

OBSERVARE 1st International Conference

16 - 17 - 18 November, 2011

I Congresso Internacional do OBSERVARE

16 - 17 - 18 Novembro, 2011

INTERNATIONAL TRENDS and Portugal's Position



AS TENDÊNCIAS INTERNACIONAIS e a posição de Portugal

Actas

Universidade Autónoma de Lisboa | Fundação Calouste Gulbenkian

<http://observare.ual.pt/conference>

A construção da maritimidade portuguesa no limiar do século XXI

José Góis Chilão
Universidade Nova de Lisboa

Palavras chave: Atlântico, plataforma continental, vias marítimas, novas ameaças

Com o alargamento da Plataforma Continental, Portugal terá jurisdição sobre a 10.^a maior plataforma continental a nível mundial. Da articulação entre o Território Nacional, o Oceano Atlântico e o Continente Europeu, associada à confluência das vias de comunicação marítimas que ligam a Europa à África, à América, ao Médio Oriente e ao Sudoeste Asiático, configurar-se-á, no seu conjunto, o designado Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente, área fundamental ao desenvolvimento de acções militares de defesa do Território Nacional. Nesse contexto surgem novas potencialidades, mas também novas vulnerabilidades no âmbito da Defesa Nacional, sendo necessário repensar o seu paradigma, como defende o Vice-Almirante Lopo Cajarabille (2010), englobando as “novas ameaças” (terrorismo, tráfico e pirataria) que surgiram no pós 11 de Setembro e os novos desafios relativos ao meio ambiente e à conservação dos recursos marinhos como preocupações do Estado.

Estas novas variáveis vão ter um papel crucial na nova área de jurisdição de Portugal, que necessitará de repensar a lógica da *security* e *safety* marítimas, de forma a garantir que a actuação da Defesa se faça repercutir no combate à criminalidade internacional e na protecção dos recursos naturais, em prol da lei e da soberania nacionais.

Assim, no contexto acima referido, esta comunicação (a) abordará aqueles que serão os principais pólos de desenvolvimento económico e a sua interligação com as políticas de Segurança e Defesa, na justa medida em que a geografia é um factor permanente da acção estratégica de Portugal desde as Descobertas, devido à limitação imposta pela parca extensão territorial continental e pela sua relativa perifericidade, e (b) procurará demonstrar de que modo a condição de plataforma transoceânica, enquanto elemento valorizante, empresta à visão atlântica nacional uma componente simultaneamente determinante e condicionante no destino geoestratégico de Portugal.

José Góis Chilão – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
Doutorando em Relações Internacionais - Universidade Nova de Lisboa. *Master of Business Administration* (2008) Eudem. Licenciado em Direito (1984) na Universidade Livre.

A construção da *maritimidade* portuguesa no limiar do século XXI

José Góis Chilão



Fonte: *The Great Wave off Kanagawa*- 1829-1832, by Katsushika Hokusai

Há um consenso em dizer-se que a relação de Portugal com o Mar tem sido sempre um dos vectores essenciais no conceito geoestratégico nacional ao longo dos séculos. Contudo, desde a adesão à então CEE, durante as duas últimas décadas do século XX, o país enveredou por uma visão continental em detrimento da sua vocação atlântica. Só com a ratificação, em 1997, da Convenção de Montego Bay é que se iniciou um processo de reaproximação nacional ao mar, com a elaboração do Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, em 2004, em seguimento à organização da EXPO 98, a formulação da Estratégia Nacional para o Mar, a criação da Comissão Inter-Ministerial para os Assuntos do Mar (2004) e a constituição do Fórum Permanente para o Mar (2007), que culminou na iniciativa desenvolvida pela Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), a qual possibilitou que, em 2009, Portugal submetesse à apreciação das Nações Unidas uma proposta de extensão da plataforma continental que, caso seja aprovada, irá estender a área sob jurisdição portuguesa até aos 3 milhões de quilómetros quadrados.

Para além das energias alternativas, as pescas, a actividade portuária, o turismo, a construção e a reparação naval, entre várias outras actividades económicas, merecem um especial destaque as jazidas, nódulos e crostas com recursos minerais situadas no “*offshore*” do Continente Português. Mais relevante ainda será o facto de tais limites de prospecção poderem vir a beneficiar do alargamento das áreas de grandes profundidades, proporcionado pela extensão da Plataforma Continental e pelo desenvolvimento das tecnologias exploratórias adequadas a tais profundidades.

Assim, tendo em mente estes abundantes solo e subsolo marinhos, poder-se-á perspectivar uma potencial pluralidade e riqueza de recursos, os quais, por contraposição à actual conjuntura económico-financeira desfavorável em que Portugal se encontra mergulhado, recomendarão a adopção de novas políticas públicas no sentido de uma rápida adaptação nacional ao competitivo mundo globalizado. É por isso essencial que o País comece a investigar, explorar recursos e novas soluções, de forma a retomar patamares de crescimento económico consentâneos com aqueles dos seus parceiros europeus.

