



Instituto Superior de Ciências da Informação e Administração

Mestrado em Gestão Portuária

**Sistema Portuário e Segurança Marítima de Timor-Leste:
Contexto geopolítico e desafios no século XXI**

Autor: Donaciano Gomes

Orientador: Eduardo da Silva Martins

2015



Instituto Superior de Ciências da Informação e Administração

Mestrado em Gestão Portuária

Sistema Portuário e Segurança Marítima de Timor-Leste: Contexto geopolítico e desafios no século XXI

Autor: Donaciano Gomes

Orientador: Eduardo da Silva Martins

2015

ii

Resumo

Partindo do binómio segurança-desenvolvimento, ou seja, da relação intrínseca e proporcional entre estes elementos fundamentais à concretização dos fins do Estado e da consolidação da soberania e da sua sustentabilidade, esta dissertação procura responder a questões de grande pertinência e actualidade no contexto de tomada de decisão sobre o processo de consolidação do Estado independente de Timor-Leste e do modelo de desenvolvimento.

Considera-se que o desenvolvimento de Timor-Leste não poderá ficar circunscrito aos recursos petrolíferos ou à agricultura, ou seja ao modelo de Estado Petrolífero, ou ao modelo de Estado Agrícola. Deve, sim, ser enfatizado o modelo de Estado Marítimo que funciona em complemento e valoriza os modelos referidos anteriormente.

Estes factos, aliados à análise do factor permanente que é a geografia, faz com que o mar assuma destaque nesta dissertação e que se reflita na análise e recomendações no sentido da defesa da implementação de um sistema portuário necessário e adequado que consubstancie e maximize os modelos de desenvolvimento num ambiente de estabilidade e segurança, no qual se destaca a importância de conhecer as oportunidades mas também as fragilidades, como por exemplo, ao nível da segurança marítima.

O objecto de estudo será tratado a partir de uma abordagem multidisciplinar recorrendo-se a várias disciplinas das ciências sociais, como sendo a ciência política, a geografia, a estratégia, a sociologia, a história e a economia.

Assim, procura-se caracterizar o contexto geopolítico do mar de Timor-Leste e os desafios para o futuro que este contém e que se consideram de extrema relevância e actualidade para a consolidação e fortalecimento das políticas públicas do mar no Estado de Timor-Leste.

Palavras-chave: identidade nacional, soberania, estratégia de desenvolvimento, segurança marítima, infraestruturas e sistema portuário

Abstract

Starting from the binomial of security-development, that is, the intrinsic and proportional relationship between these fundamental elements to achieve the State's purpose and the consolidation of sovereignty and its sustainability, this dissertation seeks to answer questions of great importance and current in the context of decision making on the strengthening of the Timor-Leste as independent State and the model for its development.

It is considered that the development of Timor-Leste cannot be limited to oil resources or agriculture, i.e. to the models of Oil State or Agricultural State. It should indeed be emphasized the Maritime State model that compliments and gives purpose to the models previously stated.

These facts, combined with the analysis of permanent factor that is geography, makes the sea assume prominence in this dissertation and reflected in the analysis and recommendations to support the implementation of necessary and appropriate port system which consolidates and maximizes the development models in a stable and secure environment in which highlights the importance of knowing the opportunities but also the weaknesses, for example at the maritime security level.

The object of study will be treated from a multidisciplinary approach making use of various social science disciplines, such as political science, geography, strategy, sociology, history and economics.

Therefore, it tries to characterize the geopolitical context of the Timor-Leste sea and the challenges it contains for the future which are considered extremely relevant and current to the consolidation and strengthening of the State of Timor-Leste public policies about the sea.

Keywords: national identity, sovereignty, development strategy, maritime security, infrastructure and port system.

Índice

Resumo	iii
Palavras-Chave	iii
Abstract	iv
Keywords	iv
Índice	v
Índice de Figuras	vii
Lista de abreviaturas	viii
Introdução	1
Capítulo 1 – Enquadramento Político-Jurídico	9
1.1 Timor-Leste: Geografia, construção do Estado e Fronteiras	9
1.1.1 Geografia	9
1.1.2 Construção do Estado	13
1.1.3 Fronteiras	16
1.1.3.1 Fronteiras Terrestres	16
1.1.3.2 Fronteiras Marítimas	17
1.1.3.3 Espaço Aéreo	19
1.2 Geografia e Soberania por delimitar	20
Capítulo 2 – Enquadramento Estratégico	22
Capítulo 3 – As dimensões do Mar de Timor-Leste	35
3.1 Dimensão ambiental	35
3.2 Dimensão Económica e Comercial: a importância do sector portuário	38
3.2.1 A APORTIL	45
3.3 Dimensão de segurança e defesa	48
Capítulo 4 – Os desafios do desenvolvimento: o mar e sistema portuário na estratégia nacional de Timor-Leste	52
4.1. Introdução e enquadramento, o Mar na Estratégia do Desenvolvimento Nacional	52
4.2. Os Desafios dos Recursos Energéticos	57

4.3.	Os Desafios Estratégicos nas Passagens Críticas	58
4.4.	O desafio das grandes potências	61
Capítulo 5	– Perspetivas do desenvolvimento de infraestruturas estratégicas de Timor-Leste: os portos	66
5.1.	Introdução e enquadramento dos Portos Modernos	66
5.2.	A Construção de Pólos Industriais	67
5.2.1.	Caravela	68
5.2.2.	Liquiça	73
5.2.3.	Costa Sul	73
5.3.	Propostas de construção das infraestruturas estratégicas	76
Capítulo 6	– Conclusões	78
6.1.	Sobre o desenvolvimento do trabalho	78
6.2.	Contributos para as políticas públicas e para a gestão	80
6.3.	Objetivos alcançados, limitações e investigação futura	81
6.4.	Considerações de natureza pessoal	83
Bibliografia		84

Índice de Figuras

Figura 1	Mapa Regional do Sudeste Asiático	10
Figura 2	Mapa Administrativo de Timor-Leste	11
Figura 3	Mapa de Timor-Leste e as suas principais estruturas	12
Figura 4	Fronteiras marítimas entre Austrália e Indonésia	18
Figura 5	Mapa de Timor entre a Sonda e a Austrália	34
Figura 6	Principais Jazidas de Hidrocarbonetos de Timor-Leste (mar de Timor)	39
Figura 7	Projeção de Receitas do Setor Petrolífero de Timor-Leste até 2050	40
Figura 8	Principais Rotas Este-Oeste e Localização dos Principais portos de Contentores	41
Figura 9	Comércio Mundial por via Marítima por Regiões Geográficas em 2013 (percentagem no conjunto do total da tonelagem mundial)	42
Figura 10	Top 20 dos Terminais de contentores e dos seus resultados em 2011, 2012 e 2013 (TEUs e percentagem)	42
Figura 11	Timor-Leste entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico	40
Figura 12	Importações, Exportações e Balança Comercial de Timor-Leste de 2008 a 2013	44
Figura 13	Principais rotas de navegação mundiais	56
Figura 14	Rotas de navegação e a posição relativa de Timor-Leste neste contexto	59
Figura 15	“A nova rota da seda” reflecte a importância da navegação	61

Lista de Abreviaturas

APORTIL	Administração dos Portos de Timor-Leste
ASEAN	Associação de Nações do Sudeste Asiático
CMATS	Determinados Ajustes Marítimos no Mar de Timor
CMIO	Comissão Mundial Independente para os Oceanos
CN	Componente Naval
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade de Países de Língua Portuguesa
EUA	Estados Unidos da América
F-FDTL	FALINTIL-Forças de Defesa de Timor-Leste
FRETILIN	Frente Revolucionária de Timor-Leste Independente
I&D	Investigação e Desenvolvimento
JPDA	<i>Joint Petroleum Development Area</i>
NTT	Nusa Tenggara Timur (Província Indonésia)
OGE	Orçamento Geral de Estado
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
PCM	Portos Comerciais Modernos
PITMERCON	Pólo Industrial de Transbordo de Mercadorias em Contentores

PITTREM	Pólo Industrial de Transbordo e Transformação de Recursos Energéticos e Minerais
PNTL	Polícia Nacional de Timor-Leste
POCOSMU	Porto Comercial Sul de Multi-Uso
RDTL	República Democrática de Timor-Leste
RI	República da Indonésia
SIDS	<i>Small Island Developing States</i>
SLOC	Linha de Comunicações Marítimas
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
UPM	Unidade de Polícia Marítima
IFO	<i>Intermediate Fuel Oil</i>
MGO	<i>Marine Gas Oil</i>
MDO	<i>Marine Diesel Oil</i>
FIR	<i>Flight Information Region</i>

Introdução

A **Questão Central** desta dissertação é: “Qual o contexto geopolítico do mar de Timor-Leste e os desafios à segurança marítima e ao desenvolvimento de Timor-Leste, nomeadamente do seu sistema portuário?”.

A actualidade e pertinência desta questão para Timor-Leste, e a aplicabilidade do conhecimento adquirido ao longo do mestrado são indiscutíveis e são, em si mesmos, a **justificação do tema**.

A relação entre a maritimidade de Timor e o momento de decisões ao nível do modelo de desenvolvimento para o país faz com que esta questão central reflita não só a necessidade de uma visão estratégica como a de que esta contenha elementos marítimos, não negligenciando o potencial do mar enquanto vetor de desenvolvimento.

De facto, é neste **contexto de desenvolvimento** do tema que se enfatiza a condição marítima de Timor-Leste exige do Estado a assumpção de responsabilidades e um pensamento estratégico no sentido do cumprimento dos seus objetivos e interesses. É nesse contexto que o mar deve ser analisado: enquanto vetor de desenvolvimento.

Por conseguinte, é importante conhecer o enquadramento e as dimensões, tendo sempre como base a perspectiva da necessidade de garantir a segurança marítima.

Nesta dissertação, o objecto de estudo será, pois, tratado a partir de uma abordagem **multidisciplinar** recorrendo-se a várias disciplinas das ciências sociais, como sendo a ciência política, a geografia, a estratégia, a sociologia, a história e a economia.

O recurso a tais disciplinas impõe-se dada a intenção plasmada no título, a de caracterizar geopoliticamente o mar de Timor-Leste, com o enfoque na vertente de segurança marítima, identificar os desafios que encerra e desenvolver o sistema portuário como pilar do desenvolvimento nacional, num contexto de globalização e interdependência crescentes.

Esta dissertação, tem, assim, como **principais objectivos** a aplicação do conhecimento teórico adquirido no mestrado em Gestão Portuária ao caso de Timor-Leste, nomeadamente à dimensão marítima da Estratégia Nacional, potencialmente contribuindo para uma maior percepção da importância do mar para Timor-Leste e para a consolidação e desenvolvimento do país através do desenvolvimento de um sistema portuário nacional, ou seja, do desenvolvimento centrado no mar enquanto situação geográfica de grande potencial.

Assim, entende-se tratarem-se as questões do mar como questões transversais às diversas áreas de estudo e conhecimento com que se teve contacto ao longo do referido mestrado, dada a sua natureza multidisciplinar.

Porém, e para efeitos desta dissertação, entender-se-á, primeiramente, o mar como factor geográfico, e por isso, elemento permanente da potência e do poder nacional.

Nesse sentido, e já no domínio da ciência política, interessa analisar brevemente o conceito de poder, nomeadamente de poder do Estado e do conceito de pequenos estados e do seu potencial e poder.

Daqui se depreende que, tratando esta dissertação do mar enquanto elemento da variável geográfica do poder, interessa utilizar as ferramentas da análise geopolítica, enquanto “estudo do estado considerado como um organismo geográfico ou ainda como um fenómeno espacial, quer dizer, como uma terra, um território, um espaço, ou, mais exactamente ainda, um país”¹.

Ao enquadramento geográfico do mar de Timor-Leste e dos seus contributos para o desenvolvimento nacional, impõem-se igualmente leituras no domínio da estratégia, dado ser esta a abordagem desta dissertação, em particular da estratégia nacional.

A identificação dos desafios que a maritimidade subjacente colocam à segurança nacional e à realidade de Timor-Leste enquanto Estado costeiro que se situa entre duas

¹ Definição de Rudolf Kjellén citado por Philippe Moreau Defarges, *Introdução à Geopolítica*, Lisboa, Gradiva, 2003, p.39.

potências regionais (Austrália e Indonésia) e que se encontra num estágio inicial da sua consolidação enquanto Estado independente é central no sentido de se afirmar a necessidade de desenvolvimento das suas infraestruturas estratégicas, nomeadamente o sistema portuário.

De facto, no contexto acima referido, as questões de segurança adquirem um carácter particular, nomeadamente na vertente da segurança marítima, dado que se quer assegurar o exercício da soberania e jurisdição do Estado no seu Mar Territorial e na Zona Económica Exclusiva, respectivamente, ao mesmo tempo que se identificam e neutralizam ameaças.

Neste sentido, e por razões metodológicas, importa referir que nesta dissertação contemplar-se-ão três níveis de análise: nacional, regional e internacional, com maior relevância dos dois primeiros.

A problemática será, assim, desenvolvida respeitando um modelo de análise em que se procurará validar a seguinte **hipótese**: “O contexto geopolítico do mar de Timor-Leste favorece o papel do mar enquanto vector de desenvolvimento nacional, nomeadamente através de um sistema portuário, afigurando-se as questões da segurança marítima como um desafio a este desígnio de Timor-Leste”.

Entende-se, pois, que o mar é um recurso estratégico e que a maritimidade de Timor-Leste é um vector estratégico de desenvolvimento do Estado que poderá ser materializado através do desenvolvimento do sistema portuário.

Assim, o binómio desenvolvimento-segurança tem nos portos de Timor-Leste um exemplo paradigmático da sua relação proporcionalmente directa. Nesse sentido, entende-se que a segurança marítima, e portuária em particular, é em si uma vertente fundamental ao desenvolvimento de Timor-Leste, que adquire contornos mais complexos num mundo global e globalizado.

O desenvolvimento e o fortalecimento do Estado Nacional através da boa gestão dos seus recursos, no caso o mar, implica um maior conhecimento deste factor, bem como

das dimensões que encerra, e, ainda, dos sectores de actividade a que ele estão (ou poderão estar) ligados.

Nesse sentido, a segurança no mar, entendida como uma parte do todo que compõe a segurança nacional e que concorre para a preservação, utilização e gestão dos recursos nacionais, é também ela uma questão estratégica e da estratégia sobretudo para os Estados costeiros.

Descrito que está o contexto de desenvolvimento da dissertação, importa referir que a elaboração desta dissertação tem como base o **método científico** de acordo com o qual, após a elaboração do projecto ou plano de trabalho, se percorreram várias etapas conforme enunciaram Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt², destacando-se a fase exploratória, a construção do modelo de análise, a observação e recolha de dados, a análise da informação e, por último, as conclusões e recomendações.

De referir ainda que, do **ponto de vista metodológico**, foi desenvolvida uma investigação de natureza qualitativa, em que a principal **técnica de recolha de dados** utilizada foi a pesquisa bibliográfica, seja em literatura de referência, documentos do Governo, e outra legislação, nacional e internacional.

As etapas percorridas ao longo da dissertação têm como base a divisão da questão central em 5 questões derivadas, correspondentes aos 5 capítulos da dissertação.

Assim, iniciar-se-á este estudo com um enquadramento político-jurídico no sentido de se caracterizar o objecto de estudo, ou seja, procurar-se-à responder à **Questão Derivada 1**: “Qual o enquadramento político-jurídico de Timor-Leste e do mar de Timor?”

Timor-Leste viu em 2002 o reconhecimento pleno da sua independência e soberania, da sua autoridade máxima na gestão do seu território e população no plano interno, bem como da igualdade relativamente aos restantes Estados no plano internacional.

² Raymond Quivy, Luc Van Campenhoudt, *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, 4ª Edição, Lisboa, Gradiva, 2005

Esta conquista recente reflecte, porém, um longo esforço e sacrifício da sua população o qual se deve agora honrar e assumir com responsabilidade.

Neste sentido, sendo que os Estados de Direito são regidos e escolhem vincular-se a leis e normas, nacionais e internacionais, importa também, num segundo momento reflectir um pouco sobre o enquadramento jurídico do Mar de Timor e das questões que se levantam neste domínio em particular da qual se destaca a questão das fronteiras, particularmente no que diz respeito ao Direito Internacional do Mar e ao Direito Marítimo e Portuário.

Como tal, e dado que um Estado soberano existe e persiste em relação e interação com outros actores do sistema internacional, importa ter em conta que os processos de interação estratégica conjuntivos e/ou disjuntivos são importantes facilitadores e/ou obstaculizadores da prossecução e materialização dos objectivos do ator Estado e, têm, assim, que ser contemplados na equação estratégica e na análise a que o autor se propõe.

A **Questão Derivada 2** será, por sua vez, abordada no Capítulo 2 desta dissertação. Aqui procurar-se-á responder à questão “Qual o enquadramento e contexto estratégico de Timor-Leste e do mar de Timor?”. Nesse sentido, dar-se-á lugar a uma clarificação teórico-conceptual no domínio da ciência política e da estratégia que permitirá a sua aplicação ao caso de Timor-Leste e, bem assim, um conhecimento mais aprofundado do próprio ambiente estratégico, nomeadamente e neste capítulo, através de uma breve análise do ambiente interno.

Após estes enquadramentos, o percurso segue para a **Questão Derivada 3**: “Quais as principais dimensões do Mar de Timor-Leste e a sua importância como contributo à Estratégia Nacional e ao binómio segurança-desenvolvimento?”.

De facto, sendo o mar um assunto de amplitude horizontal no sentido da diversidade e multiplicidade de áreas que toca, seleccionaram-se a área ambiental, económica (na qual

se destacam os portos), e de segurança e defesa, como as mais pertinentes para os objectivos desta dissertação.

A escolha destas dimensões afigura-se natural por se considerarem representativas dos factores nacionais essenciais à estratégia nacional, mas acima de tudo ao Estado em si mesmo: de coesão, sustentabilidade, desenvolvimento e segurança.

Ou seja, de acordo com os objectivos de análise desta dissertação, julga-se como mais apropriado e adequado:

- a) dimensão ambiental e a questão da sustentabilidade deste recurso, levantando-se problemas e questões ambientais e, portanto, enfatizando a necessidade da sua preservação e utilização mais adequada.
- b) dimensão económica como a dimensão em que se caracterizará o mar enquanto recurso directo e indirecto, quer seja pelo sector pescas, turismo ou pela sua importância enquanto via de comunicação e trocas comerciais. Neste sentido, os portos assumem destaque como sendo centrais no sistema económico, sobretudo nas trocas comerciais de e para Timor-Leste.
- c) dimensão da segurança e defesa, dado ser esta a dimensão que garante, a montante e a jusante, a neutralização de ameaças e, assim, a utilização deste recurso estratégico e a sua potencialização e maximização no contexto de um quadro de estabilidade e segurança essencial para a prossecução dos objectivos, de entre os quais a afirmação do mar como vector de desenvolvimento nacional.

No seguimento do enquadramento e caracterização do objecto de estudo, importa a identificação dos desafios à segurança marítima intrinsecamente relacionados com desenvolvimento de Timor-Leste, sublinhando-se, mais uma vez, a centralidade do sistema portuário neste domínio da segurança-desenvolvimento.

Neste sentido surge a **Questão Derivada 4**: “Quais os desafios à segurança marítima e ao desenvolvimento de Timor-Leste e do seu sistema portuário enquanto vector de desenvolvimento que integra o mar enquanto vector estratégico nacional?”.

O Capítulo 4 dedicar-se-á, pois, à análise de situação, nomeadamente, de quais os factores, actores e/ou acontecimentos, mas também de documentos oficiais, que poderão obstaculizar o cumprimento e a materialização das potencialidades que o mar de Timor-Leste encerra, seja ao nível estratégico, ao nível dos recursos energéticos, das passagens críticas e ainda das grandes potências.

Nesse sentido, o Capítulo 4 identifica, assim, as principais variáveis numa perspectiva de análise geopolítica no sentido de melhor compreender o posicionamento e posição de Timor-Leste no mundo.

Para além disso, este último capítulo, representará o culminar do enquadramento realizado anteriormente que concorre directamente para a correcta análise do contexto, bem como a identificação das oportunidade e dos desafios à segurança marítima em Timor-Leste sendo, pois, central para a análise estratégica e construção de uma modalidade de ação aceitável, exequível e adequada.

Ou seja, no Capítulo 4 é enfatizado o mar e o sistema portuário em particular, como elemento estratégico para o desenvolvimento e fortalecimento nacionais: “O mar e o sistema portuário na Estratégia Nacional de Timor-Leste”.

O valor estratégico do mar terá, então, que ser enquadrado no conjunto mais alargado da Estratégia Nacional, sendo que interessa a esta investigação sobretudo a abordagem da dimensão marítima e, particularmente, portuária.

O enfoque no sistema portuário é, por último, o culminar desta dissertação, nomeadamente no seu Capítulo 5, em que se desenvolverão propostas e recomendações sobre o desenvolvimento do sistema portuário como sector fundamental ao desenvolvimento nacional e à maximização da posição estratégica de Timor-Leste, com base na premissa do mar enquanto vector estratégico nacional transversal ao desenvolvimento de vários sectores e, portanto, essencial à visão complementar do desenvolvimento simultâneo do modelo de Estado Petrolífero, Estado Agrícola e Estado Marítimo.

