus descendentes bem como alicerçar o duradouro combate a que deu início contra os mouros.

Sucessivamente foi avançando para sul, conquistando Santarém, Sintra, Lisboa, neste caso com o apoio de uma armada de cruzados que escalou o estuário do Tejo rumo à Palestina, Almada, Alcácer do Sal e Serpa. Com o seu apoio, igualmente Évora e Beja foram reconquistadas aos mouros.

Ao longo deste processo no século XII foi-se sedimentando a afirmação da maioria política de Portugal, a qual se manteria durante séculos ultrapassando sucessivas crises nomeadamente a de 1383-1385 e um período de sessenta anos correspondente à ocupação espanhola (1580-1640).

A reconquista chegou ao Algarve em 1189 sob o comando de D. Sancho, filho do Conquistador, sem resultados claros e definitivos.

Foi apenas com D. Afonso III (1248-1279) que se concluiu a conquista do Algarve, os mouros foram definitivamente expulsos do território e Portugal adquiriu a configuração territorial continental que mantém até aos nossos dias.

Pode afirmar-se que a conquista do Algarve foi determinante para a afirmação de Portugal como estado independente. Prolongando a sua linha de costa ocidental até conquistar a frente de mar virada a sul afastou a ameaça de um cerco terrestre pelo poder de Castela e abriu horizontes para África e Gibraltar como via de acesso ao Mediterrâneo. A costa extensa com duas frentes constituía uma vantagem estratégica e económica. A boa relação estabelecida com a Santa Sé foi relevante para o apoio recebido e politicamente determinante no âmbito das relações internacionais.

Esta autonomia adquirida não resultou apenas da acção militar orientada para a expulsão dos mouros, e de uma bem conduzida política externa, mas também do desenvolvimento fortalecido da cultura de um povo o que se revelou através da arte, da expressão oral e, como elemento de agregação, da fé cristã.

Os comerciantes que navegavam entre o norte da Europa e o Mediterrâneo viam com agrado este cenário eliminada que estava a hipótese de toda a costa peninsular ser dominada por Castela como estado hegemónico que já dominava dois terços do território ibérico.



---

O comércio estabelecido entre a Flandres e a Inglaterra com Génova e Veneza dispunham assim de portos de escala alternativos não sujeitos a um poder único.

No interior da Europa, após as invasões bárbaras, a expansão do império romano determinou um desenvolvimento do continente com forte integração de influências mediterrânicas. As cruzadas nos séculos XI e XII desempenharam um papel relevante neste processo. A via marítima necessária para as armadas provenientes dos reinos cristãos do norte com destino ao Próximo Oriente centrado em Jerusalém, obrigava a efectuar escalas de forma regular em portos dotados de estuários amplos e seguros, o que veio relevar a importância de Portugal.

Não só porque oferecia o desejado abrigo para as armadas que necessitavam de abastecimento e descanso das guarnições, como constituía uma alternativa aos portos atlânticos e mediterrânicos dominados pelos reinos de Castela, Leão e Aragão.

O desenvolvimento da tecnologia naval neste período veio permitir uma maior autonomia aos navios, uma navegação mais segura, a melhoria da manobra na navegação à vela, permitindo que os navios transportassem cargas mais volumosas e pesadas ao mesmo tempo que se reduziam tripulações.

O crescimento da actividade portuária e da construção naval estimularam a economia e o desenvolvimento de outras actividades, quer no âmbito do comércio de bens, quer nas indústrias associadas.

A leste do reino de Portugal, ao longo dos séculos XII e XIII, enquanto decorria a Reconquista, foram-se consolidando outros reinos, Castela e Leão unidos em 1230, Navarra, e Aragão e Catalunha. A reconquista seguiu um ritmo mais lento, só concluído no final do século XV, quando Portugal já se aventurava no Atlântico. Em 1492, no reinado de Isabel I de Castela e Fernando II de Aragão foi reconquistada Granada que constituía o último reduto mouro na península. No final do século XV Castela e Aragão viriam a fundir-se e em 1512 Navarra seria incorporado, dando forma ao actual território continental do Reino de Espanha.

### **c. A época dos descobrimentos**

As capacidades de assinar tratados e de se representar diplomaticamente no exterior sempre constituíram factores de soberania. Foi desde o século XV que os reinos ibéricos estabeleceram representações diplomáticas nas regiões que maior interesse lhes oferecia, Portugal nos países do Mar do Norte, a Espanha na Flandres e no Mediterrâneo.



Portugal e Espanha disputaram, desde longa data, o controlo das rotas marítimas que contornavam a península num comércio estabelecido entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, não só com Génova e Florença e outros portos da margem norte, como também com alguns destinos do continente africano.

Em 1415 Portugal chegou a Ceuta, dando início a uma campanha de sucessivas conquistas em território africano. O pretexto da expansão da fé cristã dava cobertura a novas iniciativas e descobertas além-mar, lançando-se no Atlântico, chegando à Madeira e aos Açores, arquipélagos que viriam a definir com o território continental um invejável triângulo estratégico que se mantém vital para os interesses nacionais nos nossos dias.

O equilíbrio peninsular assentava na unificação política da parte continental e mediterrânica da península e na independência de Portugal projectando-se sobre o sudoeste atlântico e assegurando o domínio da costa africana até à Guiné. De modo a atingir o objectivo essencial de garantir a segurança nacional e a sua política expansionista, Portugal mantinha as melhores relações com a Santa Sé, assegurando o seu apoio.

Para sul, ao longo do continente africano, Portugal alcançava os arquipélagos de Cabo Verde e de S. Tomé e Príncipe e explorava a costa até ao território de Angola.

Em 1488 os portugueses transformaram um obstáculo chamado Cabo das Tormentas no que seria, daí em diante, o Cabo da Boa Esperança.

O desafio nascido no reinado de D. João II, de chegar à Índia através da via marítima, veio a ser concretizado com D. Manuel no trono.

Foi no âmbito da disputa pela expansão territorial que as duas nações com maior projecção marítima, à época, decidiram delimitar as suas áreas de acção. Primeiro em Alcáçovas, em 1479, e posteriormente em Tordesilhas, em 1494, Portugal e Espanha tiveram a ousadia de definir as parcelas do mundo a explorar por cada um dos dois países.

Em 1492 Cristóvão Colombo chegava às Índias Ocidentais e pouco depois, em 1500, a curiosidade de Pedro Álvares Cabral levava uma esquadra portuguesa até ao Brasil.

Desta forma, os dois estados peninsulares tornaram-se nas potências mundiais da altura. O império português estendia-se desde a costa leste do continente sul-americano, o Brasil, que o traçado efectuado em Tordesilhas deixava na metade oriental do mundo partilhado, a toda a costa do continente africano, até às longínquas índias, depois Malaca seguindo ainda até ao Japão. Numerosos entrepostos comerciais estabelecidos ao longo de



milhares de quilómetros asseguravam uma economia próspera e a influência a nível mundial.

Simultaneamente, a Espanha explorava o continente americano, nascia a Nova Espanha, uma área um pouco maior que o actual México, e colonizando territórios povoados por povos incas, astecas e maias, estendia a sua influência a toda a América central e à costa ocidental do continente sul-americano.

Desta forma as línguas com origem no latim e os costumes oriundos da península espalhavam-se pelo mundo, enquanto a riqueza alimentava as sedes europeias dos dois reinos. Respeitando Tordesilhas como acto de solidariedade mútua e exemplo diplomático de prevenção de conflitos futuros, os espanhóis conquistaram o Novo Mundo navegando para oeste, enquanto os portugueses exploravam o Brasil, África e o Oriente, navegando para sul e para leste.

#### **d. Da Idade Média ao século XX**

Durante séculos Portugal manteve uma política de entendimento prudente com a Espanha e de afastamento para com as grandes potências europeias, com excepção da Inglaterra. Espanha, que sempre olhou mais atentamente para o continente europeu, embora partilhasse alguns interesses com Portugal nunca deixou de sentir um desejo hegemónico de unificação ibérica fruto do seu significativo poder centrípeto. E os interesses de Espanha eram mais ambiciosos que os lusitanos.

A percepção desta ameaça obrigou a que Portugal, como país católico, mantivesse uma ligação permanente e directa com a Santa Sé, afastando a hipótese de relações exclusivamente bilaterais nas quais estaria em situação de inferioridade com Espanha<sup>1</sup>. No final do século XVI a história refere a diminuição da influência de Portugal e o despontar de disputas de interesses com Inglaterra e França nos territórios além-mar, estados cujo poder militar e político continuava a crescer constituindo factores de risco para o domínio do extenso império português.

É neste período que a luta pelo domínio do Mediterrâneo ocidental veio revelar um império turco ofensivo em busca do controlo dos acessos por mar ao norte da Europa. A ameaça era latente sobre as praças sedeadas em Marrocos e, depois, a partir daí, potencialmente sobre a própria península. Na sequência das descobertas efectuadas e face ao valor geoestratégico dos territórios que já se encontravam sob domínio lusitano, o

---

<sup>1</sup> Portugal sempre se furtou a permitir que Espanha o representasse internacionalmente



controle das rotas para sul era determinante para Portugal e a afirmação autónoma do país relevava-se igualmente de grande importância para o equilíbrio de forças com Espanha.

A ocupação turca dos territórios em Marrocos não se consumou, mas a morte de D. Sebastião, em 1578, que passou pelo Mosteiro de Guadalupe antes de partir para Alcácer-Quibir, veio abrir uma crise sucessória que culminou com a ocupação do trono por Filipe II de Espanha, sob o lema anunciado de “dois reinos, um rei”. Espanha que já era a maior potência naval no Atlântico, finalmente, dispunha de controlo sobre a frente ocidental da península.

Durante a dinastia filipina o império português foi arrastado e viu-se envolvido nos conflitos de Espanha com vários outros estados, designadamente Inglaterra e França.

Em 1640, a revolta da Catalunha, inspirada pela política francesa, afastou as tropas castelhanas para acções militares na região nordeste o que veio a contribuir, ou melhor, facilitar os acontecimentos do 1º de Dezembro em Lisboa e para o posterior fortalecimento das relações comerciais lusas naquela região espanhola.

Restaurada a independência seguiram-se anos de paz entre Portugal e Espanha, numa relação que embora se mantivesse prudente assistia a eventos que testemunhavam o estreitamento de relações, nomeadamente os frequentes casamentos entre descendentes de um reino e pretendentes ao trono de outro reino. Refira-se que onze mulheres portuguesas reinaram na vizinha Espanha.

Ultrapassada uma fase inicial, em que a Espanha oscilou entre o apoio ou o repúdio de ideias vindas de França, veio depois a unir esforços com Portugal numa campanha militar anti-napoleónica. As ideias revolucionárias que chegavam de França encontraram forte resistência nas tradições peninsulares católicas e monárquicas.

As ideias liberais foram conquistando espaço nos dois estados, levando a que em 1812 nascesse em Espanha uma nova Constituição enquanto em Portugal forças liberais militares e uma burguesia mais erudita concentravam esforços em sentido semelhante. Pela via armada contra o invasor francês e pelo punho de escritores da época, os dois estados, com o poder real destituído, procuravam definir o seu futuro num percurso que foi idêntico.

#### **e. A influência mundial dos estados ibéricos**

Durante o século XIX ambos os estados ibéricos viram os seus impérios desmoronarem-se. Espanha perdeu o México em 1813, o príncipe regente declarou a



independência do Brasil em 1822, Espanha perdeu Cuba em 1898, no mesmo ano em que as Filipinas se tornaram independentes, e em África, em 1890, o mapa cor-de-rosa de Portugal caía perante o *ultimatum* inglês. Os impérios construídos pelos estados ibéricos foram perdendo a sua grandeza ao longo do século XIX.

A ideia de uma União Ibérica adquiriu novo fôlego pese embora de forma mais atenuada do nosso lado da fronteira. A argumentação em torno de factores sociais, políticos e culturais generalizava-se particularmente no mundo intelectual espanhol. Até uma integração aduaneira foi defendida na época.

Porém, ao longo do curso da história, Portugal sempre soube autonomizar-se dos reinos de Espanha, superando os perigos de relações meramente bilaterais.

A autonomia política adquirida e sustentada por Portugal ao longo de séculos e o movimento expansionista que exerceu pelo globo, permitiram-lhe disseminar a língua e os costumes no continente americano, em África e na Ásia, de forma tão vincada que ainda na actualidade são visíveis sinais da presença portuguesa em lugares recônditos.

A Espanha, por sua vez, construiu e manteve durante séculos, um império ibero-americano que, após o seu desmoronamento por via de sucessivos movimentos independentistas bem sucedidos, mantém viva a cultura e a língua oriundas da península.

São estes vínculos que constituem laços históricos fundamentais no mundo conturbado e globalizado dos nossos dias fortalecendo as relações entre estados, as políticas comuns e de desenvolvimento económico, aspectos em que a Espanha mantém papel relevante no continente americano.

Portugal e Espanha partilham uma história entrelaçada, com períodos de algum afastamento ou indiferença, outros de união<sup>2</sup>, participando actualmente nas mesmas organizações internacionais, nomeadamente na ONU, na NATO, na UE e na OSCE.

#### **f. Síntese conclusiva**

A configuração geográfica da Península Ibérica dispõe de condições favoráveis ao desenvolvimento de um estado único. Praticamente rodeada por oceanos, delimitadores de um território continental, mas igualmente plataforma de projecção de movimentos expansionistas, dispondo de uma faixa escassa de montanhas separando a Europa, permitiu que diferentes povos se instalassem no território e, aí, de forma delimitada no espaço

---

<sup>2</sup> da crónica das famílias reais ibéricas constam ramos comuns nas respectivas árvores genealógicas



desenvolvessem os seus hábitos, a cultura, a língua oriunda do latim e uma religião que apenas tem pequenas diferenças locais.

Os grandes rios que atravessam a península, o Douro e o Tejo, são partilhados pelos dois estados e as fronteiras, estáveis há séculos, embora acompanhem a orografia não correspondem a obstáculos ou marcas relevantes.

Os Descobrimentos marcaram a presença de Portugal e de Espanha pelo mundo, organizada como que numa primeira globalização quinhentista, deixando sinais culturais e linguísticos pelo mundo.

As relações estabelecidas nos vários continentes não oferecem disputa entre os dois estados, os quais se sentam de forma cooperante em organismos internacionais e mantêm relações próximas amigáveis.

Do que antecede considera-se respondida de forma afirmativa a primeira questão derivada formulada ficando validada a hipótese de Portugal e Espanha terem, na actualidade, interesses compatíveis no âmbito da Europa e dos espaços estratégicos em que projectam a sua influência.