Desde os finais do século XV, com o movimento das Descobertas, que a geografia tem sido um factor permanente e determinante da acção estratégica de Portugal, condicionado pela pouca profundidade do rectângulo territorial continental e pela sua condição quase arquipelágica. Valorizou-o o atributo geoestratégico inerente à condição de plataforma transoceânica, donde a importância do mar, elemento atravessado no destino de Portugal, em termos de factor geográfico incontornável e, simultaneamente, condicionante da estratégia nacional ao longo da sua história.

Perante tais variáveis, é forçoso que o mar surja de permeio, se intrometa como algo genético e de característica nacional. O mesmo mar que, tanto pode ser descurado, perdido ou “*passado de moda*”, a exemplo do sucedido entre nós nas últimas décadas, como nos oferece, especialmente através da sua Plataforma Continental, a última fronteira a expandir, na comprovação do seu potencial de riqueza nacional para o futuro, pelo que representa de fonte de recursos em biotecnologia, alimentação, energia e matérias-primas (Pitta e Cunha, 2011).

Por outro lado, por imperativo estratégico alicerçado pelo condicionamento geográfico resultante da articulação entre o Território Nacional, o Oceano Atlântico e o Continente Europeu, associada à confluência das linhas de comunicação marítimas que ligam a Europa à África Ocidental, ao Continente Americano, ao Médio Oriente e ao Sudoeste Asiático, configurando no seu conjunto o designado Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente (EEINP). Falamos de uma área necessária ao desenvolvimento das acções militares de Defesa do Território Nacional, composto pelo rectângulo terrestre, os arquipélagos da Madeira e dos Açores, o Mar Territorial, o Mar Interterritorial, ressalta agora o enquadramento do “*triângulo estratégico português*” com o EEINP, delimitado a Leste pelo Território Continental, a Sul pelo Arquipélago da Madeira e a Oeste pelo Arquipélago dos Açores, encontrando-se este a meia distância entre o Canal da Mancha e o Estreito de Gibraltar, por onde passa grande parte do tráfego marítimo intercontinental. De igual modo, tanto no seio da União Europeia como no seio da NATO esta zona é considerada de grande utilidade e interesse estratégico no âmbito da Segurança, da Defesa e do comércio marítimo internacionais.

Sendo a globalização um processo à escala mundial, pelo qual populações, empresas e governos de diferentes países interagem entre si, tendo por motor dinamizador o comércio e o investimento internacionais e como pináculo a revolução tecnológica, facilmente se concluirá o enorme impacto daí resultante no meio ambiente, nas diferentes culturas, nos sistemas políticos e na disparidade dos diferentes níveis de desenvolvimento e de prosperidade económica à escala planetária.

Apesar da crise internacional que assola os mercados financeiros, têm-se verificado aumentos no tráfego comercial transfronteiriço e transcontinental, nos investimentos multinacionais e na migração, em consequência das políticas económicas e da evolução tecnológica experimentadas nestes últimos anos, conforme refere Klaus Zimmermann (2005). Contudo, não é ainda claro que estes tenham resultado numa desenvolvimento económico qualitativo, nem numa melhoria das condições de vida das populações dos países em vias de desenvolvimento (Perroux, 1981). Podendo mesmo conjecturar-se se esta não será uma das principais razões para a génese do radicalismo e do extremismo que fizeram com que alguns movimentos político-religiosos tenham hoje uma intervenção tão relevante na cena internacional.

Importa ainda lembrar que, enquanto na Guerra Fria a tónica, no que concerne às Relações Internacionais, repousava nas questões relacionadas com a Segurança Internacional, a partir dos finais da década de 80, as atenções/prioridades transferem-se para questões de natureza económica. Os problemas com que o Mundo hoje se debate são, também eles, globais e a participação no processo decisório terá que ser virtualmente universal. Questões económicas, macro ambientais; protecção de direitos humanos; combate ao terrorismo e ao narcotráfico, entre outras, carecem de respostas urgentes por parte dos governos, os quais deverão melhorar a eficiência da alocação de recursos em relação ao livre mercado, como defende Stiglitz (2007).

Tomemos, no que a esta exposição interessa, o caso do mar, no qual todos os Estados costeiros possuem sobre os seus espaços marítimos contíguos aos seus territórios diferentes direitos e deveres consagrados em 1982 na Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay.

Na CNUDM institui-se um Mar Territorial (MT) de 12 milhas marítimas contadas a partir da linha de base, uma Zona Contígua (ZC), extensa no máximo até às 24 milhas, e uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) até às 200 milhas contadas a partir da linha de base.

Mar Territorial, Zona Contígua e Zona Económica Exclusiva não apresentam conceitos com a mesma graduação em função da importância junto dos Estados ribeirinhos, isto porque no seu Mar Territorial o Estado costeiro possui soberania, isto é, igual à que detém no seu território continental ou insular, salvaguardado o direito de passagem inofensiva de embarcações de outros Estados; a Zona Contígua serve, sobretudo, como zona de exclusão na qual o Estado pode exercer acções de fiscalização, para evitar infracções em matéria fiscal, de imigração, sanitária e aduaneira, já para não mencionar a remoção de objectos de carácter arqueológico ou histórico.