Ou seja, neste último capítulo procurar-se-á responder à **Questão Derivada 5** sobre “Quais as propostas possíveis para o desenvolvimento do sector portuário em Timor-Leste?”.

Por conseguinte, serão desenvolvidas e detalhadas propostas que contribuem para a avaliação das oportunidades de desenvolvimento do sistema portuário nacional, nas suas várias vertentes e vocações, nos vários pontos do território assumindo-se como pólos favoráveis a este desenvolvimento.

A segurança marítima, enquanto subsistema do sistema de segurança nacional e a sua relação com o factor e o objectivo estratégico de desenvolvimento nacional de Timor-Leste através da verdadeira e efectiva implementação de um sistema portuário nacional é, assim, a hipótese que se verá ou não confirmada ao longo dos capítulos e na conclusão desta dissertação do mestrado em Gestão Portuária.

Capítulo 1

Enquadramento Político-Jurídico

Neste primeiro capítulo pretende-se retratar o contexto em que se localiza o objecto de estudo, nomeadamente, Timor-Leste, dando, assim, um enquadramento político-jurídico da realidade que se pretende caracterizar, contribuindo para uma melhor compreensão do objecto de estudo.

Neste sentido, procurar-se-á fazer um enquadramento de Timor-Leste enquanto Estado e o percurso histórico que percorreu até atingir essa realidade política. Por outro lado, interessa contextualizar a relação entre Timor-Leste enquanto Estado soberano e os instrumentos jurídicos que regulam o mar e as actividades adjacentes.

Note-se que, neste capítulo, não se pretende uma descrição exaustiva do quadro político-jurídico, mas fornecer informação relevante para que se possa melhor conhecer o ambiente estratégico.

1.1 Timor-Leste: Geografia, construção do Estado e Fronteiras

1.1.1 Geografia

Timor-Leste situa-se no cruzamento da Àsia, nomeadamente do Sudeste Asiático, com o Pacífico. O território localiza-se na parte oriental da ilha de Timor, inclui o enclave costeiro de Oecusse-Ambeno que se situa na parte ocidental, e ainda os ilhéus de Ataúro no estreito de Wetar e o ilhéu de Jaco no extremo oriental, sendo, portanto um Estado com uma ampla frente de mar a norte, a sul e a este.

Com uma área de cerca de 15.000km quadrados e uma população de 1.066.582 pessoas³ (de acordo com os censos de 2010), sendo o 160º país do mundo em área, ocupando o mesmo lugar na lista de países ordenados de acordo com a sua população⁴.



Figura 1. Mapa Regional do Sudeste Asiático⁵

Assim, enquanto que na Fig.1 se pode observar a posição (e dimensão) relativa de Timor-Leste no contexto regional do Sudeste Asiático, na Fig.2 dá-se destaque à

³ Dados retirados do site oficial do Governo de Timor-Leste, <http://timor-leste.gov.tl/?p=547&lang=pt>, consultado em 13 de janeiro de 2015.

⁴Dados comparativos retirados do *CIA World Factbook*, disponível em <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>, consultado em 13 de janeiro de 2015

⁵ Benjamin de Araújo Corte-Real, Christine Cabasset, Frédéric Durand, *Timor-Leste Contemporain – L'émergence d'une nation*, Bangkok, IRASEC, 2014, p.5

configuração do território e às divisões administrativas, nomeadamente aos treze (13) municípios e aos respectivos postos administrativos a que os compõem que, à data de 2002, eram um total de sessenta e dois (62), e está registada atualmente sessenta e sete⁶ (67).

Existem ainda, a nível mais particular, os sucos num total de quatrocentos e quarenta e dois (442), e por último, as aldeias num total de dois mil duzentos e vinte e cinco (2225).



Figura 2. Mapa Administrativo de Timor-Leste⁷

⁶ Dados retirados do site oficial do Governo de Timor-Leste, <http://timor-leste.gov.tl/?p=547&lang=pt>, consultado em 21 de janeiro de 2015.

⁷ *Timor-Leste em Números 2013*, Direcção Nacional de Estatística, Ministério das Finanças, 2014, p.10, consultado em http://www.statistics.gov.tl/wp-content/uploads/2014/10/Timor_Leste_in_Figures_2013.pdf, 06 de fevereiro 2015,



Figura 3. Mapa de Timor-Leste e as suas principais estruturas⁸

Por último, na Fig.3 destaca-se, pela sua relevância no âmbito desta dissertação, o facto de estarem identificados sete portos/embarcadouros distribuídos pelo território, nomeadamente Batugadé, Liquiçá, Díli, Manatuto, Baucau, Lautém, Loré e Suai, sendo que apenas os dois últimos se encontram na costa sul. No seu conjunto, apenas um dos sete portos tem maior capacidade: o porto de Díli.

⁸Benjamin de Araújo Corte-Real, Christine Cabasset, Frédéric Durand, *Idem*, 2014, p.6

1.1.2 Construção do Estado

O território do Estado de Timor-Leste é, em grande medida, correspondente ao território da Província Ultramarina de Timor, ou seja, ao território que esteve sob domínio português a partir do século XVI.

O Império Português instalou-se em Timor no ano de 1515 e manteve-se efectivamente ao longo de quatro séculos até 1975, sendo que de 1975 a 1999 esteve sob ocupação Indonésia.

Em 1974, com o 25 de abril em Portugal, o fim do regime ditatorial e a política dos “3D’s”⁹, iniciou-se a implementação do processo de descolonização, porém diversos factores contribuíram para que a 28 de novembro de 1975 a FRETILIN¹⁰ proclamasse unilateralmente a independência e a República Democrática de Timor-Leste.

Todavia, a 7 de dezembro de 1975, a República Indonésia invadiu o território de Timor-Leste, mantendo o seu domínio *de facto*, mas não *de jure*, durante quase três décadas.

Em 1999, aquando da realização de um referendo sob o chapéu da Organização das Nações Unidas (ONU), os timorenses foram, finalmente, chamados a pronunciarem-se sobre o seu futuro, ou seja, sobre o direito à autodeterminação em conformidade com o Direito Internacional, em particular com a Carta das Nações Unidas.

Aos timorenses foi dado a escolher entre dois cenários: um estatuto de autonomia alargada e integração formal, oficial, legítima e legal na Indonésia; ou a sua independência e constituição da República Democrática de Timor-Leste (RDTL).

⁹ A política dos “3D’s” consistiu numa das políticas do Movimento das Forças Armadas de Portugal que espelhava 3 princípios-base de acção: Democratizar, Desenvolver e Descolonizar.

¹⁰ A FRETILIN (Frente Revolucionária de Timor-Leste Independente) era um dos 5 partidos que se formaram após o 25 de Abril de 1974: UDT (União Democrática Timorense); APODETI (Associação Popular Democrática de Timor); KOTA (Oan Timur Aswain - Congregação dos Heróicos Filhos de Timor); e Partido Trabalhista.



Os resultados foram claros, com uma taxa de participação acima de 90%, e revelaram que 78,5% dos eleitores votaram pela independência, pela RDTL.

Conseqüentemente, em outubro de 1999 iniciou-se um período de transição sob administração da ONU que durou 3 anos e culminou com a restauração da República Democrática de Timor-Leste a 20 de maio de 2002, iniciando-se a caminhada de Timor-Leste enquanto Estado soberano e de Direito.

Timor-Leste está situado geograficamente no arquipélago da Indonésia e tem como línguas oficiais a Língua Portuguesa e o Tétum, e o Bahasa Indonésio e o Inglês como línguas de trabalho, a moeda adoptada é o Dólar Americano.

Timor-Leste, com a sua capital em Díli, adopta um sistema político parlamentarista, e está dividido administrativamente em 13 municípios, dos quais apenas dois (Aileu e Ermera) não têm acesso directo ao mar.

Em 2002, Timor-Leste inicia, igualmente, a adesão a organizações internacionais e aos instrumentos de direito internacional existentes.

Assim, Timor-Leste torna-se membro da ONU, da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), e candidata-se à adesão à Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), entre outros.

Ratifica, por exemplo, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM); a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados; Protocolo de Kyoto à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas.

Timor-Leste procura, assim, a sua inserção internacional enquanto Estado soberano.

No domínio do mar, em particular, Timor-Leste tem vindo a ratificar diversos tratados, convenções e protocolos internacionais com outros Estados e/ou organizações internacionais no domínio da exploração o uso dos recursos, bem como da gestão dos portos, porém, há ainda um caminho a percorrer.

Internamente tem-se registado uma evolução na adopção de leis e regulamentos que permitam uma melhor gestão dos recursos e definição das competências da administração.

Desde 2002, foram aprovadas resoluções, leis e decretos-lei pelo Parlamento e pelo Governo no domínio dos assuntos do mar relacionados com questões sanitárias e quarentena e de importação/exportação; tarifas dos portos e código e regulamento aduaneiro e de segurança; criou-se a Administração dos Portos de Timor-Leste (APORTIL), bem como o regime jurídico de gestão e ordenamento da Pesca e da Aquicultura; mas também, como foi já referido, criação de conselho especial para a delimitação definitiva das fronteiras marítimas, e ainda regulamentação dos contratos na área da exploração do petróleo¹¹.

Na actual configuração do VI Governo Constitucional, e no que concerne as áreas que dizem respeito ao mar, enumeram-se os seguintes ministérios: Ministério da Agricultura e Pescas; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; Ministro do Petróleo e Recursos Naturais; Ministério da Defesa; Ministério do Interior; Ministério do Comércio, Indústria e Ambiente; Ministério do Turismo, Arte e Cultura.

Não se identificou nenhum órgão do Estado destinado especificamente aos assuntos do mar, porém, no início de 2015, o V Governo Constitucional, aprovou uma “Lei sobre a Criação de um Conselho para a Delimitação Definitiva das Fronteiras Marítimas¹²”, uma comissão especializada liderada pelo Primeiro-Ministro de Timor-Leste que incluirá ainda “ex-Presidentes e ex-Primeiros-Ministros e outras personalidades eminentes e qualificadas”¹³.

A missão e principal objectivo deste Conselho é a de “definir os principais termos da negociação de um tratado para delimitar as fronteiras marítimas definitivas com a Comunidades da Austrália, o desempenho da função de fiscalização para assegurar a

¹¹ Conferir Anexo I - Lista de Resoluções e Leis e Decretos-Lei sobre assuntos do Mar, de 2002-2014.

¹² A 14 de janeiro de 2015, conforme comunicado do Governo no site oficial, consultado em <http://timor-leste.gov.tl/?p=11170> a 30 de janeiro de 2015.

¹³ Idem, ibidem.

qualidade e a orientação geral do processo de negociação e fornecer instruções e orientações sobre as decisões e estratégia relevantes”.¹⁴

Neste sentido, verifica-se que a nível do Estado e dos assuntos do mar, são as questões fronteiriças que foram eleitas como prioridade, o que se verifica quer através da constituição do Conselho, quer através do discurso de tomada de posse do Primeiro Ministro do VI Governo Constitucional a 16 de fevereiro de 2015.

1.1.3 Fronteiras

A questão das fronteiras, como questão central à definição do território e, bem assim, ao exercício pleno da soberania do Estado, permanece como questão pendente.

De facto, embora se tenham registado avanços significativos na definição da fronteira terrestre com a Indonésia, a delimitação definitiva das fronteiras, particularmente as fronteiras marítimas, entre Timor-Leste e a Indonésia e entre Timor-Leste e a Austrália não está ainda, 13 anos depois da independência, resolvida.

1.1.3.1 Fronteiras Terrestres

No que concerne as fronteiras terrestres, Timor-Leste partilha apenas fronteiras terrestres com a Indonésia.

O território de Timor-Leste confina a Oeste com Nusa Tenggara Timur (NTT)¹⁵ província da República da Indonésia (RI). Para além disso, o enclave costeiro de Oecusse encontra-se precisamente na parte Oeste da ilha de Timor, rodeado por território indonésio, ou seja, Timor-Leste não é, em toda a sua extensão, um território contínuo.

¹⁴ Idem, ibidem

¹⁵ Para além da parte ocidental da ilha de Timor, a província Indonésia de Nusa Tenggara Timur inclui as ilhas de Flores, Sumba, Lombok, Pantar, Alor, Sabu e Rote.

Actualmente permanecem algumas questões pendentes quanto à delimitação das fronteiras terrestres. Apesar de 97% do traçado ter sido realizado até 2013, restam ainda 3%, sendo que estes últimos dizem respeito, precisamente a um parcelado no enclave costeiro de Oecusse¹⁶.

1.1.3.2 Fronteiras Marítimas

Relativamente às fronteiras marítimas de Timor-Leste há que delimitar as zonas marítimas relativamente aos Estados costeiros vizinhos, nomeadamente a Indonésia e a Austrália.

No caso da Indonésia, os 3% de linhas de fronteira terrestre por delimitar entre Timor-Leste e a Indonésia influenciam a delimitação das fronteiras marítimas na medida em que, de acordo com a CNUDM, estas são calculadas relativamente às primeiras.

Por conseguinte, só quando a largura do enclave costeiro de Oecusse estiver delimitada e acordada entre RDTL e a RI é que poderão ser definidas as linhas de base¹⁷ a partir das quais são calculadas as zonas de soberania e de jurisdição nacional¹⁸ e, bem assim, as fronteiras marítimas entre os dois estados.

Para além da zona de Oecusse, a delimitação das fronteiras marítimas entre a Indonésia e Timor-Leste é fundamental dado que na maior parte dos casos as costas litorais destes países estão separados por estreitos¹⁹.

¹⁶ Marie Redon, “Les enjeux frontaliers du Timor-Leste, entre terre et mer”, in Benjamin de Araújo Corte-Real, Christine Cabasset, Frédéric Durand, *Timor-Leste Contemporain – L'émergence d'une nation*, Bangkok, IRASEC, 2014, pp.309-336, p.309

¹⁷Art. 5.º “Linha de base norma” - Salvo disposição em contrário da presente Convenção, a linha de base normal para medir a largura do mar territorial é a linha da baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro”, *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, 1982

¹⁸A CNUDM estabelece as seguintes categorias de soberania e/ou jurisdição do Estado no mar: Águas interiores; Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva e Plataforma Continental.

¹⁹ Estreito de Ombai, a Oeste; e Estreito de Wetar, a Este.

Em segundo lugar, no que concerne a delimitação das fronteiras marítimas de Timor-Leste, é de referir as negociações com a Austrália, e ainda com a Indonésia nomeadamente em relação à costa sul e ao Mar de Timor.

Existem dois instrumentos jurídicos que são o Tratado do Mar de Timor²⁰ e o Tratado sobre Determinados Ajustes Marítimos no Mar de Timor (CMATS)²¹. Porém, estes Tratados são apenas “acordos temporários para a exploração dos recursos naturais existentes no leito marinho localizados entre os dois países”²² não estando, assim, concluído o processo de negociação da delimitação definitiva das fronteiras marítimas, conforme se evidencia na Figura 4.

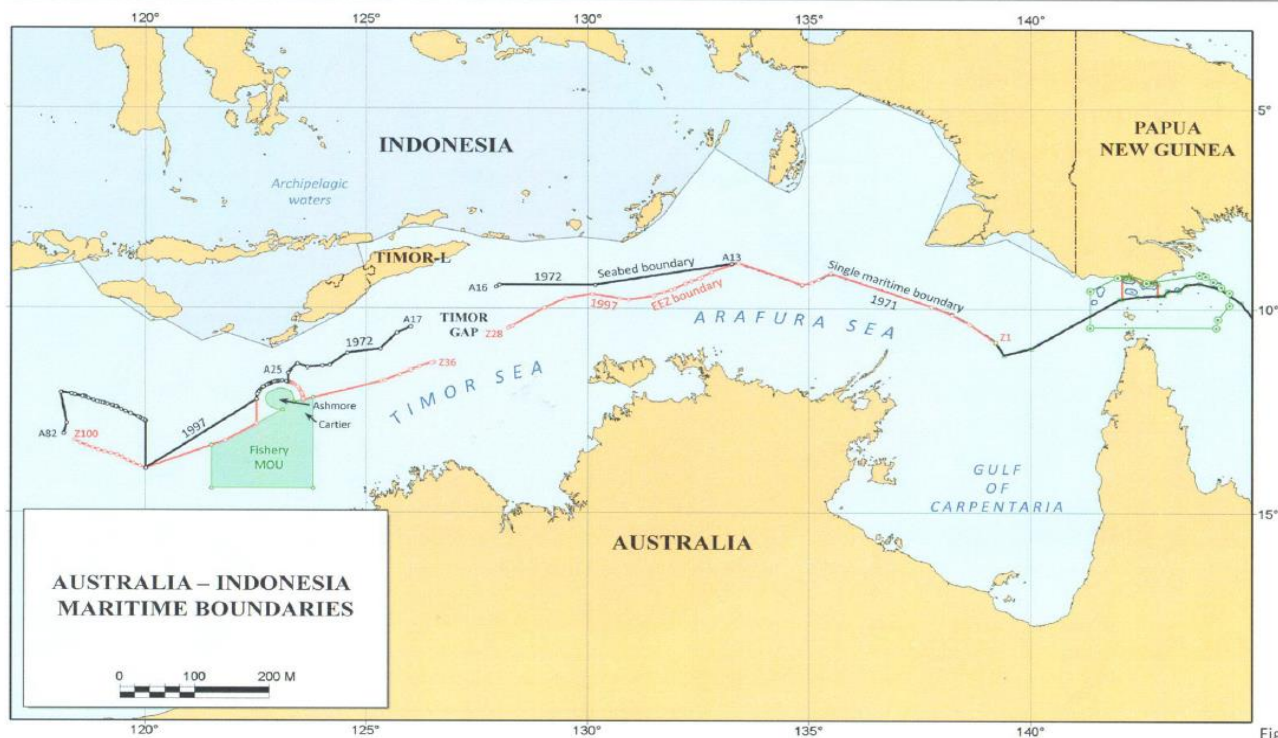


Figura 4. Fronteiras marítimas entre Austrália e Indonésia, Fonte: Recolha pessoal²³

²⁰ Tratado do Mar de Timor entre o Governo de Timor-Leste e o Governo da Austrália, em vigor desde 2002

²¹ Tratado entre a Austrália e Timor-Leste, em vigor desde 2007.

²² Resolução do Parlamento Nacional No14/2014, Jornal da República, Série 1, No35A, 24 de outubro de 2014, <http://www.jornal.gov.tl/?q=node/5729>

²³ Informação obtida no decorrer de uma entrevista, de natureza informal e de caráter pessoal, junto do Ministro do Petróleo (V Governo Constitucional), Dr. Alfredo Pires em Díli, em Março de 2014 e que nos permitiu ainda recolher alguma informação geral que foi tratada ao longo do trabalho

De facto, de acordo com a CNUDM, de 1982, do qual Timor-Leste é parte, bem como os Estados vizinhos com costas adjacentes ou situadas frente a frente, nomeadamente a Austrália e a Indonésia, a delimitação da zona económica exclusiva entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente é regulado no artigo 74º, o qual estabelece o princípio de que “a delimitação da zona económica exclusiva entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente deve ser feita por acordo, de conformidade com o direito internacional (...) a fim de se chegar a uma solução equitativa”²⁴.

Nesse sentido, e de acordo com o mesmo artigo (3) “Enquanto não se chegar a um acordo conforme ao previsto no nº 1, os Estados interessados, num espírito de compreensão e cooperação, devem fazer todos os esforços para chegar a ajustes provisórios de carácter prático e, durante este período de transição, nada devem fazer que possa comprometer ou entravar a conclusão do acordo definitivo. Tais ajustes não devem prejudicar a delimitação definitiva”²⁵.

Para além do Direito do Mar, que tem, como se observou, na CNUDM o seu instrumento jurídico elementar, outras são as dimensões que interessa abordar no contexto de um enquadramento jurídico.

Por exemplo, Timor-Leste é membro da Organização Marítima Internacional²⁶ (OMI) desde 2005, porém ainda não aderiu às convenções mais recentes, nem traduziu muitos dos instrumentos jurídicos internacionais na sua ordem jurídica interna.

1.1.3.3 Espaço Aéreo

O espaço aéreo constitui um elemento geográfico de afirmação da soberania do Estado. A soberania do Estado timorense também se estende a partir do seu território sobre o seu espaço aéreo e que contém um valor estratégico de grande importância para o país.

²⁴ Artigo 74º (1), *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, 1982

²⁵ Artigo 74º (3), *Idem*

²⁶ A OMI é a agência especializada da ONU com responsabilidade pela *safety* e *security* da navegação e da prevenção da poluição marinha causada pelos navios.

Todos os países tem direito sobre o seu espaço aéreo vigiado. No entanto nem todo o espaço aéreo tem suas atividades aéreas controladas pelos órgãos do Estado. Existem áreas controladas e não controladas. Neste contexto, o direito aéreo pertence ao direito público e privado, e assim, aplica-se as normas de direito comercial, penal, interno, público e civil²⁷.