### **3. Quadro de intercâmbio comercial entre Portugal e Espanha**

#### **a. Relações comerciais de Portugal**

No sentido de abordar as relações económicas e comerciais entre Portugal e Espanha torna-se conveniente, em primeira análise, observar os dados mais relevantes que caracterizam cada um dos dois estados.

Portugal situa-se no extremo ocidental da Europa com um território de 92.391 km<sup>2</sup> o qual inclui as nove ilhas do arquipélago dos Açores e as ilhas da Madeira e de Porto Santo. A sua população é de cerca de dez milhões e quinhentos mil habitantes que se distribuem pelo território com uma densidade média de 115 habitantes por km<sup>2</sup>. A proximidade do mar constitui um forte factor de atracção levando a que a população ocupe fundamentalmente a faixa litoral do território continental abandonando os pequenos aglomerados urbanos do interior entregues cada vez mais a camadas etárias idosas.

Ao longo da sua história, e dada a configuração geográfica que a formação do globo determinou, Portugal sempre teve o seu olhar debruçado no Atlântico. As trocas comerciais por via marítima entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo, encontraram, desde longa data, bons portos de protecção, descanso e comércio nos escassos mas acolhedores estuários dos rios portugueses e no povo pacífico que habitava as suas margens,. No

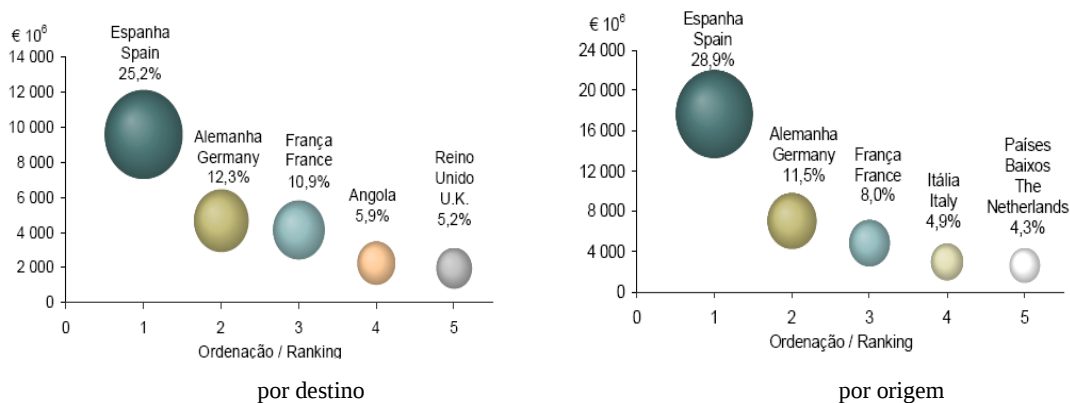


tráfego entre regiões distantes Portugal ofereceu durante séculos uma alternativa no trânsito marítimo.

Decorridos séculos, analisando a situação dos nossos dias, verificamos que o comércio externo de Portugal<sup>3</sup> se encontra sedimentado fundamentalmente em trocas comerciais no âmbito da UE-27.

Cerca de 78% das suas exportações destinam-se a este mercado europeu do qual provêm cerca de 76% do total das importações; em termos percentuais não se verifica uma diferença muito significativa nos dois sentidos das trocas comerciais, embora a balança seja deficitária.

Figura nº 1 - Exportações e Importações de Portugal



Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional, 2008

Portugal exportou<sup>4</sup> em 2008 mais de um quarto do montante global para Espanha seguindo-se a Alemanha e a França ambos acima dos 10%, o Reino Unido, os EUA, Angola que regista uma relevante ascensão e depois um conjunto de outros países todos eles com um peso relativo inferior a 5%.

No tocante às importações, estas foram provenientes de Espanha (28,9%), Alemanha (11,5%), França (8,0%), Itália (4,9%), Holanda (4,3%) e Reino Unido (4,0%).

A distribuição das exportações portuguesas em 2008 por diferentes classes de produtos regista 6.855 milhões de euros em máquinas e aparelhos, material eléctrico, aparelhos de gravação ou de reprodução de som e imagem, seus componentes e acessórios, 4.603 milhões em material de transporte, 3.609 milhões em têxteis, 3.121 em metais comuns e suas obras e 2.895 em produtos minerais.

<sup>3</sup> A Península Ibérica em Números, 2007, Instituto Nacional de Estatística, Portugal e Instituto Nacional de Estadística, España

<sup>4</sup> Estatísticas do Comércio Internacional de Bens, Instituto Nacional de Estatística - INE, IP



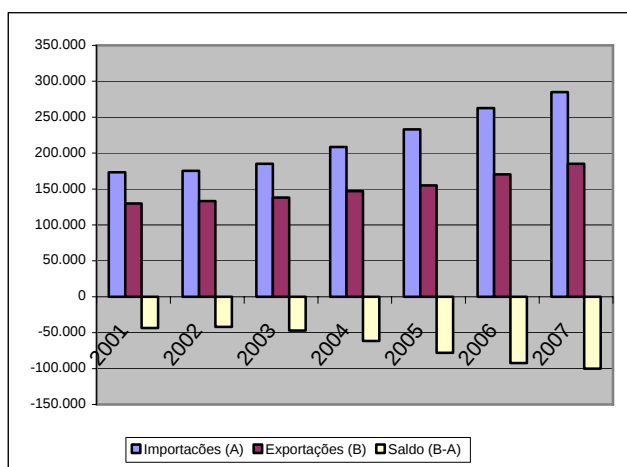
No mesmo período Portugal importou 11.072 milhões euros em máquinas e aparelhos, material eléctrico e componentes, 10.445 milhões em produtos minerais, 6.758 milhões em material de transporte, 5.449 milhões em metais comuns e suas obras e 5.008 milhões em produtos das indústrias químicas ou das indústrias conexas.

### **b. Relações comerciais de Espanha**

A Espanha, cujo território continental ocupa um espaço que se assume como barreira terrestre natural entre Portugal e a grande Europa além-Pirinéus, dispõe de uma superfície maior que o território português no qual habitam, aproximadamente, quarenta e quatro milhões de habitantes com uma densidade populacional que embora seja inferior, 86 habitantes por quilómetro quadrado, é distribuída de uma forma mais regular e menos desequilibrada relativamente à proximidade do mar.

Se analisarmos as trocas comerciais de Espanha, verificamos que os mercados em que este país melhor coloca os seus produtos são a França (18,8%), a Alemanha (10,9%), Portugal que surge em terceiro lugar (8,8%), a Itália (8,6%) e o Reino Unido (7,8%). A Europa constitui o principal mercado espanhol e representa 71% das suas exportações e 61% das importações.

**Figura nº 2 - Balança Comercial de Espanha**



Fonte: Espanha. Agencia Tributaria. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

Na perspectiva das importações espanholas, Portugal perde claramente peso relativo, face às exportações, passando para oitavo lugar com apenas 3,4% do volume total. À sua frente ficam a Alemanha (14,7%), a França (13,2%), a Itália (8,0%), o Reino Unido (5,0%), a Holanda (4,8%), a China (4,8%) e a Bélgica (3,5%). A situação geográfica da Espanha, com acessos marítimos à Biscaia e ao Mediterrâneo e com acesso para norte e



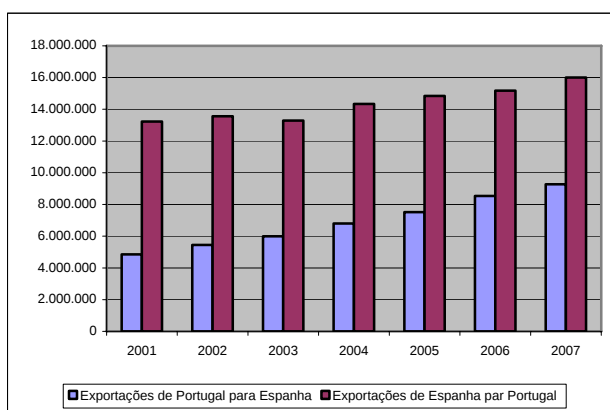
para leste a toda a Europa, a partir da fronteira com França, é favorável a uma diversidade de oportunidades de mercado quer no âmbito da exportação quer da importação, proporcionando uma variedade de opções e concretização de negócios.

Para os agentes espanhóis, Portugal constitui um mercado de menor dimensão, limitado, e que não oferece passagem rodoviária ou ferroviária para qualquer outro destino.

### c. Relações comerciais no espaço ibérico

Por via de uma interposição física a Espanha surge, de forma natural, como o mais relevante protagonista das trocas comerciais portuguesas quer como importador quer como exportador.

Figura nº 3 - Balança Comercial entre Portugal e Espanha 2001-2007



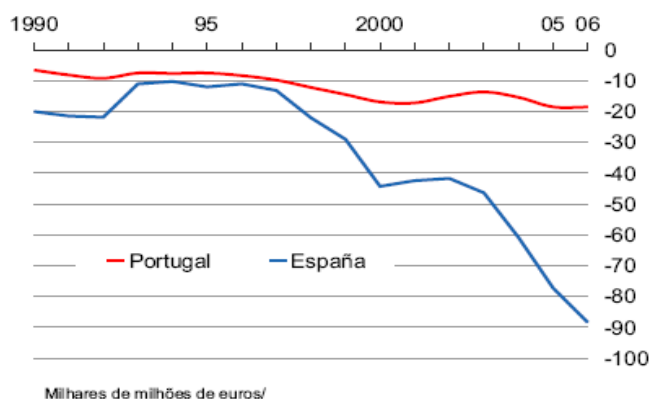
Fonte: Espanha. Agencia Tributaria. Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

Vários são os factores que influenciam as trocas comerciais entre os dois países. A Espanha, embora ao longo de séculos tenha revelado uma vocação continental privilegiando o relacionamento com as regiões a norte e leste dos Pirinéus, não ignora a extensa fronteira que tem com Portugal. Por via terrestre a Espanha confina com o pequeno território de Andorra, com a França ao longo de cerca de 400 quilómetros e com Portugal através de uma fronteira mais extensa desde o Rio Minho ao Guadiana. Esta delimitação politicamente tem uma estabilidade impar na história mundial. A fronteira entre os dois países, salvo pequenas disputas localizadas, tem mantido uma configuração bem definida ao longo de séculos, tendo permitido o desenvolvimento de intensas e multifacetadas relações transfronteiriças.

A balança comercial dos dois países encontra-se deficitária, sendo a situação negativa espanhola muito pronunciada desde 2003. Em 2006 Portugal atingiu os 18,6 milhares de milhões de euros negativos e a Espanha os 88,4.



Figura nº 4 - Evolução da Balança Comercial



Particularizando o comércio entre os dois países, encontramos o mesmo segmento de mercado situado em primeiro lugar nos dois sentidos da actividade comercial, os veículos automóveis e seus componentes, embora com vantagem para a Espanha.

Os segmentos ferro e aço e vestuário e acessórios surgem, em valor percentual, próximos um do outro. As exportações portuguesas para Espanha destes três sectores têm percentagens muito idênticas, assumindo assim pesos relativos semelhantes.

A balança comercial entre Portugal e Espanha sempre registou valores desfavoráveis para o nosso país. A abertura dos mercados, decorrente da adesão à CEE em 1986, veio agravar o desequilíbrio já anteriormente existente, o qual só registou um abrandamento fruto da recessão ocorrida no período mais recente.

Fazendo uso de dados relativos aos primeiros onze meses de 2009, verificamos um decréscimo acentuado no movimento comercial nos dois sentidos. Quer as exportações quer as importações portuguesas do país vizinho decresceram em 2009 nos primeiros dez meses relativamente ao mesmo período do ano transacto, tendência apenas invertida no décimo-primeiro mês de acordo com os dados disponíveis.

Tabela 1 – Balança comercial entre Portugal e Espanha (euros)

|                         | JAN-NOV 2009 | JAN-NOV 2008 | variação | JAN-DEZ 2008 |
|-------------------------|--------------|--------------|----------|--------------|
| Exp Portugal -> Espanha | 6.547.827    | 8.716.607    | -24,9%   | 9.303.591    |
| Exp Espanha -> Portugal | 13.202.870   | 15.531.284   | -15,0%   | 16.719.537   |
| Taxa cobertura          | 201,64%      | 178,18%      |          | 179,71%      |

Comparando estes dois períodos de onze meses, verificamos que as exportações espanholas para Portugal decresceram 15% e as importações quase 25%, o que reflecte claramente o ambiente de contracção da actividade económica, não só ibérica, durante a corrente fase do ciclo económico.



Numa análise por comunidade autónoma verifica-se que a Catalunha é a região que regista um intercâmbio comercial com Portugal mais intenso particularmente no âmbito das suas exportações e que a Galiza mantém uma relação forte ocupando o primeiro lugar nas importações espanholas oriundas de Portugal.

**Tabela 2 – Balança comercial de Portugal com Comunidades Autónomas** (milhares de euros)

| Comunidade | vendas 2009 | vendas 2008 | compras 2009 | compras 2008 |                |
|------------|-------------|-------------|--------------|--------------|----------------|
| Catalunha  | 3.189       | 4.011       | 1.140        | 1.506        | 1º nas vendas  |
| Madrid     | 2.114       | 2.801       | 1.102        | 1.573        |                |
| Galiza     | 1.835       | 2.494       | 1.360        | 2.117        | 1º nas compras |

Uma apreciação mais detalhada do comércio bilateral permite avaliar o efeito dos dois factores que mais têm influenciado as relações entre os dois estados nesta matéria: a integração simultânea na UE e a intensa competitividade imposta pelo fenómeno da globalização. Estudos recentes revelam que ambos os factores referidos se manifestam de forma conjugada na evolução económica do conjunto Portugal / Espanha quer no âmbito das relações intra-peninsulares, quer num contexto europeu e mundial.

O comércio bilateral tem evidenciado nos últimos anos um aumento do comércio intersectorial o que revela uma convergência para os mesmos tipos de produtos e um crescimento significativo na taxa média anual dos factores de competitividade Trabalho, Economias de Escala e I&D<sup>5</sup>, revelando uma convergência para uma representatividade estrutural idêntica à de Espanha.

Numa apreciação global, poder-se-ia apontar no sentido de uma melhoria de competitividade das exportações portuguesas. Porém, numa análise mais detalhada, verifica-se que predomina a diferenciação negativa (variedades exportadas de qualidade relativamente inferior) e que os custos de ajustamento se encontram nos sectores têxtil e vestuário, automóvel, máquinas e aparelhos eléctricos e alguns segmentos químicos e siderúrgicos. Os sectores do papel, do ferro e do aço, embora relevantes no âmbito das exportações, perderam competitividade. Embora a actividade comercial com Espanha registre alguma melhoria, mais variedade com mais qualidade, na maioria dos ramos de comércio verifica-se um nível inferior de competitividade.

