

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO

2009/2010



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

O TEXTO CORRESPONDE A UM TRABALHO ELABORADO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA / DO EXÉRCITO PORTUGUÊS / DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS PORTUGUESES

PEDRO GABRIEL DE SEIXAS DIAS DA SILVA BARATA
CAPITÃO-TENENTE M



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS
PORTUGUESES**

Capitão-tenente Pedro Gabriel de Seixas Dias da Silva Barata

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2009-10

Lisboa

2010



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS
PORTUGUESES**

Capitão-tenente Pedro Gabriel de Seixas Dias da Silva Barata

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2009-10

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Luís Costa

Lisboa
2010



ÍNDICE GERAL

ÍNDICE GERAL	iii
ÍNDICE DE FIGURAS	v
RESUMO.....	vi
ABSTRACT.....	viii
PALAVRAS-CHAVE.....	x
Lista de siglas e abreviaturas.....	xi
1. Introdução.....	1
a. Objecto de estudo e sua delimitação	2
b. Definição dos objectivos da investigação	2
c. Metodologia.....	3
d. Estrutura geral.....	4
2. A importância do Mar para Portugal.....	5
a. Os portos nacionais como instrumentos do Poder Marítimo	6
b. Os Portos nacionais como factor de desenvolvimento (económico, tecnológico e social).....	10
c. A Política de transporte marítimo.....	16
(1) A Política a nível nacional.....	17
(2) A Política Europeia.....	19
d. Síntese Conclusiva	21
3. Uma Nova ordem mundial.....	23
a. As novas ameaças – ambiente estratégico	24
b. Um novo conceito de segurança.....	26
c. Síntese Conclusiva	27
4. A importância da “Security” na actual conjuntura	28
a. O Código <i>International Ship and Port Facility Security</i> (ISPS).....	30
b. O <i>Vessel traffic System</i> (VTS).....	31



c. <i>A Container Security Initiative (CSI)</i>	33
d. <i>A Proliferation Security Initiative (PSI)</i>	34
e. <i>Síntese Conclusiva</i>	39
5. Conclusões	41
Referências bibliográficas	44
Anexos	49
Anexo A - Mapa das Auto Estradas do Mar	A-1
Anexo B - Comércio Externo com o Mundo por modos de transporte – Import.....	B-1
Anexo C - Comércio Externo com o Mundo por modos de transporte – Export.....	C-1
Anexo D – Actores presentes no processo de decisão em ambiente marítimo	D-1
Anexo E – Quadro de características das ameaças presentes no ambiente marítimo	E-1



ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1 – As principais rotas de comércio marítimo
- Figura 2 – Evolução do Transporte marítimo mundial
- Figura 3 – Evolução do Comércio Externo Português –Importações
- Figura 4 – Evolução do Comércio Externo Português –Exportações
- Figura 5 – Efeito directo das actividades ligadas ao Mar no PIB Nacional
- Figura 6 – Redes Transeuropeias e o projecto multimodal Portugal –Espanha /Europa.
- Figura 7 – Corredores estruturantes de Portugal.
- Figura 8 – O Sistema nacional de controlo de tráfego marítimo
- Figura 9 – Rede de Portos da *CSI*



RESUMO

Os portos nacionais constituem um importante elo de ligação geográfica aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores, bem como à área geoestratégica Euro-Atlântica. O seu desenvolvimento, bem como a sua modernização, constantes nas políticas identificadas, permitirão a Portugal constituir-se como porto de acesso e placa giratória para os mercados europeus. Todavia, num país onde as trocas comerciais com o exterior se fazem fundamentalmente por via marítima, importa assegurar os níveis de segurança necessários para que esses fluxos se mantenham de forma controlada e segura.

O processo de globalização, o fim da Guerra Fria e o dia 11 de Setembro de 2001 trouxeram para a cena internacional uma série de novos actores e uma realidade marcada por um novo tipo de ameaças, caracterizadas fundamentalmente por serem imprevisíveis, desterritorializadas, globais, transnacionais, tendo obrigado os Estados a alterar o seu velho paradigma de defesa e de segurança, baseado até então na ameaça territorial proveniente de outros Estados. Hoje os Estados soberanos de Westfalia já não são os únicos responsáveis pela defesa e segurança, obrigando a que, em relações de cooperação com os outros actores - organizações colectivas de defesa, organizações não governamentais, e outras, se estabeleça um esforço global no combate às novas ameaças – a Segurança Cooperativa.

De forma a fazer face a esta nova tipologia de ameaças, Portugal tem acompanhado as alterações legislativas que ocorreram na última década ao nível internacional, de que são exemplo as emanadas pela Organização Marítima Internacional (OMI), e tem vindo a implementar diversos mecanismos capazes de contribuir para o esforço global de segurança, quer a nível de política interna, quer externa. Ao nível interno são exemplo a implementação do *Vessel Traffic System* (VTS), o *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS). Ao nível externo tem vindo a participar em diversas iniciativas ao nível das diversas organizações internacionais onde se insere, como sejam: a *Proliferation Security Initiative* (PSI) ou a *Container Security Initiative* (CSI). Todavia, face à tipologia das novas estamos em crer que algo mais poderá ser feito. Assim, pretendemos apresentar um modelo de forças baseado nos meios existentes nas Forças Armadas capazes de responderem prontamente e de forma flexível a estas ameaças, com enfoque no terrorismo com origem no mar.



Pretende-se assim com este trabalho compreender qual a importância dos portos marítimos para Portugal e de que forma a sua segurança e das zonas de aproximação contribuem para o desenvolvimento do Poder Marítimo nacional.



ABSTRACT

Portuguese harbors are an important geographic linkage between Azores and Madeira Archipelagos and the inland itself, as well as an important geostrategic linkage to the Europe-Atlantic region. Their development as their modernization, both present in the actual national policies will allow Portugal to play the role of an important platform to the European markets. However, to achieve that it is very important to assure security through cooperation with other actors, such as international organizations. For this reason, it is basic to build a set of assets and capabilities in order to achieve the security needed to defend our national interests.

Globalization, the end of the Cold War, and September 11th 2001, brought a new set of threats to the world, defined as global, unpredictable, with unknown frontiers, undefined forms, transnational, obliging the states to change their own defence and security paradigms, and as a consequence, their internal and foreign – collective defence, policies. That is to say, Westafalia classic sovereign state concept, based on the state as the one and only responsible for its members and institutions security, doesn't have anymore the security and defence monopoly. Nowadays, state has to share this responsibility with other international actors, such as International Organizations, Non Governmental Organizations, and others, as a global effort to gain advantage on these new threats, that is to say, Cooperative Security.

Therefore, Portugal has developed in the last years important measures, capable of improving our national effort towards global security. Internally, the Vessel Traffic System (VTS), the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) implementation are some examples of this effort. But, another initiatives have been taken at some of the international organizations that Portugal takes part, such as North Atlantic Council Treaty (NATO) and European Union, such as our participation in the Proliferation Security Initiative and the Container Security Initiative. However, due to the new kind of threats we believe that something else as to be done. Therefore, we intent to present a new model based on the existing assets being capable of promptly answer in a flexible way to those threats coming from the sea.



With this report we intent to evaluate how important is security for Portuguese Harbours, and how can they endeavour Sea Power development.



PALAVRAS-CHAVE

Globalização

Desenvolvimento

Ameaças

Poder Marítimo

Segurança

Estratégia Marítima



Lista de siglas e abreviaturas

ADM	Armas de Destruição em Massa
AEMAR	Auto-estradas do Mar
AMN	Autoridade Marítima Nacional
ANE	Actores Não Estatais
ANS	Autoridade Nacional de Saúde
CEE	Comunidade Económica Europeia
CEMGFA	Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas
CEO	Comissão Estratégica dos Oceanos
CIMIC	Cooperação Civil-Militar
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade Países Língua Oficial Portuguesa
CSI	<i>Container Security Initiative</i>
DGAM	Direcção Geral da Autoridade Marítima
DGAIEC	Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo
ENAM	Estratégia Nacional para o Mar
EMGFA	Estado-Maior General das Forças Armadas
EST	Esquema de Separação de Tráfego
EUA	Estados Unidos da América
FA	Força Aérea
FAA	Forças Armadas
FSS	Forças de Segurança
GNR	Guarda Nacional Republicana
HUMINT	<i>Human Intelligence</i>
IPTM	Instituto Português dos Transportes Marítimos
ISPS	<i>International Ship and Port Facility</i>
MOPTC	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NBQR	Nuclear, Biológico, Químico e Radiológico
OMI	Organização Marítima Internacional
PIB	Produto Interno Bruto
PJ	Polícia Judiciária
PM	Polícia Marítima
PSI	<i>Proliferation Security Initiative</i>
RTE-T	Redes Transeuropeias - Transporte
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SGSST	Secretario Geral do Sistema de Segurança Interna
SIS	Serviço de Informações de Segurança
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
SSAS	<i>Ship Security Alert System</i>
SSI	Sistema de Segurança Interna
TMCD	Transporte Marítimo de Curta Distância
UE	União Europeia
VTS	<i>Vessel Traffic System</i>



WMD
ZEE

Weapons of Mass Destruction
Zona Económica Exclusiva



1. Introdução

“A História portuguesa pode resumir-se a uma série de esforços para o aproveitamento das possibilidades atlânticas do território”

Jaime Cortesão

Ao longo dos tempos o Mar e os Oceanos estiveram sempre presentes e constituíram-se como peças importantes no desenvolvimento da humanidade. Ao nível nacional podemos afirmar que a relevância do Mar para Portugal foi mais **notória** na época dos descobrimentos, a qual para alguns autores poderá ter marcado o início do processo de globalização – na verdade o que eram as nossas trocas comerciais, culturais e científicas naquela altura?

Todavia, assistimos hoje a um distanciamento da nossa sociedade às questões do Mar e à sua importância. Hoje, é algo de distante, intangível e invisível (ENAM, 2007:2).

Por força da permeabilidade das fronteiras, é hoje notório que os Estados, e em concreto os portos, são confrontados com uma nova tipologia de ameaças, implicando uma nova abordagem na forma como estas se devem combater e prevenir. Esta passa hoje por uma articulação entre os diversos agentes ao nível interno, sejam eles as Forças de Segurança (FSS), as Forças Armadas (FFAA), bem como de uma política de cooperação ao nível internacional (*ibid*).

Em 2006 foi elaborada a Estratégia Nacional para o Mar (ENAM), relançando o Mar como um projecto nacional, holístico, congregando sinergias ao nível dos mais diversos sectores. Outra iniciativa que importa trazer à colação é o estudo da Sociedade de Avaliação de Empresas e Riscos (SaeR), de 17 de Fevereiro de 2009, o “*Hypercluster* da Economia do Mar”¹. Este projecto visa a integração de todas estas actividades do Mar sob a forma dum *cluster*, permitindo a Portugal a criação de valor acrescentado nos domínios do desenvolvimento e uso sustentável do Mar e dos seus recursos. Neste capítulo os portos marítimos têm concertada um papel a jogar, como veremos ao longo deste trabalho.

Todavia, nenhum projecto nacional para o Mar consegue ser implementado numa forma eficaz sem que esteja assegurado um sistema integrado de vigilância, segurança e

¹ Um *Hypercluster* é um conjunto de *clusters* que, não tendo necessariamente todos entre si relações de intercâmbio económico ou tecnológico estreitas, existem em torno da exploração de um mesmo recurso ou património de grande dimensão e que suporta uma variedade de funções” (SAER, 2009: 105).



defesa nacional, quer ao longo da nossa costa, quer nas zonas portuárias e de aproximação, capazes de empreender respostas às demais ameaças, como o combate à poluição, o terrorismo, o tráfico de droga, entre outras. Neste aspecto, Portugal tem implementado uma série de medidas que têm sido emanadas internacionalmente, mormente pela Organização Marítima Internacional (OMI).

Assim, face ao que antecede, consideramos que estudar o tema proposto, A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS PORTUGUESES, se reveste de particular interesse, uma vez que nos obriga a compreender qual a importância que os portos nacionais têm, não somente como pólo dinamizador do desenvolvimento nacional, mas também quão frágeis eles são às mais diversas ameaças, pelo que importa garantir a sua segurança.

a. Objecto de estudo e sua delimitação

O trabalho proposto constitui um desafio pela temática na qual se insere.

No estudo que iremos efectuar analisaremos a importância da segurança dos portos e das zonas de aproximação para o desenvolvimento nacional, e os estratégicos onde analisaremos de que forma as estratégias de prevenção e combate às novas ameaças permitirão um desenvolvimento do poder marítimo nacional.

Assim, importa delimitar o estudo, através dum enquadramento conceptual segundo o modelo de **estudos de segurança e estratégicos**, com o objectivo de, eventualmente encontrar um modelo de análise orientador de todo o trabalho. Em seguida, far-se-á uma análise da importância ao nível nacional dos portos nacionais nas vertentes de desenvolvimento económico, social e tecnológico. Posteriormente, analisar-se-á o ambiente interno e externo e as respectivas ameaças, vulnerabilidades, oportunidades e potencialidades a nível nacional. Em último lugar, importa identificar, analisar e reflectir sobre o papel dos portos como instrumentos de Poder marítimo, e qual o *state of the art* ao nível nacional no que diz respeito às medidas e tecnologias implementadas e a implementar como forma de combate a essas ameaças, permitindo assim que os portos marítimos nacionais se constituam como factor de desenvolvimento nacional.

b. Definição dos objectivos da investigação

Face o que antecede foram definidos os seguintes objectivos específicos:



- Análise da importância dos portos nacionais no desenvolvimento económico, social e tecnológico;
- Análise do processo de globalização e da forma como interferiu ou não, com as políticas de segurança da União Europeia e dos Estados;
- Análise do ambiente estratégico e das novas ameaças;
- Análise da estratégia nacional para fazer face às novas ameaças;
- Análise das capacidades nacionais existentes ao nível dos portos e zonas de aproximação de prevenção e combate às novas ameaças.

c. Metodologia

A nossa investigação centrar-se-á essencialmente em pesquisa monográfica e em publicações em série. Tivemos ainda oportunidade de complementar o nosso estudo recorrendo a depoimentos de diversas personalidades especialista na matéria que tivemos oportunidade de entrevistar.

O título deste trabalho sugere à partida uma questão central: *“De que forma a segurança dos portos marítimos nacionais contribui para o desenvolvimento do Poder Marítimo de Portugal?”*

Decorrente da pergunta de partida foram deduzidas as seguintes perguntas derivadas:

- QD1 - Que papel desempenham os portos nacionais no desenvolvimento económico, social e tecnológico nacional?
- QD2 - Como se caracteriza o conceito de segurança na actualidade?
- QD3 - Ao nível das infra-estruturas portuárias e zonas de aproximação, quais as capacidades nacionais existentes para fazer face às novas ameaças?

Neste seguimento do anteriormente exposto, foram ainda definidas as seguintes hipóteses orientadoras de estudo e que serão inicialmente as respostas possíveis:

- H1 - Os portos nacionais, tal como analisado no estudo efectuado pela Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco (SaeR) no seu *“Hypercluster da Economia do Mar”* constituem um pólo dinamizador do desenvolvimento económico, social e tecnológico nacional;



- H2 - A globalização trouxe novas ameaças as quais obrigaram os Estados a alterar os seus paradigmas de defesa e segurança interna, levando-os a adoptar o conceito de segurança colectiva e cooperativa, o qual muitas vezes se sobrepõe ou se substitui ao desígnio nacional de defesa;
- H3 - A imprevisibilidade das novas ameaças obrigou Portugal a adaptar uma série de medidas integradas em estratégias nacionais, quer no plano interno, quer ao nível externo, no âmbito das organizações internacionais de segurança e defesa colectiva onde se insere;

d. Estrutura geral

Visando dar resposta às questões derivadas e comprovar a veracidade das hipóteses formuladas, estruturou-se o presente trabalho em cinco capítulos.

Assim, após este primeiro capítulo introdutório, far-se-á uma análise da importância que o Mar tem para Portugal, em concreto importa identificar, analisar e reflectir sobre o papel dos portos como factores de fortalecimento do Poder marítimo, bem como nas vertentes do desenvolvimento económico, social e tecnológico. Olharemos de igual modo para a política de transporte marítimo europeia e nacional.