No espaço aéreo não existe fronteiras demarcadas, mas os Estados com espaço aéreo são exigidos necessidades de uniformizar as capacidades tecnológicas (radarizações) e sinalizações aéreas para controlar o seu espaço pertencente. E, a melhor forma de fazer será estabelecer acordos de cooperação entre Estados.

Em Timor-Leste por falta de condições tecnológicas e vontade política do governo, não está ainda definida as questões estruturantes do espaço de soberania nacional pretendido, e o estabelecimento de sistemas adequados de gestão do espaço aéreo timorense, quer no âmbito de segurança ou comercial. Porém, existe uma taxa aplicada de 50 céntimos USD por avião para cada passagem no espaço aéreo timorense. Esta taxa está a ser cobrada até presente data pelo governo Indonésio, controlada a passagem apartir do FIR (flight information region) de Ujung Pandang, Indonésia.

1.2. Geografia e Soberania por delimitar

Neste capítulo foram caracterizadas as dimensões políticas e jurídicas de Timor-Leste relevantes para os objectivos desta dissertação.

A ainda recente independência do primeiro Estado do século XXI, revela que ainda há um longo caminho a adoptar na questão da adesão a convenções e protocolos internacionais, bem como à sua inclusão na ordem jurídica interna, seja na exploração dos recursos, ou mesmo a nível de navegação e portos.

²⁷ MELLO, Celso de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*. Vol II. 15. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 1307-1322.

Acima de tudo, verifica-se que uma questão central continua pendente: a da delimitação definitiva das fronteiras.

A definição dos limites do território está intimamente ligada com o exercício da autoridade do Estado, seja a sua soberania ou jurisdição, bem como a exploração dos recursos e a melhor gestão da sua relação com terceiros, públicos ou privados, seja na área dos hidrocarbonetos, das pescas ou da navegação e portos.

Neste sentido, destaca-se o enclave costeiro de Oecusse cujas fronteiras marítimas e terrestres não se encontram totalmente definidas com a vizinha Indonésia, mas também o Mar de Timor, na costa sul, e aqui com manifesto peso económico devido aos hidrocarbonetos aí existentes que fazem com que as fronteiras marítimas com a Austrália não tenham sido ainda definidas, existindo apenas tratados específicos sobre a exploração dos recursos, mas não sobre a delimitação das fronteiras em si mesmas.

A soberania sobre o território e a autoridade do Estado no mar continuam, assim, por definir, o que prejudica a consolidação do Estado e o desenvolvimento de Timor-Leste.

Por outro lado, e no que ao mar diz respeito, denota-se que não existe, formalmente, da parte da orgânica do Governo, uma clara afirmação do mar enquanto recurso, prioridade e vector estratégico do desenvolvimento nacional.

Posto isto, conclui-se que a “ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a protecção e a preservação do meio marinho”²⁸, não se encontra plenamente instituída em Timor-Leste, na medida em que as fronteiras marítimas não se encontram definidas.

²⁸ Preâmbulo, Idem.

Capítulo 2

Enquadramento Estratégico

Após a caracterização e identificação dos elementos que compõem a dimensão político-jurídica, importa agora recorrer à disciplina da estratégia para um enquadramento estratégico do objecto de estudo.

De facto, a estratégia é uma disciplina essencial à abordagem de questões de segurança, nomeadamente segurança nacional, mas também do planeamento e da gestão do futuro do Estado e dos seus recursos.

Abel Cabral Couto, reconhecida autoridade no campo da estratégia, define estratégia como “ciência e arte de, à luz dos fins de uma organização, estabelecer e hierarquizar objectivos e gerar, estruturar e utilizar recursos, tangíveis e intangíveis, a fim de se atingirem aqueles objectivos, num ambiente aditado como conflitual ou competitivo”²⁹.

Por seu lado, o conceito, de acordo com o *Joint Chiefs of Staff* dos Estados Unidos da América (EUA) na década de 60, definia a estratégia como “a arte e a ciência de desenvolver e usar as forças política, económica, psicológica e militar, quando necessário, em tempo de paz ou de guerra, para conseguir o máximo de apoio às políticas, de modo a aumentar as probabilidades favoráveis da vitória e diminuir as probabilidades de derrota”³⁰.

Mais recentemente António Silva Ribeiro veio propôr uma outra definição segundo a qual a estratégia é “a ciência e a arte de edificar, dispor e empregar meios de coacção, num

²⁹ Abel Cabral Couto, *Uma nova base conceptual para a estratégia*, in António Paulo Duarte e António Horta Fernandes, *Grandes Estrategistas Portugueses*, Lisboa, Edições Sílabo, 2007, p.295

³⁰ *Dictionary of United States Military Terms for Joint Usage*, Joint Chiefs of Staff, Washington, 1964, p.135, *apud* Edward N. Luttwak, *Strategy, The Logic of War and Peace*, Harvard, Belknap Press of Harvard University Press, 1987, p.240

dado meio e tempo, para se materializarem objectivos fixados pela política, superando problemas e explorando eventualidades, em ambiente de desacordo”³¹.

Comum às definições apresentadas são os vários elementos que compõem a estratégia, em particular, recursos/forças/meios, objectivos/políticas, ambiente conflitual/competitivo/de desacordo.

Verifica-se igualmente uma abrangência da aplicação do conceito de estratégia para além da concepção clássica de estratégia militar, abrangendo um entendimento mais alargado.

Nesta dissertação, o termo estratégia é entendido como estratégia nacional, no sentido do uso da estratégia para a prossecução do interesse nacional e, bem assim, a materialização de objectivos nacionais.

Assim, considera-se que o Estado enquanto “entidade dotada de supremacia ou soberania interna, que lhe permite definir as fronteiras e a nacionalidade, bem como de independência ou soberania externa”³², é o actor estratégico por excelência.

Tendo como principais elementos a população, o território e o poder político ou autoridade, o Estado é a entidade/actor que legitimamente detém os meios ou forças política, económica, psicológica e militar, sendo o responsável máximo pela materialização dos fins de “segurança, justiça e bem-estar social”³³.

Por conseguinte, o Estado enquanto detentor de uma superioridade interna, e em igualdade com os seus pares na cena internacional, exerce um conjunto de funções e actividades “destinadas a gerar, a criar, a compor, a organizar, a articular e a utilizar as respectivas capacidades, nas acções destinadas a contribuir para a materialização dos objectivos nacionais”³⁴.

³¹ António Silva Ribeiro, *Teoria Geral da Estratégia*, Coimbra, Almedina, 2009, p.22

³² José Adelino Maltez, *Princípios de Ciência Política*, 2ª Edição, Lisboa, ISCSP, 1998, p.342

³³ Marcello Caetano, *Manual de Ciência Política e Direito Constitucional*, 5ª Edição, Coimbra, Coimbra Editora, p.116, *apud* José Adelino Maltez, *op.cit.*, p.340

³⁴ António Silva Ribeiro, *op.cit.*, idem

A capacidade do Estado, ou seja o conjunto dos seus recursos e forças, é entendido como o poder do Estado, ou poder nacional.

De facto, a relação entre poder e recursos está patente em muitas das definições de poder nacional (ou *perceived power*). Isto é, “o poder do Estado (...) está fundamentado nos recursos materiais e humanos e na capacidade do governo em os usar com eficácia”³⁵.

A ênfase nos recursos (ou meios) como base do poder é também advogada por Joseph S. Nye que afirma que “*power is conveyed through resources, whether tangible or intangible*”³⁶.

Adriano Moreira define poder como o “produto dos recursos materiais (tangíveis) e imateriais (intangíveis) que se integram à disposição da vontade política do agente, e que este usa para influenciar, condicionar, congregar, vencer, o poder dos outros agentes que lutam por resultados favoráveis aos seus próprios interesses”³⁷.

Neste contexto, diversos autores vêm identificando os fundamentos do poder nacional.

Políbio Valente de Almeida divide as “geratrizes do poder” em duas grandes categorias³⁸: as estruturais, como sendo as permanentes ou mais estáveis; e as conjunturais, ou seja, as que estão sujeitas a uma maior variação ou instabilidade.

Das primeiras fazem parte, as geratrizes geográficas (genéricas e específicas); e as componentes sociais do poder, ou seja a população, o a cultura e o carácter nacional.

Por outro lado, a segunda categoria é composta por matrizes políticas, económicas e pelo chamado “aparato da força”.

³⁵ António Marques Bessa, *O olhar de Leviathan*, Lisboa, ISCSP, 2001, p.143

³⁶ Joseph S. Nye Jr, *The Future of Power*, New York, PublicAffairs, 2011, p.8

³⁷ Adriano Moreira, *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, Almedina, 2002, p.247

³⁸ Políbio Valente de Almeida, *Do Poder do Pequeno Estado*, Lisboa, ISCSP, 1990

A esta dissertação, interessa sobretudo o fundamento estrutural do poder que é a Geografia, nomeadamente, por se entender que “o espaço é fundamental e que a sua localização e extensão afecta as capacidades do Estado aí instalado”³⁹.

Assim, será importante atentar à localização, ou posição, mais até do que à extensão do território de Timor-Leste para melhor compreender a questão estratégica.

A localização (ou posição) de Timor-Leste, como foi já referido no capítulo anterior, é de facto estratégica dado que, por um lado, fecha o estreito de Malaca e, por outro, se encontra entre duas grandes potências: a Indonésia e a Austrália, no cruzamento entre o Índico e o Pacífico, entre o Sudeste Asiático e a Oceânia.

Ou seja, apesar de pequeno em dimensão ou extensão territorial, a verdade é que não se pode limitar a análise a este indicador, pelo contrário deve ter-se em consideração o indicador da localização ou posição. Assim, pode verificar-se que Timor-Leste se inclui no conjunto de Estados que “se encontram em zonas geográficas que lhes permitem agir em diversos teatros operacionais ou então estão no ferrolho de rotas marítimas críticas”⁴⁰.

A este facto, acresce ainda que o território de Timor-Leste compreende riquezas minerais valiosas, nomeadamente os hidrocarbonetos do Mar de Timor.

Consequentemente, a maritimidade de Timor-Leste e a sua posição constituem factores de poder estruturais centrais a um conceito estratégico nacional.

Neste sentido, o mar em todas as suas dimensões, das quais se destaca a actividade portuária, tem de facto uma grande importância à afirmação bem como ao desenvolvimento de Timor-Leste.

Analizados que estão os recursos enquanto fonte de poder, e o território enquanto provedor de recursos e de poder, conclui-se, igualmente que o poder nacional terá como

³⁹António Marques Bessa, *op. cit.*, p.146.

⁴⁰ Idem, p.158

factor inerente o seu uso, ou seja, existe e consubstancia-se através de um nexo de causalidade entre o poder *per se* e os interesses e objectivos.

Nesse sentido, o poder nacional deverá ser posto ao serviço do interesse nacional e dos objectivos nacionais que dele decorrem.

O interesse nacional, base da política e das políticas do Estado, está intrinsecamente ligado ao Estado-nação e ao Estado soberano.

Ou seja, entende-se que o conceito de interesse nacional é simultaneamente a razão de ser e o objectivo último do Estado.

Sendo estabelecido pelo governo, o interesse nacional pode ser definido como “os objectivos e condutas governamentais tal como se expressam nas políticas adoptadas, que devem ser nacionais e durar no tempo de modo a poderem mostrar a sua validade e qualidade”⁴¹.

Neste sentido, o “interesse nacional assume grande importância enquanto definição do que é relevante para atingir, em termos de objectivos, para o conjunto que compõem o todo integrado no Estado-Nação. Admite a importância da coesão interna, que será maior quanto mais forte for o sentimento de pertença, ou se se quiser, a identidade nacional, e, ao mesmo tempo, implica uma projecção para o exterior desse interesse máximo do projecto nacional”⁴².

Consequentemente, daqui se depreende que o interesse nacional no seu sentido mais amplo é a base ou o princípio do qual derivam os objectivos nacionais que, por sua vez, dão origem às políticas nacionais dos vários sectores da actividade governativa.

⁴¹ Adriano Moreira, *Teoria das Relações Internacionais*, 4ª Edição, Lisboa, Almedina, 2002, p. 105, com base em Stephen Krasner, *Defending the National Interest*, Princeton University Press, Princeton, 1978.

⁴² Inês Narciso, *Relação entre Conceito Estratégico Nacional e Política Externa*, Relatório de Estágio, ISCSP, Lisboa, 2008, p.33. Texto policopiado, não publicado.

Assim, entendem-se como objectivos nacionais aqueles que consubstanciam as metas gerais ou particulares que um país através do Governo procura materializar, a fim de concretizar ou defender os seus interesses nacionais.

A relação entre interesse nacional e objectivos nacionais deverá ser traduzida nas políticas, ou seja, “o conjunto ponderado dos objectivos resultantes dos requisitos enunciados, que influenciam a acção e o sentido do processo de decisão do Governo, porque conferem um sentimento específico e adequado ao seu papel no Estado”⁴³.

O planeamento estratégico dos Estados tem que ter em conta um factor incontornável, a de que o sistema internacional é caracterizado por relações internacionais entre os vários atores (Estado, Organizações Internacionais, Empresas Multinacionais, entre outros) cujos objectivos poderão ser conflituantes. Assim, a defesa dos interesses e a materialização dos objectivos próprios desenrola-se num ambiente competitivo.

A identificação de actores contrários e o ambiente de desacordo ou competição caracterizam, assim, o ambiente estratégico em que, devido à globalização e à crescente diluição da importância das fronteiras, se assiste a uma relação estreita e dificilmente estanque entre o domínio interno e externo.

Nesse sentido, e particularmente no que concerne os assuntos do mar, há que ter em conta o enquadramento jurídico, mas sobretudo, o ambiente e contexto político e estratégico em que se desenvolvem modalidades de acção, programas e atividades.

Como tal, e como foi já referido, é importante atentar à posição estratégica dos Estados e aos seus recursos. No caso de Timor-Leste, à sua posição estratégica como Estado que fecha o estreito de Malaca, se situa no cruzamento de dois Oceanos, e se encontra entre duas potências regionais, acrescem dois factores fundamentais ao seu desenvolvimento: a localização dos campos de petróleo e gás no Mar de Timor, na costa

⁴³ Inês Narciso, *op. cit.* p.36, *apud* António Silva Ribeiro, *Elaboração da Estratégia de Defesa Militar: Um contributo para um novo modelo*, Tese de Doutoramento, Lisboa, ISCSP, 2008, p.487. Texto policopiado, não publicado.

sul, e a importância dos portos marítimos às trocas comerciais que desenvolve com outros parceiros.

Os processos de interação estratégica são muito importantes para a concretização dos objectivos, designadamente, porque é através destes que se gerem as relações inevitáveis com o(s) contrário(s).

Estas relações serão tão ou mais importantes quanto maior a exiguidade do Estado. Ou seja, o facto de um Estado não deter todos os meios ou total capacidade para concretizar os seus objectivos, tendo de contar com apoio externo para o fazer, aliado à crescente interdependência enfatizada pela globalização, leva a que um Estado, individualmente, tenha que encetar relações de cooperação com outros atores para conseguir materializar os seus objectivos.

Neste sentido, surge a segurança nacional como condição necessária e essencial a qualquer projecto de Estado soberano e à sua sobrevivência, o interesse último e objectivo primordial, bem como à existência de condições que possibilitem o seu desenvolvimento, projecção e concretização dos objectivos.

O conceito de segurança é de difícil definição dada a sua amplitude horizontal e vertical, contemplando diversas áreas ou sectores, mas também diversos níveis de complexidade e atores.

De acordo com Vitor Lopo Cajarabille “(n)um sentido restrito, a segurança nacional corresponde à manutenção da soberania, da integridade do território e ao normal funcionamento das instituições do Estado”⁴⁴, enquanto que “(n)um sentido mais moderno e abrangente, a segurança nacional envolve muitos outros interesses integrados de modo sistémico, como sejam as questões económicas, energéticas, tecnológicas, cibernéticas, ambientais, sociais e culturais”⁴⁵.

⁴⁴Vitor Lopo Cajarabille, “Enquadramento Estratégico”, in Vitor Lopo Cajarabille; António Silva Ribeiro; António Gameiro Marques; António Sardinha Monteiro, *A Segurança no Mar, Uma Visão Holística*, Coimbra, Mare Liberum, 2012, pp.19-35, p.22

⁴⁵Ibid., ibidem

A abordagem desta dissertação centra-se numa abordagem clássica da segurança, que tem no Estado o seu ator principal, aquele com capacidade de conter ameaças autonomamente, ou seja, optou-se por um prisma mais realista, em detrimento do conceito mais amplo, moderno e liberal da segurança comum, humana e transnacional.

Assim, o conceito de segurança está mais relacionado com a dimensão do Estado, traduzindo-se, assim, no conceito de segurança nacional. Neste contexto, a segurança nacional define-se como “a situação que garante a unidade, a soberania e a independência da Nação, a integridade e a segurança das pessoas e dos bens; o bem-estar e a prosperidade da Nação; a unidade do Estado e o desenvolvimento normal das suas tarefas; a liberdade de acção política dos órgãos de soberania e o regular funcionamento das instituições democráticas, no quadro constitucional”⁴⁶.

A segurança tem, assim, que ver com a preservação e a independência do Estado-Nação, ou seja com a sua sobrevivência, enquanto comunidade política organizada num dado território com capacidade para prosseguir o seu interesse e objectivos nacionais.

Nesse sentido, “quando os meios não são suficientes, o Estado deve desenvolver um plano para obter mais recursos, visando atingir patamares de segurança mais vantajosos (...) as alianças e a cooperação internacional podem fazer parte dos recursos a ter em conta”⁴⁷.

Esta situação será mais provável, embora não seja restrita, aos pequenos Estados ou Estados de pequena dimensão territorial, no sentido em que “o pequeno estado tem alguma ou várias debilidades permanentes em alguma ou várias geratrizes estruturais do poder (...) um pequeno estado típico terá reduzida população, pequeno território e recursos exíguos e proporcionais”⁴⁸.

⁴⁶ Sacchetti, António Emílio, *Temas de Política e Estratégia*, Lisboa, ISCSP, 1986, pp. 21 e 22, *apud* António Silva Ribeiro, *op.cit.*, p.49

⁴⁷Vitor Lopo Cajarabille, “Enquadramento Estratégico”, *in* Vitor Lopo Cajarabille; et all, *op. cit.*, p.23

⁴⁸Políbio Valente de Almeida, *op. cit.*, p.12

Porém, “é necessário dizer que podem encontrar períodos de grande força e poder ou pelo domínio de uma técnica, ou pela posse de algum recurso muito valioso, ou pela sua posição geográfica”⁴⁹.

Neste sentido, e aplicando os conceitos ao caso de Timor-Leste, a sua posição geográfica estratégica é um recurso inegável e permanente, pela posição propriamente dita, mas também pela sua tipologia com uma ampla frente de mar e recursos minerais.

No entanto, e tal como se afirma no Plano Estratégico de Desenvolvimento Nacional, os riscos e ameaças à segurança nacional exigem que este mesmo conceito de segurança de Timor-Leste seja baseado em três conceitos, nos quais se inclui o conceito de “segurança cooperativa”, ou seja, afirma-se que “(o) sucesso, na abordagem desses riscos e ameaças, exigirá a cooperação internacional”⁵⁰.

A linha que separa os conceitos de segurança e defesa tem vindo a diluir-se, sendo que normalmente se associa a primeira a um estado ou uma situação, e a segunda a actividades ou “conjunto de medidas que permitem atingir tal situação”⁵¹.

Assim, entende-se como defesa nacional “o conjunto de actos que permitem ao Estado proteger-se de uma ameaça pontual, latente ou concretizada, que afecte os interesses nacionais”⁵². Consequentemente, “(a) defesa nacional surge, assim, como uma actividade que visa garantir a segurança nacional”⁵³.

Por conseguinte, e para efeitos desta dissertação, nomeadamente para a análise de questões de segurança marítima, quer segurança quer defesa estão intimamente

⁴⁹Políbio Valente de Almeida, *op. cit.*, p.11

⁵⁰Timor-Leste, *Plano Estratégico de Desenvolvimento Nacional 2011-2030*, s.d., consultado em http://timor-leste.gov.tl/wp-content/uploads/2012/02/Plano-Estrategico-de-Desenvolvimento_PT1.pdf, 26 de janeiro de 2015

⁵¹Vitor Lopo Cajarabille, “Enquadramento Estratégico”, in Vitor Lopo Cajarabille; et all, *op. cit.*, p.22

⁵²António Silva Ribeiro, *op.cit*, p.55

⁵³ Ibid, idem

ligados, uma vez que “estão presentes ao nível de planeamento e execução de qualquer perspectiva alargada da segurança no mar”⁵⁴.

Como tal é necessário preservar uma visão de conjunto, ou seja, uma visão holística da segurança no mar.

A importância da segurança no mar advém da sua expressão no território, da sua importância enquanto fonte de alimento e de recursos, mas também enquanto via de comunicação e transações comerciais, ou seja, do seu contributo ao desenvolvimento dos países e comunidades.

Por conseguinte, o mar assume um papel especial para os Estados costeiros no sentido em que estes têm competências específicas sobre o mar, bem como, inversamente, o mar desempenha um papel chave na sua realidade, seja ela de segurança, económica ou ambiental, por exemplo.

De facto, a segurança no mar, assume um carácter particular pelas especificidades e necessidades que este cenário impõe.