#### **d. Transporte terrestre rodoviário**

A situação geográfica de Portugal impõe um conjunto de limitações no âmbito da actividade comercial que se considera oportuno mencionar. À excepção da situação de

---

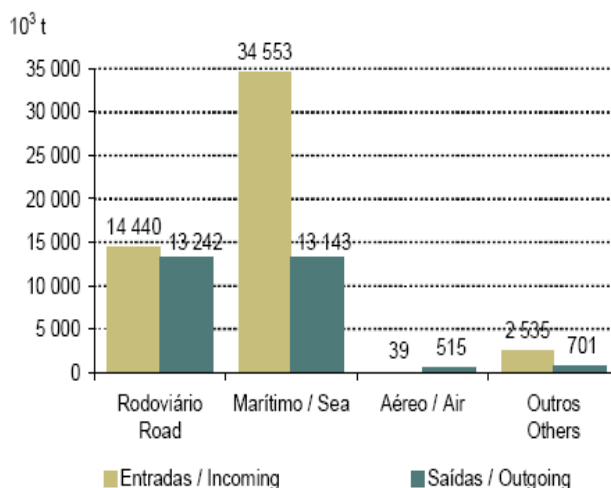
<sup>5</sup> Investigação e desenvolvimento



proximidade da Espanha, Portugal encontra-se distante dos seus parceiros comerciais. Este facto constitui factor negativo da competitividade nacional atendendo a que encarece as mercadorias tendo em conta a incorporação de uma parcela adicional relativa ao transporte.

Para efectuar a ligação por via terrestre à Alemanha, Itália ou Holanda, há que percorrer, antes de chegar ao sul da França, como primeira etapa, cerca de mil km em território espanhol.

**Figura 5 – Movimento de Mercadorias por modo de transporte, 2008**



Fonte: INE, I.P., Estatísticas dos Transportes

A opção tomada de aplicação de fundos comunitários no desenvolvimento das ligações rodoviárias proporcionou a ligação por auto-estradas de qualidade desde as regiões litorais até aos pontos fronteiriços que ligam à Galiza, em Vilar Formoso para o interior de Espanha, no Caia para a Extremadura e para Madrid e em Vila Real de Santo António para a Andaluzia. Cerca de 6.000 camiões atravessavam por dia as fronteiras entre Portugal e Espanha, em primeiro lugar pela fronteira de Vilar Formoso/Fuentes de Onoro com mais de 2.000 movimentos e depois nas fronteiras de Valença/Tuy e Caia/Badajoz com mais de 1.400 movimentos cada.

#### **e. Actividade portuária e transportes marítimos**

Sem recuar séculos na história mundial, onde encontraríamos Portugal como grande potência marítima, e observando apenas as últimas décadas, deparamos com um cenário de progressivo empobrecimento da frota comercial.

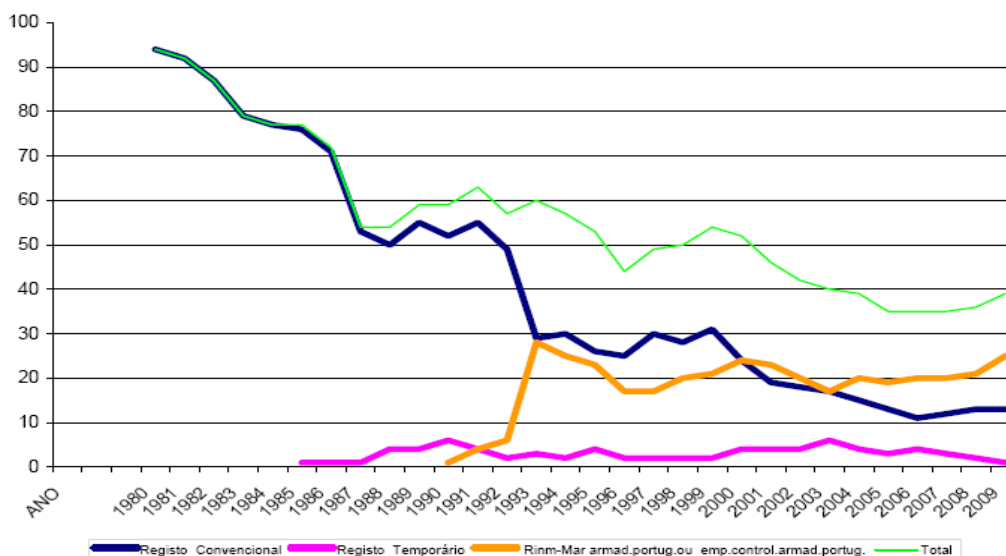
A diminuição do número de navios tem seguido um percurso que contraria a evolução do transporte marítimo e apenas a criação do RINM-MAR<sup>6</sup> atenuou o impacto

<sup>6</sup> Registo Internacional de Navios da Madeira



negativo da opção dos armadores por outras bandeiras.

**Figura nº 6 – Evolução da frota nacional controlada por armadores portugueses**



Fonte: IPTM, IP/DSAS/DTM-Publicações “Armadores e Navios” e “Evolução da Frota Controlada por Armadores Nacionais” referentes a 1 de Janeiro de 2009.

A frota registada e controlada por armadores portugueses é de apenas 39 navios, sendo porventura a tributação pouco atractiva que conduz as empresas do sector marítimo a optar por bandeiras de conveniência.

**Tabela nº 3 – Frota registada e controlada por armadores portugueses**

| R. CONVENCIONAL |           |              | RINM-MAR  |               | R. TEMPORÁRIO |             | TOTAL     |               |
|-----------------|-----------|--------------|-----------|---------------|---------------|-------------|-----------|---------------|
| POR TIPO DE     | Nº        | TDW          | Nº        | TDW           | Nº            | TDW         | Nº        | TDW           |
| Passageiros.    | 0         | 0            | 2         | 2288          | 0             | 0           | 2         | 2288          |
| C. Geral        | 2         | 9368         | 7         | 27635         | 0             | 0           | 9         | 37003         |
| Graneleiros.    | 1         | 6220         | 1         | 3500          | 0             | 0           | 2         | 9720          |
| P. Contentores. | 9         | 60674        | 5         | 16892         | 0             | 0           | 14        | 77566         |
| Petroleiros.    | 0         | 0            | 2         | 21511         | 0             | 0           | 2         | 21511         |
| T. Químicos.    | 0         | 0            | 7         | 28222         | 1             | 2541        | 8         | 30763         |
| T. Gas          | 0         | 0            | 1         | 3571          | 0             | 0           | 1         | 3571          |
| Outros          | 1         | 4270         | 0         | 0             | 0             | 0           | 1         | 4270          |
| <b>TOTAL</b>    | <b>13</b> | <b>80532</b> | <b>25</b> | <b>103619</b> | <b>1</b>      | <b>2541</b> | <b>39</b> | <b>186692</b> |

Fonte: IPTM, IP/DSAS/DTM-Publicações “Armadores e Navios” e “Evolução da Frota Controlada por Armadores Nacionais” referentes a 1 de Janeiro de 2009.

Um dos factores mais relevantes no desenvolvimento económico de um estado consiste na dinâmica dos mercados associados a cadeias logísticas complexas e aos fluxos de mercadorias entre portos, plataformas intermodais, redes de transporte e de distribuição.

Sendo a via marítima determinante na actividade comercial a nível mundial, assume destacada importância a relação entre a actividade portuária e a rede logística



associada que sustenta o escoamento das mercadorias entre os agentes económicos. Esta dinâmica entre porto e *hinterland*<sup>7</sup> envolve variados aspectos.

Uma primeira camada consiste em características de carácter geográfico face ao espaço económico envolvente e constitui um elemento básico para o nível de acessibilidades ao porto. A proximidade de rotas marítimas de maior intensidade e de grandes centros de consumo ou de produção constituem factores que poderão ser decisivos para o desempenho portuário.

Uma segunda camada envolve as infra-estruturas portuárias existentes quer na frente em que ocorrem as operações de carga e descarga quer no âmbito do *transshipment*<sup>8</sup> e do transporte intermodal.

Surge assim um terceiro nível, o relativo às operações de transporte entre porto e outros nós regionais relevantes no âmbito do sistema logístico onde assume grande importância a qualidade das ligações terrestres rodoviárias e ferroviárias através de adequadas ligações e corredores eficazes.

Finalmente, poder-se-á referir a importância dos aspectos relativos à organização de cadeias de transporte no tocante à sua elevada integração nas cadeias logísticas regionais e à satisfação de interesses dos vários intervenientes até ao cliente final.

O relacionamento existente entre as diferentes camadas é bidireccional. Num sentido, um determinado patamar atingido promove a valorização da camada imediatamente inferior, no sentido oposto manifestam-se os diferentes graus de exigência que os mercados exercem sobre os operadores.

O planeamento e a edificação de infra-estruturas portuárias constituem desafios de longo prazo e avultado impacto financeiro.

Actualmente mais de 80% do comércio internacional é efectuado por via marítima e a tendência continua a ser de sinal positivo a um ritmo superior ao crescimento económico das grandes potências mundiais. Em 2006, o transporte em contentores atingiu os 129 milhões de TEU, perspectivando-se que em 2020 se aproxime dos 400 milhões<sup>9</sup>.

Analizando o movimento dos portos ibéricos no contexto da actividade portuária

---

<sup>7</sup> Área de influência de um porto, abrangendo os tecidos industriais e os mercados que interagem em terra, de forma significativa, com as suas capacidades de movimentação de mercadorias.

<sup>8</sup> Articulação das cargas entre navios de diferente dimensão.

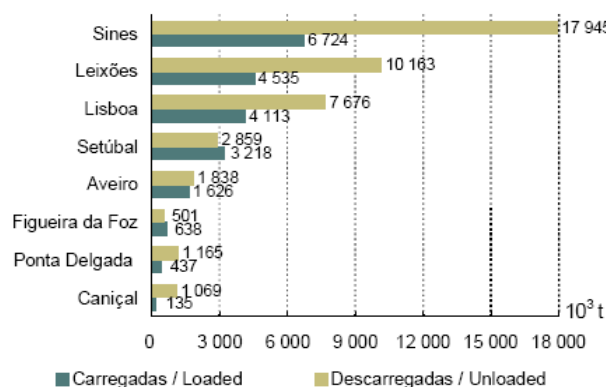
<sup>9</sup> *Review of Maritime Transport* (2006 e 2007), UNCTAD [Referência de 2010-01-15] Disponível em [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2007\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2007_en.pdf)



global a nível europeu<sup>10</sup> verifica-se que Portugal, pese embora a sua projecção no Atlântico, tem uma quota de apenas 1,5% no que respeita a carga convencional, 1,9% em cargas líquidas, designadamente petróleo e derivados, bem como nas cargas de carvão e ferro. A situação espanhola é muito mais favorável com uma quota de 29,1% em carga convencional, 9,5% em carga líquida e 11,3% em carga sólida. Actualmente o transporte marítimo é fundamentalmente efectuado de forma contentorizada.

No quadro da actividade portuária da Europa o conjunto dos portos de Leixões, Lisboa e Sines passou do nono lugar em 1985 com 266.000 TEU para o décimo primeiro lugar em 2008 com 1.239.000 TEU. Embora o movimento tenha evoluído de forma significativa, o peso relativo no quadro europeu diminui e o porto de Lisboa que em 1985 representava 58% do conjunto, em 2008 registava apenas 45% do total face ao forte crescimento registado no porto de Sines.

**Figura nº 7 – Mercadorias carregadas e descarregadas nos principais portos nacionais, 2008**



Fonte: INE, I.P., Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Mercadorias

O movimento portuário em Espanha é muito superior. O conjunto mediterrânico de Valência, Tarragona e Barcelona passou do sexto lugar europeu em 1985 com 676.000 TEU para o quarto lugar em 2008 com 6.214.000 TEU, multiplicando o movimento em mais de nove vezes ao longo de 23 anos. Acresce a este movimento de contentores em 2008, os portos de Bilbao com 557.000 TEU e de Málaga com 429.000 TEU.

No tocante a Portugal, refere-se que os portos dos arquipélagos da Madeira e dos Açores estão sujeitos a regras específicas que protegem as infra-estruturas situadas nas regiões ultraperiféricas da UE.

Na situação dos portos nacionais localizados no continente, verifica-se uma grande segmentação por administrações portuárias constituídas em empresas com capitais do

<sup>10</sup> dados relativos a tonelagem movimentada



Estado que são regidas por regras empresariais, num contexto em que se verificam algumas dificuldades de articulação e de obtenção de uma adequada complementaridade entre portos próximos e com perfis diferentes.

Sines, o único porto de águas profundas de que Portugal dispõe, foi concebido para acolher os grandes super-petroleiros.

Hoje em dia, com a expansão e diversificação de terminais, Sines pode constituir-se como grande porto de entrada e de saída de mercadorias. A crescente utilização de navios contentores de grande tonelagem em rotas de longo curso, nomeadamente do oriente oferece a Sines uma oportunidade, particularmente no tocante ao *transhipment*.

Acresce referir que, num futuro próximo, a expansão da capacidade do canal do Panamá, viabilizando a passagem nas comportas de navios pós-PANAMAX<sup>11</sup> com mais de 50 mts de boca e transportando cerca de 12.000 TEU vai encurtar distâncias no trânsito de grandes cargas na direcção da Europa e que, saliente-se, navegando de oeste para leste Sines passará a ser o primeiro porto geograficamente situado nesta rota para o velho continente.

Sines tem crescido no segmento da carga contentorizada com 51.000 TEU em 2005, 250.000 em 2009, perspectivando 300.000 para 2010. A criação de novas ligações directas entre Sines e a Coreia do Sul (Busan), a China (Shangai), Hong-Kong / Singapura e os EUA (Newark/New Jersey) muito contribuem para o crescimento deste porto.

No entanto o seu sucesso dependerá de vários factores. Primeiro há que reconhecer que Sines não tem *hinterland* próprio. A sua localização geográfica, para além da zona industrial e logística envolvente, não dispõe de relevantes áreas industriais onde exerça influência ou de grandes aglomerados urbanos circundantes. Porém o desenvolvimento de plataformas logísticas de grande dimensão, como a que está projectada para o Poceirão, bem como para o Caia na fronteira espanhola, e a construção de adequadas infra-estruturas que viabilizem uma elevada capacidade regular de transporte de mercadorias, constituirão factores relevantes para um desenvolvimento sustentado da actividade portuária.