Seguidamente, olhamos para o novo ordenamento mundial pós-Guerra Fria e para o processo de globalização e a conseqüente nova tipologia de ameaças com que os Estados têm de se defrontar, bem como no conceito de segurança associado.

No terceiro capítulo, analisaremos o conceito da segurança portuária na actual conjuntura internacional, bem como as medidas e tecnologias implementadas e a implementar em Portugal como forma de combate às novas ameaças nos portos e zonas de aproximação, evidenciando qual o *state of the art* ao nível nacional, e focando a nossa atenção nas capacidades e nas vulnerabilidades que o actual sistema encerra.

No quarto capítulo, o conclusivo, far-se-á um balanço da investigação efectuada, assinalando as ilações mais relevantes e procurando evidenciar que, do conjunto dos capítulos centrais do presente trabalho foi possível testar as hipóteses formuladas e responder à pergunta de partida, efectuar-se-ão algumas considerações finais e recomendações.



2. A importância do Mar para Portugal

A actividade marítima relevante por parte do homem remonta à Grécia antiga - a primeira talassocracia conhecida (Sacchetti, 2004). De facto, é uma constatação que ao longo dos tempos o Mar e os Oceanos foram peças preponderantes no desenvolvimento da humanidade, em primeiro lugar como fonte de subsistência, depois como elemento facilitador de transporte de pessoas e de mercadorias, mais tarde como fornecedor de recursos de maior valor económico, e actualmente como elemento de equilíbrio entre as dimensões económica, sociais e ambiental do desenvolvimento sustentável do planeta².

Ao nível nacional podemos afirmar que a forma como Portugal “olhou” para o mar se alterou em consonância com a própria realidade nacional e internacional. Vejamos: durante os anos sessenta e até meados da década de setenta - descolonização, o Mar era fundamentalmente um elo de ligação entre o Portugal europeu e as províncias ultramarinas. Nesta altura o Mar era uma peça fundamental no nosso desenvolvimento económico, a nossa Marinha Mercante marcava uma posição na cena internacional, a frota pesqueira tinha uma dimensão considerável - fundamentalmente projectada para a pesca longínqua, bem como as indústria de construção e de reparação naval. Com o final da década de setenta do século passado, Portugal vira-se para a Europa, tendo a integração na então Comunidade Económica Europeia (CEE)³ passado a ser o grande desígnio nacional. Neste cenário assistimos ao “virar de costas” ao Mar e às actividades marítimas; a Marinha Mercante vai diminuindo a sua expressão, a indústria de pesca entra em declínio, e a indústria naval “afunda-se”⁴. Citando Tiago Pitta e Cunha: “... o Mar deixou de ser visto como fonte de valor económico: “A estratégia de integração europeia, no entanto, não

² O transporte marítimo e os portos são essenciais para o comércio internacional. Para 90% do comércio externo da União Europeia e mais de 40% do seu comércio interno o transporte é efectuado por via marítima. A União Europeia com 40% da frota mundial, é incontestavelmente o líder deste sector global. Anualmente, 3,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e 350 milhões de passageiros transitam pelos portos marítimos europeus. Cerca de 350.000 pessoas trabalham nos portos e nos serviços associados, que, no seu conjunto, geram um valor acrescentado de aproximadamente 20 mil milhões de euros. Com o aumento do volume do comércio mundial e o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e das auto-estradas marítimas, as perspectivas para estes sectores são de crescimento contínuo. O transporte marítimo é um catalisador para outros sectores, nomeadamente a construção naval e os equipamentos marítimos (Costa, 2005:10)

³ A integração de Portugal na então CEE ocorreu em 1 de Janeiro de 1986. Disponível em : http://europa.eu/abc/history/1980-1989/index_pt.htm, acedido em 1 de Dezembro de 2009)

⁴ De acordo com o Relatório Consolidado do Sector Portuário de 2008, o número de navios de comércio com registo convencional registado em Portugal decresceu de cerca de 95 em 1980 para 11 em 2008 (RCSP, 2008:93)



parece por si só ter-nos dado o modelo de desenvolvimento económico que ambicionamos.” (Cunha, 2004, 144).

Ciente deste afastamento, em 2003, e com o objectivo de definir os elementos à criação de uma estratégia nacional para o oceano é criada a Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO)⁵, a qual identificou duzentas e cinquenta medidas de acção estratégicas - apresentadas sob a forma de relatório em 2004, e que espelhava a situação nacional ao nível das actividades ligadas ao mar e dos recursos nos vários sectores. Este mesmo relatório serviu de base à elaboração da ENAM, relançando o Mar como um projecto nacional, holístico, congregando o esforço dos diversos sectores, incluindo agentes económicos, comunidade científica, organizações não governamentais, sociedade civil, entre outros. Assim, importa desenvolver, entre outras, políticas de internacionalização e modernização dos portos nacionais, as quais abrangem numerosas actividades comerciais e proporcionam espaços residenciais e infra-estruturas turísticas, permitindo que Portugal se constitua como porto de acesso e plataforma giratória para os mercados europeus, relançar a sua frota mercante e edificar um sistema de forças capaz de assegurar a segurança e a defesa dos interesses nacionais⁶. A integração de todas estas actividades do Mar deverá ser efectuada sob a forma de um *cluster*, a que o relatório da SaeR designou como “*Hypercluster* da Economia do Mar”, o qual permitirá a Portugal a criação de valor acrescentado nos domínios do desenvolvimento e uso sustentável do Mar e dos seus recursos. Contudo, para isso, importa assegurar o tríptico de segurança-cooperação-desenvolvimento (Rogero, 2004:121), e este conceito leva-nos a debruçarmo-nos sobre a temática da segurança no dealbar do século XXI .

a. Os portos nacionais como instrumentos do Poder Marítimo

O Poder constitui um instrumento de acção dos Estados, indissociável da sua acção política quotidiana. Se recuarmos até aos primórdios da Humanidade verificamos que desde cedo o Homem utilizou o Poder, normalmente através da violência, para garantir a sua sobrevivência, bem como do seu agregado familiar, dos seus alimentos. À medida que

⁵ A CEO foi Criada pela Resolução do Conselho de Ministros nº81/2003, de 17 de Julho

⁶ De acordo com o Programa de Governo do XVIII Governo Constitucional o oceano mantém-se como um desígnio nacional: “Os Oceanos são elementos essenciais da identidade nacional ...O Mar é para Portugal uma fonte de riqueza, de oportunidade e de desenvolvimento, devendo por isso ser valorizado na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável.



as sociedades foram evoluindo, bem como os respectivos modelos de organização e sistema político, o Poder foi sendo utilizado, interna e externamente, como instrumento do garante da sua independência e desenvolvimento.

Segundo Cabral Couto, o poder é o “conjunto de forças de qualquer natureza, morais e materiais, que um actor pode utilizar, em circunstâncias determinadas, em apoio da sua estratégia”⁷, ou seja o poder visto como um instrumento ao serviço das estratégias do Estado (Vaz, SI:12). Importa de igual forma dizer que, aquando da formulação do poder nacional, é necessário pensar que não se pode separar a vontade das capacidades - sem vontade não existe poder, mas a vontade de alcançar determinados objectivos, não basta. À vontade de querer realizar algo, tem que se somar a capacidade de garantir a sua realização (*ibid*). Fazendo uma analogia, importa pensar as potencialidades que o mar encerra para Portugal e de que forma as utilizamos, ou não.

Centremos assim a nossa atenção no papel dos portos nacionais como instrumento de Poder marítimo, para por fim compreendermos o seu papel e de que forma contribuem para o Poder nacional.

Em termos de conceitos enquadrantes, adoptámos a definição de Poder Marítimo de Alfred Mahan “ (...) como sendo a soma de forças e factores, instrumentos e circunstâncias geográficas que cooperam para conseguir o domínio do mar, garantir o seu uso e impedi-lo ao adversário⁸” (Cajarabille, 2009) e teria como principais objectivos constituir-se como um valor acrescentado de forma a assegurar um aumento da capacidade de afirmação do Estado, bem como aumentar a sua coesão social, o seu bem-estar, a sua prosperidade. **Para a consubstanciação do Poder Marítimo importa considerar cinco factores básicos**, bem como três elementos, que passamos a descrever:

- **a posição geográfica e a configuração física:** Portugal é um Estado com vocação Atlântica, e que através do seu Triângulo Estratégico - Continente-Açores-Madeira, se constitui, de igual forma, como um Estado periférico na União Europeia (UE), mas de alguma forma central na ligação ao continente Americano e à Comunidade de Países de

⁷ De igual forma é situacional e relativo.

⁸ Com o uso do mar entenda-se a exploração económica, a investigação científica, o exercício de autoridade nos espaços marítimos de soberania e jurisdição nacional, *i.e.*, o mar como fonte de riqueza e como via de comunicação. A interdição do uso do mar visa, se necessário, exercer pressão económica e militar, a defesa do território nacional ou outros interesses nacionais, ou a redução da mobilidade estratégica do adversário.



Língua Oficial Portuguesa (CPLP). A sua Zona Económica e Exclusiva⁹ (ZEE) é uma das maiores da Europa, com cerca de 1 700 000 km², ou seja, cerca de 18 vezes a sua área terrestre, podendo esta área – que hoje em dia se estende até às 200 milhas náuticas¹⁰. Este enorme espaço conta com alguns dos mais importantes ecossistemas oceânicos ao nível global, com zonas estuarinas muito ricas, zonas de afloramento costeiro, campos de fontes termais, entre outros que devem ser aproveitados (ENAM, 2007:2). Como dizia Napoleão Bonaparte:”... *la politique des États est dans leur géographie*” (Fontoura, Mathias, 2007:19)

- a extensão do território: para além do que anteriormente foi afirmado, importa dizermos que o facto da nossa costa não apresentar grandes acidentes orográficos permitiu desde muito cedo que as populações migrassem do interior e se fixassem junto ao litoral, dele tirando partido para a sua sobrevivência. Este facto permitiu que, ao longo dos séculos importantes estruturas portuárias se fossem constituindo e desenvolvendo – Lisboa, Leixões, Sines, e outros são o testemunho disso, e que permitiram a Portugal constituir-se como um importante ponto de passagem de diversas rotas comerciais. **Importa de igual forma referir a relação da extensão do território com a distribuição populacional, bem como o seu efectivo e qualidade e a existência de bons portos, em orlas marítimas de alguma dimensão (*ibid*);**

- a população, a motivação nacional e as características do governo: os factores população e psicologia nacional estão, de alguma forma, enraizados nas nossas gentes, *i.e.*, o Mar sempre desempenhou um importante papel na nossa vida, sendo uma importante fonte de projecção internacional, de recursos, de lazer. Contudo, a forma como Portugal olhou para o Mar ao longo dos tempos é que se modificou, e este facto entronca naquilo que são características do governo. Aqui, importa avaliar de que forma a nossa vocação marítima é posta em prática pelos Governos, numa perspectiva de assegurar os interesses vitais do Estado.

No que diz respeito aos **elementos do Poder marítimo**, eles são: **os instrumentos de**

⁹ A ZEE constitui uma área onde o Estado mantém direitos de soberania parcial (de apropriação e utilização) na exploração, aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais vivos e não vivos e de energia (neste caso soberania total), bem como direitos de jurisdição (fiscalização), como é o caso da investigação científica, da protecção e preservação do meio marinho, da colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas. Esta área tem o seu limite horizontal 200 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base recta que servem de referência à contagem do Mar Territorial (CNUDM, 1982,art 55 a 75).

¹⁰ 1 Milha Náutica equivale a 1852 metros.



força, as Marinhas civis e as bases ou instrumentos de apoio. Vejamos:

- **os Instrumentos de força** com base nas componentes militares são os meios navais e de outros ramos com acção no mar, como por exemplo a Força Aérea (FA) ou a Guarda Nacional Republicana (GNR), e as não militares – meios de forças de segurança com acção no mar;
- **as Marinhas civis**, são as de comércio, de pesca, de recreio, científicas não militares.
- **as Bases ou instrumentos de apoio** são os portos, as bases, os estaleiros, o apoio logístico às actividades marítimas.

É assim possível observar que os portos nacionais se inserem ao nível das bases ou instrumentos de apoio, e com eles surge a instalação de complexos industriais, como os de construção naval, de conservas de peixe, as refinarias, as siderurgias, dada a sua dependência do transporte marítimo. Da sua implantação, resultam a fixação e o crescimento de agregados populacionais, bem como a criação de bolsas das mais diversas actividades comerciais. Ou seja, os portos constituem-se como instrumentos de apoio do poder marítimo do Estado, e conseqüentemente como autênticos pólos de desenvolvimento nas mais diversas áreas.

Em Portugal a principal função dos portos é essencialmente comercial e os mesmos classificam-se em função do volume de carga movimentada, bem como da sua capacidade. Assim são **portos principais Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, Funchal e Ponta Delgada**. Destes, e no que diz respeito ao volume de carga geral movimentada, Sines é o que se destaca, seguido de Leixões, Lisboa, Setúbal e Aveiro (RCSP, 2008)¹¹. Tirando partido da sua posição euro-atlântica, situados no cruzamento das principais rotas de comércio marítimo, e fruto das suas características, como sejam as águas profundas têm contribuído para a sua consolidação como activo estratégico. Veja-se, por exemplo o caso de Sines, principal porta de abastecimento energético do país (Administração do Porto de Sines, 2010).¹²

Perante a análise que efectuámos, pensamos que uma estratégia nacional assente na valorização do Mar como recurso natural do país, apostando no desenvolvimento

¹¹ Em Sines, destaca-se o granel líquido, em Leixões o granel líquido, em Lisboa o granel sólido e os contentores, em Setúbal o granel sólido e em Aveiro de igual forma o granel sólido (RCSP, 2008:41)

¹² [Em linha], consultado em 23 de Junho de 2010, disponível em <http://www.portodesines.pt/pls/portal/go>



económico das actividades do Mar, como sejam a modernização e a internacionalização das infra-estruturas portuárias - fazendo com que os nossos portos se constituam como porta de acesso e plataformas giratórias rumo a outros mercados, o relançar da nossa marinha mercante, a promoção das indústrias de construção e reparação naval, todas estas actividades, aliadas a um ambiente marítimo seguro poderão ser facilitadoras de desenvolvimento nacional nas mais diversas áreas de interesse. Por agora, vejamos mais em pormenor como podem os portos nacionais constituir-se como factor de desenvolvimento.

b. Os Portos nacionais como factor de desenvolvimento (económico, tecnológico e social)

O transporte marítimo e os portos são elementos chave na ligação entre as cadeias logísticas e o mercado mundial. Num mundo cada vez mais globalizado, a sua eficiência e a capacidade de inovar e de se desenvolverem são peças fundamentais na construção da competitividade nacional. Na figura seguinte podemos observar a densidade das principais rotas comerciais marítimas e perceber a importância geoestratégica que Portugal tem na ligação do tráfego marítimo das **Américas e de África para a Europa**, cada vez mais periférico em relação à Europa (com o alargamento a Leste), contudo, central na sua ligação ao continente americano e a África.

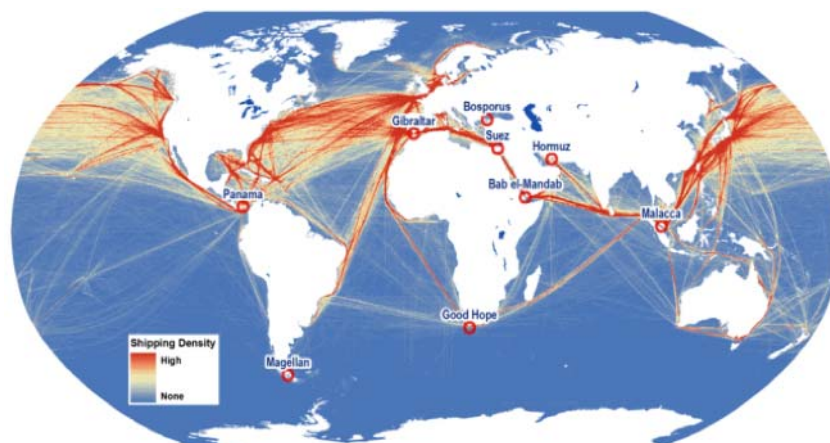


Figura 1 – As principais rotas de comércio marítimo
(Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/ch3menu.html>)



O processo de globalização trouxe um mundo cada vez mais concorrencial, com muitas das indústrias a deslocalizarem-se para longe dos grandes centros de decisão, e temos assistido ao crescimento exponencial e à internacionalização do comércio, sendo a via marítima para o transporte das mercadorias a privilegiada. Segundo o Instituto Português de Transportes Marítimos (IPTM), a concorrência ao nível das cadeias logísticas, no que diz respeito aos meios mais eficazes e eficientes de transporte, tem vindo a aumentar, e é aqui que os portos nacionais têm de focar a sua atenção, criando vantagem competitiva, seja ao nível dos apoios logísticos, dos serviços prestados, da segurança, ou da componente informacional e tecnológica (Relatório Consolidado do Sector Portuário (RCSP), 2009:24)).