A dimensão do mar, bastante extensa, as profundidades variáveis, as actividades que nele ou através dele se desenvolvem, e os perigos que se escondem, são factores que levam a que se deva considerar a dimensão marítima como um subsistema do sistema de segurança nacional, para o qual são necessárias valências variadas e complexas que atendam às especificidades já referidas.

A experiência e a técnica são ferramentas essenciais a quem opera no mar ou em actividades análogas, tal significa que a exigência deste subsistema ao nível da segurança é grande, dado que, em matéria política e jurídica, a gestão e a regulamentação do mar atendem , igualmente, a regras específicas, seja ao nível dos Estados (Estado de Bandeira, Estado Costeiro), seja ao nível dos operadores privados

⁵⁴Vitor Lopo Cajarabille, “Enquadramento Estratégico”, in Vitor Lopo Cajarabille; et all, *op. cit.*, p.22

nas diversas áreas, da construção naval, à navegação, passando pela gestão portuária ou mesmo ao turismo e actividades recreativas no mar.

Assim, “(o) conceito clássico do uso do mar estabelece que os Estados encaram os seus interesses no mar em termos de fonte de recursos, via de comunicação e transporte e meio de projecção de força em terra”⁵⁵, por outro lado, actualmente “há ainda que considerar as preocupações ambientais dos Estados no mar, na medida em que sentem a necessidade de se proteger dos efeitos nefastos da poluição marítima e das alterações do equilíbrio ambiental”⁵⁶.

Esta multiplicidade de factores, actividades e variáveis que se incluem na segurança marítima têm, no entanto, que ser divididas em duas grandes perspectivas da segurança no mar que, por falta de melhor termo na língua portuguesa, se opta por utilizar os termos ingleses de *safety* e de *security*.

No que concerne o primeiro termo *safety* tem que ver com a “prevenção de acidentes no mar e ações subsequentes em caso de sinistro”⁵⁷, ou seja, está mais directamente relacionado com a regulamentação e os quadros normativos das actividades de navegação, certificação e inspeção das embarcações, a montante, mas também da protecção do meio marinho e da componente de busca e salvamento, a jusante.

Em segundo lugar, *security* é um termo que:

- a) diz respeito à “protecção contra ameaças conscientes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às actividades marítimas”⁵⁸;
- b) “envolve instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos”⁵⁹;

⁵⁵Vitor Lopo Cajarabille, “Enquadramento Estratégico”, in Vitor Lopo Cajarabille et all, *op. cit.*, pp.19-35, p.26

⁵⁶Ibid, ibidem

⁵⁷ Idem, p.27

⁵⁸Idem, p.28

⁵⁹Idem, ibidem

- c) “inclui ainda os aspectos da componente naval e aérea da defesa nacional, num sentido muito abrangente, podendo ter lugar a grandes distâncias do território nacional”⁶⁰.

A dificuldade de distinção destes termos na língua advém igualmente do facto de que muitos dos problemas e/ou ameaças à segurança no mar têm um pouco de ambas as perspectivas, colocando desafios quer ao nível da *safety* quer ao nível da *security*.

Em conclusão, importa salientar que o enquadramento estratégico é essencial à compreensão e análise do objecto de estudo e da sua envolvente.

Neste sentido, é fulcral o entendimento do papel da estratégia para e num Estado, enquanto ator privilegiado das relações internacionais em que os factores do poder são complexos e as suas variáveis relativas.

Porém, foi possível constatar o importante papel que a geografia tem, no sentido da dimensão do território e localização ou posição do Estado, num contexto de globalização e interdependências, ou seja, num contexto em que a soberania se mantém, apesar de tudo, como premissa própria e exclusiva dos Estados.

Neste sentido, o mar, enquanto elemento incontornável de projeção de força, mas também de grande exigência para os Estados costeiros, surge como elemento que encerra em si grandes desafios.

Timor-Leste enquanto Estado com ampla frente de acesso e exposição ao mar não pode ignorar este espaço, nem as ameaças que dele decorrem.

⁶⁰Idem, ibidem

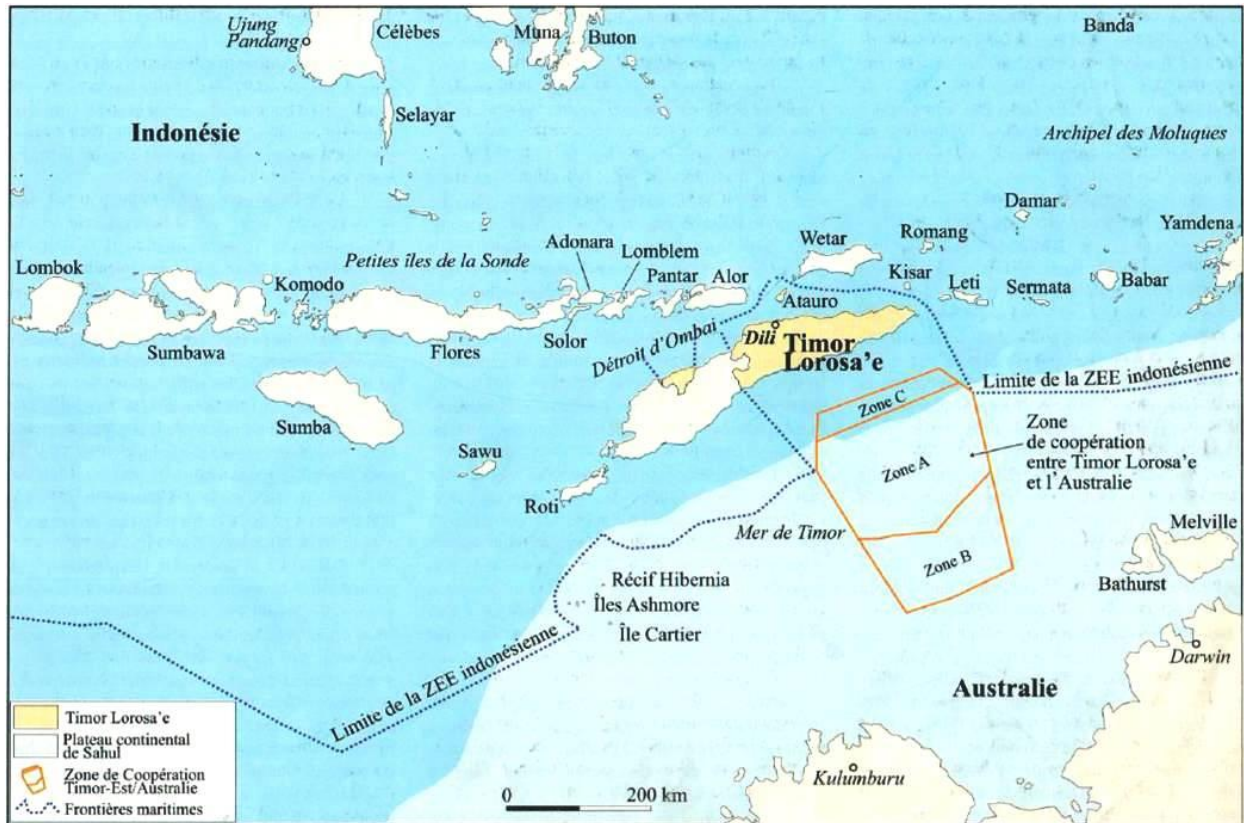


Figura 5 – Mapa de Timor entre a Sonda e a Austrália⁶¹

Porém, o mar também traz grandes oportunidades ao desenvolvimento e à afirmação do Estado costeiro, e é sobre essas oportunidades que versará o próximo capítulo.

⁶¹ DURAND, Frédéric, *Timor Lorosa'e – Un atlas géo-historique*, Bangkok, IRASEC, 2002, p.23 (fig.4)

Capítulo 3

As Dimensões do Mar de Timor-Leste

Como vem sendo referido, o mar é em si demasiado extenso para que se possa analisar como um todo sem que se perca a complexidade das dimensões que encerra. Nesse sentido, decidiu-se parcelar as dimensões do mar, nomeadamente do Mar de Timor-Leste, de modo a contribuir para uma visão holística e, simultaneamente, mais rica do mar de Timor-Leste.

Para efeitos desta dissertação, e dada a amplitude do objecto de estudo, seleccionaram-se as dimensões mais intrinsecamente ligadas à questão central e à hipótese desta dissertação. Como tal, neste capítulo, analisar-se-ão as dimensões ambiental; económica e comercial, e de segurança e defesa.

Ao mesmo tempo, e transversal a todas as dimensões contemplar-se-ão questões relacionadas com a administração e gestão dos portos, bem como da sua importância para Timor-Leste.

Neste sentido, serão apresentadas e caracterizadas as várias dimensões como reflexo das potencialidades do mar no sentido da sua qualificação como um *hipercluster* base do desenvolvimento nacional.

Previamente à análise das várias dimensões, importa referir que se crê que apenas através de uma articulação e coordenação dos vários sectores que estas dimensões incluem, será possível maximizar as potencialidades e tirar proveito das oportunidades do mar enquanto recurso, vector de desenvolvimento e pronunciado factor geográfico nacional de Timor-Leste.

3.1. Dimensão Ambiental

No contexto de pós-Segunda Guerra Mundial surgiram as primeiras preocupações ambientais com a poluição e com a sustentabilidade do desenvolvimento.

Estas preocupações vêm evoluindo e resultando numa série de iniciativas e codificação de princípios universais de respeito pela biodiversidade e sustentabilidade ambiental.

Muitas das conferências ou convenções que aprovam regimes jurídicos que regulam o uso do espaço, seja marítimo ou terrestre, tiveram como impulsionadores acontecimentos trágicos do ponto de vista ambiental, tais como afundamentos de navios de transporte de hidrocarbonetos⁶², ou mesmo rupturas em plataformas petrolíferas⁶³, não descurando descargas ilegais de substâncias tóxicas seja por embarcações, por sistemas de esgotos, ou a poluição por alijamento⁶⁴, entre outras.

A importância da dimensão ambiental surge, assim, em primeiro lugar, como a dimensão mais transversal a todos os agentes que operam no mar, a todas as actividades que nele se desenrolam, mas também porque não se limita nem a lugar ou a fronteiras, nem a um quadro temporal delimitado, tendo impacto no presente e no futuro.

Dos exemplos de causas ou origem da poluição marítima mencionados destacam-se como tendo sido os acidentes mais emblemáticos e com consequências mais graves aqueles relacionados com hidrocarbonetos.

Antes de mais, e para um melhor entendimento do que se entende por “poluição do meio marinho”, mais commumente designada por “poluição marítima” ou poluição do mar, recorrer-se-á à definição estabelecida pela CNUDM de acordo com a qual “poluição do meio marinho, significa a introdução pelo homem, directa ou indirectamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma

⁶² Como por exemplo os casos do “Torrey Canyon” em 1967 ao largo do Reino Unido; do “Erika” em 1999 ao largo de França; do “Prestige” em 2002 ao largo de Espanha.

⁶³ Como por exemplo, a torre petrolífera semisubmersível “Deep Horyzon”, cuja explosão causou um derramamento num campo nos EUA, em 2010.

⁶⁴ De acordo com o artigo 1, N°5, da CNUDM, entende-se por alijamento: “ i) Qualquer lançamento deliberado no mar de detritos e outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções; ii) Qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves plataformas ou outras construções”.

provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às actividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio”⁶⁵.

De acordo com a Comissão Mundial Independente para os Oceanos (CMIO), nomeadamente o Relatório “O Oceano, Nosso Futuro”, concluído em 1998 pela Comissão Internacional dos Oceanos, são seis os tipos de poluição marinha: por nutrientes; por sedimentos; por toxinas persistentes; por hidrocarbonetos; por plásticos; e por isótopos radioativos.

No contexto em análise - Timor-Leste - importa destacar dois destes tipos pelo seu impacto e risco para o desenvolvimento: poluição por hidrocarbonetos e poluição por plásticos e outros detritos.

A importância da exploração e do transporte de hidrocarbonetos decorre de dois factores principais: “o petróleo representa cerca de 40% do consumo mundial de energia primária”⁶⁶, e, também, “é uma matéria-prima de valor estratégico para quem a possui em exploração ou sob forma de reservas”⁶⁷.

No caso particular de Timor-Leste, não existem registos de derrames ou qualquer outra forma de poluição por hidrocarbonetos, porém, a sua localização como rota de passagem de navios que transportam tais matérias, bem como a existência e exploração de campos de petróleo e gás no Mar de Timor, fazem com que seja necessário observar e prevenir, fiscalizar e avaliar o risco de tais acontecimentos.

Por outro lado, um outro tipo de poluição, particularmente preocupante no sudeste asiático é o de poluição por plásticos e outros detritos.

⁶⁵Artigo 1, Nº 4, CNUDM.

⁶⁶José Velho Gouveia, “Poluição no Mar”, *in* Vitor Lopo Cajarabille; António Silva Ribeiro; António Gameiro Marques; António Sardinha Monteiro, *op. cit.*, pp.89-102, p.91.

⁶⁷Idem, *ibidem*.

De resto, as maiores lixeiras do mundo estão localizadas no mar, nomeadamente no Oceano Pacífico, destacando-se a *Great Pacific Garbage Patch*, uma área de grandes dimensões no norte do Oceano Pacífico, mas também no Oceano Índico (*Indian Ocean Garbage Patch*).

Ora, Timor-Leste, situa-se geograficamente no cruzamento destes dois Oceanos, contribuindo negativamente para estes fenómenos, podendo, igualmente, enquanto Estado costeiro, sofrer os impactos negativos da poluição por resíduos.

Outra das situações de destaque no contexto da dimensão ambiental é o fenómeno das alterações climáticas. O Relatório sobre Transporte Marítimo da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) identifica os principais desafios ambientais e climáticos, em particular para os “*Small Island Developing States*” (SIDS): o “aumento das temperaturas do mar e do ar; a subida dos níveis do mar, e o aumento da velocidade do vento constituem factores climáticos chave para os SIDS”⁶⁸.

Neste sentido, torna-se fundamental a mitigação e adaptação, particularmente através do fortalecimento das estruturas portuárias, de forma a minimizar os efeitos destas alterações, efeitos estes que são tanto mais sentidos quanto maior a dependência destas estruturas.

A dimensão ambiental do mar para Timor-Leste tem como característica principal a sua exposição ampla aos impactos negativos de vários tipos de poluição.

Consequentemente, não pode, esta dimensão, ser descurada no contexto da formulação de modalidades de acção no que concerne a segurança e desenvolvimento nacional, sob pena de comprometer a sua exequibilidade e a sua sustentabilidade.

3.2. Dimensão Económica e Comercial: a importância do sector portuário

⁶⁸*Review of Maritime Transport 2014*, United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva, p.117, consultado em <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1068>, 09 de fevereiro de 2015 (tradução do autor)

A dimensão económica e comercial do mar para um pequeno estado insular é inquestionável. O mar é a porta de entrada e saída de bens e pessoas, via de comunicação e facilitador do contacto e do acesso a outros mercados.

O mar é também depositário de importantes recursos como são os hidrocarbonetos.

No caso de Timor-Leste, a viabilidade económica do Estado no pós-independência foi um dos factores que mais incerteza gerou. Porém, a renegociação de acordos de exploração de petróleo e gás no Mar de Timor, que haviam sido assinados entre a Indonésia e a Austrália no período da ocupação, levou a que o Estado timorense tenha vindo a retirar dividendos deste que é o sector mais significativo da economia.

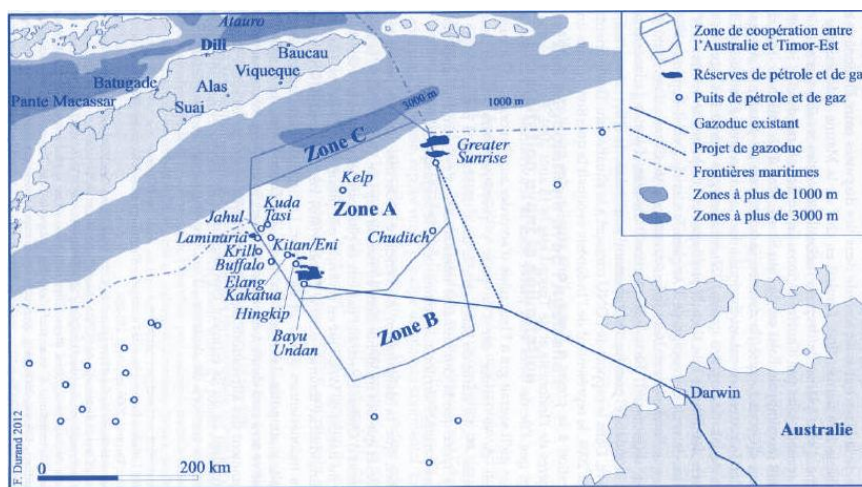


Figura 6 – Principais Jazidas de Hidrocarbonetos de Timor-Leste (mar de Timor)⁶⁹

⁶⁹ Marie Redon, “Les enjeux frontaliers du Timor-Leste, entre terre et mer”, in, Benjamin de Araújo Corte-Real, Christine, Cabasset, Frédéric Durand, *op. cit*, pp.309-336, p..329

Todavia, o peso dos hidrocarbonetos nas finanças e na economia terá que ter em conta as projeções temporais das reservas, conforme figura abaixo:

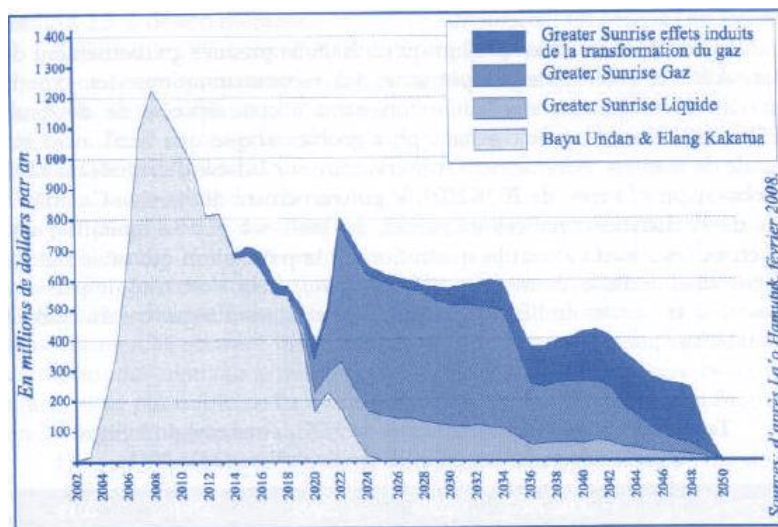


Figura 7 – Projeção das Receitas do Sector Petrolífero de Timor-Leste até 2050⁷⁰

Por conseguinte, os hidrocarbonetos representam para Timor-Leste um dos mais importantes recursos à sua viabilidade económica e financeira.

Porém, dada a limitação temporal da exploração deste recurso, foi implementado um modelo de gestão com base no modelo norueguês, nomeadamente através da criação do Fundo Petrolífero e de um quadro legal e normativo que limita o recurso ao fundo, tendo em vista assegurar a sua sustentabilidade.

Por outro lado, numa vertente comercial, a importância do mar na economia pode medir-se, por exemplo, pela importância que têm os portos no abastecimento e no escoamento de bens, ou seja, a centralidade do sistema portuário no contexto da economia internacional, mas também, como importante motor ou plataforma (*hub*) das economias nacionais pelas actividades (ou *clusters*) e emprego que se geram nos portos, como também a nível aduaneiro e de controlo e segurança.

⁷⁰ Frédéric Durand, “Une économie est-timoraïse plus prometteuse que ses “réductions” statistiques”, in, Benjamin de Araújo Corte-Real, Christine, Cabasset, Frédéric Durand, *op. cit*, pp.255-308, p..265

Efectivamente, e no contexto do Transporte Marítimo em particular, escreve a UNCTAD que *“Maritime transport is the backbone of internacional trade and the global economy. Around 80 per cent of global trade by volume and over 70 per cent of global trade by value are carried by sea and are handled by ports worldwide.”*⁷¹

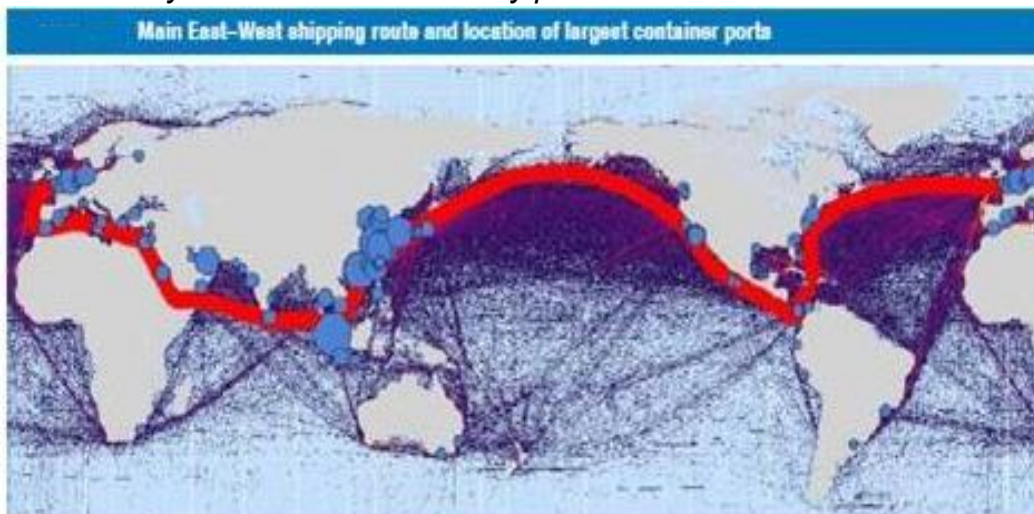


Figura 8 – Principais Rotas Este-Oeste e Localização dos Principais portos de Contentores⁷²

A nível regional, a Ásia destaca-se no panorama mundial, como a região em que a navegação e portos se destacam a nível mundial, seja pela dimensão, pelo número de navios e pela carga transportada.