A melhoria das ligações rodoviárias às auto-estradas e à rede ferroviária, incluindo a possibilidade de utilização das infra-estruturas da rede de alta velocidade terá papel crítico neste processo. A opção de dotar o troço ferroviário Évora – Elvas da capacidade

---

<sup>11</sup> designa-se por PANAMAX um tipo de navio cujas dimensões foram concebidas para otimizar a passagem no canal do Panamá tendo em conta as suas comportas.



bi-bitola, viabilizando a circulação de composições de bitola europeia e de bitola ibérica, será um bom indicador do caminho que se pretende percorrer.

Sines poderá ter que encontrar o seu *hinterland* a centenas de quilómetros, ocupando um espaço próprio em que a capacidade de concorrer com os portos espanhóis será determinante.

Por outro lado existe um enorme espaço de desenvolvimento do *transshipment* nacional e europeu, constituindo alternativa ao transporte rodoviário que utiliza os corredores de Vigo, Salamanca, Badajoz e Huelva e o ferroviário em fase de expansão.

Saliente-se que os portos espanhóis se encontram num estado mais avançado, dispõem de infra-estruturas bem articulados nos respectivos *hinterlands* e ligadas por uma rede ferroviária radial que possibilita acessos fáceis ao interior da península. Dado este facto e tendo sempre presente a condição geográfica de Portugal, o processo de escolha, face à insuficiência de recursos e à necessidade de assegurar a qualidade da despesa, tem que ser criterioso e bem definido quanto à oportunidade. O elevado nível de concorrência a sustentar neste cenário deverá considerar aspectos de complementaridade, como já hoje ocorre com o comércio ibérico de cereais no porto Lisboa, afastando posturas hostis que não beneficiariam o retorno dos investimentos portugueses.

São igualmente factores de competitividade os aspectos relativos à segurança marítima nas vertentes *safety*, segurança da navegação, e *security*, protecção dos navios e das infra-estruturas portuárias.

Entre as deficiências que se têm apontado ao sistema portuário português encontram-se o nível elevado das tarifas portuárias, uma carga burocrática exagerada e com muitos intervenientes, a estiva com custos elevados, pouco eficiente e sem disponibilidade contínua de 24 horas. Neste âmbito, a criação da Janela Única Portuária terá sido um passo importante na simplificação do processo documental nas escalas comerciais e um incentivo à utilização de portos portugueses.

#### **f. Transporte ferroviário**

A discussão em torno do comboio de alta velocidade adquiriu relevante protagonismo em Portugal durante o ano de 2009 face ao seu elevado impacto financeiro, à diversidade de fundamentos relativamente à sua necessidade, ao traçado e tipologia de transporte, aspectos a que a disputa política durante campanhas eleitorais concedeu particular relevo.



O TGV, mais que um elemento determinante na evolução do plano ferroviário nacional, constitui um instrumento de desenvolvimento económico, de fortalecimento das relações ibéricas e de comunicação com o sistema ferroviário europeu.

Mas o TGV agravará a crise ou ajudará a sair desta fase negativa do desenvolvimento económico? Existem acordos aprovados na Cimeira Ibérica da Figueira da Foz em 2003, cujo incumprimento constituirá motivo de falta de credibilidade quer perante o nosso maior parceiro económico quer no âmbito da União Europeia que já disponibilizou fundos para co-financiamento do projecto.

**Tabela nº 4 - Rede de Alta Velocidade**

|                   | Lisboa-Madrid             | Lisboa-Porto                            | Porto-Vigo                        |
|-------------------|---------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|
| Ligação           | 2h 45m                    | 1h 15m                                  | 1h                                |
| Tráfego           | Passageiros e mercadorias | Passageiros                             | Passageiros e mercadorias         |
| Extensão total    | 640 km                    | 292 km                                  | 125 km                            |
| Extensão Portugal | 203 km                    | 292 km                                  | 100 km                            |
| Estações          | Lisboa, Évora e Caia      | Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria e Lisboa | Porto, Aeroporto, Braga e Valença |
| Investimento      | 2,4 mil milhões de €      | 4,5 mil milhões de €                    | 845 milhões de €                  |
| Velocidade        | 350 km/h                  | 300 km/h                                | 250 km/h                          |

Fonte: RAVE, SA

Foram aprovadas, na referida cimeira, as ligações Lisboa-Madrid e Porto-Vigo até 2010, Lisboa-Porto até 2013 e Aveiro-Salamanca até 2015, ficando condicionada a estudos posteriores a ligação Faro-Huelva. Em 2005 a reavaliação do projecto global, num total inicialmente estimado de cerca de 9.000 milhões de euros só em infra-estruturas, provocou divergências dentro do próprio governo e conduziu a um adiamento da ligação Lisboa-Porto e a suspensão de datas dos restantes traçados.

A edificação do projecto do TGV tem como objectivos constituir-se como sistema de transportes moderno, sustentável e eficiente, assegurar a integração de Portugal no espaço ibérico e europeu, assumir um papel relevante no desenvolvimento regional tendo em conta a fachada atlântica do território, potenciando o país como eixo competitivo à escala europeia no âmbito do emprego, do desenvolvimento económico e tecnológico e ainda dos sistemas portuário, aeroportuário e logístico.

Hoje em dia, em período de grave crise económica, elevada dívida externa e



dificuldades em combater o “monstro”<sup>12</sup>, o combate ao desemprego e a reanimação da actividade económica poderão constituir opções de carácter prioritário.

Poder-se-á questionar se o designado efeito íman, que favorece o mais forte, implica, ou não, que a linha de TGV entre Lisboa e Madrid seja um estímulo ao afastamento ainda mais acentuado do centro de poder económico ibérico para a capital espanhola.

#### **g. Plataformas logísticas**

Num ambiente de permanente evolução dos mercados as plataformas logísticas têm assumido relevante papel nas relações entre agentes económicos desde o produtor até ao consumidor.

A centralidade, a acessibilidade, a adequação à dimensão do mercado, a caracterização da força laboral, os custos, a qualidade e a sua produtividade, a experiência e reputação posteriormente adquirida são factores do sucesso destes investimentos.

Concorrem igualmente as disponibilidades de capital, as condições de investimento, o apoio da banca, as políticas governamentais, os subsídios por um lado e a carga fiscal em contraponto.

Para a caracterização de uma plataforma logística relevam a relação com os portos associados, a disponibilidade, a qualidade e os custos de actividades logísticas de valor acrescido, por exemplo a armazenagem e o frio, e ainda a credibilidade, a capacidade, a frequência e os custos do transporte terrestre.

Espanha encontra-se dotada de várias plataformas logísticas, localizadas estrategicamente, que sustentam de forma articulada os grandes espaços urbanos e as maiores zonas industriais.

No nosso país foi lançado o Programa Portugal Logístico de cuja implementação se exige um nível de ambição que lhe permita ser mais que um simples programa de infra-estruturas, implicando a intervenção de agentes económicos interessados e uma coordenação interministerial dotada de adequadas competências.

Um dos onze centros previstos a nível nacional situa-se na região de Palmela e será desenvolvido numa área de 600 hectares sob a designação de Plataforma Logística do Poceirão. A sua situação geográfica, inserida num espaço acessível de três portos, Lisboa,

---

<sup>12</sup> Figura criada por A. Cavaco Silva em artigo publicado em Fevereiro de 2000 referindo-se ao funcionamento do Estado



Setúbal e Sines, este com particular relevo devido às suas águas profundas, no cruzamento de duas auto-estradas, A2 e A12, perto de Alcochete onde será construído o novo aeroporto de Lisboa e dispondo ainda de acessos ferroviários na actualidade e projectados, nomeadamente no tocante à alta velocidade, confere a este projecto relevantes potencialidades. Esta plataforma pretende constituir-se como um dos principais centros ibéricos e, posteriormente, um entreposto nas grandes rotas do Atlântico oriundas das Américas, de África e da Ásia para a Europa. Trata-se de um projecto a longo prazo que, na sua primeira fase de dez anos, implicará um investimento de 380 milhões de euros e que perspectiva a criação de cerca de 11.000 postos de trabalho.

#### **h. Síntese conclusiva**

O nosso país importa fundamentalmente pelo mar e exporta pela via terrestre rodoviária<sup>13</sup>, o que revela desequilíbrios geradores de ineficiências e custos acrescidos desfavoráveis a uma postura concorrencial bem sucedida.

Embora seja o primeiro mercado das exportações portuguesas, Espanha, exportando quase o dobro do que importa nesta relação ibérica, coloca o nosso país na oitava posição no âmbito das suas importações.

Trata-se de uma balança desfavorável a Portugal, situação à qual acrescem a condição geográfica periférica na Europa e os condicionalismos de acesso por via terrestre a outros estados.

O mercado espanhol constitui-se fundamental para as nossas exportações sendo a perspectiva oposta menos relevante. Com efeito, embora Espanha tenha interesse pelos mercados portugueses, procura principalmente a colocação de capitais e a obtenção de vantagens financeiras de influência no tecido empresarial português.

Colocada a hipótese H2 relativa à existência de relações económicas e comerciais entre Portugal e Espanha intensas e favoráveis à protecção de interesses comuns, considera-se a mesma validade parcialmente tendo em conta as assimetrias encontradas.

Portugal dispõe de uma ímpar centralidade euro-atlântica, que apenas poderá ser explorada através da competitividade do sistema portuário, como alternativa ao *transhipment* para o norte da Europa e ao *short sea shipping* para outros portos ibéricos e do Mediterrâneo, e da edificação de acessibilidades e de plataformas logísticas intermodais

---

<sup>13</sup> Apêndice III



dotadas de eficazes cadeias de transporte de longo curso e que se constituam como factores de adição de valor regional no âmbito da sua actividade.

#### **4. Quadro actual do desenvolvimento das relações internacionais.**

##### **a. As relações entre Portugal e Espanha no século XX**

No final do século XIX, os impérios português e espanhol sofreram significativos revezes. Para Portugal o *ultimatum* inglês esfumava o mapa cor-de-rosa. O poderio britânico, avançando segundo o eixo Cairo - Cidade do Cabo, forçava a cedência dos territórios entre Angola e Moçambique a sul do Zambeze. Simultaneamente, o emergente poder norte-americano destruiu a frota espanhola em Cavite e Santiago de Cuba, tendo Espanha perdido, de acordo com o Tratado de Paris de 1898, Cuba, Porto Rico e Filipinas.

O protagonismo que os reinos ibéricos tinham exercido durante séculos em diversas regiões e no controlo de rotas intercontinentais reduzia-se, ficando diminuído o seu papel num contexto mundial.

A característica arquipelágica de Portugal e, menos acentuada, de Espanha continuava a ser determinante no controlo dos acessos ao Mediterrâneo e no tráfego atlântico entre África, Ásia e América e a ainda florescente Europa. Uma extensa costa desde a fronteira francesa até Gibraltar triangulando com as Baleares e as praças de Melilla e Ceuta, definia um espaço controlado no Mediterrâneo ocidental de grande importância para Espanha, que via prolongada a sua influência na ligação ao Atlântico com a posse das Canárias. Para Portugal, o triângulo definido pelo continente, a Madeira e os Açores cobria as intensas rotas de navegação que servem a Europa através do Mar do Norte e pelo Mediterrâneo.

Os revezes do final do século XIX conduziram Espanha a uma alteração da sua postura, resultante do fim do seu potencial marítimo, reduzindo os seus interesses à ligação cultural, linguística e comercial com as ex-colónias, enquanto Portugal iria manter importantes colónias em África até ao último quartel do século XX.

O *ultimatum* tinha deixado marcas e a monarquia portuguesa estava desacreditada. A 1 de Fevereiro de 1908, D. Carlos e o príncipe herdeiro Luís Filipe foram assassinados e a 5 de Outubro de 1910 foi implantada a República. A perturbação própria de períodos de evolução político-social, agudizada após a participação na 1ª Grande Guerra, conduziram a uma tomada do poder pelos militares em 1926 e o início da ascensão no poder de Oliveira Salazar.



Em 1939, no final da Guerra Civil Espanhola e antecedendo a segunda Guerra Mundial, Portugal e Espanha, embora num clima de distanciamento e grande reserva política, assinaram o Tratado de Amizade e de Não Agressão<sup>14</sup> que serviria de base a relações pacíficas e neutrais no espaço ibérico durante as décadas de “defesa comum de civilização ocidental ameaçada pelas ideias de Leste, da ordem, da paz e da justiça na Península Ibérica”.

Franco conduziria os destinos de Espanha até 1975, enquanto que em Portugal durante o Estado Novo, Salazar até 1968, e depois Marcelo Caetano, na sua Primavera Política até 1974, liderariam a acção governativa.

Em Espanha, Franco, durante a década de 40, exerceria forte repressão política. Este regime franquista desenvolveu-se pela conjugação de três factores: a repressão contra os derrotados na Guerra Civil, democratas liberais, socialistas, comunistas e anarquistas, o estado de grande fragilidade da economia e, finalmente, as alterações do equilíbrio interno de forças políticas face à evolução do mundo após o desfecho da Segunda Grande Guerra.

O início da Guerra-Fria, mantendo-se Espanha excluída do processo de reconstrução europeia, veio dar um novo alento ao regime franquista, que não iria ter continuidade. Progressivamente, os políticos surgidos na Guerra Civil, militares, tradicionalistas e nacional-católicos começaram a ser substituídos pelos novos tecnocratas e por altos funcionários do Estado, defensores de um forte desenvolvimento económico e do exercício efectivo de um planeamento estratégico nacional.

As ameaças decorrentes da Guerra Fria levaram as autoridades norte-americanas a valorizar a situação geoestratégica da Espanha, o que viabilizou um significativo apoio económico prestado em troca de facilidades militares, com reflexos claros numa recuperação concretizada ao longo da década de 60.

A Transição Espanhola, ou Restauração de Bourbon, iniciou-se em Novembro de 1975, com a morte de Franco e o fim da sua política isolacionista, e concluiu-se com as eleições de 1982 dando por findo um período de instabilidade com sucessivos processos eleitorais democráticos. Hoje em dia Espanha é uma monarquia parlamentar e encontra-se organizada em dezassete comunidades autónomas e duas cidades autónomas conforme decorre da Constituição de 1978.