Na figura 2 podemos observar a evolução do transporte marítimo a nível mundial, e verificar que independentemente da natureza do transporte considerado, a tendência desde 1970 tem sido um aumento a nível mundial no número de toneladas transportadas.

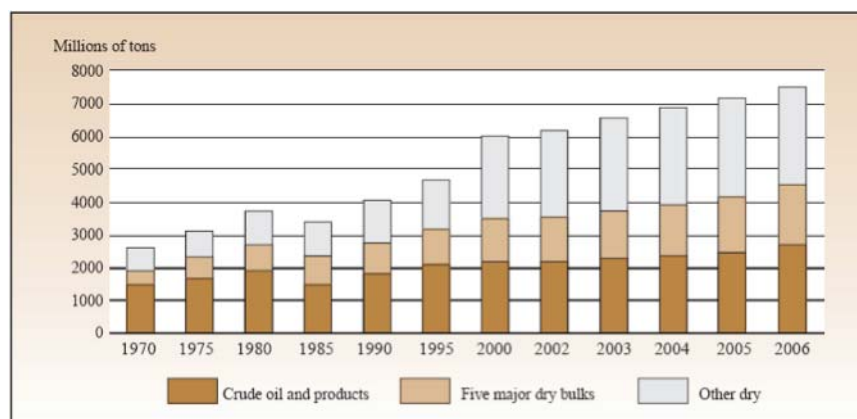


Figura 2 – Evolução do Transporte marítimo mundial
(Hypercluster da Economia do Mar, Relatório Final 2009)

Vejamos agora como evoluiu o transporte marítimo a nível nacional.

De acordo com os dados disponíveis do IPTM, e como podemos observar nas figuras seguintes, o comércio externo português tem vindo a aumentar desde os anos oitenta do século passado e faz-se, maioritariamente, através do modo de transporte marítimo - no caso das importações, e pelo modo rodoviário, nas exportações (*ibid*).

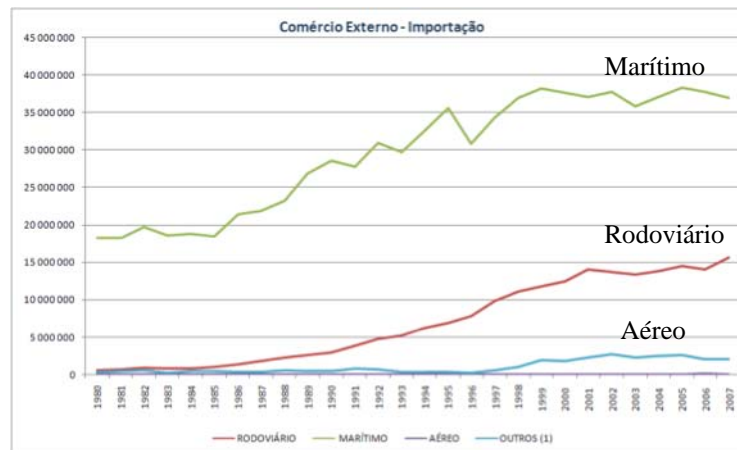


Figura 3 – Evolução do Comércio Externo Português –Importações (RCSP, 2008)

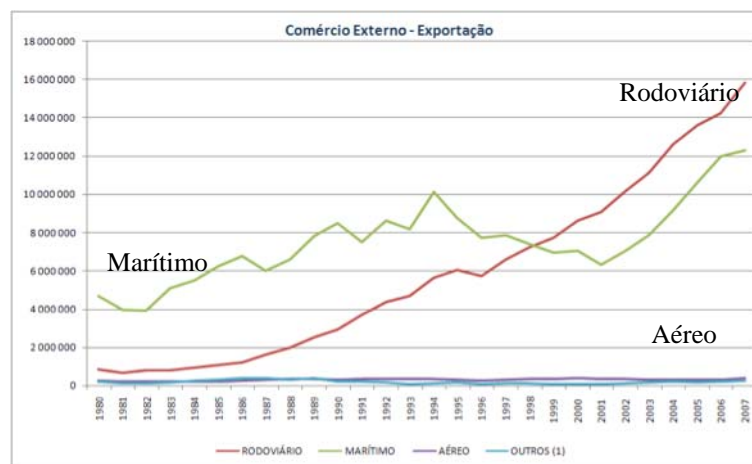


Figura 4 – Evolução do Comércio Externo Português –Exportações (RCSP, 2008)

Mas qual é a importância que os portos nacionais e o transporte marítimo têm para Portugal?

Da análise do RCSP do ano de 2008¹³ verificamos que o comércio externo de Portugal por via marítima é, maioritariamente proveniente de África e da América, ocupando a UE cerca de 19% desse mesmo volume. Já no que diz respeito às exportações por via marítima, é a UE a ocupar a grande fatia de comércio, seguido do mercado africano.

¹³ À data da realização deste trabalho ainda não se encontrava disponível relatório referente ao ano de 2009.



Do que anteriormente foi exposto, podemos observar o peso que o Mar tem para a economia portuguesa¹⁴ e a forma como privilegiamos a utilização da via marítima nas nossas relações comerciais¹⁵, motivo pelo qual, a utilização do mar deve ser um desígnio para Portugal e para os portugueses.

Todavia, a realidade é distinta.

Segundo o estudo da SaeR, considerando um período de dados entre 1970 e 2006, o movimento global de navios nos portos nacionais tem vindo diminuir¹⁶, muito embora se verifique um aumento no volume de mercadorias, muito fruto do aumento da dimensão dos navios que frequentam os nossos portos (SaeR, 2009:195). Este facto espelha aquilo que têm sido as políticas dos diversos governos ao longo dos anos, com a elaboração de algumas medidas avulso, as quais têm sido pouco eficazes. Veja-se o caso do Livro Branco da política Marítimo-Portuária Rumo ao século XXI, que apesar de ter aumentado a autonomia da gestão portuária, não conseguiu que o IPTM tivesse exercido um papel de planeamento estratégico, ficando-se pelo papel administrativo, o que levou ao agravamento do sistema portuário (*ibid*).

Em termos de impacto das actividades dos transportes marítimos e dos portos, e a forma como se constituem como pólos de desenvolvimento, julgamos importante trazer à colação o estudo efectuado pela SaeR, e já referido por várias vezes neste trabalho, denominado “*Hypercluster* da Economia do Mar”¹⁷. Neste estudo, foram identificadas cinco características fundamentais nas actividades ligadas ao mar: **a presença do meio marinho, a diversidade de actividades, cada componente está ligada à outra de uma forma sistémica, a exigência holística e o potencial sinérgico**. Por força destas características, a Economia do Mar forma um *Hypercluster*, o qual se baseia nas várias actividades que se desenvolvem no mar, desde a defesa, aos transportes e logística, à

¹⁴ De acordo com a SaeR as actividades marítimas representam para Portugal cerca de 5% a 6% do Produto Interno Bruto (PIB) e criam cerca de 75 mil postos de trabalho (SaeR, 2009:104)

¹⁵ Mesmo no que diz respeito às exportações, até 1999, o modo marítimo mantinha-se como o preferencial. A partir desse ano, os números inverteram-se, passando o modo rodoviário a ser o mais utilizado (RCSP,2009:23)

¹⁶ Em 1970 o nº de navios cifrava-se em 16314 e a tonelagem de carga (10^3 Ton) era de 16490,2. Em 2006, o nº de navios era de 13268 e a tonelagem de carga (10^3 Ton) era de 66534, muito devido ao aumento do tamanho dos navios e, conseqüentemente da capacidade de carga a transportar (SaeR, 2009:195).

¹⁷ No fundo, o *Hypercluster* da Economia do Mar será uma espécie de malha constituída por vários pequenos nós na dimensão horizontal e vertical - por sectores de actividade a nível nacional e por local independentemente dos sectores - formada pelas diversas entidades que contribuem para a economia do mar, com uma estratégia comum de projectar Portugal como importante actor a nível global.



energia, à pesca e aquicultura, ao turismo e desportos e outras. O *Hypercluster* está concebido segundo duas componentes:

- **componentes verticais** – Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas; Náutica de Recreio e Turismo Náutico; Transportes Marítimos, Portos e Logística; Construção e Reparação Navais; Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado; Energia, Minerais e Biotecnologia ; Obras Marítimas; e Serviços Marítimos.

- **componentes horizontais** – Investigação Científica, Desenvolvimento e Inovação, Ensino e Formação; Defesa e Segurança no Mar; Ambiente e Conservação da Natureza e Produção de Pensamento Estratégico.

Esta estrutura permite caracterizar cada componente, descrever a situação em Portugal e prospectivar as tendências, podendo assim constituir-se como uma ferramenta de planeamento estratégico.

Ao nível dos portos, foram identificados diversos factores susceptíveis de potenciar a política externa, o desenvolvimento tecnológico, social e económico. Ao nível de política externa, podemos dizer que, infra-estruturas portuárias modernas, com boas redes de acesso, capazes de tornar Portugal como uma plataforma logística para os mais diversos mercados mundiais, capazes de promover a centralidade atlântica do país, bem como as relações externas com os países da CPLP, afirmando-se Portugal como país marítimo da Europa. Ao nível social, os portos são geradores de emprego, e assim de coesão social, de riqueza, de qualidade de vida, e sobretudo de projecção nacional. Ao nível tecnológico, são fonte de investigação e desenvolvimento, de onde se destaca a aquicultura, a energia do mar, a oceanografia, um sem número de actividades. Ao nível económico, incluindo a articulação aos portos secundários mais pequenos, através dos Transporte marítimos de Curta Distância (TMCD) e da intermodalidade dos meios de transporte, capazes de contribuir para um ambiente sustentável, e com uma gestão do transporte “porta a porta”.

De seguida, apresentamos alguns dados que nos ajudam a consubstanciar a importância ao nível económico que as actividades ligadas ao mar, com particular relevância para os transportes marítimos e para os portos representam para Portugal.

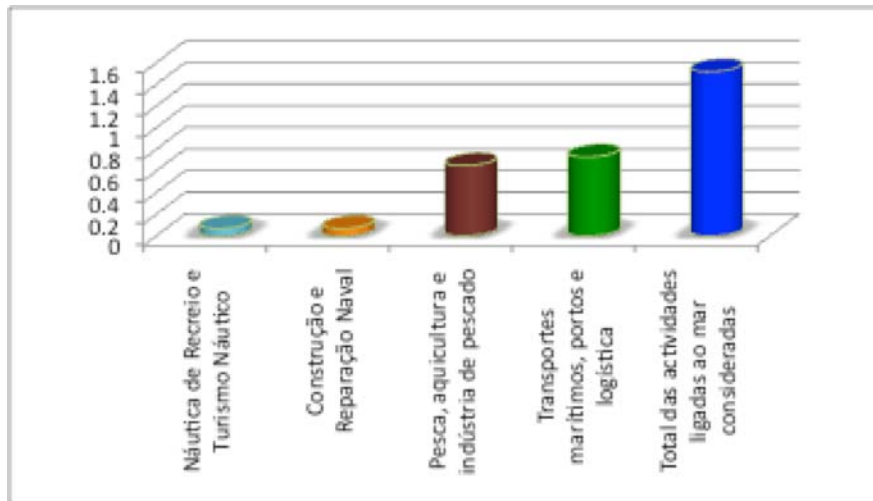


Figura 5 – (Direito directo das actividades) ligadas ao Mar no PIB nacional (Instituto da Economia do Mar, 2007)

Julgamos pois estar em condições de afirmar que, nos dias de hoje o papel dos portos ultrapassa a simples função de fornecedor de serviços aos navios, constituindo-se como um subsistema do sistema de produção, de transporte e de logística, onde convivem outras actividades como a náutica de recreio ou o turismo. É também uma realidade que a quantidade de carga que passa pelos portos, nomeadamente europeus, deverá continuar a crescer, desde logo a carga contentorizada, bem como a exigência de serviços eficientes, rápidos e de qualidade.¹⁸

Para fazer face a esta nova realidade, Portugal tem vindo a desenvolver projectos no âmbito do “Programa Marco Pólo”¹⁹, cujo objectivo é o de transferir o transporte de mercadorias de modo rodoviário para o modo marítimo de curta distância, para o transporte ferroviário e para a navegação interior, de forma a melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes. Exemplo disso foram os projectos das Auto-estradas do mar entre Sines e Itália (*La Spezia*) e Leixões e o Norte da Europa (*Tillbury* e Roterdão)

¹⁸O ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mendonça, afirmou em 27 de Março de 2010, em Setúbal, que: “... o aumento da actividade portuária entre 15 e 40 por cento no primeiro trimestre deste ano é um bom indicador para a economia portuguesa” (Agência Lusa, 26 de Março de 2010). [Em linha], [Consultado em 19 de Fevereiro de 2010], disponível em:

<http://www.ionline.pt/conteudo/52866-aumento-da-actividade-portuaria-e-bom-indicador-economia->

¹⁹ O Programa Marco Pólo é uma iniciativa da UE que arrancou em 2003 e que visa dar resposta à necessidade de garantir a intermodalidade entre as infra-estruturas logísticas existentes e o transporte marítimo de curta distância, o caminho-de-ferro, o transporte fluvial e a cadeia logística. [Em linha], [Consultado em 19 de Fevereiro de 2010], disponível em:

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/24159_pt.htm



(RCSP, 2009:25)²⁰. Com estes projectos, materializa-se a intenção nacional de tornar Portugal numa referência para as cadeias logísticas Euro-atlânticas.

c. A Política de transporte marítimo

O processo de globalização, que para muitos autores terá tido início na década de oitenta do século XX, caracterizou-se fundamentalmente por um aumento da integração das esferas de produção, de consumo e de circulação, global, levando a que as empresas delineassem novas estratégias de expansão na procura de novos mercados, conduzindo a um mundo altamente competitivo. Este processo, que transformou o espaço económico mundial, conduziu a uma maior importância do sistema portuário internacional, como meio condutor dos fluxos globais (Vitorino, 2007)²¹.

Adam Smith olhava para os portos como sendo o trilho a seguir, de forma a atingir o crescimento e a prosperidade económica, sendo um elo fundamental para atingir um mercado de transportes mais económico, capaz de assegurar a abertura e a projecção para novos mercados (*ibid*). As cadeias logísticas actuais obrigam a que se repense o paradigma de transporte, o qual hoje representa mais do que uma mera função tradicional, mas sim, como integrado na circulação e na produção multi-localizada, fazendo com que o transporte marítimo seja uma actividade produtiva e que traga algum valor acrescentado. Este novo paradigma da modernização do transporte marítimo, do grande desenvolvimento dos contentores, e da necessidade de assegurar o *just-in-time*²² obrigou a uma alteração no sistema portuário mundial, levando a que os Estados efectuassem as devidas reformas capazes de permitirem o acompanhar da competitividade mundial e de constituir um impulso à base produtiva nacional (*ibid*). Exemplos disso foram os Portos de Génova e de

²⁰ Ver Anexo A.