⁷¹United Nations Conference on Trade and Development, <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1068>, consultado em 9 de fevereiro de 2015

⁷²Review of Maritime Transport 2014, op. cit, p.107.

Na Figura 9 pode verificar-se que, praticamente metade do comércio mundial de via marítima é realizado na região da Ásia.

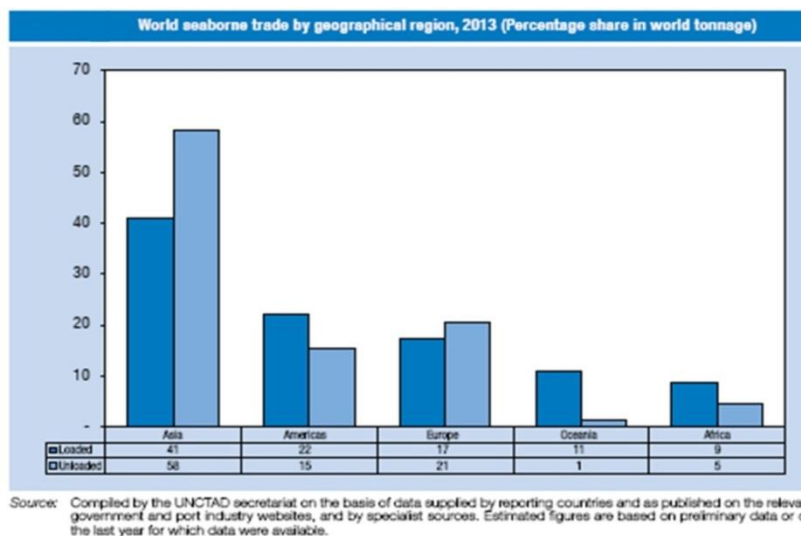


Figura 9 – Comércio Mundial por via Marítima por Regiões Geográficas em 2013 (percentagem no conjunto do total da tonelagem mundial)⁷³

Port Name	2011	2012	Preliminary figures for 2013	Percentage change 2012-2011	Percentage change 2013-2012
Shanghai	21 700 000	22 529 000	26 617 000	2.62	12.57
Singapore	29 927 700	31 649 400	32 600 000	5.72	3.00
Shenzhen	22 559 800	22 940 120	23 279 000	1.64	1.48
Hong Kong (China)	24 284 000	23 117 000	22 352 000	-5.20	-3.31
Busan	16 184 706	17 046 177	17 686 000	5.22	3.75
Ningbo	14 686 200	15 670 000	17 251 000	6.70	10.73
Qingdao	13 020 000	14 503 000	15 520 000	11.29	7.01
Guangzhou	14 400 000	14 743 600	15 209 000	2.29	3.22
Dubai	13 000 000	13 270 000	13 641 000	2.08	2.80
Tianjin	11 500 000	12 300 000	13 000 000	6.96	5.69
Rotterdam	11 876 921	11 865 916	11 621 000	-0.09	-2.06
Port Klang	9 603 526	10 001 495	10 250 000	4.14	3.48
Dalian	6 400 000	9 064 000	10 015 000	26.00	24.19
Kaohsiung	9 636 289	9 761 221	9 928 000	1.50	1.60
Hamburg	9 014 165	8 863 896	9 258 000	-1.67	4.45
Long Beach	6 061 099	6 045 662	6 730 000	-0.25	44.40
Antwerp	8 664 242	8 635 169	8 578 000	-0.34	-0.66
Xiamen	6 460 700	7 201 700	8 008 000	11.47	11.20
Los Angeles	7 940 511	9 077 714	7 869 000	1.73	-2.58
Tanjung Pelepas	7 500 000	7 700 000	7 628 000	2.67	-0.94
Total top 20	274 540 260	294 005 080	299 250 000	2.45	5.40

Figura 10 – Top 20 dos Terminais de contentores e dos seus resultados em 2011, 2012 e 2013 (TEUs e percentagem)⁷⁴

⁷³Review of Maritime Transport 2014, op. cit., p.7

⁷⁴ Idem, p.66

Enquanto que na Figura 10 se verifica que, no conjunto dos 20 terminais de contentores com melhores resultados a nível mundial nos anos de 2011, 2012 e 2013, catorze deles se situam na Ásia (com clara predominância da China).

Dado o compto geral do comércio mundial, e atestado o domínio asiático, interessa focar o caso de Timor-Leste, nomeadamente devido à sua localização entre dois Oceanos e ao grande número de navios cujas rotas passam pelas suas águas.



Figura 11 – Timor-Leste entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico⁷⁵

De facto, no que concerne a balança comercial de Timor-Leste esta é bastante deficitária, com as importações a representarem bem mais que as exportações.

⁷⁵Mapa consultado em <http://imgkid.com/timor-on-map.shtml>, a 17 de fevereiro de 2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Exportações domésticas	12 899	8 491	16 395	13 202	30 793	16 049
das quais café	12 632	8 291	15 987	11 923	18 813	15 781
Re-exportações	36 307	26 021	25 265	40 051	46 100	37 229
Total Exportações	49 206	34 512	41 660	53 253	76 893	53 278
Importações de mercadorias	258 429	282 595	246 311	318 778	664 014	523 391
Outras	10 154	12 501	51 780	20 852	6 107	5 433
Total Importações	268 584	295 096	298 091	339 630	670 121	528 824
Balança Comercial	-219 378	-260 584	-256 431	-28 6377	-593 229	-579 131

Figura 12 – Importações, Exportações e Balança Comercial de Timor-Leste de 2008 a 2013⁷⁶

Neste quadro produzido pela Direção Nacional de Estatística dá-se destaque ao café dada a sua contribuição para o total das exportações.

Neste contexto, o transporte marítimo e o sistema portuário assumem um lugar de destaque não só no panorama mundial e regional, mas também a nível nacional, nomeadamente porque cerca de 90% das importações são realizadas por via marítima, entrando no país pelo porto principal de Timor-Leste, o Porto de Díli.

Os aspectos que caracterizam um porto comercial são: “ser um local ou área delimitada, incluindo a área molhada (zona portuária); com acessos marítimos e terrestres (acessibilidades); com infraestruturas físicas operacionais (marítimas e terrestres); com equipamentos de movimentação de mercadorias e passageiros; com condições de prestação de serviços directos ou associados”⁷⁷.

A complexidade logística, de regimes, leis e normas que se aplicam às diversas actividades desenvolvidas faz com que, do ponto de vista jurídico e de segurança, o sistema portuário tenha, necessariamente, que assumir um papel de destaque.

⁷⁶Timor-Leste em Números 2013, *op. cit.*, p.86

⁷⁷André Cristovão Henriques, “Os Portos”, in Vitor Lopo Cajarabille(Coord.), *A Segurança nos Portos – Uma visão integrada*, Aveiro, Mare Liberum, 2014, pp.33-75, p.37.

Em Timor-Leste, a autoridade portuária é a APORTIL, criada através do Decreto-Lei no 3/2003, sob a tutela do Ministério dos Transportes, Telecomunicações e Obras Públicas.

3.2.1. A APORTIL

De acordo com os seus Estatutos a APORTIL: “administra os portos situados na sua área de jurisdição, visando a sua exploração económica, a sua conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a estar cometidas, e tem por atribuições:

- a) Gerir, administrar e desenvolver os portos e áreas do domínio público marítimo na sua área de jurisdição, garantindo a necessária eficiência na utilização de espaços, tanto em área molhada como em terra;
- b) Assegurar a coordenação e fiscalizar as actividades exercidas dentro da sua área de jurisdição, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras entidades;
- c) Prestar ou assegurar a prestação de serviços relativos ao funcionamento dos portos dentro e fora da área de jurisdição, designadamente na assistência aos navios e no garante da segurança à navegação;
- d) Elaborar planos de ordenamento portuário e de expansão de áreas portuárias, a submeter à aprovação do ministro da tutela;
- e) Elaborar os estudos, planos e projectos das obras marítimas e terrestres, em conformidade com os planos e programas aprovados;
- f) Construir, adquirir, conservar e fiscalizar as obras marítimas e terrestres e o equipamento flutuante e terrestre dos portos, bem como conservar os seus fundos e acessos;

g) Conceber e executar o plano estratégico de promoção comercial dos portos sob sua jurisdição.”⁷⁸

Daqui se depreende que o objecto da ação e razão da criação da APORTIL logo em 2003, pouco depois da independência formal de Timor-Leste, são prova da importância da organização e da implementação de uma autoridade portuária no país.

De facto, a importância e o peso dos portos e do transporte marítimo pode variar dependendo das características de cada Estado. Nesse sentido, a UNCTAD, na Revista de Transporte Marítimo de 2014, atribuiu um destaque especial ao que denominou por SIDS⁷⁹, de entre os quais incluiu Timor-Leste⁸⁰.

De acordo com a UNCTAD, os SIDS são “**small in area, in population and in economy. Smallness is a factor of vulnerability in different ways. It very often implies a small domestic market and a narrow resource base for export opportunities, with limited agricultural or mineral production or manufactures, leading to a high share of imports in GDP. Transport costs of SIDS trade are comparatively high because small volumes of trade have to travel long and indirect routes to reach distant markets. As open and small economies, SIDS are also vulnerable to global economic and financial shocks. Furthermore, most SIDS are vulnerable to natural hazards, because they are located unfavourably in relation to global weather systems and in areas prone to strong weather events, including those associated with the foreseeable impacts of climate change**”⁸¹.

⁷⁸Artigo 6º(1), Estatutos da APORTIL, Anexo I, *Decreto-Lei Nº 3/2003*, Jornal da República, Série I, 10 de março de 2003, consultado em <http://www.jornal.gov.tl/?q=node/1461>, em 09 de fevereiro de 2015.

⁷⁹A ONU não estabeleceu formalmente os critérios para a determinação dos países SIDS, porém para objectivos de análise a UNCTAD considera que SIDS são (i) estados de pequena dimensão; (ii) localizados longe de grandes mercados; (iii) com grande vulnerabilidade económica.

⁸⁰Os 29 SIDS são: Antigua e Barbuda; Bahamas; Barbados; Cabo Verde; União das Comores; Dominica; Fiji; Granada; Jamaica; Kiribati; Maldivas; Ilhas Marshall; Micronesia; Maurícia; Nauru; Palau; Papua Nova Guiné; Samoa; São Tomé e Príncipe; Seychelles; Ilhas Salomão; S. Kitts e Nevis; Sta Lucia; S. Vicente e Granadinas; Timor-Leste; Tonga; Trinidad e Tobago; Tuvalu; Vanuatu.

⁸¹ “*Review of Maritime Transport 2014, op. cit.*, p.105. (destaques do autor)

Actualmente, Timor-Leste conta apenas com um porto para abastecimento e escoamento de carga geral, o Porto de Díli, na costa norte, que se tem vindo a manifestar como claramente insuficiente para as necessidades do país.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento Nacional 2011-2030 admite esta situação, dedicando atenção aos portos marítimos no contexto do capítulo sobre o Desenvolvimento de Infraestruturas.

Porém, apesar do destaque indiscutível dos portos e da gestão portuária para o desenvolvimento económico de Timor-Leste, outras são as áreas de potencial desenvolvimento e crescimento.

Recorrendo ao conceito de *hypercluster* enquanto “criação de sinergias agregadas dos vários agentes económicos dos vários sectores ou grupos (clusters) ligados à economia marítima”⁸², considera-se que, a aposta na Economia do Mar é fundamental ao desenvolvimento nacional.

Assim, desde os serviços portuários aos transportes marítimos; pescas; turismo marítimo e investigação do mar de Timor, são vastas as opções para atrair investimento e rentabilizar este recurso tão abundante dada a situação e condição geográfica de Timor.

No Relatório “*Oceans Economy: Opportunities and Challenges for Small Islands Developing States*”, de 2014, a UNCTAD define 5 áreas principais como áreas de oportunidade para os SIDS: (1) Pesca e Aquacultura Sustentáveis; (2) Energia marinha renovável; (3) Prospecção Biológica Marinha; (4) Transporte Marítimo e Navegação; (5) Turismo marítimo e costeiro⁸³.

Neste sentido, muitas são as oportunidades económicas do mar para um país como Timor-Leste.

⁸² Inês Narciso, “A Geopolítica do Mar Português”, in I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, Loures, Diário de Bordo, 2010, pp.143-162, p. 153

⁸³ “The Oceans Economy: Opportunities and Challenges for Small Island Developing States”, United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva, 2014 http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcted2014d5_en.pdf

Assegurar o desenvolvimento sustentável no respeito pelo ambiente e no bom planeamento e gestão dos recursos e do sistema portuário são variáveis das dimensões do mar, cuja análise estaria incompleta sem a dimensão de segurança e defesa.

3.3. Dimensão de segurança e defesa

A dimensão de segurança e defesa, ou dimensão securitária, é uma das dimensões-chave na medida em que corresponde a um dos dois factores do binómio segurança-desenvolvimento, ou seja, a sua importância mede-se pelo facto de que a sua existência proporciona a estabilidade e o ambiente propício ao desenvolvimento das actividades marítimas e do desenvolvimento nacional.

Por outro lado, a segurança marítima é bastante complexa não só pela natureza específica do meio marítimo, seja à superfície ou em profundidade, seja pela diversidade de agentes que nele operam e pelas actividades que se desenvolvem pelo e no mar enquanto via de comunicação ou Linha de Comunicações Marítimas (SLOC).

Como foi já referido no Capítulo 2, a segurança no mar tem que ver com a sua expressão territorial, quer global, regional, quer nacional, particularmente no caso de Estados costeiros, sobretudo nas vertentes de navegação, entendendo-se aqui no sentido amplo de comunicação, mas também de actividades económicas nas áreas da pesca e no sector portuário enquanto ponto de entrada e saída de navios, bens e pessoas.

Neste sentido, a segurança marítima enquanto subsistema do conjunto do sistema da segurança nacional, deverá atender às especificidades do meio bem como aos riscos e ameaças que a ele e nele se colocam.

Nesse sentido, a segurança marítima inclui duas perspectivas principais já enunciadas anteriormente: *safety* e *security*.

A primeira diz respeito a acidentes ou sinistros no mar, e, como tal, está mais directamente relacionada com a actividade de navegação, seja com as embarcações ou com busca e salvamento. A segunda diz respeito a ameaças mais amplas a navios e

peçoas, no aspecto de criminalidade e terrorismo, envolvendo sobretudo meios de defesa nacional, aéreos e/ou navais.

O facto de não haver correspondentes na língua portuguesa que permitam entender as nuances da segurança no mar é característico da dificuldade em definir áreas de actuação estanques, dado que em muitos casos ambas as perspectivas terão que ser contempladas na identificação e na actuação sobre um desafio à segurança marítima.

Por outro lado, vem sendo enfatizado pela globalização, uma maior interdependência entre os actores, seja em processos conjuntivos ou disjuntivos, ou seja, a permeabilidade e interdependência dos Estados em relação uns aos outros, particularmente aos Estados-vizinhos, como no caso de Timor-Leste, dificulta a divisão entre segurança interna e segurança externa.

Actualmente, a natureza, objectivo/alvo, e os efeitos de uma ação sobre um Estado são multiplicados surgindo réplicas noutros Estados e actores do sistema internacional, sem que se atente a divisões ou limites territoriais.

A globalização da segurança, no sentido da difusão e vulnerabilidade dos Estados aos acontecimentos fora das suas fronteiras administrativas, torna a gestão da própria segurança mais difícil bem como a definição dos meios de atenuar potenciais ameaças.

Esta questão assume características particulares no contexto dos espaços marítimos, já de si próprios pouco estanques.

Neste sentido, e no que concerne a segurança nacional, torna-se importante a um Estado costeiro acautelar a sua soberania e autoridade no mar.

Para tal, no domínio do subsistema da segurança marítima, existem muitos modelos de Autoridade Marítima que se podem estudar que, apesar da sua diversidade, incidem fundamentalmente na projecção e no exercício da autoridade e da soberania nos espaços marítimos de jurisdição e/ou soberania do estado nacional, consoante estabelece a CNUDM.

Assim, nos vários espaços, seja em Águas interiores, Mar territorial, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva e Plataforma Continental, o Estado tem de construir um modelo que sirva à gestão, à fiscalização, à prevenção e à dissuasão, no fundo, que sirva ao seu interesse nacional e aos seus objectivos.

Note-se, porém, que tal como explanado em capítulo anterior, o facto de que as fronteiras marítimas (e terrestres) não estarem delimitadas definitivamente faz com que, conseqüentemente, também estejam por definir estes espaços, uma vez que estes são calculados em relação às linhas de base.

A questão da autoridade do Estado no mar está, portanto, intimamente ligada com o exercício e defesa da soberania do Estado no seu território marítimo e adquire contornos particulares em Estados, dada a sua vulnerabilidade ao impacto das possíveis ameaças à própria viabilidade do Estado e à sua independência nacional.

A capacidade de exercer a soberania no mar comporta diversas funções e responsabilidades para o Estado e é normalmente integrada num sistema único de gestão e regulação, mas também de fiscalização, investigação e exploração no qual o Estado terá de delinear a estratégia que pretende para o mar e para a defesa e segurança do seu território, população e recursos.

Para Timor-Leste, a importância estratégica do mar, vem ainda reconhecida no Plano Estratégico de Desenvolvimento 2011-2030 onde se lê: “Timor-Leste está posicionado estrategicamente entre dois oceanos: Índico e Pacífico. A nossa localização, na confluência de importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais, juntamente com o crescente uso e exploração do mar, aumenta o potencial político e estratégico de Timor-Leste, colocando-nos numa posição central, entre as duas regiões importantes; a Ásia-Pacífico e o Sudeste Asiático”⁸⁴.

Neste sentido, importa ainda salientar que a importância do Mar para Timor não advém apenas da sua expressão no território e na posição relativa de Timor-Leste, mas também

⁸⁴*Timor-Leste Plano Estratégico de Desenvolvimento 2011-2030, op. cit., p.201*

do facto de que existem ameaças às quais o Estado tem de dar uma resposta, como por exemplo, a pirataria, o transporte de matérias perigosas, a poluição, a exploração ilegal de recursos, tráficos de vários tipos, terrorismo, imigração ilegal, entre outros.

Neste contexto de grande exposição e vulnerabilidade torna-se ainda mais premente a edificação de um sistema nacional de Autoridade Marítima, ainda por estabelecer.

Existem, actualmente, no contexto de segurança e defesa organismos responsáveis por atuar no domínio marítimo, nomeadamente a Componente Naval (CN) das FALINTIL-Forças de Defesa de Timor-Leste (F-FDTL) e a Unidade de Polícia Marítima (UPM) da Polícia Nacional de Timor-Leste (PNTL).

A autoridade, como o Estado, está em construção e o caso dos assuntos do mar, e da segurança em particular, são disso exemplo.

A não existência de um sistema de autoridade marítima com a devida atribuição de responsabilidades e de competências que visem a projecção da autoridade do Estado no mar torna-se mais complexa e de difícil coordenação e articulação.

Neste sentido, a não existência de um centro coordenador como um sistema de autoridade marítima, bem como a escassez de meios (humanos e materiais) aumentará a vulnerabilidade do Estado e dos espaços marítimos às diversas ameaças, sejam elas actividades marítimas de crime organizado como o contrabando e o tráfico de estupefacientes e de armas; imigração ilegal; pesca ilegal; terrorismo; e exploração indevida de recursos nacionais; poluição e pirataria, por exemplo.

Estas ameaças são transversais e afectam todas as dimensões de actividades, mas também de recursos no mar, comprometendo a sustentabilidade (dimensão ambiental) e o desenvolvimento nacional (dimensão económica), a segurança do estado e da população (dimensão securitária), e, em última análise, a soberania do estado.

Capítulo 4

Os Desafios do Desenvolvimento, o Mar e Sistema Portuário na Estratégia Nacional de Timor-Leste

4.1 O Mar na Estratégia do Desenvolvimento Nacional

Timor-Leste como Estado independente e soberano localizado na metade leste da ilha de Timor que se situa integralmente no arquipélago da Indonésia, exige maior atenção do Estado timorense pelos seus interesses no Mar. A consciência nacional sobre o Mar deve ser uma das estratégias de resiliência, porque do mar chegam as necessidades importadas, e do mar constitui o valor estratégico da relevância geopolítica decisiva na conceptualização dos programas do desenvolvimento nacional de Timor-Leste.