---

<sup>14</sup> Ao qual se juntaria um protocolo adicional assinado por Franco e Salazar em 1940



No tocante a Espanha deve ainda ser referido o estado evoluído do processo de regionalização, que se reflecte na afirmação das comunidades autónomas perante as forças centrípetas de Madrid, designadamente a Catalunha, de forma hábil e política, o País Basco, de forma armada, e a Galiza, bastante menos radical, situação que se tem manifestado relevante nos níveis nacionais do desemprego e que poderá potencialmente constituir a médio prazo, se conjugado com alguma possível instabilidade associada ao período de sucessão monárquica, um factor desagregador.

**Figura nº 8 – As comunidades autónomas de Espanha estabelecidas na Constituição de 1978**



Em Portugal, após 4 décadas de conservadorismo, sucediam-se quase paralelamente, acontecimentos reveladores duma crescente insatisfação popular face ao regime vigente e às consequências das guerras desencadeadas em África desde 1961. A publicação do livro de António Spínola, *Portugal e o Futuro*, defendendo a insustentabilidade de uma solução militar para os conflitos nas províncias do ultramar português, foi um dos eventos que antecederam o golpe de Estado de 1974, ocorrido a 25 de Abril. Seguiu-se um período instável, designadamente durante o PREC<sup>15</sup> e o Verão Quente de 75, até à eleição democrática do Presidente da República em 1976, a aprovação de uma Constituição democrática e à redefinição dos poderes públicos locais e das regiões autónomas dos Açores e da Madeira, últimos arquipélagos portugueses após a independência de Angola, Moçambique, Guiné, Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe.

#### **b. Participação em organizações internacionais**

O fim da II Guerra Mundial conduziu à queda do regime nacionalista alemão e confirmou o início de uma era de consolidação de democracias europeias. Espanha

<sup>15</sup> Processo Revolucionário Em Curso, período conturbado social e politicamente



permanecia isolada num quadro internacional em que apenas Portugal e o Vaticano mantinham embaixadas na sua capital.

Em 1949 Portugal aderiu à NATO com o estatuto de membro fundador tal como Bélgica, Canadá, Dinamarca, EUA, França, Grã-Bretanha, Islândia, Itália, Luxemburgo, Noruega e Países Baixos.

Na altura, Espanha encontrou barreiras de origem anglo-saxónica à sua integração no Pacto, optando assim por manter uma posição de afastamento e a ideia de um Bloco Peninsular consolidado através do Pacto Ibérico.

No processo de alargamento da NATO juntaram-se Grécia e Turquia em 1952, a então República Federal Alemã em 1955 e a Espanha veio a integrar a Aliança anos mais tarde, apenas em 1982 com Calvo Sotelo no governo, sucessor de Adolfo Suarez, ambos da UCD. Mas esta decisão não foi pacífica internamente. Em Espanha havia uma grande divisão quanto à permanência na NATO, com as forças de esquerda a exigir um referendo, que veio a ocorrer em 2 de Março de 1982, com a participação de cerca de 60% do eleitorado. Estando a decorrer o processo de adesão à CEE, era elevado o risco da saída da NATO influenciar a apreciação da candidatura, o que teria consequências negativas. Os interesses económicos foram determinantes e a Espanha, embora de forma limitada, continuou na NATO após o referendo com 53% de votos a favor e 40% contra.

A candidatura de Portugal foi apresentada nas Nações Unidas em 1946 e votada no Conselho de Segurança a 29 de Agosto desse mesmo ano. Das nove candidaturas então apresentadas só foram aceites as de Afeganistão, Islândia e Suécia. As candidaturas apresentadas pelos restantes países, Albânia, Mongólia, Jordânia, Síria, Irlanda e Portugal foram rejeitadas, esta última por força do veto da ex-União Soviética. Posteriormente, em Dezembro de 1955, Portugal seria admitido na mesma sessão em que também Espanha se tornava estado membro das Nações Unidas.

Os dois estados ibéricos reconhecem, no início deste novo século, a importância do papel central da Organização das Nações Unidas na manutenção da legalidade e da estabilidade da ordem internacional, afirmando a necessidade de reforçar os seus instrumentos nos processos de apoio à Paz.

Portugal e Espanha foram convidados em Abril de 1988 a integrar a UEO que havia sido fundada no início da década de 50.



No âmbito das organizações internacionais vocacionados para aspectos da economia e desenvolvimento, Portugal aderiu à EFTA em 1960, a qual veio a abandonar posteriormente em 1986 devido à adesão à CEE. Fruto do alargamento da União Europeia a EFTA tem, actualmente, apenas 4 membros - Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça.

Desde 1961 que Portugal e Espanha são membros da OCDE, organização que conta com 30 estados membros e promove a aproximação dos governos de países orientados pelos valores da democracia e da economia de mercado. Entre os seus objectivos contam-se o apoio ao crescimento económico sustentado, o emprego, a melhoria da qualidade de vida, a estabilidade fiscal e o contributo ao desenvolvimento do comércio mundial. A 3 de Agosto de 1961 a Espanha depositou os instrumentos de ratificação do Acordo de Helsínquia e no dia seguinte, a 4 de Agosto, Portugal cumpriu igual obrigação.

Também a adesão à OSCE, organização com objectivos focados na segurança e cooperação no continente europeu, ocorreu de forma simultânea a 25 de Junho de 1973, juntando-se a um total de, actualmente, 56 países da Europa, da Ásia Central e da América do Norte.

A 12 de Junho de 1985, Portugal e Espanha assinaram os documentos de adesão à CEE, que produziram efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1986, opção determinante no desenvolvimento económico e na afirmação internacional dos dois estados.

Este processo de desenvolvimento de uma união de estados europeus que se iniciou no pós-guerra com a criação em 1952 da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, que evoluiu para uma comunidade económica, que posteriormente assistiu à adopção de políticas financeiras e de funcionamento dos mercados, que estabelece parâmetros de harmonização dos défices orçamentais, da dívida pública e das taxas de juro, que impõe centralmente as políticas financeiras e de funcionamento dos mercados de capitais, implica, de forma bem vincada, uma progressiva cedência de soberania por parte dos estados em matérias que estes sempre utilizaram como factores determinantes da implementação das respectivas políticas definidas pelos governos resultantes de processo eleitoral.

É neste espaço que os dois estados reafirmam o seu empenho numa Europa fortalecida através do desenvolvimento da Política Comum de Segurança e Defesa.

O percurso comum das mais recentes décadas passa também por *Schengen*, cidade na qual foi acordada uma política de livre circulação de pessoas no espaço geográfico da



Europa envolvendo estados da UE (não todos) e da EFTA. O acordo inicial foi estabelecido em 1985 entre cinco estados europeus, Bélgica, França, Luxemburgo, Países Baixos e Alemanha e, uma vez mais, Portugal e Espanha subscreveram o acordo simultaneamente, a 25 de Junho de 1992.

A CPLP cujo primeiro passo foi dado em São Luís do Maranhão, em Novembro de 1989, registou a presença dos Chefes de Estado e de Governo dos países de Língua Portuguesa - Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe - a convite do Presidente brasileiro, José Sarney. A ideia havia já sido lançada, nomeadamente quando no decurso de uma visita oficial a Cabo Verde em 1983, o então ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal, Jaime Gama, referiu que: *"O processo mais adequado para tornar consistente e descentralizar o diálogo tricontinental dos sete países de língua portuguesa espalhados por África, Europa e América seria realizar cimeiras rotativas bienais (...) e encontros regulares de representantes na ONU ou em outras organizações internacionais"*. Em 1996, a CPLP foi, finalmente, formalizada e constituída.

Por outro lado a Comunidade Ibero-Americana de Nações tem como membros europeus Espanha, Portugal e Andorra, e no continente americano Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Equador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela. Estes factos revelam que Portugal e Espanha dispõem de importantes laços transatlânticos, relevantes numa perspectiva individualizada, numa perspectiva comum ibérica e de elevado potencial numa perspectiva de projecção europeia a partir da península.

Nesta área um nota final, no âmbito do espaço mediterrânico, para a participação na Iniciativa 5+5 que envolve os estados europeus Portugal, Espanha, França, Itália e Malta e os estados africanos Marrocos, Tunísia, Argélia, Líbia e Mauritânia.

### **c. Relações transfronteiriças**

Portugal e Espanha estão separados pela fronteira mais extensa da Europa ocidental e, curiosamente, a menos povoada. Porventura uma nova referência ao isolacionismo de décadas e a uma imagem da desconfiança mútua. Portugal manteve durante séculos a economia dependente da riqueza do seu império africano que utilizava a porta atlântica do país, desvalorizando naturalmente a ligação a Espanha e à Europa. O desmoronamento do império e a integração europeia vieram ao encontro de um Portugal impreparado para



mudanças radicais no seu modelo produtivo e económico e nas suas relações externas, situação agravada pela dinâmica do crescente fenómeno da globalização e pelo impacto da desregulação deste regime a nível internacional.

Assiste-se hoje em dia a passos importantes comunitários<sup>16</sup> no âmbito das relações transfronteiriças entre Portugal e Espanha nomeadamente nos espaços Alentejo-Extremadura e Algarve-Andalucia<sup>17</sup>. Trata-se de uma nova oportunidade de desenvolvimento, complementar ao desafio europeu e à cooperação centralizada entre os estados ibéricos, a qual não é isenta de riscos face ao eventual desenvolvimento do processo de regionalização administrativa em Portugal conjugado com o actual e vigoroso regime de comunidades autónomas espanholas.

#### **d. Tratado de Lisboa**

A 1 de Dezembro de 2009 entrou em vigor o Tratado de Lisboa que veio introduzir significativas alterações no quadro da União Europeia. Com este documento, as políticas até agora conhecidas como europeias adquirem a designação de políticas comuns, nomeadamente as relativas à segurança e à defesa, matéria que constitui uma das mais relevantes preocupações do mundo actual.

Assim a PESD (Política Europeia de Segurança e Defesa) passa a ter a designação de PCSD (Política Comum de Segurança e Defesa) o que não pode ser entendido apenas numa interpretação de carácter semântico. O Tratado vem fortalecer mecanismos de acção que envolvem a componente política dos negócios estrangeiros e a componente segurança e defesa. As decisões continuam a ser tomadas pelo Conselho, por unanimidade, sob proposta do Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança.

Um segundo aspecto a mencionar é a introdução duma cláusula de defesa mútua apelando ao auxílio e assistência a algum estado que seja alvo de agressão, por parte de um esforço solidário dos outros estados membros, em conformidade com o artº 51º da Carta das Nações Unidas. Embora atendendo à especificidade da política de segurança e defesa de alguns estados membros, estes compromissos e esta cooperação têm como referência e

---

<sup>16</sup> Em 2007 foi publicado o regulamento comunitário sobre os Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial.

<sup>17</sup> No âmbito da cooperação transfronteiriça de 2ª geração do “Programa Operacional de Cooperação Territorial entre Portugal e Espanha”.



respeitam integralmente o quadro da Aliança Atlântica para os estados que igualmente são membros desta organização.

A recém-criada cláusula de solidariedade estabelece um mecanismo de assistência a qualquer membro que seja alvo de atentado terrorista ou vítima de catástrofe natural ou de origem humana. No âmbito da segurança e defesa comunitária surge assim a manifestação de preocupações relativamente a novas ameaças no início do século XXI.

Daí que seja alargado o leque de missões englobadas no âmbito da PCSD, com particular realce para missões no exterior, nomeadamente em matéria de desarmamento, missões humanitárias e de evacuação, prevenção de conflitos, manutenção da paz e gestão de crises.

No domínio das Cooperações Reforçadas, já anteriormente previstas, o Tratado de Lisboa, mantendo o envolvimento de um número mínimo de nove Estados-Membros, alarga o seu domínio a matérias com implicações militares ou no domínio da defesa, nestes casos sujeitas a decisão unânime do Conselho.

Um novo mecanismo mais flexível, as CEP (Cooperações Estruturadas Permanentes), permite que um conjunto de Estados-Membros possa estabelecer este tipo de protocolo, sem que seja requerida a unanimidade do Conselho, mas apenas uma maioria qualificada. Fica assim aberto o caminho, no âmbito da segurança e defesa, para a utilização de um mecanismo mais flexível para os que tiverem capacidade militares mais desenvolvidas e que assumam compromissos vinculativos em missões de elevado grau de exigência.

Os participantes assumem objectivos e determinam o comprometimento de cada país na CEP constituída, viabilizando políticas diferenciadas dentro da UE, situação à qual não serão alheios os aspectos específicos da configuração de cenários regionais do âmbito amplo do fenómeno da globalização.

#### **e. Síntese conclusiva**

A história recente dos dois países, concretamente nas últimas décadas, retrata o fim de regimes ditatoriais, a abertura de novos horizontes, a orientação para interesses comuns de onde se realça a adesão simultânea à comunidade europeia em 1986 e o reforço de atitudes partilhadas no quadro da política internacional.

Na história ficaram os descobrimentos, a edificação e queda de impérios na América, em África e na Ásia, uma evolução nos tempos com semelhanças, por vezes



partilhada, mas conduzida de forma prudente e distanciada. Hoje em dia Portugal e Espanha participam nas mesmas organizações internacionais no âmbito de um quadro global nas Nações Unidas, no âmbito da NATO e no âmbito da cooperação económica, política e social numa União Europeia que se encontra em fase de alargamento e aprofundamento e na qual se têm desenhado políticas integradoras cada vez mais arrojadas, que abrangem também a segurança e a defesa da Europa.

Embora integrados neste quadro de organizações internacionais, Portugal e Espanha partilham especificidades que se projectam não só no velho continente como em África e no espaço ibero-americano, onde mais de 20 países falam português ou castelhano, factor eventualmente potenciador do desenvolvimento de políticas coordenadas de interesse e de afirmação comum.

A participação em organizações internacionais condiciona, embora no sentido da cooperação e da estabilidade num quadro alargado, o desenvolvimento de políticas estritamente de interesse nacional. Neste cenário de equilíbrio entre protecção dos interesses próprios e cedência a interesses colectivos, mormente no âmbito da União, importa reflectir sobre os agentes facilitadores da melhor negociação política e do desenvolvimento das condições económicas e sociais de Portugal e dos seus cidadãos.