²¹De acordo com a *Commission Of The European Communities* -Texto mantido no idioma original. “...Looking ahead to 2018, the European economy should recover from the current crisis. Thus, maritime transport in the EU-27 is predicted to grow from 3.8 billion tonnes in 2006 to some 5.3 billion tonnes in 2018. This means that in ten years time the infrastructure, including ports, its links to the hinterland, and the shipping industry have to be able to handle, at least, 1.6 billion tonnes more than at present. Passenger traffic, including ferries and cruise ships, will also grow. [Em linha], [Consultado em 20 de Março de 2010], disponível em:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0008:EN:HTML:NOT>

²² O *just-in-time* é um princípio de gestão de stocks caracterizado pela manutenção de matérias-primas em stock apenas em quantidade suficiente para manter o processo produtivo no momento. Desta forma, este tipo de gestão de stocks pode traduzir-se em fortes reduções dos montantes de investimento em stocks, libertando liquidez para outros fins e na redução dos custos de armazenamento, espaço e pessoal. [Em linha], [Consultado em 27 de Abril de 2010], disponível em:

<http://www.knoow.net/cienceconempr/gestao/justintime.htm>



Barcelona que, com o objectivo de ganhar novas capacidades alargaram o seu *hinterland*²³ agregando valor aos mercados de consumo.

(1) A Política a nível nacional

Em 2006, Portugal, ciente da sua importância no sistema logístico à escala global, definiu as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-portuário (Vitorino, 2007). O objectivo era então transformar Portugal numa plataforma logística, potenciando a sua posição central²⁴ Euro-Atlântica nas diversas rotas – intercontinentais, Península Ibérica e resto da Europa, através dum aumento de competitividade dos nossos portos e do transporte marítimo, não descurando a articulação entre os modos rodó e ferroviários, e destes com o modo marítimo. Foram de igual forma apresentadas as Orientações Estratégicas para os sectores logísticos ferroviário e aeroportuário. Estas orientações assentaram em três pilares fundamentais:

- apostar no factor logístico e nas acessibilidades rodó e ferroviárias associadas aos portos principais – os portos como parte importante no transporte intermodal e inter-operável.

Neste pilar ressaltamos o Plano Portugal Logístico. Este plano visava dotar Portugal de uma rede de plataformas logísticas, portuárias, bem como junto às fronteiras, possibilitando a expansão do *hinterland* portuário nos mercados ibérico e europeu²⁵ de forma a criar condições que permitissem aumentar o volume de cargas nos portos nacionais. (*ibid*). Através deste plano Portugal será capaz de atrair grandes multinacionais a praticarem os nossos portos.

²³ O *hinterland* são zonas próximas dum porto, com capacidade de armazenagem, de carga e descarga, bem como de rodovias e ferrovias que permitem a sua ligação a outras localidades. [Em linha], [Consultado em 19 de Março de 2010], disponível em:

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Hinterl%C3%A2ndia>

²⁴ É nossa opinião que o alargamento da UE a Leste não torna Portugal mais periférico, mas sim, mais central no que diz respeito ao eixo euro-atlântico, e a África.

²⁵ É exemplo a plataforma Sines-Caia, ou o Eixo ferroviário de mercadorias Sines-Algeciras-Madrid-Paris, inserido no Projecto Prioritário nº16 da Redes Transeuropeias – Transportes (RTE-T), que prevê o desenvolvimento dum eixo ferroviário para mercadorias a ligar os portos de Sines e de Algeciras, em Espanha, com o centro da Europa (Vitorino, 2007).



Figura – 6 – Redes Transeuropeias e o projecto multimodal Portugal – Espanha /Europa. (ADFER, 2006)

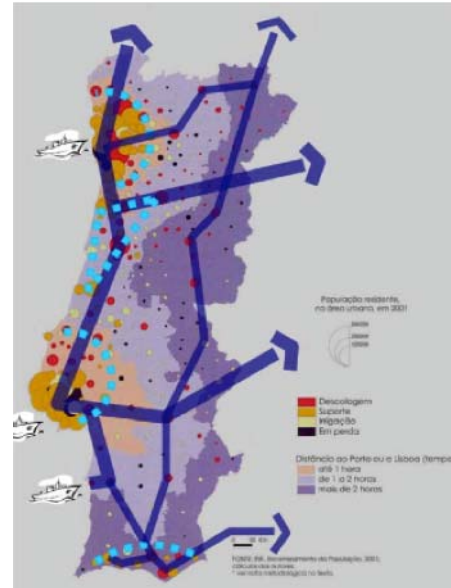


Figura – 7 – Corredores estruturantes de Portugal. (ADFER, 2006)

- a melhoria de condições de navegabilidade na costa e nas zonas de aproximação aos portos;

A este nível importa referir a instalação da rede *Vessel Traffic System* (VTS) ao longo da nossa costa, em funcionamento desde Janeiro de 2008, em articulação com as estações ao nível portuário.

Marcante foi também a implementação de novos Esquemas de Separação de Tráfego²⁶ (EST), mais afastados de costa, permitindo segurança acrescida, em especial no que diz respeito aos navios de transporte de matérias perigosas.

- a melhoria das condições de operacionalidade dos portos.

Relativamente às infra-estruturas têm sido diversos os projectos em vários portos que têm permitido acompanhar um crescimento do volume de cargas. Importante também é a

²⁶ Os EST são uma espécie de “estradas” do mar. São corredores de tráfego marítimo ao longo da nossa costa. Deste modo, a parte mais interior do EST do Cabo da Roca, que se encontrava a cerca de nove milhas de costa, passa para catorze milhas, enquanto que a parte mais afastada passa de vinte e uma para trinta e cinco milhas (MOPTC, 2006:115)



materialização da janela única portuária nos portos principais, de forma a aumentar a nossa competitividade. Este projecto visa: reduzir os tempos de despacho aduaneiro (de 3 a 4 dias para algumas horas) e o rastreio do total das mercadorias com recurso ao *tracing* e *tracking*²⁷, fundamental para consolidar a cadeia logística (*ibid*).

Desta forma, Portugal está preparado para, através dos nossos portos integrar as Auto-estradas do Mar e o desenvolvimento do TMCD, que constituem uma das políticas da UE que abordaremos no próximo ponto deste trabalho.

(2) A Política Europeia

A UE é a primeira potência marítima mundial, em particular no que diz respeito ao transporte marítimo, onde detém cerca de 41 % de toda a frota mundial²⁸, técnicas de construção naval, ao turismo costeiro, à energia *offshore*, incluindo energias renováveis (Costa, 2007:10). Segundo um estudo do *Irish Maritime Institute*, no futuro, os sectores com maior potencial de crescimento serão "... os sectores dos cruzeiros, o portuário, a aquicultura, as energias renováveis, as telecomunicações submarinas e a biotecnologia marinha" (*ibid*).

O aumento de capacidade de carga dos navios tem provocado uma tentativa de resposta por parte dos portos, pois doutra forma, se os portos europeus não conseguirem responder a este desafio, perderão os navios e as cargas para outros portos alternativos.

Outra questão que importa abordar é a ambiental e a do congestionamento rodoviário. Estas duas áreas têm levado a Europa a repensar a sua política de transporte marítimo, com o intuito que este seja potenciado no espaço intra-europeu. De facto, o transporte marítimo é o modo menos poluidor e o mais eficiente (Costa, 2007:12). Neste entendimento, a UE lançou em 2001 o Livro Branco com o objectivo de apostar na melhoria e na eficiência do transporte ao nível europeu. Com este plano, cujas metas olhavam para o ano de 2010, pretendia-se apostar na rentabilização do modo ferroviário e

²⁷ O *tracing* e *tracking* consiste num processo de monitorização do trajecto – localização actual e passada duma determinada mercadoria, que permite consolidar a cadeia logística.

²⁸De acordo com a *Communication from the Commission to the European Parliament* - Texto mantido no idioma original."...the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions - strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018. [Em Linha], consultado em 20 de Março de 2010, disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0008:EN:HTML:NOT>



na promoção do modo de transporte marítimo e fluvial, com forte incidência na intermodalidade. Ciente da dificuldade em implementar este plano, a Direcção Geral de Transporte e Energia publicou em Abril de 2003 o programa de TMCD. Com este programa pretendia-se assegurar o porta-a-porta, através da implementação dum percurso no mar, o maior possível, dando resposta às exigências das cadeias de abastecimento: baixo custo e menor atrito na interdependência dos modos durante o percurso (*ibid*)²⁹.

Em Abril de 2004, no âmbito da revisão das Orientações Comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, foram estabelecidas quatro zonas de AEMAR³⁰ :

- Mar Báltico, ligando os Estados do Mar Báltico à Europa Central e Ocidental (a estabelecer até 2010);
- Europa Ocidental, ligando Portugal e Espanha ao Mar do Norte e o Mar da Irlanda (a estabelecer até 2010);
- Sudeste Europeu, ligando o Mediterrâneo Ocidental, Espanha, França, Itália e Malta (a estabelecer até 2010);

Em Janeiro de 2009, a UE apresentou aquilo que considerou os objectivos estratégicos para o sistema de transporte marítimo europeu até 2018. Em traços gerais, encerram o seguinte:

- A capacidade do transporte marítimo em promover serviços eficientes e adaptados às necessidades de um desenvolvimento económico e sustentável da UE e da economia mundial;
- Através do transporte marítimo permitir à UE uma competitividade a longo prazo, potenciando a sua capacidade em gerar empregos, directa e indirectamente, em todas as áreas de actividade marítima.

²⁹ Muito embora ainda existam algumas dificuldades que não foram ultrapassadas (como por exemplo a integração do TMCD na cadeia de distribuição multimodal porta-a-porta), o TMCD aumentou entre 1995 e 2004 cerca de 32 % (toneladas por km numa UE a 25 países), o modo rodoviário cerca de 35%, e desde o ano 2000 a carga contentorizada representou um crescimento anual médio de 8.8% (Costa, 2007:12)

³⁰ O projecto das Auto-Estradas do Mar teve início em 2001, quando a UE pretendeu, numa tentativa de tornar as cadeias logísticas na Europa mais eficientes e sustentáveis, retirar algum do tráfego rodoviário e substituí-lo por trajectos marítimos, mais seguros, rentáveis e fiáveis (*European Commission Mobility & Transport*, 2010). [Em Linha], consultado em 20 de Março de 2010, disponível em: http://ec.europa.eu/transport/maritime/motorways_sea/motorways_sea_en.htm



d. Síntese Conclusiva

No final deste capítulo foi-nos possível concluir o seguinte:

- O poder marítimo dos Estados é um instrumento do poder nacional que permite aos Estados o uso do mar para a realização dos seus objectivos políticos, ou seja, um instrumento ao serviço do Estado;
- A definição em 2004 da ENAM, relançou o Mar como um projecto nacional, holístico, congregando o esforço dos diversos sectores, incluindo agentes económicos, comunidade científica, organizações não governamentais, sociedade civil, entre outros.
- As infra-estruturas portuárias modernas, com boas redes de acesso, são capazes de tornar Portugal como uma plataforma logística para os mais diversos mercados mundiais, capazes de promover a centralidade atlântica do país, bem como as relações externas com os países da CPLP, afirmando Portugal como país marítimo da Europa;
- Os portos são geradores de emprego, e assim de coesão social, de riqueza, de qualidade de vida, e sobretudo de projecção nacional;
- A nível tecnológico, os portos são fonte de investigação e desenvolvimento, destacando-se a título de exemplo as seguintes actividades: a aquicultura, a energia do mar, a oceanografia;
- Ao nível económico, a articulação aos portos secundários mais pequenos, através dos TMCD e da intermodalidade dos meios de transporte, serão capazes de contribuir para um ambiente sustentável, e para uma gestão do transporte “porta-a-porta”;
- O desenvolvimento de políticas de internacionalização e de modernização dos portos nacionais, as quais abrangem numerosas actividades comerciais e proporcionam espaços residenciais e infra-estruturas turísticas, permitirão que Portugal se constitua como porto de acesso e plataforma giratória para os mercados europeus, relance a sua frota mercante e edifique um sistema de forças capaz de assegurar a segurança e a defesa dos interesses nacionais;

Da análise dos pontos acima referidos consideramos que estão reunidas as condições que nos permitem responder à Primeira Questão Derivada: “QD 1- Que papel desempenham os portos nacionais no desenvolvimento económico, social e tecnológico nacional?” Encontra-se de igual forma validada a Primeira Hipótese: “H1-Os portos nacionais, tal como analisado pela SaeR no seu “*Hypercluster* da Economia do Mar”



constituem um pólo dinamizador do desenvolvimento económico, social e tecnológico nacional.



3. Uma Nova ordem mundial

Com o final da Guerra Fria cessou a capacidade por parte dos Estados em identificar e priorizar a perigosidade das ameaças, até então mais facilmente caracterizadas. Hoje em dia, estas foram substituídas por riscos e perigos, novos ou não, mas que obrigaram os Estados a alterarem a sua hierarquia de preocupações. Consequentemente, o conceito de segurança também se alterou, sendo hoje um conceito direccionado para ameaças difusas, quer na forma, quer nas suas origens e também nos seus actores, onde predominam factores como a imprevisibilidade e a transnacionalidade, obrigando, tal como Barry Buzan³¹ afirma, a adoptar uma visão ampliada de segurança, envolvendo os aspectos económicos, sociais, ambientais, políticos e militares.

Por força da globalização, a permeabilidade das fronteiras ampliou-se, flexibilizou-se, obrigando os Estados soberanos a um novo entendimento no que diz respeito à sua inserção na comunidade internacional e à forma como devem planear e executar as políticas de resposta face a estes novos desafios de segurança – na nossa opinião o Estado já não pode ser o único responsável pela segurança. Citando o Professor Adriano Moreira:” Ou procedemos a numerosas mudanças para enfrentar hoje as novas ameaças, ou aquilo que conhecemos como mundo moderno poderá perder o sentido da segurança e viver em perpétuo medo”(Garcia, 2006:343).

O termo de novo ordenamento mundial tem sido aplicado de forma abrangente, dependendo do contexto histórico, mas de um modo geral, pode ser definido como uma alteração radical no relacionamento entre os Estados, e o aparecimento de um novo equilíbrio nas relações de poder entre os mesmos – o designado *balance of power* na cena internacional.

Assim, neste contexto, e muito embora a ameaça do nuclear parecesse afastada com o final da Guerra Fria, surgiram novas ameaças, tendo o tradicional Estado Westfaliano -

³¹ Para Buzan segurança militar diz respeito às capacidades defensivas e ofensivas de um Estado, bem como a maneira como percebe as intenções dos outros Estados; segurança política diz respeito à organização do Estado, ao sistema de governação e às ideologias que os legitimam; a segurança económica diz respeito ao acesso aos recursos materiais, financeiros necessários ao bem-estar da sua população; a segurança societal diz respeito à identidade da sociedade (tradições, costumes, religiões, língua). Buzan *et al* (1998).”*Security: a new framework for analysis*”. [Em Linha], consultado em 7 de Dezembro de 2009, disponível em: http://globgoo.blogspot.com/2009/09/security-new-framework-for-analysis-por_16.html.



onde as ameaças teriam origem necessariamente noutros Estados³², sido substituído por um sistema internacional onde outros intervenientes, que não os Estados, usurpam o uso da violência. Assiste-se à emergência de nacionalismos, de conflitos de origem étnica e religiosa, ao ressurgimento dos fenómenos de racismo e de xenofobia, bem como da proliferação de conflitos localizados, trazendo a lume a instabilidade provocada pela decadência das velhas super-potências, como é o caso dos conflitos na Chechénia, ou na Geórgia. Desta forma, torna-se mais difícil definir a ameaça, sendo os seus efeitos ampliados de forma global, pelas redes da Era da Informação.

a. As novas ameaças – ambiente estratégico

A globalização pode definir-se como um processo de integração global que induz o crescimento da interdependência entre os Estados³³. Paralelamente, este processo tem sido acompanhado de uma revolução tecnocientífica, fazendo com que as fontes de informação se uniformizem, virtude do alcance mundial e da crescente popularização de ferramentas como os canais privados de televisão e a Internet, e da proximidade que provocam. Em suma, a globalização mais do que potenciar as relações entre os demais actores do sistema internacional, induziu uma crescente magnitude de fluxos globais, a qual, aumentou o grau de interdependência entre os Estados – uma interdependência complexa³⁴, e consequentemente **mente a diminuição de autonomia.**

Neste quadro, a delimitação das políticas dos Estados, interna e externa, torna-se muito ténue e permeável. Vejamos: a revolução tecnocientífica **potenciou as relações entre os diversos agentes do sistema internacional nas diversas áreas, desde a financeira, à comercial, à investigação científica, e outras áreas de interesse, mas da mesma forma** serviu de catalisador ao estabelecimento de redes terroristas. Segundo Luís Moita, e apesar de se repercutir numa ideia de bem acrescido para a Humanidade, quase como uma

³² As relações entre os Estados eram de cooperação, de utilização da diplomacia, e em último caso, marcadas pela condução da guerra.