Reafirma-se, pois, que o mar de Timor-Leste é um factor indispensável de afirmação nacional, quer no quadro regional: da Ásia, da ASEAN, da CPLP, dos países do Fórum Pacífico Sul, quer no quadro internacional da importância pelo crescimento económico timorense e pelos assuntos da defesa e segurança do sistema global.

Neste âmbito, Timor-Leste deve, pois, comprometer-se com a nova vocação e/ou orientação para "o projecto mar" como instrumento de identidade nacional multisetorial. Timor-Leste não pode ficar apenas circunscrito a um setor único como Estado Petrolífero e/ou Estado Agrícola, Timor-Leste deve igualmente afirmar-se como Estado Marítimo. Os três (3) setores mencionados poderão constituir maiores fontes de transformação da economia nacional se forem explorados de forma integrada e adequada. Nesta perspetiva, estes três setores merecem atenção acrescida do Estado para consolidar o crescimento económico sustentável como reforço para desenvolvimento da economia nacional.

A economia petrolífera é um setor de grande importância para o desenvolvimento económico de Timor-Leste, como fonte de rendimento rápido mas de maior investimento de recursos financeiros na aquisição e sustentação de tecnologia e no uso de mão de

obra altamente qualificada. Este setor é uma área especializada com empregabilidade de recursos humanos muito limitado derivado do seu grau de exigência. Porém, em Timor-Leste a economia petrolífera constitui uma prioridade nacional na perspectiva de exploração e extração das reservas do petróleo e gás localizados no mar de Timor e nos redores como fator impulsionador de investimentos estratégicos para a criação de indústrias de serviços e de transformação dos recursos energéticos.

A economia agrícola é um setor tradicional de subsistência das sociedades em vias de desenvolvimento. Em Timor-Leste não se destacou adequadamente ao longo de décadas por falta de consistência política dos governos para efetivar um desenvolvimento substancial deste setor estratégico visa corresponder com as necessidades internas e do mercado de exportação de produtos orgânicos. A economia agrícola oferece oportunidade de mercado ao empreendedorismo nacional para alavancar e fortalecer o crescimento económico e autoabastecimento nacional. E este setor empregará maior número de trabalhadores intensivos no processo de transformação de produtos agrícolas para o abastecimento do mercado industrial nacional e internacional. A economia agrícola têm várias correlações de interdependência setorial, nomeadamente com subsector pecuário (*lifestock*) para a produção de carne orgânica e de produtos enlatadas, e outros produtos dependentes no ciclo de indústrias secundária e terciária. De salientar, para desenvolver este imperativo subsector em Timor-Leste necessitam: recursos humanos com conhecimento adequado e grande espaço verde e planície, livre de poluição, para garantir produção de carne orgânica de alta qualidade, de elevada procura no mercado regional e muito lucrativo, o qual poderá gerar receitas não petrolífera para o reforço da economia nacional.

A economia marítima é um setor a desvendar-se em Timor-Leste, contudo, nesta dissertação expõe-se sinteticamente a discussão das perspectivas globais do setor. A economia marítima é considerada como o principal setor que oferece novos horizontes de futuro e abre vasto campo de oportunidades para Timor-Leste. Neste âmbito, urge ao Estado timorense a definição dos aspetos de oportunidades e dos subsectores estratégicos que poderiam ser assegurados e explorados para obtenção das receitas

apropriadas, actualmente inexistentes devido à exploração ainda não regulamentada destas fontes. Além disso, deve ser enfatizada a importância do uso do mar como espaço navegável pelos transportes marítimos que procuram novas oportunidades, tornando o mar a "auto estrada" para o transporte de pessoas e escoamento de bens comerciais para o mercado global através dos portos seguros e modernos, integrado com as indústrias de transformação de recursos energéticos e minerais, e manufaturas.

É nesta perspectiva que Timor-Leste sendo um Estado costeiro deve planejar com precisão geopolítica-económica no processo do desenvolvimento dos subsectores de indústrias de transformação, serviços portuários e manufaturas. As indústrias, devem estar estabelecidas ao longo da costa marítima nacional navegável, e com acordos bilaterais estabelecidos com países terceiros, Timor-Leste poderá beneficiar rendas obtidas de aluguer do espaço terrestre ou dos recursos marinhos como oferta e oportunidade de investimento para transitar mercadorias, pessoas ou controlo e domínio das passagens críticas nos estreitos de Ombai e Wetar. As receitas de aluguer dos espaços nacionais ou das indústrias e manufaturas investidas, proporcionarão o crescimento da economia marítima através de prestação de vários tipos de serviços estratégicos nacionais.

O transporte marítimo é, pois, um subsector indispensável da economia marítima, a mais utilizada desde a antiguidade. O transporte marítimo foi incrementado efetivamente após a Primeira Guerra Mundial derivada da necessidade de transporte de grandes quantidades de cargas civis e militares que só podiam ser transportadas por via marítima, e as embarcações apropriadas teriam que ser desenvolvidas para transportar cargas militares.

No contexto atual, o transporte marítimo permanece como subsector vital para o transporte de cargas em grande quantidade de produtos e bens comerciais para o mercado global. Este subsector é considerado como o fator que transformou muitas regiões no mundo, e as regiões tornaram-se economicamente fortes devido à suas atividades comerciais. É nesta perspectiva que se formaram as grandes cidades portuárias em vários pontos do globo, tão importantes na história da humanidade.

Considerando que a produção agrícola e outros bens comerciais tem como objetivo serem colocados no mercado global sobretudo nas principais cidades consumidoras em tempo útil, e em grande quantidade, esses produtos são transportados por via marítima. Portanto, esta relação cria um vínculo comercial entre a localidade de produção e o porto-cidade consumidor, que fortalece economicamente as cidades com a ampliação do comércio marítimo.

Simultaneamente, o pólo industrial é uma zona de produção industrial desenhado e localizado em áreas de maior acessibilidades de infraestruturas de apoio e comunicações. Por exemplo, o pólo industrial de renome global, a Microsoft, a Ford, entre outros, estão localizados na costa marítima do Oceano Atlântico de navegação segura (navegável) da terra firme do estado de Nova Iorque nos EUA. Os pólos ou centros industriais, encontram-se maioritariamente localizados na costa marítima navegável, e estes centros evoluem e tornam cidades costeiras, por exemplo: as cidades industriais de Nova Iorque, Roterdão, Lisboa, Sydney, Tokyo, entre outros. No caso de Timor-Leste, devem ser estabelecidos vários pólos industriais ao longo da costa marítima nacional com maior destaque na área de construção das infraestruturas físicas, inclusivamente os meios e as facilidades que devem ser preparadas de forma integrada nas zonas predesignadas como centro industrial. Se se observarem os modelos de desenvolvimento de comércio no mundo, e na Ásia em particular, quase todos os centros industriais estão posicionados estruturalmente em pólos costeiros, próximos dos portos e aeroportos. As áreas interiores, remotas ou ilhas interiores são consideradas economicamente inviáveis. O caso de Timor-Leste constitui uma oportunidade única, porque a sua localização geográfica está bem posicionada entre as rotas estratégicas de transporte marítimo, pelo que o Estado timorense deverá canalizar o investimento para as infraestruturas físicas, ou seja construir portos modernos, aeroportos de calibre internacional, estradas, energia elétrica, telecomunicações acessíveis, serviços de saúde prestigiados, entre outros. O Estado deve oferecer estas acessibilidades para que haja extensão de redes comerciais regionais chegando até Timor-Leste. Possuindo estas infraestruturas, Timor-Leste poderá tornar-se um “hub comercial” das grandes

economias regionais. E o melhoramento nas infraestruturas irá reduzir os custos nos setores estruturantes nacionais e oferecer maior competitividade aos mercados regional e global.

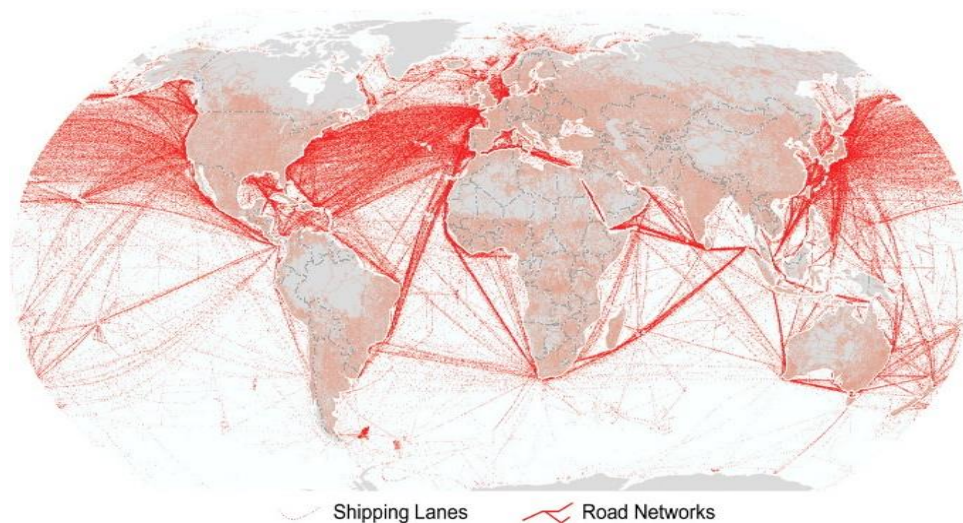


Figura 13 –Principais rotas de navegação mundiais⁸⁵

Estas perspetivas poderão constituir oportunidades estratégicas geradoras de receitas sustentáveis do setor não-petrolífero para Timor-Leste, criando valor acrescentado para o reforço do crescimento da economia nacional.

Os timorenses devem aproveitar o seu mar, conhecer a importância e o valor que tem o mar, e intensificar os seus conhecimentos e a consciência estratégica nacional para proteger e controlar o que tem do seu mar em particular e a localização geográfica de Timor-Leste.

⁸¹Mapa consultado em <http://www.synapse.info/blog/quest-post-anthropocentric-theory-by-jason-groves/attachment/shipping-lanes-road-networks/>, a 10 de fevereiro de 2015

A importância da situação geográfica e da condição marítima dos territórios é antiga. Já o Rei belga Leopoldo II havia enfatizado o papel multiplicador e maximizador do mar enquanto elemento que projeta um país, mesmo se este não tiver grandes dimensões continentais. Em suma, mais uma vez reafirma-se a importância do mar de Timor-Leste na estratégia do desenvolvimento nacional, o valor acrescentado que poderá resultar das suas características, dos seus recursos naturais existentes que poderão proporcionar rendimentos em divisas e o uso que dele poderá fazer.

4.2 Os Desafios dos Recursos Energéticos

Para melhor entender o paradigma de orientação ao "projeto o Mar", descreve-se em seguida os cinco (5) vetores fundamentais do mar que Timor-Leste deve tirar proveito, da costa norte (Tasi Feto) e da costa sul (Tasi Mane) enquanto instrumento de valor estratégico nacional:

Primeiro - a realidade geográfica do território da RDTL, consagrada juridicamente nos planos nacionais e internacional. Timor-Leste partilha a metade da ilha leste da ilha de Timor com o enclave de Oecusse situado na parte oeste da ilha. Timor-Leste geograficamente, está localizado no arquipélago da Indonésia. Dada a sua descontinuidade, Timor-Leste é considerado um território arquipelágico de pequena dimensão com uma superfície total de 18.899km², território principal de 17.900km², enclave Oecusse com 850km², ilha Ataúro de 144km² e ilhéu desabitado Jaco de 4km². O território marítimo é definido por uma Linha Costeira de 700km, as Águas Territoriais tem 16.000km² e a Zona Económica Exclusiva terá uma fatia maior em dimensão após a definição da linha média localizado no mar do sul de Timor-Leste. Importa salientar que o território marítimo de Timor-Leste é aproximadamente sete (7) vezes superior ao território terrestre.

Segundo - Timor-Leste como país produtor de petróleo e gás natural é designado como Estado Petrolífero. Atualmente, o petróleo e gás natural encontram-se em grandes reservas no mar sul de Timor-Leste, localizado particularmente no *Joint Petroleum Development Area* (JPDA). Estes recursos minerais constituem uma fonte energética

valiosa para o mercado mundial, e representa a principal fonte de receitas para o Orçamento Geral de Estado (OGE), e como tal, financiador dos programas para o desenvolvimento nacional e potencial motor principal da economia nacional;

Terceiro - devido a importância estratégica da localização geográfica de Timor-Leste com o derivado mar do norte da ilha, constitui uma passagem vital, como terceira opção da Linha de Comunicações Marítimas (SLOC) da interligação dos Oceanos Índico e Pacífico que navega pelo Estreito de Ombai e Wetar, estreito na qual Timor-Leste partilha uma linha meridiana com a Indonésia via ALKI III⁸⁶ da Indonésia. Esta vertente geoestratégica é vital para Timor-Leste, e o tempo determinará a sua importância para o benefício dos timorenses, nomeadamente: no transporte marítimo e serviços portuários das interposições valores comerciais de importações e exportações, no trânsito internacional de turismo, e no setor de transporte de bens para fins económicos, sociais e políticos;

Quarto - O mar de Timor-Leste serve de passagem natural dos cardumes de peixes, atum e outras espécies migratórias, que poderão ser exploradas industrialmente e transformados em receitas para a indústria pesqueira nacional;

Último - Timor-Leste está situado na região do “*Coral triangle*”, um património mundial aquático com uma extensa riqueza do fundo marinho. Estas características subaquáticas poderão ser fonte de atração para o turismo e para a investigação científica (I&D).

4.3 Os Desafios Estratégicos nas Passagens Críticas

Expõe-se a importância estratégica da localização geográfica de Timor-Leste com o derivado mar do norte da ilha, que constitui uma passagem vital, como terceira opção da SLOC a interligação entre Oceano Índico e os maiores Oceanos mundiais: o Atlântico e o Pacífico.

⁸⁶ Alur Laut Kepulauan Indonesia III, (Terceira linha de passagem marítima entre ilhas da Indonésia)

Geograficamente, o Oceano Índico localiza-se entre os dois maiores oceanos e serve como uma via natural de trânsito para a maioria do tráfego marítimo oriundo do Atlântico para o Pacífico e vice-versa. As características que marcam a importância do Oceano Índico são: a circulação de quase oitenta por cento (80%) de passagem do comércio mundial; e os pontos de entrada para o Oceano Índico a Oeste faz-se através do Cabo da Boa Esperança, a Norte através do fim do Mar Vermelho por Bab-el-Mandeb, e vindo do Golfo Pérsico passando pelo Canal Ormuz; e a Leste existem quatro (4) pontos de entrada vitais: o Estreito de Malaca, os Estreitos de Sunda e Lombok, os Estreitos de Ombai e Wetar, e no sul do Mar de Timor-Leste, que também oferece uma passagem alternativa para as embarcações transoceânicas vindas do Oceano Índico atravessando o Mar de Timor e contornando a norte entre o ilhéu Jaco (Timor-Leste) e Leti (Indonésia) rumo ao Oceano Pacífico, e converge-se ao longo do ALKI III e vice-versa.

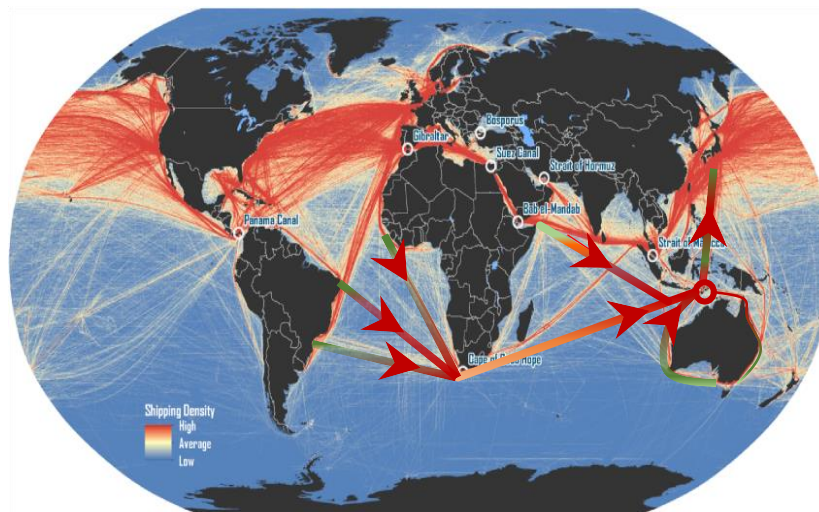


Figura 14 Rotas de navegação e a posição relativa de Timor-Leste neste contexto⁸⁷

O Oceano Índico, localizado numa região extremamente rica em recursos energéticos, com destaque para o petróleo e o gás natural, tem importância ímpar no cenário mundial. Este oceano sempre teve um intenso tráfego marítimo de riquezas e de derivados do petróleo dado que constitui uma rota vital entre o Golfo Pérsico e o Oceano Índico, demonstrada pela dependência da estabilidade política e da paz na região para a

⁸⁴Mapa consultado em <https://chaparralmoon.wordpress.com/2010/10/27/global-transport-networks/>, a 6 de março de 2015 (adaptado pelo autor)

segurança mundial. A passagem marítima pelo Oceano Índico continua a ser uma rota vital de comércio marítimo para a economia global. Os pontos de entrada do leste para o Oceano Índico são considerados pontos críticos dadas as suas características como Estreitos.

O Estreito de Malaca é o ponto de entrada mais movimentado e tem a tendência de se tornar sobrelotado pelo aumento constante da procura do mercado da Ásia. Conseqüentemente, estas circunstâncias, impõem aos operadores do transporte marítimo e as autoridades portuárias o maior desafio e disputas nos serviços de transportes e trânsitos de mercadorias, dado que o transporte marítimo e o serviço portuário permanecem como meios e infraestruturas que representam fontes de rendimento para o Estado e o fortalecimento da economia nacional. Eventualmente, poderão surgir conflitos estratégicos regionais no caso de haver impedimento nos pontos críticos das entradas para o Oceano Índico ou mesmo uma potência naval que pretenda bloquear ou dominar as passagens marítimas nos estreitos.

A localização do Oceano Índico permanece estratégica e significativa em relação ao comércio mundial. Os diferentes contornos de segurança na base da política energética mundial, tornam esta região extremamente volátil. Nesta perspetiva, compreende-se a competição estratégica entre os EUA, a China e a Índia. Existe um fórum de interesse comum para o Oceano Índico, estabelecido por vários países, entre eles, África do Sul, Índia, Austrália e provavelmente a Indonésia, com o objetivo de vigiar e controlar o Oceano Índico. Esta competição merece a maior atenção dos países que fazem parte direta ou indiretamente dos pontos estratégicos de acesso ao Oceano Índico. No caso de Timor-Leste, os pontos críticos de passagem marítima são os Estreitos de Ombai e Wetar a Norte do espaço marítimo de Timor-Leste que faz as fronteiras marítimas com a Indonésia, e a passagem pelo mar do Sul de Timor-Leste que faz fronteira marítima com a Austrália.

O Contorno Estratégico do Oceano Índico tem sua importância estratégica baseada principalmente no seu posicionamento em relação às rotas comerciais.

Aproximadamente 3.500 navios com cargas que representam 80% do comércio do Oceano Índico transitam pelos estreitos de Malaca, Bab-el-Mandeb e pelo Cabo da Boa Esperança, principalmente para as potências como os EUA, a China, o Japão e a Coreia do Sul. Essas embarcações transportam petróleo e materiais estratégicos e são assim, objeto de sérias preocupações para as potências interessadas.

No contexto actual cerca de 90% do comércio global, das quais 65% de toda produção petrolífera são transportados pelo mar. No Oceano Índico circula cerca da metade do tráfego mundial de contentores, e cerca de 70% do total de tráfego de derivados de petróleo que passam pelo Oceano Índico, em seu percurso do Médio Oriente para o Oceano Pacífico. Enquanto tais produtos viajam por esta rota, eles passam pelas principais linhas mundiais de transporte marítimo de petróleo e alguns dos principais pontos críticos do comércio mundial, nomeadamente: Bab-el-Mandeb e os Estreitos de Ormuz e Malaca. Aproximadamente 40% dos negócios mundiais passam pelo Estreito de Malaca; 40% de todo o petróleo bruto passa pelo Estreito de Ormuz.



Figura 15 – “A nova rota da seda” reflecte a importância da navegação⁸⁸

4.4O desafio das grandes potências

O Oceano Índico é um espaço de grande relevância estratégica mundial. A Índia surge como uma potência nuclear e regional, que tem como vantagem o seu posicionamento

⁸⁵Mapa consultado em <http://www.safehaven.com/article/23110/the-new-steel-silk-road>, a 15 de março de 2015

geográfico. A Índia adota um posicionamento direto e sério do seu enquadramento quer económico, estratégico e militar, e tem vindo progressivamente a afirmar uma postura de domínio na região.

Enquanto os EUA estão a décadas estabelecidos na região, e durante este período, as suas instalações assim como suas forças se multiplicaram visando assegurar a importância do Oceano Índico para a estabilidade económica e paz global. Os EUA tem vindo a demonstrar uma incontestável força na região do Oceano Índico.