Apresentada a hipótese H3 sobre os aspectos fundamentais do quadro actual do desenvolvimento das Relações Internacionais no qual se inserem Portugal e Espanha, designadamente o alinhamento dos dois estados nas mesmas organizações, as iniciativas de cooperação num esforço internacional partilhado e a forte ligação bilateral serem factores determinantes do desenvolvimento de políticas convergentes, considera-se que a mesma se encontra validada. Porém, refere-se que Espanha, sem prejuízo dos seus interesses no continente americano, tem uma visão europeísta, em que Portugal, embora parceiro privilegiado por força de aspectos históricos, geográficos e culturais, assume um papel secundário. De forma diferente, Portugal considera duas vertentes de interesse geoestratégico: o atlântico da maritimidade olhando os EUA, o Canadá, o Brasil, África e os PALOP, e o europeu da continentalidade, que passa necessariamente pela Península Ibérica. Não será fácil encontrar soluções que, de alguma forma, não envolvam Espanha.

### **5. Oportunidades no âmbito da segurança e defesa**

A questão colocada suscita o interesse no sentido de investigar se, de um reforço de cooperação entre Portugal e Espanha, poderão resultar oportunidades favoráveis ao nosso



país no âmbito da segurança e defesa, que face ao actual enquadramento político e económico tem que ser entendido, necessariamente, na perspectiva da integração europeia.

A hipótese colocada situa-se no âmbito das indústrias de defesa pelo que haverá assim que identificar a situação relativa a estas matérias em Espanha e em Portugal, bem como elaborar uma perspectiva devidamente enquadrada num cenário europeu.

#### **a. Século XX, o século da ciência**

O século XX assistiu a uma evolução científica e tecnológica que impôs uma transformação cada vez mais célere e com maior impacto na sociedade e na economia. Os sucessivos conflitos que constam da história, as Primeira e Segunda Guerras Mundiais, as Guerras da Coreia e do Vietname, a Guerra Fria, estiveram na origem de significativos desenvolvimentos tecnológicos e obrigaram a notáveis esforços financeiros dos estados que, como Wagner explica, são aceites pela sociedade perante ameaças militares latentes, e que se convertem em bem-estar social no período de desanuviamento pós-conflito. Com esta evolução cíclica de agravamento das relações, e posterior pacificação, se explica a evolução do esforço na investigação e desenvolvimento em períodos mais conturbados e a orientação, em períodos menos tensos, para despesas no âmbito das funções sociais do estado nomeadamente a saúde, a educação e a segurança social.

Em particular a segunda metade do século XX assistiu aos progressivos avanços da electrónica, os primeiros passos no processamento automático de dados, a investigação no âmbito da inteligência artificial, o advento da sociedade da informação, a sociedade e a economia do conhecimento até à sociedade em rede. Se há algumas décadas se partia da investigação de carácter estritamente militar para a posterior aplicação das tecnologias em aplicações de interesse civil, a interdisciplinaridade dos estudos, a velocidade a que ocorrem as descobertas e o envolvimento de uma comunidade científica de dimensão crescente, tende a esbater barreiras e a criar sinergias entre interesses de investigação e desenvolvimento e reflexões integradas relativamente a civis e a militares.

#### **b. As indústrias de defesa em Espanha**

Espanha assumiu a Segurança e Defesa como serviço público de primeira necessidade, não só numa perspectiva interna como no âmbito das relações e compromissos internacionais. O facto de ter no seu território movimentos independentistas armados e os acontecimentos na estação de Atocha, em Março de 2004, agudizaram o



interesse da sociedade para estas questões e reforçaram a sensibilidade comum para a orientação de recursos públicos para a despesa com segurança e defesa.

Não sendo viável dispor de uma definição inequívoca sobre o que é uma indústria de defesa, poderemos aceitar que se trata de qualquer actividade do tecido produtivo que contribua para a sustentabilidade da independência em caso de conflito.

A realidade actual das indústrias de defesa teve origem na criação do Instituto Nacional de Industria. Hoje em dia, embora possam ser considerados activos da segurança nacional, uma extensa maioria das empresas encontra-se privatizada. Numa fase em que o mercado mundial regista uma diminuição da procura quantitativa de bens e serviços, uma crescente sofisticação tecnológica e um progresso tecnológico em que o sector militar e o sector civil disputam lideranças, assume um papel fundamental na sustentabilidade das empresas o dualismo civil/militar das suas actividade e produtos.

Referindo apenas algumas das suas empresas mais relevantes citam-se:

INDRA, com facturação em 2008 de aproximadamente 2.000 milhões de euros, apostando em produtos que se situam numa fronteira, cada vez mais ténue, entre tecnologia civil e militar. As suas actividades incluem produtos na área da visão nocturna, simulação, guerra electrónica, radares, sistemas de informação no âmbito do controlo de tráfego aéreo, sistemas electro-ópticos e radares, dispondo de três filiais em Portugal.

EADS – CASA (European Aeronautic Defence and Space Company) igualmente com produtos de características dual na área da electrónica, sensores e sistemas de armas no âmbito do *up-grade* dos aviões F18, da construção do Eurofighter2000 e do projecto A400M, um turbo-hélice de transporte militar avançado com velocidade suficiente e possibilidade de utilizar rotas comerciais.

Santa Barbara Systems – com um volume de negócios de 500 milhões de euros, montagem e manutenção de veículos blindados Leopard2E e fabrico de armas ligeiras e metralhadoras.

NAVANTIA – Empresa da indústria naval de Espanha, criada em 2005 mas resultante de estaleiros anteriormente existentes (BAZAN/IZAR) é a quinta maior na Europa e a nona a nível mundial. Entre os seus produtos contam-se o porta-aviões “Príncipe das Astúrias”, as fragatas das classes F-100 e F-310, navios no âmbito da capacidade de projecção de força e para operações anfíbias, submarinos da classe S-80, corvetas, navios logísticos, navios de patrulha costeira e oceânica, para além da capacidade



instalada de manutenção da frota e de sistemas de comando e controlo, sensores, armamento, propulsão e geração de energia.

### **c. As indústrias de defesa em Portugal**

A EMPORDEF, SGPS, SA é a empresa *holding* das indústrias de defesa portuguesas, criada pelo Decreto-Lei 235-B/96, actualizado com deliberações de 11 de Julho de 2006 e 2 de Junho de 2008, e a sua actividade consiste na gestão de participações sociais detidas pelo Estado em sociedades ligadas directa ou indirectamente às actividades de defesa, como forma indirecta de exercício de actividades económicas.

Os objectivos que estão definidos apontam no sentido de assegurar a gestão do Grupo em termos de racionalidade empresarial, estabelecer as condições básicas para a modernização e desenvolvimento sustentado do sector industrial de defesa, facilitar a coordenação, ao nível governamental, do processo decisório relativo à indústria de defesa, adaptar a indústria de defesa às novas condições de mercado e, finalmente, funcionar como mecanismo para gerir a interdependência e as sinergias entre as empresas participadas.

Assim, está cometida à EMPORDEF a missão de se constituir como um motor de inovação, modernização e desenvolvimento do sector tecnológico e industrial de defesa nacional, conduzindo ao seu reconhecimento como um “centro de decisão estratégica” na indústria de defesa nacional, capaz de actuar com um crescimento sustentado e gerando a melhor rentabilidade do capital investido.

A EMPORDEF, empresa tutelada pelos Ministérios das Finanças e da Defesa Nacional, encontra-se estruturada actualmente em quatro núcleos, correspondentes a igual número de áreas de actividade. As empresas IDD – Indústria de Desmilitarização e Defesa, SA e OGMA - Indústria Aeronáutica de Portugal, SA pertencem ao núcleo industrial; as DEFAERLOC – Locação de Aeronaves Militares, SA, DEFLOC - Locação de Equipamentos de Defesa, SA, OGMA - IMOBILIÁRIA e RIBEIRA D'ATALAIA constituem o núcleo financeiro e imobiliário; o núcleo tecnológico dispõe da EDISOFT - Empresa de Serviços e Desenvolvimento de Software, SA, EID - Empresa de Investigação e Desenvolvimento e Electrónica, SA e EMPORDEF-TI – Tecnologias de Informação, S.A.; finalmente, o núcleo naval que incluía duas empresas, os ENVC - Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA e a NAVALROCHA - Sociedade de Construções e Reparação Navais, SA, incorporou, em Setembro de 2009, a Arsenal do Alfeite, SA.



A EMPORDEF tem na actualidade clientes e parceiros na Europa, Ásia, América do Norte e do Sul e em África. A visão estratégica da EMPORDEF passa, no domínio da internacionalização, pela procura de parcerias estratégicas, tendo em conta tendências identificadas quanto às diferentes áreas de negócio, nomeadamente no que respeita à França, Alemanha, Grã-Bretanha, Itália e Espanha.

A I&D no âmbito da Defesa, foi assumida ao nível governamental numa perspectiva de rentabilização interna dos investimentos efectuados e de alinhamento com a participação em organizações internacionais, exige uma orientação política clara, uma coordenação eficaz e um adequado apoio financeiro. Foi neste contexto que foi definida a Estratégia de I&D de Defesa organizada em quatro partes: a descrição da envolvente e a definição das áreas tecnológicas prioritárias, a dimensão estratégica, os eixos estruturantes e os desafios decorrentes da criação de *clusters* de excelência na Base Tecnológica e Industrial de Defesa. Neste quadro, a I&D poderá ter papel decisivo, como vector estratégico, e representar um esforço permanente no quadro da melhoria dos processos industriais e tecnológicos aplicados à defesa, particularmente nas áreas das tecnologias de informação, telecomunicações, engenharia de sistemas e software, na construção aeronáutica, aeroespacial e na construção naval militar.

#### **d. Quadro europeu**

A missão da EDA é apoiar os estados membros da UE no seu esforço de desenvolvimento de capacidades militares no âmbito da PESD/PCSD. De modo a levar a cabo a sua missão a EDA desenvolve uma actividade estruturada de acordo com quatro áreas funcionais, igualmente relevantes ao longo do ciclo logístico, desde a procura até à satisfação de necessidades. Constituem áreas em apreço a abordagem sistémica na definição das necessidades e capacidades, incluindo a harmonização de requisitos militares, o aprofundamento de uma política europeia de investigação e desenvolvimento, bem como a promoção de uma política de cooperação europeia relativa a armamento, o fortalecimento de uma base tecnológica e industrial de Defesa e a criação de um mercado internacional competitivo.

No sentido de alcançar resultados nestas quatro áreas foram definidas quatro linhas de acção que constituem o quadro estratégico do desenvolvimento da actividade da EDA.

Em primeiro lugar, um plano de desenvolvimento de capacidades, aliando as perspectivas de curto e de longo prazo, o que constitui a ferramenta estratégica de fundo e



de orientação para o investimento em I&D. Em segundo lugar, uma estratégia de I&D orientada para as capacidades militares, definindo quais as tecnologias chave para onde deverá ser encaminhado o investimento, como promovê-las e quais os respectivos planos de acção. Depois, através de uma estratégia de cooperação no âmbito do armamento, a preocupação centra-se na criação e implementação de programas tendentes ao incremento de níveis de eficácia e eficiência, fazendo uso de lições aprendidas nos estados membros. Por último, uma estratégia relativa a uma base tecnológica e industrial de Defesa baseada em critérios de orientação para a edificação de capacidades, que seja competente e competitiva, através de uma política que envolva os governos e as pequenas e médias empresas.

Tendo em conta que a EDA, potencialmente, poderá assumir neste processo um papel relevante no desenvolvimento de uma política comum de armamento e de esforço tecnológico e financeiro na obtenção de material militar, através da procura de uma maior racionalização da edificação de capacidades que se insiram na PCSD, haverá que ter em consideração alguns aspectos. Embora os estados membros, à luz do Tratado de Lisboa, comunguem interesses de segurança e defesa comuns, cada estado tem aspectos de configuração e localização geográfica distintos, valores históricos e culturais indissociáveis da sua vontade popular e interesses que podem não se limitar ao espaço europeu. Refira-se igualmente que, embora as necessidades de segurança e defesa possam ser identificadas pelos órgãos de decisão política da UE, bem como as capacidades a edificar, a sua efectiva edificação compete a cada estado, nos termos, condições e recursos financeiros que cada parlamento entender adequados, não só no enquadramento dos valores da UE, como igualmente, ou prioritariamente, de acordo com os interesses, contexto conjuntural e prioridades nacionais.

#### **e. Cimeiras Luso-Espanholas. A Cimeira de Zamora**

Portugal e Espanha manifestam uma visão idêntica sobre o actual ambiente estratégico, bem como os novos riscos e ameaças no início do século XXI<sup>18</sup>. Foi considerando este cenário que, no decorrer da XXIV Cimeira Luso-Espanhola de Zamora, os chefes militares dos dois estados assinaram, a 22 de Janeiro de 2009, uma declaração comum referindo as áreas nas quais se comprometiam a promover uma maior cooperação,

---

<sup>18</sup> Em 2008, na Cimeira de Braga, reuniu-se pela primeira vez o Conselho Luso-Espanhol de Segurança e Defesa, presidido pelos chefes de Governo e com a presença dos ministros dos Negócios Estrangeiros e Defesa



designadamente no âmbito dos processos de transformação, da partilha de informação, da realização de exercícios militares, do intercâmbios entre unidades e da formação, esta sob a forma de um ERASMUS militar<sup>19</sup>. Na mesma data os ministros da Defesa Nacional dos dois estados assinaram uma “Declaração de Intenções no Domínio do Armamento e Indústrias de Defesa”, explicitando a firme intenção de dar início à cooperação no âmbito da aeronáutica, dos programas navais tendo um horizonte de longo prazo na reestruturação do sector naval europeu, da manutenção de viaturas blindadas e mecanizadas e dos estudos relativos a veículo aéreos não-tripulados.

#### **f. Síntese conclusiva**

Os dois estados têm tomado iniciativas relativas ao desenvolvimento da I&D e das indústrias de Defesa, manifestando intenções de participar activamente em projectos comuns e no âmbito da UE. Para além das actividades nas áreas tecnológicas e industriais existem iniciativas comuns no âmbito da formação e da actividade operacional. Do que antecede, considera-se validada a hipótese H4 relativa à concretização de ligações às indústrias de defesa espanholas concluindo-se pela existência de vantagens para o potencial desenvolvimento de capacidades portuguesas.

### **6. Conclusões**

Portugal e Espanha, embora com as significativas diferenças, partilham algumas características comuns resultantes da geografia, da história e da cultura.

Conforme documentam as crónicas, durante a época expansionista, os costumes, a religião, a cultura e a língua constituíram factores de apoio ao desenvolvimento de outros povos e sociedades nos continentes americano, africano e asiático. Após a conclusão do processo de descolonização ocorrido durante largas décadas nestes territórios longínquos e da autodeterminação dos seus povos, mantém-se bem vincada uma ligação íntima com os que partindo da Península Ibérica foram à descoberta de outros mundos além-mar.