³³ É nesta teia global de mercados que as grandes corporações, como as multinacionais, as organizações internacionais, as organizações não-governamentais e outros actores não estatais jogam um papel na cena internacional.

³⁴ Aquilo que Joseph Nye Jr definiu como « Interdependência Complexa » e onde a soberania dos Estados se exerce com a assistência de outros actores do sistema internacional, como sejam as organizações colectivas de defesa (Jr, Nye, J, 2002:236).



panaceia para todos os males, a globalização tornou-se “facilitadora” do crime organizado, enquanto mal público global (Moita, 2009).

Assistimos hoje, motivado pelas redes de interação dos Estados que, acontecimentos que têm a sua ocorrência distante se repercutem, de imediato, ao nível global, por força da sua visualização maciça e dos seus efeitos nos diversos órgãos de comunicação social, os quais se traduzem **imediatamente nas pessoas um sentimento de insegurança generalizado - a globalização desterritorializou a segurança.**

Podemos pois afirmar que as sociedades actuais estão cada vez mais interdependentes – a globalização permitiu a intensificação das relações sociais a uma escala mundial. Por outro lado, os avanços tecnológicos estão disponíveis para todos - pelo menos para aqueles pertencentes às sociedades ocidentais, dificultando o controlo da disseminação do crime e da violência, ou seja, o processo de globalização serviu de catalisador ao crescimento do crime transnacional organizado.

As ameaças tradicionais do paradigma Westfaliano, com origem em adversários identificados e localizados, deram lugar a novas ameaças, que como vimos anteriormente são difusas, não identificadas, desterritorializadas e de difícil localização, polimorfas e transnacionais, imprevisíveis quanto à sua emergência, quer no tempo, no local e na forma. O Estado vê-se desta forma confrontado com uma série de ANE³⁵ que o obrigam a reformular o seu papel e a repensar a sua capacidade de resposta, e esta deve passar pela intervenção de diversos organismos, quer ao nível interno, quer ao nível externo, bem como integrar diversas dimensões, ou seja, que seja transversal aos diversos sectores da sociedade.

Face a esta nova envolvente podemos afirmar que a actual situação de segurança do ambiente internacional nos leva a considerar relevantes nos portos e zonas de aproximação as seguintes ameaças: o terrorismo transnacional, a proliferação de armas de destruição em massa, e o crime organizado – incluindo o tráfico de seres humanos e de droga (Autoridade Marítima Nacional (AMN), 2004:1)). São ainda de considerar o aumento de acções de retaliação contra Estados que participam em coligações na luta anti-terrorista³⁶.

³⁵ Segundo Peralta, considera-se ANE: Organizações Não-Governamentais, nacionais e transnacionais, as grandes multinacionais, organizações criminosas e grupos terroristas e demais organizações pertencentes à sociedade civil, independentemente do ramo de actividade e propósito de agregação (Peralta,2009:46).

³⁶ Veja-se o exemplo do ataque ao USS “Cole” no porto do Iémen no ano de 2000 do qual resultaram 17 mortos (Radu, Slamnoiu, Zarnescu, 2006, 3-2).



O mundo do comércio marítimo não se encontra afastado desta tipologia de ameaças descrita. Importa por isso, que o transporte marítimo - portos comerciais, as bases navais, as plataformas petrolíferas, bem como os navios, de guerra ou comerciais, e os cidadãos que o utilizam, sejam protegidos.

b. Um novo conceito de segurança

O conceito de segurança está associado, não só à existência de um território delimitado por fronteiras e à existência de um espaço de identidade onde está integrado uma dada comunidade, possuidora de valores comuns – individuais e estatais, como também à existência de um governo que conduz a comunidade de forma a garantir os meios necessários e suficientes para responder a ameaças e agressões, respeitando as redes normativas estabelecidas (Silva, 2009).³⁷

Na actual sociedade globalizada, tornou-se um verdadeiro desafio para os Estados garantir sua a segurança e a dos seus vizinhos. Os Estados vêem a sua importância desvanecer em virtude da interdependência crescente, e a cooperação ocupa um lugar de maior importância na formulação das estratégias para fazer face às novas ameaças. Paraphrasing James Rosenau “o mundo actual é multicêntrico, ou seja, o espaço político é ao mesmo tempo contestado pelo Estado e pelos ANE.” (*ibid*). Ao mesmo tempo, estas mesmas ameaças encerram uma dificuldade – a forma como somos capazes, ou não, de as perceber, tornando mais complicada a definição de estratégias capazes de as prevenir, de lhes fazer frente.

Podemos pois afirmar, que esta nova percepção alterou a forma de pensar a segurança - assiste-se à globalização da segurança (David, 2000:35), e a cooperação e a gestão comum dos conflitos ocupam um lugar mais importante, fazendo com que diminua a visão estreitamente nacional da estratégia (*ibid*:21).

Importa de igual forma referirmos que, a interdependência dos Estados e a globalização consagram a influência crescente dos ANE, fazendo com que a segurança se alargue a outras dimensões, que não somente a militar, apelando aos direitos por melhores condições de vida das populações, muitas vezes ligadas a outras dimensões de segurança

³⁷A segurança foi tradicionalmente estudada nas relações internacionais segundo o velho paradigma Westfaliano, *i.e.*, o Estado como objecto e sujeito de segurança (Burgess, 2008, 60), numa dimensão puramente militar, ou seja, aquilo que Grotius definiu como: “O Estado como dono da Guerra” (David, 2000: 46).



que não militares, consideradas por Johan Galtung³⁸ como superiores ao direito de soberania e à integridade territorial dos Estados, ou seja, a segurança humana deve ter prioridade em relação à do Estado. Desta forma, dimensões como a segurança humana, societal, ambiental, económica exemplificam isto. É a humanização da segurança.

c. Síntese Conclusiva

O fim da bipolaridade e o processo de globalização nas suas diversas vertentes - política, económica, social e tecnológica, bem como a permeabilização das fronteiras e a interdependência dos Estados conduziram a um desenvolvimento global, mais patente nas sociedades do mundo ocidental. Com ele surgem novos actores no sistema internacional e uma nova forma de ameaças, arredando para segundo plano as ameaças tradicionais do sistema Westfaliano e introduzindo um novo paradigma capaz de solucionar, ou pelo menos tentar, combater estas novas ameaças, de características tão diferentes: transnacionais, difusas, imprevisíveis, polimorfos, mais letais, e desterritorializadas.

Desta forma, como resposta a este novo conceito de ameaça, surge um novo conceito de segurança centrado ao nível do indivíduo, apelando aos direitos por melhores condições de vida das populações, tantas vezes ligadas a outras dimensões de segurança que não militares, forçando os Estados e demais ANE a dar prioridade à segurança humana, societal, ambiental e energética em detrimento da sua dimensão militar. Assiste-se, portanto, à humanização da segurança.

Assim, estamos em condições de responder à Segunda Questão Derivada: “QD2- Como se caracteriza o conceito de segurança na actualidade?”. Encontra-se de igual forma validada a Segunda Hipótese: “H2- A globalização trouxe novas ameaças, as quais obrigaram os Estados a alterar os seus paradigmas de defesa e segurança interna, levando-os a adoptar o conceito de segurança colectiva e cooperativa, o qual muitas vezes se sobrepõe ou se substitui ao desígnio nacional de defesa”.

³⁸ Johan Galtung é considerado o pai desta abordagem (David, 2000:21)



4. A importância da “Security” na actual conjuntura

O actual perfil de ameaças a que temos vindo a aludir ao longo deste trabalho, e em especial o terrorismo, fenómeno obstrutivo da paz e da segurança, desterritorializado, complexo, difuso e transnacional, trouxe às sociedades, sobretudo ao mundo ocidental, um sentimento de insegurança, que exige uma nova forma de abordagem aos modelos de segurança, *i.e.*, ao combate, e de prevenção destes fenómenos e esses, só são possíveis por força da cooperação por parte dos Estados. O Mar, pela natureza das suas características, como a dimensão e a alternativa de trajectos que possibilita, dificulta o exercício do seu controlo. Desta forma, encontra-se facilitada a tarefa das mais diversas organizações de crime organizado na utilização do Mar como meio privilegiado para o tráfico de armas, de pessoas, de dinheiro, entre bases logísticas e células de operacionais entre os diversos continentes³⁹.

Em virtude desta nova realidade securitária, torna-se necessário adoptar a política *need to share* em detrimento da *need to know*, ou seja, assegurar uma cooperação reforçada entre autoridades portuárias, autoridades de polícia através de sistemas e redes de informações – o exercício da autoridade do Estado deve ser adequado às tipologias das ameaças, dado que são elas que justificam a segurança dos Estados⁴⁰ (Diogo, 2004:99).

Centrando a nossa análise nas infra-estruturas portuárias e zonas de aproximação, e muito embora considerando que o espectro da ameaça terrorista é alargado e que dificilmente conseguimos criar um rol de ameaças tipificadas – dada a sua diversidade e a

³⁹ Olhemos, por exemplo para os desmantelamentos de células da *Euskadi Ta Askatasuna* (ETA) em Portugal. [Em Linha], consultado em 23 de Abril de 2010, disponível em: <http://aeiou.expresso.pt/policia-desmantela-celula-da-eta-em-portugal=f562094>.

⁴⁰ A nível nacional a competência no que diz respeito à segurança marítima está atribuída às seguintes entidades (MOPTC, 2006:114):

- Autoridade Marítima Nacional – que é responsável pela “segurança” da faixa costeira, no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, exercendo as competências que lhe são atribuídas no âmbito da Lei de Segurança Interna (Decretos-Lei n.º43/2002 e n.º44/2002, ambos, de 2 de Março);
- Autoridades Portuárias – às quais é cometida a competência em matéria de segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição, sendo, nomeadamente, responsáveis pela definição das condições de “segurança” de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial (Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março – arts. 1.º e 2.º). São consideradas Autoridades Portuárias as Administrações Portuárias e o IPTM;
- IPTM – designado como Autoridade Competente para a Protecção Marítima (ACPTM), com a missão de coordenar, implementar e supervisionar a aplicação das medidas de protecção previstas no Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, em relação aos navios e às instalações portuárias, em articulação com as autoridades marítimas e portuárias ao nível local (Despacho Conjunto n.º 168/2004, de 8 de Março, publicado no Diário da República, II Série, n. 72, de 25 de Março).



rapidez com que novas formas emergem, percebemos que os pólos logísticos que estão ligados à actividade marítima, desde os navios – em especial os de transporte de químicos, de gás natural e de crude, às instalações portuárias – em especial os espaços e as zonas de desembarque de passageiros enfermam numa grande vulnerabilidade à actividade do crime organizado.

Embora aparentemente Portugal não seja visto como um Estado com grandes probabilidades de sofrer ataques terroristas, existem factores que nos colocam, tal como acontece com outros Estados do mundo ocidental, como potenciais alvos de actos de organizações criminosas de cariz islâmico, uma vez que fomos um dos Estados que participou na “cruzada” contra o terrorismo iniciada em 2001 com as Operações *Enduring Freedom* e *Active Endeavour*.⁴¹

Para abordarmos esta temática, importa compreender que tipologia de ameaças à segurança de Portugal podem provir do Mar. Estas podem ir desde a utilização de navios para o transporte de agentes nocivos, como meio de projecção de armas de destruição em massa, ou por outro lado, os navios podem ser alvo de ataques terroristas a partir de outra qualquer embarcação ou por elementos neles infiltrados (AMN, 2004:5). Segundo Frank J. Ganyor “...os acrescidos impactos que a questão da segurança dos navios petroleiros e de transporte de gás e químicos têm ao nível daquelas indústrias e a elevada sensibilidade que os meios navais, pelas suas características específicas, comportam em termos de *security*, carecem de especial atenção” (Citado *in* Diogo, 2004:91). Recordemos para isso o caso do navio petroleiro LIMBAY, que em Outubro de 2002 foi atacado por uma embarcação armadilhada com explosivos, provocando danos graves no navio, e do qual resultou um derrame no Golfo de Aden estimado em 90000 barris de crude (*ibid*).

Se fizermos um exercício no sentido de determinar o número de operações que um navio tem de efectuar nas áreas portuárias – entrada, carga, descarga, saída, rapidamente nos apercebemos da importância que a segurança, quer no alto mar ou nas regiões costeiras, representa para a actividade marítima.

Vejamos agora quais as capacidades de que Portugal dispõe para fazer face à nova tipologia de ameaças.

⁴¹ No dia 12 de Setembro de 2001, invocando o Artigo V do Tratado do Atlântico Norte, e em reacção aos ataques perpetrados pela Al-Qaida, uma coligação de Estados, liderados pelos Estados Unidos da América (EUA), encetaram uma operação de combate ao terrorismo no Afeganistão - *Enduring Freedom*, acompanhada numa operação de embargo no Mar Mediterrâneo - *Active Endeavour*.



a. O Código *International Ship and Port Facility Security (ISPS)*

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴² de 10 de Dezembro de 1982 (CNUDM) começou por ser, e mantém-se até aos nossos dias, o instrumento legal a nível internacional para fazer face à segurança das actividades marítimas.

Em 2002, na sequência dos ataques de 11 de Setembro, os EUA precipitaram uma reacção por parte da OMI com vista a implementar prontamente medidas que permitissem proteger os Estados de eventuais ameaças a navios ou instalações portuárias. De maneira a contornar a morosidade que uma medida desta natureza acarreta, muito por força do número de Estados que compõe esta organização, foi decidido proceder a alterações à Convenção *Safety of Life at Sea*⁴³ (SOLAS). Surgiu assim uma alteração ao Capítulo XI – o capítulo da *Security*, com a criação do Código ISPS. Trata-se da obrigatoriedade de alguns navios – de acordo com a regra nº6 do código todos os navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade, petroleiros, navios tanque químicos, de transporte de gás, graneleiros e embarcações de carga de alta velocidade de arqueação bruta igual ou superior a 500 toneladas, a outros navios de carga superior a 500 toneladas e a unidades móveis de perfuração de largo possuírem um mecanismo de alarme capaz de permitir ao seu comandante enviar um sinal de emergência – *Ship Security Alert System* (SSAS) para terra pelo facto de se encontrar sob ameaça ou após ter sido alvo de acto hostil (Gouveia, 2009:12). Posteriormente, a Directiva nº 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, veio alargar o âmbito de aplicação do Código a toda a área portuária, levando os Estados a desenvolver e a implementar formas de cooperação entre todas as entidades intervenientes na área portuária (MOPTC, 2006:114)⁴⁴. Assim, as Autoridades Portuárias, as Companhias e as Instalações Portuárias

⁴² A CNUDM (Montego Bay,1982) foi ratificada pelo Dec. PR nº 67-A/97, 14OUT e entrou em vigor na ordem internacional em 1994. Esta convenção, trata da Classificação de alguns espaços como património comum da humanidade, os Estados costeiros vêm os seus direitos sobre o Mar Territorial reforçados, assegura a posição dos países “desfavorecidos”, fala-nos das preocupações com o direito de acesso ao mar, na cooperação para a conservação e gestão dos recursos vivos, surge também a preservação ambiental como uma preocupação e foi conseguido um equilíbrio entre Estados Costeiros e Comunidade Internacional (Cabral, 2007).

⁴³ A Convenção SOLAS é considerada como a convenção mais importante na área da segurança da navegação. A primeira versão surgiu em 1914 na sequência do naufrágio do Titanic, ao que se seguiram diversas alterações (1929, 1948 e a quarta em 1960). [Em linha], consultado em 22 de Março de 2010, disponível em:

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647

⁴⁴ Esta directiva foi transposta para direito interno pelo Decreto Lei nº226/2006 de 15 de Novembro.



ganham obrigações semelhantes, tais como: a análise de riscos, as medidas de minimização das ameaças ou os Planos de Protecção do Porto.