Contudo, o Oceano Índico constitui igualmente uma política crucial para a China. Na viragem do século, a China cresceu e tem vindo a afirmar-se economicamente como a uma grande potência mundial, demonstrando as ambições de consolidar a sua posição no mundo. A principal preocupação que move os interesses chineses no Oceano Índico é a segurança energética, um imperativo que é amplamente debatido na imprensa e em estudos académicos. A dependência de recursos marinhos e fontes de energia, especialmente petróleo e gás natural, está a moldar a política estratégica chinesa. A China necessita de espaço de manobra da navegação para o transporte de bens e matérias primas provenientes das Américas, África e Médio Oriente para abastecer as suas necessidades industriais. Como tal, os seus investimentos militares aumentam anualmente de forma considerável, nomeadamente no desenvolvimento de submarinos de propulsão nuclear e porta aviões, visando assegurar a navegação das suas frotas de transporte marítimo transoceânico.

A China como maior importador de recursos minerais do mundo pretende uma estabilidade e segurança dos países do Sudeste Asiático e do mundo em geral. A China está a intensificar a sua aproximação aos países produtores de recursos minerais no sentido de fortalecer a sua amizade e conceder-lhes empréstimos de investimento estratégico, diretamente ou através dos seus intermediários, de forma sistemática e discreta para comprometer os seus beneficiários em cooperação e trocas que lhe sejam favoráveis. Estas assistências têm como finalidade: 1) controlar os recursos minerais estratégicos em vários continentes: África, América Latina, Médio Oriente e nos países

do Pacífico; 2) efetuar uma abordagem diplomática para o domínio e controlado espaço territorial e espaço marítimo, para servir como pontos de apoio estratégico naval para a segurança do SLOC ou passagem marítima do transporte de recursos minerais para a China; e 3) realizar operações de multi-impacto de negociações estratégicas contra o seu provável adversário ou "o próprio amigo" (jogo de chantagem). Portanto, a China está pronta para liderar outros países ao longo dos próximos 20 anos, especialmente na consolidação dos recursos minerais no mundo. Se esta tendência continuar a evoluir incontornavelmente, em poucas décadas a China terá a maior economia do mundo e será, simultaneamente, uma potência militar.

As multinacionais Chinesas com apoio do seu governo, têm vindo a esforçar-se para estabelecer contactos com todos os fornecedores de recursos naturais a fim de obter acesso privilegiado aos países exportadores de petróleo, bem como medidas para expandir o seu controle e domínio sobre o mundo de indústria extractiva dos recursos minerais.

A China atualmente, representa o maior grupo para o desenvolvimento de campos de petróleo no Iraque, a exploração em larga escala de fontes minerais com financiamento pré-estabelecido, principalmente no continente Africano, na América Latina e no Médio Oriente, com uma abordagem em empréstimo com condições favoráveis aos seus governantes.

No setor militar, a China tem vindo a fazer demonstrações das suas capacidades navais nos cenários de exercícios no ambiente de segurança marítima, facto demonstrado no envio de uma esquadra de *Destroyers* para assegurar a sua embarcação comercial detida e refém pelos piratas Somalis, no Oceano Índico, em 2010. A China também demonstrou a sua capacidade de manobra política e diplomática, quando estabeleceu a polémica nas linhas de fronteira marítima conhecida por *South China Sea Maritime Boundaries* no projecto de *nine (9) dash line*. Posteriormente, a China demonstrou uma capacidade naval de navegar até águas australianas na procura dos seus co-cidadãos desaparecidos tragicamente no acidente de aviação MH170.

A China está a investir fortemente na região do Sudeste Asiático, na procura de novos espaços de domínio e controlo para garantir a segurança de todas as prováveis vias de transporte marítimo e que, eventualmente, poderá garantir a passagem nos pontos críticos rumo ao Oceano Índico e vice versa. Nos princípios do ano 2014, a Indonésia permitiu a navegação da frota naval chinesa que atravessou o Estreito de Sunda e contornou o Estreito de Lombok numa viagem considerada exercício e/ou navegação experimental. A China antecipou o cenário de crise, caso o Estreito de Malaca estivesse bloqueado.

Neste âmbito a posição geográfica timorense ganhou uma relevância estratégica extraordinária, dado que Timor-Leste constitui um espaço de interesse estratégico para os EUA e a China na corrida pelo domínio dos pontos críticos de passagem estratégicos, os estreitos de Ombai e Wetar. Os EUA têm vindo a efetuar exercícios anuais de cooperação militar no âmbito humanitário no mar de Timor-Leste, como forma de afirmar o seu controlo e domínio sobre o território timorense. Por seu lado, a China permanece na tentativa de convencer os governantes timorenses com assistências e ofertas tipo *soft loan* para obtenção da cooperação timorense para a navegação da sua frota naval nos referidos Estreitos Ombai e Wetar.

Por seu lado, e discretamente, os comerciantes chineses por razões de investimento externo, chegam constantemente a Timor-Leste, com ambição dissimulada de estabelecer o domínio e controlo dos espaços e terrenos primários, em aluguer, para construir plataformas de comércio, condomínios fechados, e bairros típicos tipo *China Town*. Esta expansão típica chinesa, vai-se estendendo até o interior do território, por vezes, os chineses, efetuam casamentos de conveniências com nativos/as timorenses para usufruir o direito de cidadania e de propriedade, em particular na aquisição de bens imóveis, terrenos.

Deixo à consideração de todos os timorenses, as questões políticas referentes às vantagens que Timor-Leste poderá adquirir nesta corrida de domínio das grandes potências sobre o Espaço de interesse nacional timorense. Que implicação poderá ter

se Timor-Leste se aliar a uma potência e tirar proveito da outra? Obviamente, que acima dos interesses dos outros, em primeiro plano está o interesse nacional timorense.

Ao finalizar este capítulo, salienta-se o carácter multisetorial da RDTL como Estado Petrolífero, Agrícola e Marítimo, enquanto modelos concumitantes de desenvolvimento nacional, referindo os aspectos estratégicos de maior alcance político que poderiam sustentar e reforçar os instrumentos do poder económico da nação e o sentido da soberania desenvolvido no Programa do Desenvolvimento Nacional sobre a consciencialização da Maritimidade Timorense.

No âmbito da defesa, importa garantir a democracia e o respeito e, a defesa dos Direitos Humanos no uso do Mar no sentido de preservar a identidade nacional timorense da Paz com legitimidade internacional. A RDTL deve promover constantes iniciativas relacionadas com o uso do Mar e proporcionar às entidades de segurança e defesa as capacidades técnicas e profissionais para garantir, vigiar e controlar os espaços marítimos nacionais e contribuir para os interesses comuns globais no âmbito do uso do Mar. Para a realização destes objetivos, torna-se imperativo dar maior importância à criação de uma Autoridade Marítima adequada à realidade timorense e reforçar a Componente Naval das F-FDTL como instrumentos da soberania e garante da Defesa Marítima timorense, a Segurança Nacional.

Capítulo 5

Perspectivas do Desenvolvimento de Infraestruturas Estratégicas de Timor-Leste

5.1 Introdução e enquadramento dos Portos Modernos

O Desenvolvimento das Infraestruturas Estratégicas de Timor-Leste deve enquadrar corretamente a equação do desenvolvimento de ambiente estratégico externo, regional e global no contexto da política económica e militar para otimizar a definição dos interesses nacionais, em particular a perceção da importância das corridas de domínio e controlo dos espaços estratégicos, efetuados pelas grandes potências, na região do Sudeste da Ásia e em Timor-Leste em particular.

As infraestruturas portuárias existentes, nomeadamente: o Porto de Díli, de Oecusse, de Hera, de Caravela e de Com, não poderão, actualmente, ser qualificados como infraestruturas estratégicas dada as suas características atuais que não oferecem condições requeridas para apoiar qualquer zona definida como pólo Industrial.

Este capítulo propõe as perspetivas do desenvolvimento das infraestruturas estratégicas para Timor-Leste que abrange: as infraestruturas portuárias modernas, os aeroportos como pontos de apoio industrial, as zonas industriais, as estradas de conexão nacional, entre outras. São infraestruturas críticas e necessárias que devem ser bem ponderadas no ponto de vista económica e geopolítica antes de serem construídas. Entretanto, para viabilizar a construção destas infraestruturas estratégicas e maximizar o seu uso, o Estado deve observar e manter um bom enquadramento no ambiente estratégico regional e global, em particular a perceção da importância das corridas de domínio e controlo dos espaços estratégicos regionais, no Sudeste da Ásia e também em Timor-Leste.

Timor-Leste tem condições políticas e económicas como Estado independente para decidir quais das infraestruturas estratégicas mencionadas devem ser construídas com brevidade, para criar os seus espaços comerciais de mercado a nível global. E para

apoiar a tomada de decisão política, é imprescindível fazer uma leitura e análise das vantagens sobre a posição geográfica de Timor-Leste e considerar os benefícios que Timor-Leste poderá aproveitar como uma plataforma giratória ou *hub* de passagem marítima do Oceano Índico para Oceano Pacífico e vice-versa.

Estas circunstâncias oferecem a Timor-Leste oportunidades exclusivas para se transformar num Centro de Trânsito das embarcações de cargas comerciais, dos petroleiros e de porta contentores. Timor-Leste tem um espaço geográfico privilegiado para se tornar como um pólo de indústria petrolífera para abastecer o mercado regional, e tornar-se um centro de trânsito das cargas comerciais e minerais, provenientes das Américas (Brasil), África e Austrália com rumo ao mercado da Ásia, em particular a China, o Japão e a Coreia do Sul.

Neste âmbito, a importância do mar de Timor-Leste, constitui um imperativo na definição de qualquer estratégia conducente ao desenvolvimento nacional. Do ponto de vista económico, a geografia de Timor-Leste serve como um espaço de trânsito dos transportes marítimos e (aéreo) com escala ao mercado regional. As embarcações de grande porte como ValeMax, PanaMax, ChinaMax, Capesize, entre outros, são meios marítimos que transportam grande quantidade de mercadorias, petróleo e outros minerais, graneis líquidos e contentores. Estes meios de transporte constituem uma eficiência no custo *versus* efetividade nos sistemas de transportes marítimos transoceânicos, e Timor-Leste deve oferecer condições requeridas de transbordo para que estes meios transitem com rumo ao mercado asiático.

5.2 A Construção de Pólos Industriais

O vetor mar oferece para Timor-Leste uma importância geoeconómica estratégica para o crescimento da economia nacional não-petrolífera, fazendo através da valorização da sua posição geográfica, um centro giratório que interliga o Índico ao Pacífico e vice versa. No norte de Timor-Leste, caracterizado por um mar fundo e calmo com barreiras de proteção natural das ilhas de Alor, de Atauro, de Liran e Wetar, formam uma parede de proteção que oferece um espaço seguro de navegação e de construção dos portos

modernos de águas profundas. Estas condições geográficas oferecem a Timor-Leste perspectivas para construir vários pólos industriais ao longo da costa norte, nomeadamente:

5.2.1 Caravela

Nas áreas de Caravela tem águas profundas e mar calmo, poder-se-á construir uma zona industrial com um porto moderno de calibre mundial para o abastecimento do mercado regional, tornando esta zona, um Pólo Industrial de Transbordo e Transformação de Recursos Energéticos e Minerais (PITTREM)⁸⁹, desenvolvimento que requiere a construção de uma refinaria petrolífera de capacidade média de 100 a 200 mil barris/dia e visa transformar crude timorense canalizado dos jazigos *onshore* ou *offshore* ou importar crudes do Golfo Pérsico, da África ou das Américas para transformar e/ou transbordar para o mercado regional como produto de exportação nacional. Este industrial de alta qualidade constitui para Timor-Leste como um valor acrescentado para economia nacional não-petrolífera.

No PITTREM devem ser construídos reservatórios de combustível e gás (*fuel depot*), com *Pipe Line* canalizado para a Austrália no âmbito da exportação de gás ou petróleo para o mercado Australiano. O PITTREM serve para trânsito de cargas minerais em grandes quantidades, provenientes da Austrália, Brasil ou África, o seu transbordo para embarcações de pequena dimensão e, desta forma, reencaminhamento e distribuição para o mercado regional. O PITTREM tem uma localização próxima do aeroporto internacional de Baucau reabilitado e tornar moderno como infraestrutura estratégica, importante para os sistemas de transportes multimodal e intermodal de logístico de cargas e componentes de plataformas petrolíferas. O Aeroporto de

⁸⁹ A apresentação deste projeto (e dos que a seguir se indicarão) resulta de uma reflexão do autor no âmbito do presente trabalho e assumirá, em futuro próximo, a forma de contributo pessoal para a dinamização de um processo de reflexão e decisão sobre os futuros projetos para a formulação e instalação de novas áreas portuárias no território de Timor-Leste. Dos estudos realizados, admite-se que o PITTREM será a única e principal instalação industrial de minerais para Timor-Leste e que não foi contemplada em qualquer outro estudo anterior.

Baucau oferece condições económicas vantajosas para abrir uma nova rota de transporte de passageiros que liga cidades industriais e continentes.

A necessidade de construir esta mega infraestrutura em Timor-Leste para servir como um **hub** de transbordo e transportes de bens para o mercado global em grandes volumes de matérias-primas a granel, provenientes principalmente da Austrália, Brasil, África do Sul e outros países da Ásia-Pacífico, em seguida, exportados para os principais países asiáticos como a China, a Índia, o Japão, a Coreia do Sul e a Taiwan. Devido aos aumentos nos custos operacionais, a utilização de transportes atuais com a metodologia de processamento existente, tem havido um grande declínio na lucratividade de mercado de bens (*Commodity Markets*) e no negócio de fertilizantes. O conceito do PITTREM oferece a redução dos custos operacionais e fornece uma solução rentável para as empresas envolvidas nestas negócios de *commodities* e de fertilizantes a granel.

As organizações de navegação mundial e alguns dos principais operadores marítimos reconhecem que Timor-Leste é um local adequado para construir um Porto de Águas Profundas de Grande Escala capaz de receber navios de grande porte, embora sendo construído propositadamente para operação e gestão de armazenagem, processamento, transbordo de vários produtos a granel, abastecimento de combustível, e ao mesmo tempo capaz de realizar reparação de navios ou embarcações a nível regional com garantias de qualidade em conformidade das melhores práticas e normas ambientais Internacional.

Neste âmbito, o desenvolvimento do PITTREM, que se tem vindo a referir, abrirá potencial oportunidades de negócios para Timor-Leste e fornecerá benefícios económicos e sociais imediatos, de acordo com o Plano de Desenvolvimento Estratégico do Governo da RDTL 2011-2030. Os impactos do desenvolvimento sócio-económico do PITTREM terão absorvidos diretamente a nível nacional pelo crescimento de vários *hinterlands*, nomeadamente, os municípios de Manatuto, Baucau e Lautém.

Neste sentido, as empresas que pretendam investir na gestão portuária, enquanto *Stakeholders*, devem estabelecer uma relação de exclusividade com o Governo de Timor-Leste sobre o Projeto PITTREM para constituir as modalidades de negócio, se Parcerias Públicas e Privadas ou sociedade por quotas (*Private Limited Company*) registados na RDTL.

Com qualquer modalidade de proposta de negócio avançada, o PITTREM terá a retenção, administração e operacionalização como *stakeholder* de Parceria Pública e Privada como uma empresa pública nacional, a provável empresa, **Caravela Freeport Corporation** (CFCorp)⁹⁰. Esta empresa será uma empresa de natureza *jointventure* (a ser registado em Timor-Leste). O modelo e as quotas de *joint venture* entre o governo da RDTL poderá propôr até (24%) e as empresas privadas de (76%).

O PITTREM terá os seguintes recursos:

- Porto de Águas Profundas planeado com capacidade para receber simultaneamente até 10 Valemax (400,000DWT) ou uma série de outros navios/embarcações de transporte de minério de grande porte com calado mínimo de 30m.
- Porto de transbordo, de descarregamento, armazenamento, processamento e transformação se necessário, de carregamento de vários produtos a granel, e não limitados a minério de ferro, manganês, fosfato, bauxite, carvão, também terá capacidade de fornecer ou abastecer uma gama de produtos petrolíferos, e, não se limitar a IFO 380, IFO 180, MgO, MDO e lubrificantes.
- Quando o processo de desenvolvimento do PITTREM estiver concluído poderá deter uma capacidade de transbordo de mais de 800 milhões de toneladas por ano (mntpa); importação 400mntpa e exportação 400mntpa.

⁹⁰ Configuração de natureza empresarial igualmente considerada no âmbito do PITTREM, nos termos e no contexto já referido na nota de rodapé anterior

- Terá 1500Ha de terreno para o armazenamento e processamento de produtos e mercadorias
- Terá vários espaços de armazenagem para o transbordo de produtos a granel ou de mistura de produtos para exportação.
- Terá um estaleiro de reparação naval com uma doca seca com capacidade de acolher um navio/embarcações de 400 metros, e guindastes de 1000 toneladas para reparação de embarcações de pequeno porte
- Terá instalações de processamento e de produção de adubos e minerais para, pelo menos, três grandes projetos o qual pode incluir, mas não se limita apenas nas instalações de produção do DAP/MAP, instalações de produção de Ferro, instalações de produção de uréia, instalações de produção de carvão briquetagem e unidade de produção de cimento.
- Terá Áreas para pequenas indústrias, permitindo a instalação de empresas de pequena dimensão para apoiar as atividades do PITTREM e oferecer outros serviços para a região Ásia-Pacífico.
- Terá pequenas empresas e serviços financeiros através do desenvolvimento de um Parque de Negócios dentro do PITTREM

A disponibilidade de 1500 hectares de terreno será adequada para o processo de transformação de minerais com valor acrescentado, juntamente com outros recursos acima mencionados, torna o PITTREM uma plataforma única e integrada para as operações de fornecimento de minerais para a região asiática. Porque o PITTREM terá as seguintes condições:

- Designação Freeport - no Imposto de Renda, Imposto de Importação ou Exportação
- Localizado em Oceano aberto em águas profundas do Oeste ou Leste com Porto adequado, controlado e em espaço seguro
- Viagens especiais dos Navios de Brasil, da Austrália, da Indonésia e do continente africano

- Alberga dez (10) Navios de 400m de comprimento e 30m de profundidade na maré baixa
- Capacidade intensiva de Carregamento&Descarregamento
- Grande Área *Stockpile*
- Localizado a distancia de 13 km do aeroporto de Baucau (*runway 2,400m*)
- Opção de bom Preços paraTransbordo/Transferência
- 'AA' International Banking Services
- Incentivos ao Investimento do Governo
- Uma vasta gama de atividades comerciais e serviços de apoio as operações de transbordo
- Baixo Custo do Trabalho
- Acessibilidades a Áreas Urbanas
- Doca seca capaz de receber navios tipo Valemax ou outros graneleiros com dimensões de 400.000 DWT, 400m de comprimento, 85m de largura e 25m de profundidade
- Levantar verticalmente navios auxiliares/rebocadores de 1.000 DWT
- Reparação, manutenção e outros trabalhos de engenharia nos navios
- Abrigo (*Bunkering*) para todos os tipos de navios com IFO 380, 180 e MGO sob as Regras de Freeport.

O PITTREM irá obter a sua receita a partir das seguintes fontes:

- Operações Portuárias
- Operações dos Reboques
- Taxas de carregamento e descarregamento de navios (proposta) USD \$ 2 por tonelada; de importação e exportação (proposta) de USD \$ 2 por tonelada em granéis sólidos transbordados, e outras taxas
- Locação de terreno/espaco dentro no PITTREM
- Taxas de licenciamento para todas as operações do PITTREM

- De outras mercadorias que já foram transbordadas, a taxa do serviço são 4% do valor dos produtos transformados que será cobrada considerando-as como mercadorias exportadas. (i.e.fertilizantes, *pig iron*, carvão briquetes, uréia, cimento, reparação de navios, etc)

5.2.2 Liquiça

Nas áreas de Liquiça, com águas profundas e mar calmo, poderá ser construída uma zona industrial com um porto de calibre mundial para transbordo de cargas minerais e de trânsito de mercadorias em contentores, para manufacturas ou indústrias de transformação ou montagem de componentes, e posteriormente, reencaminhar para o mercado global, tornando esta zona, um Pólo Industrial de Transbordo de Mercadorias em Contentores, (PITMERCON)⁹¹. Tendo um Porto Moderno construído em áreas de Liquiça, oferece melhores condições para Transbordar mercadorias que chegam em grande quantidade o escoam em pequenas embarcações para o destino regional. Por outro lado, os produtos agrícolas provenientes dos municípios do interior, o café, madeira, entre outros, produtos industriais transformados, outros produtos manufacturados, e componentes industriais, carregados em contentores e escoar para Liquiça com finalidade de exportação. Neste sentido, os impactos do desenvolvimento sócio-económico do PITMERCON terão absorvidos diretamente a nível nacional pelo crescimento de vários *hinterlands*, nomeadamente, os municípios de Díli, Bobonaro, Ermera e Aileu.