Decorrente da partilha acordada em Tordesilhas, Portugal deixou os sinais da sua presença em África e no Brasil e a Espanha na América Central e do Sul. Daí que o espaço ibero-americano, com o seu crescente potencial económico e elevado interesse mútuo nas relações com a Europa<sup>20</sup>, disponha de organizações de âmbito cultural e económico

---

<sup>19</sup> No âmbito estritamente militar realizam-se, há décadas, os Estados-Maiores Peninsulares cuja mais recente edição foi realizada em Madrid em Outubro de 2009

<sup>20</sup> A representação de Portugal em qualquer organização internacional deve ser paralela à de Espanha e só poderá ser efectuada de duas formas: através da UE e seus órgãos ou através de representação própria



promotoras do desenvolvimento destas ligações centenárias, às quais Portugal deve dedicar um significativo esforço. Na perspectiva continental, Portugal encontra uma barreira natural em Espanha, com a qual terá que, e deverá, manter e estimular relações de cooperação intensa. Porém, entende-se que a elevação da visão estratégica económica e a colocação de horizontes além Pirinéus, numa perspectiva europeia, bem como a exploração das relações seculares com os continentes sul-americano e africano, determinam a assumpção da imprescindibilidade da via marítima no futuro do país<sup>21</sup>, que assume assim papel decisivo na evolução da sociedade e do equilíbrio económico e financeiro nas próximas décadas.

Entende-se assim, igualmente, num cenário de preocupantes assimetrias internas e dificuldades financeiras, que o Estado, através do eficiente investimento público e da criação de condições de confiança para os agentes económicos nacionais e estrangeiros, tem um papel decisivo e encontra-se sujeito a criteriosas escolhas no âmbito do rigor e da qualidade da despesa pública, face à escassez de recursos e às solicitações de diferentes vertentes e dimensões do ambiente concorrencial que caracteriza a sociedade actual.

No tocante aos aspectos da segurança e defesa, o mundo actual, globalizado, viu desenvolver-se, desde meados do século XX, um clima de pacifismo, uma doutrina militar defensiva face à desvalorização das ameaças, à prioridade dos objectivos económicos, à criação da NATO e, na Europa, cultivava-se uma progressiva união que colide, não raras vezes, com políticas diferentes de distintos estados, o que não deixa antever iniciativas e investimentos arrojados.

Refere-se que a circulação do euro como moeda oficial europeia, num processo partilhado paralelamente por Portugal e Espanha, teve início em Janeiro de 2002. Na altura, as pontes e as janelas foram adoptadas como símbolos representativos, respectivamente, do reforço das relações e da união entre povos, e de novos horizontes e de futuro próspero. Mas, para Portugal, tendo em conta a sua exiguidade, as janelas e as pontes têm que ser mais amplas, proporcionarem uma visão e lançarem-se não só no território europeu, como permitirem horizontes mais vastos e ligações seguras a interesses mais longínquos designadamente aos países com seculares relações culturais, linguísticas e económicas.

---

<sup>21</sup> A garantia da livre utilização dos espaços marítimos será sempre vital para Portugal, em contraponto aos condicionalismos e riscos da comunicação terrestre inevitavelmente através do território de um único estado.



---

## BIBLIOGRAFIA

### Livros

- COVAS, António, (2009). *Integração Europeia, Relações Ibéricas e Política de Regionalização*. Lisboa: Colibri.
- DIÉGUEZ, Valentin Cabero (2004). *Iberismo e Cooperação. Passado e futuro da Península Ibérica*. Porto: Campo das Letras.
- FUERTES, Juan Velarde (2003). *A Estranha Divergência. Desencontros e encontro das economias portuguesa e espanhola*. Lisboa: Verbo.
- MACEDO, Jorge Borges de (2006). *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força*, 2ªed.. Lisboa: Tribuna da História.
- MACHADO, Dina Maria Rocha (2007). *Factores de Competitividade e Comércio Luso-Espanhola Viragem do Milénio: Uma Abordagem Sectorial*. Porto: Vida Económica e Fundação Luso-Espanhola.
- MOREIRA, Adriano (1999). *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra: Almedina.
- QUIVY, Raymond, CAMPENHOUDT, Luc V., (2008). *Manual de Investigação em ciências sociais*. 5ª edição. Lisboa: Gradiva.
- TELO, António José, GÓMEZ; Hipólito de La Torre (2003). *Portugal y España en los sistemas internacionales contemporáneos*. Mérida: Junta de Extremadura.

### Publicações

- A Península Ibérica em Números* (2007), Instituto Nacional de Estatística, IP, Portugal, Instituto Nacional de Estadística, España,
- Relatório Consolidado do Sector Portuário Ano 2008*, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP.
- Economic analysis of the European seaport system*, Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA), University of Antwerp.
- Estatísticas dos Transportes 2008*, Instituto Nacional de Estatística, IP. Lisboa

### Internet

- Gobierno de España - [www.la-moncloa.es](http://www.la-moncloa.es)
- Instituto Nacional de Estadística - [www.ine.es](http://www.ine.es)



Instituto Nacional de Estatística - [www.ine.pt](http://www.ine.pt)

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.- [www.imarpor.pt](http://www.imarpor.pt)

Legislação da UE - <http://eur-lex.europa.eu>

Ministério das Obras Públicas, Transporte e Comunicações - [www.moptc.pt](http://www.moptc.pt)

Presidência do Conselho de Ministro - [www.pcm.gov.pt](http://www.pcm.gov.pt)

Rede Ferroviária de Alta Velocidade – RAVE, SA – [www.rave.pt](http://www.rave.pt)

Zona Industrial e Logística de Sines – AICEP – [www.globalparques.pt](http://www.globalparques.pt)

## Apêndice I - Diagrama de Indução

| Enunciado do Tema                                                                   | Questão Central                                                                                                                                        | Questões Derivadas                                                                                                                          | Hipóteses                                                                                                                                                                                                                           | Confirmação das Hipóteses                 | Resposta à Questão Central                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PORTUGAL E ESPANHA. VANTAGENS DO REFORÇO DA COOPERAÇÃO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS. | «Que vantagens poderão resultar do reforço da cooperação com Espanha que favoreçam a afirmação de Portugal no plano das suas Relações Internacionais?» | QD1 – Existem factores geográficos, históricos e culturais que proporcionam o fortalecimento das relações entre Portugal e Espanha?         | H1 – Portugal e Espanha têm actualmente interesses estratégicos compatíveis no âmbito da Europa e dos respectivos espaços de projecção cultural e linguística.                                                                      | Validada no Cap. 2 (pág. 13)              | Depois de séculos de desconfiança mútua, de aproximações e de afastamentos, Portugal e Espanha partilham interesses semelhantes ou compatíveis, não só no âmbito da UE, num mundo globalizado sujeito a novos riscos e ameaças que são insuficientemente percebidos pela sociedade moderna. Portugal deve intensificar o seu relacionamento com Espanha, sob pena de agravar a condição periférica da Europa, tendo porém os seus horizontes políticos e económico definidos mais além, quer na Europa, quer em África e no Brasil, constituindo a via marítima a chave decisiva para ultrapassar as barreiras físicas impostas pela natureza. |
|                                                                                     |                                                                                                                                                        | QD2 – Como se caracteriza o quadro de intercâmbio comercial e económico que poderá favorecer o reforço das relações entre os dois Estados?  | H2 – As relações económicas e comerciais entre Portugal e Espanha são intensas e favorecem a protecção de interesses comuns.                                                                                                        | Validada parcialmente no Cap. 3 (pág. 27) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                                                                     |                                                                                                                                                        | QD3 – Quais os aspectos fundamentais do quadro actual do desenvolvimento das Relações Internacionais no qual se inserem Portugal e Espanha? | H3 – O alinhamento dos dois estados nas mesmas organizações, as iniciativas de cooperação num esforço internacional partilhado e a forte ligação bilateral são factores determinantes do desenvolvimento de políticas convergentes. | Validada no Cap. 4 (pág. 35)              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                                                                     |                                                                                                                                                        | QD4 – No âmbito da segurança e defesa da EU dispõe Portugal de eventuais oportunidades resultantes do reforço da cooperação com Espanha?    | H4 – A concretização de ligações às indústrias de defesa espanholas constitui um potencial factor de desenvolvimento das capacidades portuguesas.                                                                                   | Validada no Cap. 5 (pág. 42)              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

## Apêndice II - GLOSSÁRIO DE CONCEITOS

**Balança comercial** - uma das componentes da Balança de Pagamentos que contabiliza os dados relativos a importações e exportações de mercadorias, nomeadamente bens primários, matérias-primas e bens industriais. Para efeitos de análise e comparação entre diferentes países, é comum efectuar a análise em função do PIB.

**Balanço de pagamentos** - um instrumento dos instrumentos contabilísticos referente à descrição das relações comerciais de um país com o resto do mundo, nomeadamente no tocante a fluxos financeiros relativos a importações e exportações de produtos e serviços, bem como movimentos de capital relativos a compra e venda de activos e investimento.

**Plataforma logística** – infra-estrutura de grande dimensão que compreende áreas de armazenagem dotadas de condições adequadas à conservação e manuseamento de diferentes mercadorias, meios de elevação, um complexo sistema de transportes interoperáveis e boas acessibilidades, proporcionando serviços facilitadores e de interesse comum a fornecedores e consumidores quer nacionais quer internacionais, constituindo-se como factor de desenvolvimento económico regional.

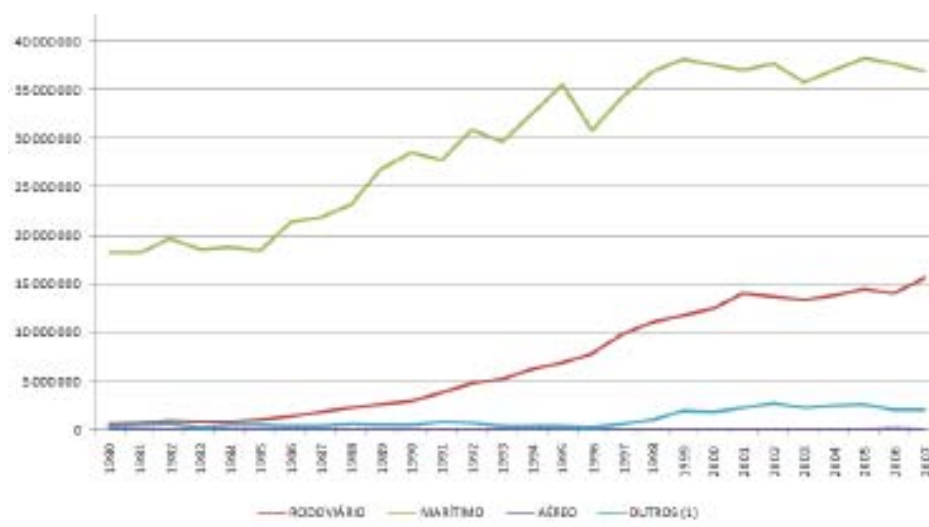
**Relações Internacionais** – interacção entre agentes de relações políticas, económicas e sociais cujos reflexos transcendem as fronteiras de um estado, nomeadamente governos, empresas multinacionais, organizações internacionais, organizações não-governamentais e pessoas. Tem uma relação muito próxima, entre outras ciências e áreas do conhecimento, com a história, a economia, o direito, a geografia, a segurança e defesa e a sociologia.

**Transshipment** – Operações portuárias de transbordo de cargas a granel ou contentorizadas entre navios de diferente dimensão, nomeadamente os oceânicos e os dedicados a cabotagem, *short sea shipping* ou barcaças fluviais.