Outro aspecto que o código trouxe foi o estabelecer de três níveis de segurança onde quer navios, quer instalações portuárias devem operar, função do grau de ameaça identificada em cada caso⁴⁵. Os níveis podem ser:

- **Nível 1** – Situação de rotina, sendo a operação dos navios efectuada sem grandes constrangimentos;
- **Nível 2** – Torna-se necessário implementar algumas medidas de segurança mais restritivas e durante um período de tempo limitado;
- **Nível 3** – Existe uma probabilidade de ocorrência dum incidente de segurança a qualquer momento.

As ameaças podem ser (AMN, 2004:5):

- **Grau ALFA** – Ameaça baixa;
- **Grau BRAVO** – Ameaça moderada (não negligenciável sem indicadores de actividade);
- **Grau CHARLIE** – Ameaça elevada (não negligenciável com indicadores de actividade);
- **Grau DELTA** – Ameaça iminente (conhecimento de actividades iminentes ou em curso).

Ao nível nacional, e de acordo com o IPTM, o código ISPS encontra-se praticamente a 100% da sua implementação, faltando somente aprovar os Planos de Segurança dos Portos de Douro e Leixões e de Viana do Castelo.⁴⁶

b. O Vessel traffic System (VTS)

O *Vessel Traffic System*⁴⁷ (VTS), cuja instalação no Continente decorreu entre 2005 e 2007, tendo entrado ao activo no início do ano de 2008, permite controlar o tráfego marítimo até às 50 milhas náuticas conduzindo assim, a uma melhoria da segurança marítima, na sua dupla vertente “*safety*”⁴⁸ e “*security*”, bem como da gestão do tráfego

⁴⁵ Esta classificação é efectuada pelo Serviços de Informações e Segurança.

⁴⁶ Informação recolhida na entrevista realizada em 15 de Março de 2010 com o Engenheiro Carlos Seixas da Fonseca, Director de Serviços de Actividades Sectoriais do IPTM.

⁴⁷ Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo

⁴⁸ Ao longo deste trabalho vão surgir os conceitos de *safety* e de *security*. Entenda-se por *safety* “a segurança marítima, proporcionando todas as condições para que a navegação se possa desenvolver com o menor risco para os tripulantes e para os navios e a *security* a segurança interna em âmbito marítimo, entendida como o conjunto das medidas preventivas a aplicar em âmbito marítimo destinadas a reforçar a protecção dos navios, das instalações portuárias e dos portos (MOPTC, 2006:113).



marítimo e da preservação do património ambiental na zona costeira nacional (MOPTC, 2006:113).

A informação recolhida por este sistema, é armazenada numa Base de Dados Nacional de Navegação Marítima, podendo ser disponibilizada a outras entidades competentes, nacionais ou estrangeiras, de forma a permitir um aumento da segurança das águas portuguesas e europeias.

O VTS tem como objectivos principais:

- Aumentar a segurança marítima nas águas da costa portuguesa e nos EST;
- Proteger e melhorar o ambiente nas águas sob jurisdição nacional, na costa e nas zonas portuárias;
- Melhorar a organização das operações de busca e salvamento na costa;
- Evitar intrusões e o desembarque de pessoal e actividades ilícitas na costa;
- Melhorar o controlo e supervisão das actividades de pesca na costa.



Figura 8 – O Sistema nacional de controlo de tráfego marítimo disponível em: http://www.revistadepesca.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9:vts-o-controlo-de-trafego-maritimo&catid=107:seguranca-na-navegacao&Itemid=294



c. A Container Security Initiative (CSI)

Outra das iniciativas pós 11 de Setembro que contou com o impulso dos EUA e visa mitigar os riscos de ataques terroristas por meio da utilização de contentores através do transporte marítimo com destino aos seus portos é a *Container Security Initiative (CSI)*⁴⁹. Com este programa multinacional, os EUA pretendem identificar os portos que constituem o maior volume de tráfego marítimo contentorizado para os EUA, efectuar o rastreio dos seus contentores à saída dos terminais, mantendo desta forma a ameaça o mais longe possível do seu território e contribuindo para um comércio mundial mais seguro (*CSI Strategic Plan 2006-2011*, 2006:1). Este processo de varrimento de contentores constitui uma ferramenta no combate ao tráfico de estupefacientes, ao contrabando convencional, armas, explosivos, fontes radioactivas, e tem a capacidade adicional de detecção de passageiros clandestinos (Administração do Porto de Lisboa, 2010).

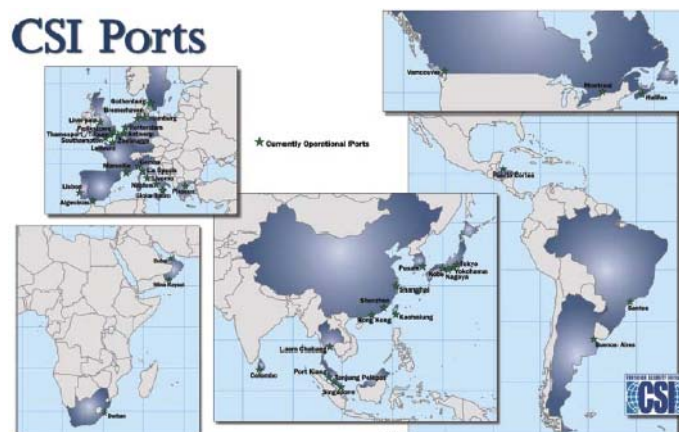


Figura 9 – Rede de Portos da CSI
(Container Security Initiative 2006–2011 Strategic Plan)
disponível em: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ports_in_csi.xml

⁴⁹ Fazem parte da CSI os seguintes portos: Montreal, Vancouver & Halifax (Canadá), Santos (Brasil), Buenos Aires (Argentina), Puerto Cortes (Honduras), Caucedo (Reública Dominicana), Kingston (Jamaica), Freeport (Bahamas), Balboa, Colón and Manzanillo (Panamá), Cartagena (Colombia) Rotterdam (Holanda) Bremerhaven e Hamburg (Alemanha), Antuérpia e Zeebrugge (Bélgica), Le Havre e Marselha (França), Gotemburgo (Suécia), La Spezia, Génova, Nápoles, Gioia Tauro, e Livorno (Itália) Felixstowe (Liverpool), Thamesport, Tilbury, e Southampton (Grã-Bretanha), Piréu (Grécia), Algeciras, Barcelona, e Valência (Espanha), Lisboa (Portugal), Singapura, Yokohama, Tóquio, Nagoya e Kobe, (Japão), Hong Kong, Pusan (Coreia do Sul), Port Klang e Tanjung Pelepas (Malásia), Laem Chabang, (Tailândia), Dubai, Emirados Árabes Unidos, Shenzhen e Shanghai Kaohsiung e Chi-Lung Colombo (Sri Lanka), Port Salalah (Oman), Port Qasim (Paquistão), Port de Ashdod (Israel) e Port em Haifa (Israel), Durban (África do Sul), Alexandria (Egipto). [Em linha], consultado em 27 de Março de 2010, disponível em: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ports_in_csi.xml



O porto de Lisboa foi o segundo porto da Península Ibérica a aderir a este programa respondendo, desta forma, ao objectivo de Portugal em se posicionar na vanguarda da evolução tecnológica inerente aos processos de segurança que se impõem ao comércio marítimo internacional (MOPTC, 2006:110). Todavia, e embora cientes do investimento que poderá acarretar⁵⁰, julgamos importante que outros portos, como por exemplo os do Douro e Leixões, Setúbal e Sines⁵¹ procurem dotar as suas instalações de equipamento de inspecção não intrusiva de contentores.

d. A Proliferation Security Initiative (PSI)

A PSI surgiu após a ocorrência da intercepção por parte duma fragata espanhola – por indicação e suspeita dos EUA, em Dezembro de 2001 do navio “So San” no Oceano Índico que transportava mísseis escondidos em sacos de cimento (Diogo, Gouveia, 2005:28). Na sequência deste acontecimento, e já no ano de 2003, o então Presidente dos EUA George W. Bush lança esta iniciativa de cooperação multinacional com o objectivo de desenvolver um esforço ao nível global de elaboração de normas contra a proliferação e o tráfico de armas de destruição em massa (ADM) – uma resposta global e continuada no tempo e no espaço é fundamental, para um problema também ele global e duradouro.⁵² Todavia, e apesar da redução de armas existentes, existem ainda armas que se encontram em armazenamento ou a aguardar destruição e que, constituem dessa forma uma possível fonte de alimentação do mercado negro de armamento (Melo, 2005).

Algumas das preocupações que têm estado presentes na PSI é a possibilidade dos Estados interceptarem carregamentos suspeitos, principalmente os efectuados por meio marítimo, o controlo aduaneiro nas áreas portuárias, a troca de informações entre Estados, bem como a possibilidade de tornar mais célere o processo de pedido de inspecções a navios pertencentes a Estados pertencentes à PSI.

De forma a avaliar as fragilidades e a determinar as capacidades que os Estados têm nesta área, têm sido estimulada a realização de exercícios nos mais diversos ambientes.

⁵⁰ Segundo a Administração do Porto de Lisboa, o seu scanner móvel de Raios X para contentores, representou um investimento de 1.598.800 euros. [Em linha], consultado em 27 de Abril de 2010, disponível em:

http://portodelisboa.lpm.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=52&Itemid=43

⁵¹ Pelo volume de tráfego que estes portos representam.

⁵² Inicialmente cerca de 11 Estados, de entre os quais Portugal, lançaram a iniciativa e hoje em dia mais de 90 Estados apoiam a PSI (USDepState, 2010). [Em linha], consultado em 27 de Março de 2010, disponível em: <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>



Também a UE em Junho de 2003 no Conselho Europeu em Thessaloníki estabeleceu medidas conducentes ao desmantelamento de transporte de ADM e de materiais com elas relacionados, tendo posteriormente, em Agosto de 2004, promulgado a *Strategy Against the Proliferation Weapons of Mass Destruction*⁵³.

Cientes que estamos que, através das diferentes medidas que Portugal implementou foram dados importantes passos no sentido de mitigar eventuais ameaças, estamos em crer que ainda existem vulnerabilidades, como sejam a complexidade do sistema de segurança⁵⁴ ou a definição dum sistema de segurança capaz de cobrir a totalidade do espectro de ameaças.

De facto, face à imprevisibilidade e ao clima de insegurança generalizado resultante dos atentados de 11 de Setembro de 2001, de Março de 2004 em Madrid ou de Junho de

⁵³ A estratégia da UE assenta no multilateralismo como forma de detectar as violações e implementar proibições, conforme mostramos de seguida – Texto mantido no idioma original. «... *In the context of effectively combating proliferation, the EU should adopt a forceful, multilateral approach, in cooperation with the United States and its other partners. Export controls and the support of multilateral institutions charged with verification and upholding of compliance with the treaties are considered fundamental. In addition to preventive measures (multilateral treaties and export control regimes), there are, where appropriate, coercive measures under Chapter VII of the United Nations Charter and international law (sanctions, selective or global, interceptions of shipments and the use of force, etc.). Three factors are to be taken into consideration to face up to the threat of Weapons of Mass Destruction (WMD):*

- *the importance of multilateralism: the multilateral treaty system provides the legal basis for all the EU's non-proliferation efforts.*
- *the need to promote a stable regional and international environment: the EU will ensure that regional security arrangements, by attacking the underlying causes for proliferation, and regional arms control and disarmament processes are put in place. It will pay particular attention to the issue of proliferation in the Mediterranean area;*
- *close cooperation with key partners: a common approach and cooperation with key partners (United States, Russian Federation, Japan and Canada), the United Nations and other international organisations are essential in order to effectively implement the WMD non-proliferation regime.* [Em linha], consultado em 27de Março de 2010, disponível em: http://europa.eu/legislation_summaries/foreign_and_security_policy/cfsp_and_esdp_implementation/133234_en.htm

⁵⁴ Face à quantidade de intervenientes no processo de decisão, bem como às diferentes missões institucionais e culturas organizacionais.



2005 em Londres, importa assegurar numa perspectiva de protecção e segurança de infra-estruturas críticas⁵⁵ - como é o caso dos portos, criar valências preventivas e proactivas, mais do que valências reactivas (Fernandes, 2010). Neste sentido, quer a nova Lei da Segurança Interna⁵⁶ no seu artigo nº35⁵⁷, quer a nova Lei de Defesa Nacional⁵⁸ no seu artigo nº24, alínea e), estão imbuídas do espírito capaz de garantir a articulação entre as FSS e as FFAA no combate a agressões ou ameaças transnacionais. Importa contudo lembrar que são diversas as entidades a quem compete actuação na segurança da área portuária e das zonas de aproximação. Vejamos: “...à Marinha compete, através da Autoridade Marítima, fazer cumprir a autoridade do país na imensidão do mar português (Marinha, 2010)”. A Autoridade Marítima Nacional (AMN) é a estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que integrados na Marinha, possuem competências ou desenvolvem acções no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM).⁵⁹ A AMN constitui-se como o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional⁶⁰. De igual forma, também a GNR cumpre missões ao longo da nossa costa, cabendo-lhe nos termos da lei competências específicas de vigilância, patrulha e intercepção marítima ou terrestre, definidas na respectiva Lei Orgânica⁶¹. Ao nível do controlo da fronteira marítima e do exercício de competências de fiscalização em espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, importa referir a intervenção duma série de outras entidades e autoridades técnicas dependentes dos mais vários departamentos governamentais, tais como: a Polícia Judiciária (PJ), a Força Aérea (FA), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC) e a Autoridade Nacional de Saúde (ANS) (Vicente, 2009:14).

Perante a complexidade dos intervenientes na segurança da área molhada, nasceu

⁵⁵ Segundo Isabel Pais : “...Considera-se Infra-estrutura Crítica, aquela cuja destruição total ou parcial, disfunção ou utilização indevida possa afectar, directa ou indirectamente, de forma permanente ou prolongada: O funcionamento do sector a que pertence, ou de outros sectores, o Funcionamento de Órgãos de Soberania, o funcionamento de Órgãos da Segurança Nacional, os Valores Básicos, afectando, desta forma, gravemente, o Bem-Estar Social.”(Pais et al, 2007:7)

⁵⁶ Lei nº53/2008 de 29 de Agosto.

⁵⁷ Competindo ao Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna (SGSSI) e ao CEMGFA assegurarem entre si a articulação operacional.

⁵⁸ Lei nº1B/2009 de 7 de Julho

⁵⁹ Conforme o DL nº43/2002, de 2 de Março.

⁶⁰ A AMN integra ainda a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), como órgão central, e a Polícia Marítima (PM), que integra a estrutura operacional.

⁶¹ Decreto Regulamentar nº86/2007, de 12 de Dezembro.



em 2007 o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM). Desta forma, tornaram-se claras as competências dos diversos órgãos e serviços da Marinha/AMN e da GNR, a sua articulação com as demais autoridades com atribuições nos espaços sob soberania e jurisdição nacional no mar, bem como o agilizar de procedimentos e contactos capazes de assegurar eficazmente uma actuação policial concertada (*Ibid*).

Muito embora se reconheça que a probabilidade de ocorrência de ataques terroristas em Portugal é reduzida, existem factores que nos colocam como potenciais alvos de actos de organizações criminosas de cariz islâmico - como seja o caso da participação nacional em diversas operações multinacionais de combate ao terrorismo, contra infra-estruturas críticas como sejam: as zonas portuárias, intermodais, bem como outros pontos de apoio logístico (Ribeiro, 2009:7).

De entre a tipologia de ameaças já anteriormente apresentadas gostaríamos de particularizar aquelas provenientes do mar⁶². Incluindo acções sobre a orla costeira e na zona ribeirinha, podemos elencar as seguintes:

- A utilização de navios para o transporte de agentes nocivos como meio de projecção de armas de destruição em massa;
- A utilização de embarcações contra outros navios;
- A realização de ataques terroristas através de elementos nele infiltrados.;
- Minas e engenhos explosivos improvisados e submersos;
- Aeronaves em baixa altitude (*Low Slow Flyer*);
- Aeronaves, embarcações e veículos submarinos não tripulados.