5.2.3 **Costa Sul**

As áreas da Costa Sul, tem características de solo fértil, com uma extensa planície a nível nacional que poderá ser reservada para o setor de agricultura industrial na

⁹¹ Projeto concebido para a região de Liquiçá, no âmbito da reflexão já referida para ao projeto PITTREM epreparada e apresentada nos mesmos termos e objetivos referidos na n da rodapé 89

produção de géneros alimentares destinado ao abastecimento nacional para garantir a segurança alimentar e, também, para exportação. O planalto fértil da costa sul, oferece melhores condições para setor pecuário na criação de gado para a produção de carne orgânico e leite fresco, com procura no mercado regional e para as necessidades nacionais. A costa sul oferece condições para desenvolver indústria agropecuária & pescas, criação de gado para a produção de carne e outros produtos da indústria secundária e terciária que poderão oferecer rendimento alternativo não-petrolífero para o reforço da economia nacional.

O mar da costa sul, denominado *Tasi Mane*, é um mar agitado e nem sempre navegável ao longo de todo o ano, todavia, deve ser construído um Porto Comercial Moderno tipo *interland* nas áreas de Natarbora, que será designada por Porto Comercial Sul de Multi-Uso (POCOSMU)⁹². Este Porto será de multiuso, nomeadamente para o projeto de *supply base*; transporte de mercadorias, transporte de *livestock* e pólo de Pesca Industrial, e ainda para fins militares ou policiais.

Construir um POCOSMU com capacidade de *interface, linkage, gateway* para receber navios/embarcações de 10,000 DWT seria suficiente para manter a Costa Sul desenvolver e tornar como celeiro do abastecimento de géneros alimentares para a sustentação nacional. Neste sentido o POCOSMU poderá oferecer as seguintes funcionalidades:

- Criar uma rede internacional de comunicação marítima com um sistema de transporte multimodal adequado e eficaz, capaz de apoiar o desenvolvimento sócioeconómico nacional na área de transporte marítimo de pessoas, mercadorias e cargas;
- Serve como ponto de apoio para a cadeia logística, transporte rodoviário de cargas e materiais de construção para o desenvolvimento da Costa Sul;
- Oferece condições para serviço industrial de sustentação para o crescimento de toda a zona industrial na costa sul (novas áreas urbanas);

⁹² Idem ao referido na nota anterior, agora como proposta para as áreas da Costa Sul da ilha

- Oferece campo trabalho e fortalece crescimento de serviços comerciais na Costa Sul;
- Oferece condições para o uso como Ponto de Apoio Militar/Policial à realização de patrulha marítima na costa sul.

Em NATARBORA, poderá construir um Porto Comercial Sul de Multi Uso para alavancar o crescimento sócio-económico nacional, principalmente, o crescimento de vários hinterlands no litoral sul de Timor-Leste, nomeadamente, os municípios de Suai, Same, Viqueque e Manatuto (Natarbora). A construção deste porto fundamenta-se por várias razões:

- **Localização Estratégica:** Está situado na estrada de ligação do Eixo Central do Norte (Manatuto) para o Sul (Natarbora); constitui a interligação de rodovia do Sul: Natarbora - Viqueque - Lospalos e Natarbora - Manufahi - Suai;
- **Infraestrutura Estratégica:** O Porto Marítimo Comercial em Natarbora é geograficamente central e possui uma localização ideal para estabelecer um sistema eficaz para o Transporte Multimodal, dos quais terão conexões efetivas entre o aeroporto de Baucau a porto de Natarbora e as plataformas petrolíferos no mar de Timor;
- **Interesse Estratégico:** O Porto Marítimo de Natarbora é centralizado e geograficamente adequado para apoiar as operações de patrulhamento marítima na costa sul.

Adicionalmente, a importância estratégica deste Porto irá funcionar como:

- **Ponto de Apoio** para o desenvolvimento da Costa Sul.
- **Porto Comercial** mas com potencial condições para uso militar.
- **Porta de Acesso** a Costa Sul de Timor-Leste.
- **Ponto de Distribuição** de Mercadorias para toda a costa sul e litoral, e de conexão terrestre para a costa norte e interior de Timor-Leste.

- **Porto** Comercial de **Importação e Exportação** do produto interno não-petrolífero.
- **Porta de Ligação "Hub"** entre as nações e ilhas da região para o movimento de bens e pessoas.
- Porto Marítimo Comercial para reforçar o desenvolvimento económico nacional utilizando o Sistema de Transporte Multimodal para a distribuição de cargas e transporte bens e pessoas.
- Porto Marítimo Comercial na Costa Sul, geograficamente centralizado serve como Interface, ligação e gateway de Timor-Leste com os países localizados no oceano Pacífico, Índico e Atlântico, nomeadamente: Austrália, Nova Zelândia, Estados Unidos da América, Índia, Indonésia, África e outros países da Ásia e Américas
- Porto Marítimo Comercial Centralizado e Geograficamente apropriado para o Apoio de Atividades Vitais no Mar de Timor.

5.3 Propostas de construção das infraestruturas estratégicas

Para que os pólos industriais acima mencionados no número 2 deste capítulo e a exposição das propostas nos pontos: 5.2.1, 5.2.2., e 5.2.3. se tornem realidade, é importante que o Estado timorense defina estratégias e políticas de investimento para atrair o investimento externo na construção das infraestruturas estratégicas e a disposição das condições necessárias para se tornar viável o investimento na construção dos pólos acima referidos. Questões a considerar: 1) Acessibilidade nas questões das Leis: de terras e propriedades, de investimento, de ordenamento do território; 2) Política do desenvolvimento nacional referente as infraestruturas estratégicas e a revisão do Plano Estratégico de Desenvolvimento Nacional, particularmente na parte do desenvolvimento das zonas/pólos industriais e na construção dos portos e estradas.

Das seguintes perspectivas do uso do mar, propõe-se a construção de três Portos Comerciais Modernos (PCM) a nível do território nacional, realizados com investimento público ou privado, designadamente:

- a) Um (1) PCM a construir em Caravela para compôr o fundamento estratégico do PITTREM (pólo industrial de transbordo e transformação de recursos energéticos e minerais);
- b) Um (1) PCM a construir em Liquiça para compôr o fundamento estratégico do PITMERCON (pólo industrial de transbordo de mercadorias em contentores); e
- c) Um (1) PCM a construir em Natarbora para fundamentar o seu uso estratégico, POCOSMU (porto comercial sul de multi-uso), e 2 portos de pequena dimensão, o atual porto de Oecusse e 1 a construir em Atauro.

A construção das estradas são necessárias para estabelecer o sistema de ligações entre o transporte intermodal de bens e de pessoas, que liga os circuitos: marítimo, terrestre e aéreo. Das perspectivas mencionadas, propõe-se, designadamente:

- a) A reabilitação das estradas e pontes existentes na costa sul com melhoramento para estrada de categoria Estrada Nacional que estende de Suai a Lorehe e contorna a norte em Lospalos;
- b) A reabilitação das estradas e pontes existentes do eixo de ligação central do porto de Natarbora para a Estrada principal do Norte que liga a Manatuto, ou construir um eixo novo que liga a Baucau. Tendo as estradas construídas de categoria de Estrada nacional terão melhor custo efetivo a sua utilidade, comparativamente a uma auto estradas. Por outro lado, a costa norte precisa de melhoramento das estradas nacionais existentes com extensão de Lospalos a Batugade.
- c) A construção de uma nova Estrada Nacional como eixo de ligação de Maliana a Liquiça passando pelo interior, no caso de Maliana se tornar um Parque Industrial para o escoamento de produtos para o PITMERCON.

A relação do custo efetivo da construção destas infraestruturas mencionadas, são realistas às condições do desenvolvimento económico atual de Timor-Leste e correspondem com as necessidades de fortalecer o crescimento económico nacional, e evitar os prejuízos inesperados na aplicação de fundos públicos nos projetos de construção de infraestruturas estratégicas.

CAPÍTULO 6

Conclusões

6.1. Sobre o desenvolvimento do trabalho

Ao longo desta dissertação procurou-se aplicar os conhecimentos apreendidos no contexto do mestrado em Gestão Portuária e de contribuir para o seu aprofundamento através da sua aplicação a uma realidade em que a gestão portuária e o sistema portuário no seu todo são variáveis fundamentais ao desenvolvimento de Timor-Leste enquanto Estado costeiro com uma localização relativa estratégica.

Foi nesse sentido que se elaborou à **Questão Central**: “Qual o contexto geopolítico do mar de Timor-Leste e os desafios à segurança marítima e ao desenvolvimento de Timor-Leste, nomeadamente do seu sistema portuário?”.

Assim, na base desta dissertação está a concepção do mar enquanto espaço de desenvolvimento e vector estratégico nacional de Timor-Leste, ou seja, a **hipótese** de que “O contexto geopolítico do mar de Timor-Leste favorece o papel do mar enquanto vector de desenvolvimento nacional, nomeadamente através de um sistema portuário, afigurando-se as questões da segurança marítima como um desafio a este desígnio de Timor-Leste”.

Neste sentido, os cinco capítulos que constituem esta dissertação procuraram abranger as diversas dimensões do problema, possibilitando, no Capítulo 1 um conhecimento da realidade geográfica, política e jurídica de Timor-Leste, culminando na questão das fronteiras; um enquadramento estratégico ao nível dos interesses e objectivos do Estado, no Capítulo 2; passando pela caracterização das principais dimensões do mar: ambiental, económica e comercial, com especial atenção aos portos, e, por último, a dimensão de segurança e defesa, no Capítulo 3.

Nos capítulos 4 e 5 passou-se a uma dimensão mais prática e inovadora, aplicando os elementos de análise fornecidos nos capítulos anteriores para avançar no sentido da identificação de propostas concretas de desenvolvimento do sistema portuário através do estabelecimento de portos modernos com capacidade para funcionar como plataforma de distribuição e redistribuição de cargas e bens pela região e no mundo.

Verificou-se, ainda, ao longo do trabalho a preponderância do binómio segurança-desenvolvimento.

Este binómio esteve patente em todos os capítulos, nomeadamente pelo facto de se ter dado especial atenção à segurança marítima enquanto garante de estabilidade para a prática e desenvolvimento de actividades ligadas ao mar, tal como é o sector portuário.

Neste sentido, procurou responder-se à questão de partida da seguinte forma: os Capítulos 1, 2 e 3 caracterização do contexto geopolítico de Timor-Leste e definir os principais conceitos relativos à segurança marítima; passando, no Capítulo 4 à identificação dos principais desafios ao desenvolvimento; terminando no Capítulo 5 por identificar as principais propostas para o desenvolvimento do sistema portuário em particular.

Por último, nesta dissertação aponta-se o culminar da aplicação do conhecimento à realidade concreta com a enunciação de perspectivas de desenvolvimento do sistema portuário em Timor-Leste assentes em propostas concretas.

Assim, a principal inovação desta dissertação foi o desenvolvimento de um pensamento estratégico aplicado ao desenvolvimento e segurança nacionais, tendo como base o mar e o sistema portuário em particular, sem esquecer a importância da consolidação dos modelos de desenvolvimento concomitantes: Estado Petrolífero; Estado Agrícola; e Estado Marítimo.

De facto, a amplitude e profundidade que caracterizam a análise de assuntos marítimos no contexto da estratégia nacional e do desenvolvimento de Timor-Leste ficou bem patente ao longo desta dissertação que tentou descobrir novas rotas para o

desenvolvimento que deverá avançar no sentido do investimento nas infraestruturas estratégicas, mantendo a condição imprescindível que é a da segurança, nomeadamente a segurança marítima.

A condição marítima de Timor-Leste marca, assim, esta dissertação e é simultaneamente pergunta e resposta, questão central e hipótese, que se vê confirmada ao longo das páginas.

A posição geográfica relativa de Timor-Leste enquanto plataforma giratória de passagem marítima do Oceano Índico para Oceano Pacífico e vice-versa é exemplo paradigmático deste argumento.

6.2. Objetivos alcançados, limitações e investigação futura

A título de balanço, poderá considerar-se que foram genericamente alcançados os objetivos inicialmente definidos para o desenvolvimento da investigação e a realização do trabalho, ainda que se possa reconhecer que a obtenção de resultados mais quantificados para a formulação das propostas apresentadas foi muito condicionada pela dificuldade de obtenção de informação mais objetiva e pela situação ainda embrionária de formulação de estatísticas de natureza económica e social.

Ainda assim é relevante reconhecer que, **o que se sabe mais**, e **o que se sabe de novo** nesta dissertação foi, precisamente, a partir da perspectiva da condição marítima de Timor-Leste. Esta permite explorar e identificar as oportunidades exclusivas que se revelam como centrais para que o país se transforme num *Hub* ou Centro de Trânsito das embarcações de bens e cargas comerciais, matérias-primas e recursos energéticos como o petróleo e o gás natural, podendo funcionar como importante peça no xadrez mundial das rotas marítimas, entre países produtores e consumidores intra e inter-regiões do mundo.

A inevitabilidade do mar, a importância de se reflectir ao nível da estratégia sobre os rumos a seguir, mas também, ao nível tático e operacional, do investimento, da construção, do funcionamento e gestão de pólos de desenvolvimento assentes num sistema portuário que serve os interesses nacionais, são pilares desta dissertação.

Nesse sentido, impõe-se a modernização dos portos de Timor-Leste, mas também o desenho de uma rede adequada ao apoio do desenvolvimento da economia timorense.

Em termos de **contributo para futuras iniciativas de investigação**, deixamos dois tipos de desafios, que reputamos essenciais para um desenvolvimento coerente para o país.

Por um lado, o aprofundamento da reflexão sobre os desafios estratégicos para Timor-Leste, no seu contexto geográfico e económico, e que passarão certamente pelo reforço de iniciativas que favoreçam o desenvolvimento da Economia do Mar, nas suas diferentes vertentes.

Por outro lado, e tendo presente a situação insular do país e a sua grande dependência económica do exterior e a importância que os portos representam no processo de movimentação de mercadorias, a perspectiva de aprofundar e consolidar soluções para o desenvolvimento portuário de Timor-Leste, consistentes com as capacidades emergentes e os desafios que se colocam para o futuro.

6.3. Contributo para as políticas públicas e para a gestão

O **principal contributo** desta dissertação é, pois, e acima de tudo a identificação da necessidade de edificar um sistema portuário assente em pólos de desenvolvimento da economia nacional e da sua respectiva localização em Caravela e Liquiçá, na Costa Norte ou Tasi Feto; e Natarbora, na Costa Sul ou Tasi Mane.

Neste sentido, e em cada uma destas regiões, propõe-se a criação de PCMs de apoio aos Pólos Industriais, nomeadamente ao PITTREM em Caravela que inclui um Porto de Águas Profundas; um Porto de Transbordo; para além de capacidades, equipamentos e

recursos ao nível do transbordo e armazenamento, bem como processamento e produção de adubos e áreas para pequenas indústrias. Em segundo lugar propõe-se um PITMERCON em Liquiça, e um POCOSMU na Costa Sul, nomeadamente em Natarbora que dará apoio ao desenvolvimento de um sistema de transporte multimodal, seja ao transporte de pessoas, mercadorias ou cargas, seja, ainda, numa dimensão de apoio à função militar/policial de patrulhamento e fiscalização marítima da costa sul.

Neste sentido, esta dissertação apresenta propostas de construção de infraestruturas estratégicas portuárias que terão de ser apoiadas pela reabilitação e construção de redes viárias adequadas e modernas.

É com base nos elementos permanentes, nomeadamente a geografia, e com vista à melhoria e fortalecimento dos elementos conjunturais, como sendo a economia, que se elaborou esta dissertação no sentido da aplicação do conhecimento ao serviço do desenvolvimento nacional do Estado costeiro que é Timor-Leste e que tem no mar importantes oportunidades de fortalecimento e consolidação do Estado através da gestão portuária ao serviço da integração e articulação dos três modelos de desenvolvimento enunciados de Estado petrolífero, Estado Agrícola e Estado Marítimo.

Esta dissertação navegou, assim, por teorias e conceitos, desde a estratégia à segurança, sempre rumo às propostas de implementação de um sistema portuário nacional que contribua para a materialização de uma verdadeira estratégia nacional que inclua o mar na equação e que valorize este recurso e o maximize o seu impacto na economia em particular, e no desenvolvimento em geral, tirando partido da condição geográfica de Timor-Leste, bem como dos factores geopolíticos.

Em conclusão, caracterizou-se o contexto geopolítico e identificaram-se os desafios no contexto da segurança marítima e do sistema portuário de Timor-Leste no século XXI, consubstanciando a ambição de contribuir de forma prática e concreta para o desenvolvimento nacional e tendo em vista a aplicação dos contributos já enunciados.

O mar, a segurança e o desenvolvimento são elementos-chave à prossecução de uma estratégia nacional timorense e os portos são essenciais para que isso aconteça.

6.4. Considerações de natureza pessoal

Finalmente, não deixamos de registar a importância que a frequência do Mestrado já assumiu no desenvolvimento das competências de natureza académica, profissional e comportamental do signatário, que muito contribuirão para o seu desenvolvimento e intervenção profissional e de cidadania num país como Timor-Leste, em constante processo de crescimento e valorização económica e social.

Nesse aspeto, salientamos a oportunidade criar as condições teóricas de aprofundamento da reflexão estratégica para Timor-Leste, bem como a possibilidade de refletir sobre as questões associadas ao desenvolvimento da Economia do Mar e, em particular, para o desenvolvimento e melhoria das condições oferecidas pelo sistema portuário do país.

O estudo das diferentes matérias e o desenvolvimento do projeto de dissertação permitiram-nos reunir ferramentas de estudo e reflexão que nos vão proporcionar condições mais fundamentadas para os contributos que pretendemos continuar a apresentar face aos desafios que o país terá que enfrentar.

Bibliografia

Literatura:

ALMEIDA, Políbio Valente, *Do Poder do Pequeno Estado*, Lisboa, ISCSP, 1990

BESSA, António Marques, *O Olhar de Leviathan*, Lisboa, ISCSP, 2001

CAJARABILLE, Victor Lopo (Coord.), *A Segurança nos Portos*, Aveiro, Mare Liberum, 2014

CAJARABILLE, Vitor Lopo; RIBEIRO, António Silva; MARQUES, António Gameiro; MONTEIRO, António Sardinha, *A Segurança no Mar, Uma Visão Holística*, Coimbra, Mare Liberum, 2012

CORREIA, Armando, *O mar no século XXI*, Coimbra, Mare Liberum, 2010

CORTE-REAL, Benjamin de Araújo, CABASSET, Christine, DURAND, Frédéric, *Timor-Leste Contemporain – L'émergence d'une nation*, Bangkok, IRASEC, 2014

COUTO, Abel Cabral, *Uma nova base conceptual para a estratégia*, in António Paulo Duarte e António Horta Fernandes, *Grandes Estrategistas Portugueses*, Lisboa, Edições Sílabo, 2007

DEFARGES, Philippe Moreau, *Introdução à Geopolítica*, Lisboa, Gradiva, 2003

DURAND, Frédéric, *Timor Lorosa'e – Un atlas géo-historique*, Bangkok, IRASEC, 2002

LUTTWAK, Edward N., *Strategy, The Logic of War and Peace*, Harvard, Belknap Press of Harvard University Press, 1987

MALTEZ, José Adelino, *Princípios de Ciência Política*, 2ª Edição, Lisboa, ISCSP, 1998

MATIAS, Nuno Vieira, SOROMENHO-MARQUES, Viriato, FALCATO, João e LEITÃO, Aristides G. (coord.), *Políticas Públicas do Mar*, Lisboa, Esfera do Caos, 2010

MOREIRA, Adriano, *A Circunstância do Estado Exíguo*, Loures, Diário de Bordo, 2009

MOREIRA, Adriano, *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, Almedina, 2002

NARCISO, Inês, “A Geopolítica do Mar Português”, in I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, Loures, Diário de Bordo, 2010, pp.143-162

NARCISO, Inês, *Relação entre Conceito Estratégico Nacional e Política Externa*, Relatório de Estágio, Lisboa, 2008 (Texto Policopiado Não Publicado)

NYE, Joseph S., *The Future of Power*, New York, PublicAffairs, 2011

QUIVY, Raymond, CAMPENHOUDT, LucVan, *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, 4ª Edição, Lisboa, Gradiva, 2005

RIBEIRO, António Silva, *Teoria Geral da Estratégia*, Coimbra, Almedina, 2009

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

RIBEIRO, Manuel de Almeida, *A Zona Económica Exclusiva*, Lisboa, ISCSP, 1992

Publicações:

“The Oceans Economy: Opportunities and Challenges for Small Island Developing States”, United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva, 2014, consultado em http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcted2014d5_en.pdf

Review of Maritime Transport 2014, United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva, 2014 consultado em <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1068>

Timor-Leste em Números 2013, Direcção Nacional de Estatística, Ministério das Finanças, 2014, consultado em http://www.statistics.gov.tl/wp-content/uploads/2014/10/Timor_Leste_in_Figures_2013.pdf

Timor-Leste, Plano Estratégico de Desenvolvimento Nacional 2011-2030, s.d., consultado em http://timor-leste.gov.tl/wp-content/uploads/2012/02/Plano-Estrategico-de-Desenvolvimento_PT1.pdf

Legislação

Resolução do Parlamento Nacional Nº14/2014, Jornal da República, Série 1, No35A, 24 de outubro de 2014, <http://www.jornal.gov.tl/?q=node/5729>

Estatutos da APORTIL, Anexo I, Decreto-Lei Nº 3/2003, Jornal da República, Série I, 10 de março, consultado em <http://www.jornal.gov.tl/?q=node/1461>

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982