## Apêndice III – dados relativos a actividade comercial

### Evolução das importações portuguesas

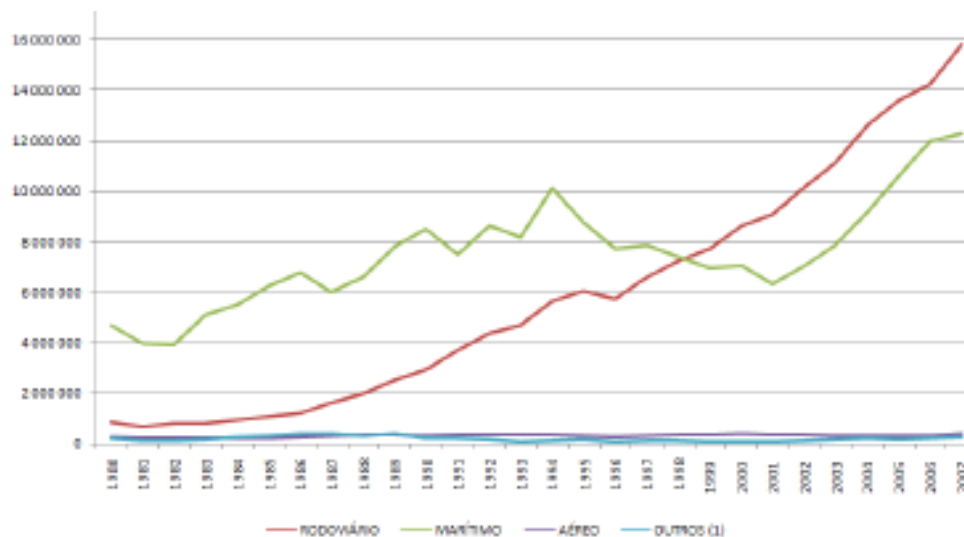
| Modos<br>Anos | RODOVIÁRIO |      | MARÍTIMO   |      | AÉREO     |     | OUTROS (1) |     | TOTAL      |
|---------------|------------|------|------------|------|-----------|-----|------------|-----|------------|
|               | Toneladas  | %    | Toneladas  | %    | Toneladas | %   | Toneladas  | %   | Toneladas  |
| 1980          | 614 169    | 3.2  | 18 198 728 | 94.5 | 74 292    | 0.4 | 364 902    | 1.9 | 19 252 091 |
| 1981          | 754 625    | 3.9  | 18 228 883 | 93.7 | 13 057    | 0.1 | 448 810    | 2.3 | 19 445 375 |
| 1982          | 992 551    | 4.7  | 19 667 881 | 92.5 | 10 954    | 0.1 | 581 601    | 2.7 | 21 252 987 |
| 1983          | 811 983    | 4.1  | 18 510 761 | 94.6 | 10 304    | 0.1 | 242 763    | 1.2 | 19 581 811 |
| 1984          | 876 036    | 4.3  | 18 734 014 | 92.9 | 47 328    | 0.2 | 505 701    | 2.5 | 20 163 079 |
| 1985          | 1 092 015  | 5.4  | 18 462 157 | 92.2 | 11 907    | 0.1 | 460 520    | 2.3 | 20 026 680 |
| 1986          | 1 390 922  | 6.0  | 21 368 091 | 92.5 | 11 254    | 0.0 | 328 215    | 1.4 | 23 098 482 |
| 1987          | 1 832 573  | 7.6  | 21 820 000 | 90.8 | 13 759    | 0.1 | 363 762    | 1.5 | 24 030 094 |
| 1988          | 2 312 696  | 8.9  | 23 202 030 | 88.9 | 20 072    | 0.1 | 558 719    | 2.1 | 26 093 517 |
| 1989          | 2 677 562  | 8.9  | 26 834 233 | 89.3 | 24 663    | 0.1 | 500 224    | 1.7 | 30 086 682 |
| 1990          | 3 033 337  | 9.5  | 28 539 951 | 89.0 | 34 782    | 0.1 | 453 876    | 1.4 | 32 061 946 |
| 1991          | 3 891 155  | 12.0 | 27 729 423 | 85.3 | 35 449    | 0.1 | 774 034    | 2.4 | 32 430 061 |
| 1992          | 4 762 798  | 13.1 | 30 931 417 | 85.0 | 34 130    | 0.1 | 660 556    | 1.8 | 36 388 901 |
| 1993          | 5 300 946  | 15.0 | 29 666 137 | 84.1 | 35 039    | 0.1 | 283 908    | 0.8 | 35 286 030 |
| 1994          | 6 303 651  | 16.1 | 32 584 933 | 83.0 | 32 268    | 0.1 | 337 597    | 0.9 | 39 258 449 |
| 1995          | 6 949 008  | 16.2 | 35 613 989 | 83.0 | 34 173    | 0.1 | 314 506    | 0.7 | 42 911 791 |
| 1996          | 7 820 078  | 20.1 | 30 798 835 | 79.2 | 33 699    | 0.1 | 222 263    | 0.6 | 38 874 875 |
| 1997          | 9 849 091  | 22.0 | 34 378 108 | 76.8 | 34 266    | 0.1 | 520 839    | 1.2 | 44 782 304 |
| 1998          | 11 128 869 | 22.7 | 36 918 468 | 75.2 | 34 954    | 0.1 | 981 966    | 2.0 | 49 064 257 |
| 1999          | 11 850 501 | 22.8 | 38 207 562 | 73.4 | 36 418    | 0.1 | 1 939 489  | 3.7 | 52 033 970 |
| 2000          | 12 552 604 | 24.1 | 37 694 039 | 72.3 | 43 961    | 0.1 | 1 872 036  | 3.6 | 52 162 640 |
| 2001          | 14 069 255 | 26.3 | 37 039 758 | 69.3 | 39 456    | 0.1 | 2 274 910  | 4.3 | 53 423 379 |
| 2002          | 13 731 606 | 25.3 | 37 807 610 | 69.6 | 39 731    | 0.1 | 2 729 776  | 5.0 | 54 308 723 |
| 2003          | 13 362 837 | 25.9 | 35 856 039 | 69.5 | 34 028    | 0.1 | 2 320 979  | 4.5 | 51 573 883 |
| 2004          | 13 862 211 | 25.9 | 37 085 783 | 69.4 | 44 471    | 0.1 | 2 468 653  | 4.6 | 53 461 118 |
| 2005          | 14 521 660 | 26.2 | 38 332 684 | 69.1 | 42 691    | 0.1 | 2 569 781  | 4.6 | 55 466 816 |
| 2006          | 14 094 682 | 26.1 | 37 796 275 | 69.9 | 120 697   | 0.2 | 2 051 492  | 3.8 | 54 063 146 |
| 2007          | 15 681 514 | 28.7 | 36 984 356 | 67.6 | 40 640    | 0.1 | 1 997 690  | 3.7 | 54 704 200 |



Fonte: Relatório Consolidado do Sector Portuário 2008, adaptado do INE

## Evolução das exportações portuguesas

| Modos<br>Anos | RODOVIÁRIO |      | MARÍTIMO   |      | AÉREO     |     | OUTROS (1) |     | TOTAL      |
|---------------|------------|------|------------|------|-----------|-----|------------|-----|------------|
|               | Toneladas  | %    | Toneladas  | %    | Toneladas | %   | Toneladas  | %   | Toneladas  |
| 1980          | 848 302    | 14.2 | 4 715 877  | 78.8 | 215 040   | 3.6 | 205 393    | 3.4 | 5 984 621  |
| 1981          | 674 739    | 13.5 | 3 987 054  | 79.7 | 200 592   | 4.0 | 137 205    | 2.7 | 4 999 590  |
| 1982          | 801 158    | 13.8 | 3 932 094  | 77.5 | 193 823   | 3.8 | 146 912    | 2.9 | 5 074 587  |
| 1983          | 817 330    | 13.0 | 5 088 972  | 81.3 | 194 435   | 3.1 | 161 724    | 2.6 | 6 272 461  |
| 1984          | 934 866    | 13.5 | 5 498 812  | 79.7 | 187 015   | 2.7 | 280 983    | 4.1 | 6 901 676  |
| 1985          | 1 061 360  | 13.6 | 6 212 760  | 79.6 | 195 146   | 2.5 | 330 982    | 4.2 | 7 800 248  |
| 1986          | 1 226 569  | 14.2 | 6 790 908  | 78.6 | 215 673   | 2.5 | 402 467    | 4.7 | 8 635 617  |
| 1987          | 1 606 911  | 19.4 | 6 025 246  | 72.7 | 267 446   | 3.2 | 389 162    | 4.7 | 8 288 765  |
| 1988          | 1 966 094  | 21.2 | 6 612 231  | 71.4 | 352 933   | 3.8 | 325 487    | 3.5 | 9 256 745  |
| 1989          | 2 546 622  | 23.0 | 7 801 764  | 70.5 | 325 367   | 2.9 | 399 304    | 3.6 | 11 073 057 |
| 1990          | 2 941 471  | 24.5 | 8 503 208  | 70.9 | 303 913   | 2.5 | 241 079    | 2.0 | 11 989 671 |
| 1991          | 3 723 383  | 31.7 | 7 492 191  | 63.7 | 320 064   | 2.7 | 221 451    | 1.9 | 11 757 089 |
| 1992          | 4 405 757  | 32.5 | 8 621 686  | 63.7 | 326 660   | 2.4 | 183 613    | 1.4 | 13 537 716 |
| 1993          | 4 700 249  | 35.3 | 8 168 983  | 61.3 | 349 793   | 2.6 | 103 402    | 0.8 | 13 322 427 |
| 1994          | 5 654 450  | 34.8 | 10 098 866 | 62.2 | 338 397   | 2.1 | 144 024    | 0.9 | 16 235 737 |
| 1995          | 6 069 455  | 39.6 | 8 761 144  | 57.2 | 302 856   | 2.0 | 187 402    | 1.2 | 15 320 926 |
| 1996          | 5 747 083  | 41.5 | 7 745 143  | 55.9 | 257 579   | 1.9 | 110 135    | 0.8 | 13 859 940 |
| 1997          | 6 590 377  | 44.3 | 7 863 525  | 52.9 | 268 580   | 1.8 | 155 154    | 1.0 | 14 877 616 |
| 1998          | 7 220 830  | 47.9 | 7 404 072  | 49.1 | 315 312   | 2.1 | 131 663    | 0.9 | 15 071 877 |
| 1999          | 7 716 859  | 51.0 | 6 979 514  | 46.1 | 348 858   | 2.3 | 92 961     | 0.6 | 15 138 192 |
| 2000          | 8 620 657  | 53.5 | 7 037 571  | 43.6 | 373 767   | 2.3 | 96 425     | 0.6 | 16 128 420 |
| 2001          | 9 107 299  | 57.4 | 6 332 516  | 39.9 | 333 569   | 2.1 | 102 699    | 0.6 | 15 876 083 |
| 2002          | 10 180 003 | 57.5 | 7 031 729  | 39.7 | 341 133   | 1.9 | 147 433    | 0.8 | 17 700 298 |
| 2003          | 11 150 468 | 57.2 | 7 848 661  | 40.3 | 309 516   | 1.6 | 176 585    | 0.9 | 19 485 230 |
| 2004          | 12 640 500 | 56.6 | 9 186 553  | 41.2 | 289 420   | 1.3 | 203 720    | 0.9 | 22 320 193 |
| 2005          | 13 611 299 | 55.1 | 10 620 615 | 43.0 | 296 797   | 1.2 | 176 710    | 0.7 | 24 705 420 |
| 2006          | 14 257 451 | 52.9 | 11 962 306 | 44.3 | 267 284   | 1.0 | 218 245    | 0.8 | 26 975 285 |
| 2007          | 15 835 104 | 55.0 | 12 284 812 | 42.7 | 386 570   | 1.3 | 260 115    | 0.9 | 28 766 600 |



Fonte: Relatório Consolidado do Sector Portuário 2008, adaptado do INE

## Movimento de mercadorias via marítima de Espanha para Portugal

| PORTO_CARGA_DESC                   | Leixões | Aveiro | Lisboa | Setúbal | Sines  | Viana do Castelo | Figueira da Foz | Grand Total |
|------------------------------------|---------|--------|--------|---------|--------|------------------|-----------------|-------------|
| Algeciras                          | 237858  |        | 204181 |         | 60531  |                  |                 | 502570      |
| Valencia                           | 99831   |        | 62705  | 4866    | 38447  |                  |                 | 205849      |
| Bilbao                             | 73341   | 11590  | 20321  |         | 40131  |                  | 2692            | 148075      |
| La Coruna                          | 89307   |        | 41039  |         | 4639   |                  | 10030           | 145015      |
| Barcelona                          | 26476   | 21199  | 47708  | 42086   | 20     |                  |                 | 137489      |
| Huelva                             | 19634   | 135    | 62241  | 6845    | 30075  | 4025             |                 | 122955      |
| Cadiz                              | 56      |        | 5693   | 38183   | 67903  |                  |                 | 111835      |
| Tarragona                          | 38580   | 5729   | 18694  | 3297    | 3142   | 12723            | 8747            | 90912       |
| Las Palmas (Gran Canaria)          | 2       |        | 24     |         | 80370  |                  |                 | 80396       |
| Vigo                               | 4685    |        | 7483   |         | 53595  |                  | 24              | 65787       |
| Gijon                              | 1594    | 11881  | 1171   |         | 33074  | 12040            |                 | 59760       |
| Castellon de La Plana              |         | 24498  | 29571  |         |        |                  |                 | 54069       |
| Cartagena                          | 20269   |        | 11747  |         | 5523   |                  |                 | 37539       |
| Santa Cruz de Tenerife             | 35472   |        |        |         | 795    |                  |                 | 36267       |
| Alcudia                            |         |        | 32411  |         |        |                  |                 | 32411       |
| Aviles                             |         | 7522   | 11001  | 7857    |        |                  |                 | 26380       |
| Alicante                           |         |        |        |         |        |                  | 18133           | 18133       |
| Ferrol                             |         |        |        | 9646    |        |                  |                 | 9646        |
| Malaga                             | 3706    |        | 2180   |         |        |                  |                 | 5886        |
| Sevilla                            |         |        | 5855   |         |        |                  |                 | 5855        |
| Sagunto                            |         |        |        | 1695    |        |                  |                 | 1695        |
| Santander                          |         |        |        | 434     |        |                  |                 | 434         |
| Puerto Del Rosario (Fuerteventura) |         |        |        |         | 28     |                  |                 | 28          |
|                                    | 650811  | 82554  | 564025 | 114909  | 418273 | 28788            | 39626           | 1898986     |

## Movimento de mercadorias via marítima de Portugal para Espanha

| PORTO_CARGA_DESC                   | Leixões | Aveiro | Lisboa | Setúbal | Sines  | Figueira da Foz | Grand Total |
|------------------------------------|---------|--------|--------|---------|--------|-----------------|-------------|
| Huelva                             | 2100    | 216845 | 21519  | 241962  | 37883  |                 | 520309      |
| Algeciras                          | 153700  |        | 245817 |         |        | 744             | 400261      |
| Valencia                           | 24506   |        | 84508  | 124     | 265405 |                 | 374543      |
| Malaga                             | 6338    | 75857  | 22578  | 74621   |        |                 | 179394      |
| Sevilla                            | 28978   |        | 95620  |         |        |                 | 124598      |
| Castellon de La Plana              | 84      | 2517   |        |         | 3705   | 113460          | 119766      |
| Las Palmas (Gran Canaria)          | 2481    |        | 5918   | 572     | 102600 | 7073            | 118644      |
| Barcelona                          | 20566   |        | 71293  |         |        |                 | 91859       |
| Gijon                              | 14911   |        | 4946   | 7114    | 58455  |                 | 85426       |
| Bilbao                             |         |        | 11253  | 21525   | 43445  |                 | 76223       |
| Cadiz                              | 41      |        | 1463   |         | 64919  |                 | 66423       |
| Tarragona                          |         | 2335   | 109    |         | 54672  | 4128            | 61244       |
| Vigo                               | 1473    |        | 2806   | 5075    | 49464  | 918             | 59736       |
| Aviles                             |         |        | 10982  | 45257   |        |                 | 56239       |
| Villagarcia de Arosa               |         |        | 6200   |         | 49097  |                 | 55297       |
| Motril                             | 190     |        | 47602  |         |        | 5260            | 53052       |
| Ceuta                              |         |        |        |         | 20000  |                 | 20000       |
| Santa Cruz de Tenerife             | 2463    |        | 9200   | 2541    | 5558   |                 | 19762       |
| Ferrol                             |         |        |        | 19394   |        |                 | 19394       |
| La Coruna                          | 440     |        | 15137  |         | 3538   |                 | 19115       |
| Marin (Pontevedra)                 |         |        |        |         | 17065  |                 | 17065       |
| Santander                          |         |        | 14429  |         |        |                 | 14429       |
| Palma de Mallorca                  |         |        |        | 4265    |        |                 | 4265        |
| Cartagena                          | 11      |        | 3822   |         |        |                 | 3833        |
| Melilla                            | 3169    |        |        |         |        |                 | 3169        |
| Arrecife de Lanzarote              |         |        |        |         | 245    |                 | 245         |
| Alicante                           |         |        | 26     |         |        |                 | 26          |
| Puerto Del Rosario (Fuerteventura) |         |        |        |         | 11     |                 | 11          |
|                                    | 261451  | 297554 | 675228 | 422450  | 776062 | 131583          | 2564328     |

Fonte:Relatório Consolidado do Sector Portuário 2008, adaptado do INE