Se acrescentarmos às ameaças acima descritas as características da área portuária verificamos que se torna difícil garantir por completo a sua protecção. Normalmente tratam-se de grandes áreas, com acessibilidades por mar e por terra, junto a centros populacionais, com maior ou menor densidade populacional, com grande actividade económica, e movimentos de matérias-primas e pessoas, representando, *de per se*, alvos de elevado valor⁶³.

⁶² Cientes que estamos que também a “área seca” que circunda as áreas portuárias constitui uma possível entrada de ameaças. Todavia, decidimos delimitar a investigação àquelas provenientes do mar.

⁶³ De uma forma geral, podemos descrever as áreas portuárias da seguinte forma: Possuidoras de Áreas de armazenagem; Áreas de Serviços (como: a pilotagem, reboque, e outros); Infra-estruturas (como: estações de comando e controlo, de transporte, e outras); A bacia de manobra; Os locais de atracação; Locais de acesso (Radu, Slamnoiu, Zarnescu, 2006, 3-3).



Decorrente deste binómio ameaças-características da área portuária, importa então delinear um conjunto de capacidades que permitam desenvolver medidas de protecção eficazes, com enfoque na flexibilidade, na adaptabilidade, e na construção modular. A título de exemplo, e pensando em acções de terrorismo, salientamos as seguintes (Vicente, 2009:14):

- o comando e controlo (C2), com os diferentes níveis de decisão (incluindo o político);
- a dimensão e tipologia de forças a empregar;
- desenvolvimento de mecanismos de actuação em ambiente multiagencial;
- Desenvolvimento de capacidades de awareness e *early warning*;
- Vigilância nas áreas de responsabilidade e jurisdição Nacional.

Numa perspectiva de actuação conjunta, e aproveitando as valências das FSS e das FFAA julgamos que a criação duma força versátil, baseada em meios e capacidades já existentes, como sejam⁶⁴: a protecção NBQR⁶⁵, o HUMINT⁶⁶, o CIMIC⁶⁷ ou as Operações Especiais no caso do Exército, ou a guerra de minas, a utilização de mergulhadores no salvamento marítimo e desactivação de engenhos explosivos no caso da Marinha, a utilização de helicópteros na abordagem vertical e no apoio a fogos no caso da Força Aérea, da Marinha ou do Exército, ou na área da segurança portuária, o combate à poluição e a interdição, patrulha, abordagem e vistoria, na área seca e molhada, por parte da DGAM, ou em apoio às forças envolvidas no quadro de segurança interna⁶⁸, constituiriam uma mais valia na dissuasão de actividades criminosas, de sabotagem ou de acções terroristas, quer na área molhada, quer na seca das áreas de operações do ambiente marítimo. De igual forma, a sua mobilidade, e modularidade garantiriam a capacidade de reforço na execução de tarefas de abordagem, vistoria e de visita em alto mar, em conformidade com a avaliação do tipo de ameaça, bem como do estado de segurança decretado (Ribeiro, 2009:14).

No que diz respeito à sua missão primária, esta força estaria vocacionada para dar resposta na protecção das infra-estruturas críticas localizadas nas áreas portuárias e de

⁶⁴ A listagem que se segue constitui um exemplo das capacidades já existentes. Embora estejamos cientes que possa ser incipiente, importa referir que para um estudo mais aprofundado haveria que efectuar uma análise detalhada das capacidades.

⁶⁵ Nuclear, Biológica, Química e Radiológica.

⁶⁶ *Human Intelligence*.

⁶⁷ Cooperação Civil-Militar

⁶⁸ Como sejam a operações de natureza policial marítima (Ribeiro, 2009:14)



aproximação, como forma de resposta às ameaças de maior risco, nomeadamente face á declaração de níveis de segurança 2 e 3 do Código ISPS.

Finalmente, e no que diz respeito à organização operacional desta força, e no quadro do campo de actuação da Marinha e do quadro de competências do Chefe do Estado-Maior da Armada, em acumulação Autoridade Marítima Nacional, a mesma assentaria na activação de um comando conjunto de segurança portuária, centrado no Chefe de Departamento Marítimo, responsável por efectuar a coordenação operacional entre as forças militares e as forças não militares que lhe fossem atribuídas (Administração Portuária e FSS), assim como, com o Capitão do Porto, e a ser activado nos graus de ameaça CHARLIE e DELTA.

e. Síntese Conclusiva

O período pós 11 de Setembro trouxe para o palco internacional uma nova tipologia de ameaças, caracterizadas fundamentalmente pela sua imprevisibilidade e pela sua transnacionalidade. Neste contexto, novos modelos de segurança surgiram, assentes na cooperação entre os Estados e os demais actores da cena internacional, dos quais de destacam as organizações internacionais, como a NATO, a UE ou a OMI - surge a política “*need to share*” em detrimento da “*need to know*”, quer isto dizer garantir uma cooperação reforçada entre as demais autoridades presentes na área portuária - autoridades portuárias, autoridades de polícia através de sistemas e redes de informações.

O Mar, pelas suas características, é um meio facilitador da actividade criminosa organizada e facilmente compreendemos que os pólos logísticos que estão ligados à actividade marítima, principalmente os espaços e as zonas de desembarque de passageiros são bastante vulneráveis à actividade do crime organizado.

Face ao cenário descrito, Portugal tem vindo a implementar gradualmente uma série de medidas que têm sido adoptadas internacionalmente, numa perspectiva de cooperação multinacional e que visam prevenir e combater esta nova tipologia de ameaças. Destas medidas destacamos: o Código *International Ship and Port Facility Security*, o *Vessel Traffic System*, a *Container Security Initiative* e a *Proliferation Security Initiative*. Através da implementação destas medidas, está reforçada a protecção do transporte marítimo, dos cidadãos que o utilizam, da mesma forma que as instalações portuárias e dos próprios navios.



Após análise das capacidades nacionais existentes e passíveis de serem implementadas, consideramos que se encontra respondida a Terceira Questão Derivada: “QD3 - Ao nível das infra-estruturas portuárias e zonas de aproximação, quais as capacidades nacionais existentes para fazer face às novas ameaças?. Encontra-se de igual forma validada a Terceira Hipótese: “H3 - A imprevisibilidade das novas ameaças obrigou Portugal a adaptar uma série de medidas integradas em estratégias nacionais, quer no plano interno, quer ao nível externo, no âmbito das organizações internacionais de segurança e defesa colectiva onde se insere”.



5. Conclusões

No início deste estudo foi proposto responder à seguinte questão central: “*De que forma a segurança dos portos marítimos nacionais contribui para o desenvolvimento do Poder Marítimo de Portugal?*”. Para responder à questão central e às respectivas questões derivadas foram levantadas três hipóteses que se procurou testar e validar ao longo do presente trabalho.

Assim, iniciámos este trabalho analisando a importância que o Mar tem para Portugal. Do nosso estudo, concluímos que Portugal desde sempre esteve ligado ao Mar, consubstanciado na sua localização geoestratégica – centralidade atlântica, e na sua vontade nacional de utilização do Mar. Todavia, desde o final da Guerra Colonial e a consequente independência das ex-colónias - onde o Mar permitia sustentar todo um esforço logístico nos três teatros de operações, e onde as Marinhas, em particular a mercante desempenharam um papel preponderante, o Mar passou para segundo plano nas estratégias dos diversos e sucessivos governos. Com a década de oitenta, o desígnio nacional passou a ser o da perspectiva de integração na então CEE, a marinha mercante começa a diminuir, o mesmo sucedendo à frota de pesca, e os portos servem, fundamentalmente, de escoamento do tráfego nacional.

Após esta análise, olhámos para o novo ordenamento mundial pós-Guerra Fria e para o processo de globalização, bem como para a nova tipologia de ameaças com que os Estados se têm de defrontar. Neste aspecto, verificámos que o ambiente estratégico internacional sofreu uma alteração radical desde o dia 11 de Setembro de 2001. A partir daí, um outro conjunto de riscos e ameaças, uns novos e outros não, surgiram obrigando os Estados a alterar o seu modelo securitário. Até então, o conceito de segurança assentava no modelo de Westfalia, onde as ameaças estavam bem definidas, identificadas, e territorializadas. Em contraponto, assistimos hoje a um conjunto de ameaças polimorfais, desterritorializadas, imprevisíveis, passando o modelo a ser o de segurança transnacional.

Este novo ambiente estratégico trouxe um clima de insegurança generalizado, fazendo com que os Estados, que partilham o palco internacional com outros ANE, se sintam cada vez mais impotentes para, de uma forma isolada, fazer face a esta nova tipologia de ameaças. Assiste-se então à segurança cooperativa como o caminho a trilhar.



Em simultâneo, assistimos ao início do processo de globalização, inicialmente “conotado” com o mercado financeiro, mas rapidamente abarcou todas as áreas da sociedade, desde a economia, à tecnologia, e outras. Assiste-se então a um aumento do tráfego rodoviário e ferroviário, secundarizando o modo marítimo. Face a este aumento, o transporte marítimo tornou-se uma aposta da UE, obrigando a que, para isso, existam portos eficientes e uma logística adequada e modernizada.

Em seguida, procurámos analisar e reflectir sobre o papel dos portos como instrumentos do poder marítimo nacional.

Verificámos que, em 2003, Portugal assume a necessidade de voltar a colocar o Mar na sua agenda de prioridades. Essa percepção, plasmada no Relatório da CEO veio trazer uma nova realidade nacional, tendo sido identificadas uma série de potencialidades que devem ser exploradas, catapultando Portugal como Nação marítima da Europa, e promovendo as relações externas, em especial com a CPLP. Todavia, a utilização do Mar só será maximizada com bons portos, capazes de assegurar a intermodalidade dos transportes, seguros, permitindo assim constituir-se como verdadeiros instrumentos de poder marítimo nacional. Desta forma, será possível assegurar o desenvolvimento nacional a diversos níveis, desde o social, ao económico, ao tecnológico. Os portos constituem-se, *de per se*, como pólos dinamizadores do desenvolvimento social, pela criação de emprego, que traz coesão social, melhoria da qualidade de vida e riqueza. De igual forma, permitem desenvolvimento tecnológico através da investigação e desenvolvimento em áreas como a energia do mar, a aquicultura, a oceanografia ou a geologia. Ao nível económico, nunca é demais recordar que as actividades marítimas representam cerca de 5 a 6 % do PIB e criam cerca de 75 mil postos de trabalho. Importa de igual forma lembrar que os portos nacionais encontram-se nas linhas de comunicação entre o Continente Americano, África, a Europa, bem patente nas quatro zonas estabelecidas para as AEMar.

Portugal, reconhecendo as suas capacidades tem acompanhado aquela que tem sido a política europeia de transporte marítimo, através da inclusão dos seus portos nas AEMar, constituindo-se como plataformas giratórias, bem como na rede de TMCD, fomentando um desenvolvimento sustentável e promovendo o modo marítimo em detrimento do rodoviário e do ferroviário.

Por fim, analisámos que medidas e que capacidades possui Portugal ao nível dos seus portos capazes de assegurar uma resposta pronta e eficaz à nova tipologia de ameaças.



Assim sendo, verificámos que, como resposta a um clima de insegurança generalizado, e numa perspectiva de protecção do transporte marítimo surgiram na ordem internacional uma série de medidas e iniciativas, das quais se destacam o Código ISPS, o Sistema VTS, a CSI e a PSI. Com estas medidas, fundamentalmente multilaterais e abrangendo os mais diversos sectores das sociedades pretendeu-se não só combater a nova tipologia de ameaças, como, de igual forma, preveni-las. Ou seja, garantir valências proactivas em detrimento das reactivas. Neste racional, e tendo como cenário a nova tipologia de ameaças, apresentámos uma proposta de criação duma força, modular, flexível, com base nas capacidades existentes nas FFAA e FSS, e capaz de assegurar respostas prontas e eficazes a situações de maior risco.

Em conclusão, podemos afirmar que os portos nacionais se constituem como instrumentos de poder marítimo nacional, permitindo a sua utilização na prossecução dos objectivos políticos do estado, bem como desempenham um papel importante como pólos de desenvolvimento económico, tecnológico e social.

O transporte marítimo, e os portos nacionais são elementos chave na ligação entre as cadeias logísticas e o mercado mundial, cada vez mais globalizado. Contudo, isto só é conseguido criando vantagem competitiva, seja ao nível dos apoios logísticos, quer dos serviços prestados ou da segurança. E aqui importa dizermos o seguinte, por muito que a nossa localização Euro-Atlântica nos seja favorável, por muito que estejamos presentes nos principais projectos europeus das actividades marítimas, por muito que exista uma Estratégia Nacional para o Mar, se não assegurarmos a segurança dos nossos portos e zonas de aproximação, dificilmente conseguiremos cativar novos mercados.



Referências bibliográficas

Monografias

- BURGESS, J. Peter (2008). *Non-Military Security Challenges. Contemporary Security and Strategy*. Edited by Craig Snyder. p 60-78
- DAVID, Charles-Philippe (2000). *A Guerra e a Paz*. Instituto Piaget. Lisboa
- JR. NYE, Joseph (2002). *Compreender os conflitos internacionais. Uma introdução à Teoria e à História*. 3ªed. Lisboa: Gradiva.

Artigos de publicações em série

- CUNHA, Tiago Pitta e (2004). *Os interesses e os objectivos marítimos de Portugal*. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº10 – Julho-Setembro de 2004.
- DIOGO, Luís Manuel Gomes da Costa, GOUVEIA, José António Velho (2005). “*A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS*”. Cadernos Navais, Edições Culturais de Marinha nº15, Outubro-Dezembro de 2005.
- FONTOURA, Luís, MATHIAS, Leonardo (2007). *O Poder na Relação Externa do Estado*. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº21 – Abril-Junho de 2007
- GARCIA, Francisco. (2006). “*Ameaças transnacionais e a segurança dos Estados. Subsídios para o seu estudo*.” Revista do Ministério dos Negócios Estrangeiros, nº13, Março de 2006.
- GOUVEIA, José António Velho (2009). *Sistema de Alerta para Protecção dos Navios Mercantes*. Revista da Armada – Fevereiro de 2009.
- ROGEIRO, Nuno (2004). *A segurança, o desenvolvimento e a cooperação*. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº10 – Julho-Setembro de 2004.
- RADU, Ovidiu, SLAMNOIU, Geórgica, ZARNESCU, Liviu, (2006). *Harbor protection against terrorist threats. Difficulties and possible solutions. In Force Protection in the Littorals. Meeting Proceedings RTO-MP-SCI-180*. pp 3-1 . 3-10. France. [Em linha], consultado em 15 de Março de 2010, disponível em: <http://209.85.229.132/search?q=cache:wtOhtVzjAbwJ:handle.dtic.mil/100.2/ADA485049+harbour+protection+radu&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt>



SACCHETI, António Emílio Ferraz (2004). *Estratégia marítima e o progresso das Nações*. Cadernos navais, Edições Culturais de Marinha, nº10 – Julho-Setembro de 2004.

SAER (2009). SaeR/ACL (Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco/Associação Comercial de Lisboa). *O Hypercluster da Economia do Mar*. 17FEV2009.

Legislação e documentos oficiais

Lei da Defesa Nacional, Lei N.º 1B/2009 De 7 De Julho.

Lei de Segurança Interna, Lei N.º 53/2008, De 29 De Agosto.

Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março – Cria o Sistema de Autoridade Marítima e define o seu âmbito e atribuições. Publicado no Diário da República, 1.ª série A — N.º 52 — 2 de Março de 2002.

Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março – Define a estrutura, orgânica, funcionamento e competências da Autoridade Marítima Nacional e seus órgãos. Publicado no Diário da República, 1.ª série A — N.º 52 — 2 de Março de 2002.

Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro – Aprova normas de enquadramento do Regulamento (CE) n.º 725/2004 de 29 de Abril, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias.

Autoridade Marítima Nacional (2004). Medidas Especiais Para Reforçar a Protecção dos Navios que Praticam Portos Nacionais. Directiva N.º 1 De 2004. Março De 2004.

Resolução do Conselho de Ministros N.º 81/2003, De 27 De Maio De 2003 – Cria a Comissão Estratégica dos Oceanos (Ceo) – Publicada No Diário Da República, 1ª Série B - N.º 138 – 17 De Junho De 2003.

Relatórios e documentos oficiais

Comissão Estratégica dos Oceanos (2004). Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, 1ª Edição, Junho de 2004.

Container Security Initiative (2006). Strategic Plan 2006-2011. [Em linha], consultado em 27 de Março de 2010, disponível em:

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csi/ports_in_csi.xml

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (1982). Assinada a 10 de Dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, após a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, entrou em vigor a 14 de Novembro de 1994, um ano depois da ratificação do 60º Estado. Portugal ratificou o documento a 3 de Novembro de 1997



(Resolução nº 60-B/97, de 14 de Outubro e Decreto do Presidente da República nº 67-A/97, de 14 de Outubro). Artigos nº55 a 75.

ESTRUTURA DE MISSÃO PARA OS ASSUNTOS DO MAR, (2007). *Estratégia Nacional Para o Mar*. Ministério Da Defesa Nacional. Lisboa.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (2006). *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo*. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Secretaria de Estado de Transportes. Dezembro de 2006.

RELATÓRIO CONSOLIDADO DO SECTOR PORTUÁRIO 2008 (2009). INSTITUTO PORTUGUÊS DO TRANSPORTE MARÍTIMO. Lisboa.

STRATEGY AGAINST THE PROLIFERATION OF WEAPONS OF MASS DESTRUCTION (2003). [Em linha], consultado em 28 de Março de 2010, disponível em:

http://europa.eu/legislation_summaries/foreign_and_security_policy/cfsp_and_esdp_implementation/133234_en.htm

Sítios na internet

International Maritime Organization.

[Ttp://Www.Imo.Org/](http://www.imo.org/)

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

<http://www.imarpor.pt/>

Porto de Lisboa.

<http://portodelisboa.lpm.com.pt/>

O Portal da União Europeia.

<http://europa.eu/>

US Customs and Border Protection.

<http://www.cbp.gov/>

Outros documentos

CABRAL, Luís Escudeiro da Costa (2007). *Apontamentos da Disciplina de Direito Internacional Marítimo*, CPOS 2006/2007. Instituto de Estudos Superiores Militares.



CAJARABILLE, Victor Manuel Bento e Lopo (2009). *Estratégia marítima e naval*. Aulas do Mestrado de Estratégia 2009/2010. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. Lisboa.

CORREIA, António Neves (2007). *Direito Internacional Marítimo*. Apontamentos de Direito Internacional Marítimo do Curso de Promoção a Oficial Superior 2006/2007. Instituto de Estudos Superiores Militares. Lisboa.

COSTA, António Belmar da (2007). *O transporte marítimo*. AGEPOR. Lisboa.

FERNADES, Vítor Carlos Mesquita (2010). Conferência “A interagencialidade do Gabinete de Segurança Inter

MARQUES, António Gameiro, *et al* (2010). *Perspectiva da Marinha para o Conhecimento Situacional Marítimo*. II Seminário 2010. Associação para as Comunicações, Electrónica, Informações e Sistemas de Informação para Profissionais. Lisboa.

MELO, Henrique Eduardo Passaláqua Gouveia e (2005). *Exercício NINFA 2005. Armas de Destruição Maciça – Um Problema Actual*. [Em linha], consultado em 28 de Março de 2010, disponível em:

<http://www.marinha.pt/PT/noticiaseagenda/noticias/Pages/NINFA2005.aspx>

MOITA, Luís (2009). *Apontamentos da Disciplina de Modelos de Análise nas Relações Internacionais*, CEMC 2009/2010. Instituto de Estudos Superiores Militares.

PAIS, *et al* (2007). *Protecção de Infra-Estruturas Críticas – A Cooperação Público-Privada*. [Em linha], consultado em 28 de Março de 2010, disponível em:

<http://www.cnpce.gov.pt>

PERALTA, Sara (2009). *Globalização: Mercado único também para o crime e terror*. Anais do Clube Militar Naval, Janeiro-Março de 2009, p.45-55.

RIBEIRO, João Fonseca (2009). *Estudo sobre a edificação de forças para vigilância, protecção e luta costeira – Acção Litoral* (Esboço). Estado-Maior da Armada. Marinha

SILVA, José Pereira da (2009). *Apontamentos da Disciplina de Regimes e Sistemas Políticos*, CEMC 2009/2010. Instituto de Estudos Superiores Militares.

SOUSA, João Figueira de (2006). *O Sistema Ferroviário do Século XXI: Desafios para o Desenvolvimento Regional*. 7º Congresso Nacional Transporte Ferroviário. Instituto da Dinâmica do Espaço. Universidade Nova de Lisboa. [Em linha], consultado em 23 de Abril



de 2010, disponível em:

<http://adfer.cp.pt/>

VAZ, Nuno [SI]. *O poder das Nações no virar do Milénio*. Proelium nº3 – Revista da Academia Militar. [Em linha], consultado em 28 de Março de 2010, disponível em

http://www.google.pt/search?source=ig&hl=pt-PT&rlz=1G1GGLQ_PT-

[PTPT350&=&q=O+poder+das+Na%C3%A7%C3%B5es+no+virar+do+Mil%C3%A9nio&btnG=Pesquisa+do+Google&meta=lr%3D](http://www.google.pt/search?source=ig&hl=pt-PT&rlz=1G1GGLQ_PT-PTPT350&=&q=O+poder+das+Na%C3%A7%C3%B5es+no+virar+do+Mil%C3%A9nio&btnG=Pesquisa+do+Google&meta=lr%3D)

VICENTE, Paulo Alexandre Rodrigues (2009). *O combate interagencial às novas ameaças em Portugal. O papel das Forças Armadas*. Trabalho de Investigação Individual Final. Curso de Estado-maior Conjunto 2008/2009. Instituto de Estudos Superiores Militares. Lisboa.

VITORINO, Ana Paula (2006). *Cerimónia no Terminal X XI do Porto de Sines*. Intervenção da Secretária de Estado dos Transportes na cerimónia que assinala 100 mil TEUs no Terminal XXI do Porto de Sines. [Em linha], consultado em 19 de Março de 2010, disponível em:

http://www.mne.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20061121_MOPTC_Int_SET_Sines.htm

Entrevistas

CONSTANTE, Luís Miguel Barroca – Adjunto Chefe de Divisão de Operações do Estado-Maior da Armada - 9 de Dezembro de 2009

FONSECA, Carlos Seixas da - Director de Serviços de Actividades Sectoriais do Instituto Português dos Transportes Marítimos (IPTM) - 15 de Março de 2010

GOUVEIA, José António Velho - Divisão de Pessoal e Organização do Estado-Maior da Armada - 14 de Dezembro de 2009



Anexos



Anexo A - Mapa das Auto Estradas do Mar



Fonte: [http:// westmos.eu/objectives.aspx](http://westmos.eu/objectives.aspx)



Anexo B - Comércio Externo com o Mundo por modos de transporte – Importações

Modos Anos	RODOVIÁRIO		MARÍTIMO		AÉREO		OUTROS (1)		TOTAL
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas
1980	614 169	3.2	18 198 728	94.5	74 292	0.4	364 902	1.9	19 252 091
1981	754 625	3.9	18 228 883	93.7	13 057	0.1	448 810	2.3	19 445 375
1982	992 551	4.7	19 667 881	92.5	10 954	0.1	581 601	2.7	21 252 987
1983	811 983	4.1	18 516 761	94.6	10 304	0.1	242 763	1.2	19 581 811
1984	876 036	4.3	18 734 014	92.9	47 328	0.2	505 701	2.5	20 163 079
1985	1 092 015	5.4	18 462 157	92.2	11 997	0.1	460 520	2.3	20 026 689
1986	1 390 922	6.0	21 368 091	92.5	11 254	0.0	328 215	1.4	23 098 482
1987	1 832 573	7.6	21 820 600	90.8	13 759	0.1	363 762	1.5	24 030 694
1988	2 312 696	8.9	23 202 030	88.9	20 072	0.1	558 719	2.1	26 093 517
1989	2 677 562	8.9	26 834 233	89.3	24 663	0.1	500 224	1.7	30 036 682
1990	3 033 337	9.5	28 539 951	89.0	34 782	0.1	453 876	1.4	32 061 946
1991	3 891 155	12.0	27 729 423	85.5	35 449	0.1	774 034	2.4	32 430 061
1992	4 762 798	13.1	30 931 417	85.0	34 130	0.1	660 556	1.8	36 388 901
1993	5 300 946	15.0	29 666 137	84.1	35 039	0.1	283 908	0.8	35 286 030
1994	6 303 651	16.1	32 584 933	83.0	32 268	0.1	337 597	0.9	39 258 449
1995	6 949 008	16.2	35 613 989	83.0	34 173	0.1	314 506	0.7	42 911 791
1996	7 820 078	20.1	30 798 835	79.2	33 699	0.1	222 263	0.6	38 874 875
1997	9 849 091	22.0	34 378 108	76.8	34 266	0.1	520 839	1.2	44 782 304
1998	11 128 869	22.7	36 918 468	75.2	34 954	0.1	981 966	2.0	49 064 257
1999	11 850 501	22.8	38 207 562	73.4	36 418	0.1	1 939 489	3.7	52 033 970
2000	12 552 604	24.1	37 694 039	72.3	43 961	0.1	1 872 036	3.6	52 162 640
2001	14 069 255	26.3	37 039 758	69.3	39 456	0.1	2 274 910	4.3	53 423 379
2002	13 731 606	25.3	37 807 610	69.6	39 731	0.1	2 729 776	5.0	54 308 723
2003	13 362 837	25.9	35 856 039	69.5	34 028	0.1	2 320 979	4.5	51 573 883
2004	13 862 211	25.9	37 085 783	69.4	44 471	0.1	2 468 653	4.6	53 461 118
2005	14 521 660	26.2	38 332 684	69.1	42 691	0.1	2 569 781	4.6	55 466 816
2006	14 094 682	26.1	37 796 275	69.9	120 697	0.2	2 051 492	3.8	54 063 146
2007	15 681 514	28.7	36 984 356	67.6	40 640	0.1	1 997 690	3.7	54 704 200

(1) - Inclui transporte ferroviário, remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria.

FONTE : Adaptado do INE

Fonte:Relatório Consolidado Sector Portuário 2008 (IPTM)



Anexo C - Comércio Externo com o Mundo por modos de transporte – Exportações

Modos Anos	RODOVIÁRIO		MARÍTIMO		AÉREO		OUTROS (1)		TOTAL
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas
1980	848 302	14.2	4 715 877	78.8	215 049	3.6	205 393	3.4	5 984 621
1981	674 739	13.5	3 987 054	79.7	200 592	4.0	137 205	2.7	4 999 590
1982	801 158	15.8	3 932 694	77.5	193 823	3.8	146 912	2.9	5 074 587
1983	817 330	13.0	5 098 972	81.3	194 435	3.1	161 724	2.6	6 272 461
1984	934 866	13.5	5 498 812	79.7	187 015	2.7	280 983	4.1	6 901 676
1985	1 061 360	13.6	6 212 760	79.6	195 146	2.5	330 982	4.2	7 800 248
1986	1 226 569	14.2	6 790 908	78.6	215 673	2.5	402 467	4.7	8 635 617
1987	1 606 911	19.4	6 025 246	72.7	267 446	3.2	389 162	4.7	8 288 765
1988	1 966 094	21.2	6 612 231	71.4	352 933	3.8	325 487	3.5	9 256 745
1989	2 546 622	23.0	7 801 764	70.5	325 367	2.9	399 304	3.6	11 073 057
1990	2 941 471	24.5	8 503 208	70.9	303 913	2.5	241 079	2.0	11 989 671
1991	3 723 383	31.7	7 492 191	63.7	320 064	2.7	221 451	1.9	11 757 089
1992	4 405 757	32.5	8 621 686	63.7	326 660	2.4	183 613	1.4	13 537 716
1993	4 700 249	35.3	8 168 983	61.3	349 793	2.6	103 402	0.8	13 322 427
1994	5 654 450	34.8	10 098 866	62.2	338 397	2.1	144 024	0.9	16 235 737
1995	6 069 455	39.6	8 761 144	57.2	302 856	2.0	187 402	1.2	15 320 926
1996	5 747 083	41.5	7 745 143	55.9	257 579	1.9	110 135	0.8	13 859 940
1997	6 590 377	44.3	7 863 525	52.9	268 580	1.8	155 134	1.0	14 877 616
1998	7 220 830	47.9	7 404 072	49.1	315 312	2.1	131 663	0.9	15 071 877
1999	7 716 859	51.0	6 979 514	46.1	348 858	2.3	92 961	0.6	15 138 192
2000	8 620 657	53.5	7 037 571	43.6	373 767	2.3	96 425	0.6	16 128 420
2001	9 107 299	57.4	6 332 516	39.9	333 569	2.1	102 699	0.6	15 876 083
2002	10 180 003	57.5	7 031 729	39.7	341 133	1.9	147 433	0.8	17 700 298
2003	11 150 468	57.2	7 848 661	40.3	309 516	1.6	176 585	0.9	19 485 230
2004	12 640 500	56.6	9 186 553	41.2	289 420	1.3	203 720	0.9	22 320 193
2005	13 611 299	55.1	10 620 615	43.0	296 797	1.2	176 710	0.7	24 705 420
2006	14 257 451	52.9	11 962 306	44.3	267 284	1.0	218 245	0.8	26 975 285
2007	15 835 104	55.0	12 284 812	42.7	386 570	1.3	260 115	0.9	28 766 600

(1) - Inclui transporte ferroviário, remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria.

FONTE : Adaptado do INE

Fonte:Relatório Consolidado Sector Portuário 2008 (IPTM)



Anexo D – Actores presentes no processo de decisão em ambiente marítimo



Fonte: Perspectiva da Marinha para o Conhecimento Situacional Marítimo (AFCEA, 2010)



Anexo E – Quadro de características das ameaças presentes no ambiente marítimo

- Terrorismo:

- ✓ Fenómeno Transnacional;
- ✓ Dificil detecção, nomeadamente, a sua origem;
- ✓ Implícitas acções de recrutamento de pessoal;
- ✓ Associada uma geração de Forças e posterior Treino;
- ✓ Pressupõe uma organização estrutural e operacional;
- ✓ Utiliza meios assimétricos e pouco desenvolvidos tecnologicamente;
- ✓ Influencia a estabilidade política dos Estados;
- ✓ Promove um clima de desconfiança inter-estatal;
- ✓ Promove a retracção da abertura das fronteiras;
- ✓ “Joga” com a opinião pública;
- ✓ Normalmente, tem uma conotação religiosa;
- ✓ Procura alargar o espaço de conflito ao globo;
- ✓ Desenvolvido em ambiente terrestre, marítimo e aéreo.

- Proliferação das WMD:

- ✓ Fenómeno Transnacional;
- ✓ Dificil detecção, nomeadamente, o fabrico dos seus componentes;
- ✓ Material de difícil manuseamento;
- ✓ Meios com um elevado poder de destruição;
- ✓ Prolongamento dos efeitos em caso de acidente;
- ✓ Material com tecnologia acessível;
- ✓ Possível relacionamento com outras ameaças;
- ✓ Desenvolvido em ambiente terrestre, marítimo e aéreo.

- Criminalidade Organizada:

- ✓ Fenómeno Transnacional;
- ✓ Influencia o mercado financeiro e a economia;
- ✓ Financia outras actividades, nomeadamente, o terrorismo;
- ✓ Influencia a estabilidade de um Estado;
- ✓ Cria sentimento de insegurança;
- ✓ Pressupõe uma organização estrutural e operacional;
- ✓ Potenciador de conflitos e promotor do seu alargamento a regiões;
- ✓ Desenvolvido em ambiente terrestre, marítimo e aéreo;

- Ameaças Ambientais:

- ✓ Prolongamento dos seus efeitos;
- ✓ Verifica-se tolerância ao seu poder destrutivo;
- ✓ A responsabilização poderá não ser atribuível a um actor;
- ✓ Influenciam o mercado financeiro e a economia;
- ✓ Influenciam no sistema vital (alimentação, água e ar respirável) e bem-estar das populações;
- ✓ Desenvolvem-se em ambiente terrestre, marítimo e aéreo.

Fonte: O Combate Interagencial às “Novas Ameaças” em Portugal. O Papel das Forças Armadas (Vicente, 2010)