Na sua ZEE o Estado ribeirinho possui *“direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos”* (CNUDM, art.º 56, 1a). Além disso, o Estado costeiro detém jurisdição no que se refere à *“colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas”, “investigação científica marinha”* e *“protecção e preservação do meio marinho”* (id. 1b). Portugal estabeleceu a sua ZEE de 200 milhas logo pela Lei n.º 33/77, de 28 de Maio, mas os seus actuais poderes no espaço marítimo adjacente ao seu território terrestre somente foram totalmente consagrados na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho (já sob a influência da CNUDM).

Assim, Portugal, desde 1977, tem uma ZEE de 1.7 Mkm² (milhões de quilómetros quadrados), repartida do seguinte modo: 319.500 km² em Portugal Continental; 984.300 km² na Região Autónoma dos Açores e 411.000 km² na Região Autónoma da Madeira. Com o projecto de extensão da Plataforma Continental, Portugal poderá ainda alargar o seu espaço marítimo para além das 200 milhas, visto que a CNUDM refere também que um Estado costeiro pode reclamar áreas do leito e do subsolo do oceano, quando o bordo exterior da margem continental se situe para além desse limite.

Refira-se, aqui, o facto de não estar ainda assente uma delimitação científica precisa para o princípio supra enunciado, o que levou com que, em 1998, Portugal tenha avançado com a criação da Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, que, a 11 de Maio de 2009, apresentou à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), órgão constituído no âmbito da CNUDM, uma proposta de extensão da Plataforma Continental para as 350 milhas náuticas.

Nos termos desta proposta, o alargamento da Plataforma Continental Portuguesa passará da actual área marítima de 1.727.408 km² para uma de 3.027.408 km², tornando-se, assim, a 10.^a

maior em termos mundiais, o que, consequentemente, aumentará a jurisdição portuguesa em 1,3 milhões de km², ou seja, 14,9 vezes a área de Portugal Continental.

Nos termos das conclusões apresentadas pela EMEPC, as razões que impulsionaram o desígnio de Portugal no supra mencionado processo de extensão da sua Plataforma Continental visam obter:

1. Projecção internacional – Portugal poderá demonstrar, no plano internacional, o seu *know-how* científico-tecnológico no domínio dos mares e nas ciências a eles ligados;
2. Reposicionamento geoestratégico – Com esta extensão verificar-se-á o reforço inequívoco do posicionamento Português em relação ao Oceano Atlântico, aumentando, consequentemente, o seu peso no palco internacional;
3. Equipamento científicos – Com o projecto de alargamento da Plataforma Continental, Portugal investiu em componentes de *I&D* inovadores, tendência que será, certamente, reforçada;
4. Desenvolvimento científico – Com a janela de oportunidades que surge com a nova dimensão da Plataforma Continental, verificar-se-ão mais iniciativas em áreas científicas tão diversas como a hidrografia, a geologia, a geofísica e o direito internacional, com o consequente aumento e especialização do corpo científico nacional e na integração de mais investigadores no projecto;
5. Impacto socioeconómico – Com a concretização destes objectivos criar-se-á um potencial aumento de diversas áreas, com consequências económicas, ao permitir um desenvolvimento mais eficiente de inúmeros sectores produtivos relacionados com o Mar;
6. Legado Futuro – Com todos estes desenvolvimentos, há uma perspectiva de melhoria da qualidade de vida, tendo em conta o potencial crescimento económico e uma maior preocupação ecológica decorrente desta nova realidade.

A imensa extensão marítima sob jurisdição portuguesa tem, em si mesma, um enormíssimo potencial económico para o país, sobretudo se se considerarem recursos ainda não explorados, mas representa, também, uma enorme responsabilidade face à sua preservação, Defesa e Segurança. Daí pensarmos que só se poderá entender a existência de uma qualquer jurisdição se houver, por parte do Estado costeiro, uma gestão eficaz desta mesma. E uma gestão eficaz implicará, forçosamente, conhecer as suas potencialidades, definir limites, estabelecer um plano estratégico com base nas capacidades empresariais e nas valências tecnológicas, fomentar uma política de protecção e de sustentabilidade do meio ambiente de preocupação e, não menos determinante, estabelecer um sistema eficaz de Segurança e de Defesa.

Importaria aqui salientar que a relação secular de Portugal com o mar é uma realidade multifacetada, de carácter estratégico, geográfico, histórico, cultural e económico. Cada uma destas dimensões está revestida duma lógica própria e traduz-se por conteúdos específicos que, umas e outros, tem vindo a variar significativamente ao longo do tempo, mas que, no seu conjunto, definem uma matriz estrutural sobre que assenta e que estabelece a natureza da própria relação.

Dito isto, Portugal não pode (nem deve) ser encarado como um país periférico, mas antes como um país de articulação transatlântica entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, onde o Brasil e alguns Países Africanos de língua oficial portuguesa estão a assumir um relevo muito especial, situando-se ainda na confluência entre a Europa e o Norte de África e entre a Europa e o

continente Americano. Ora, estas articulações são reforçadas por terem suporte significativo no mar (Cajarabille, 2009).

Através da Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de Dezembro, é adoptada a Estratégia Nacional para o Mar, na qual se assume o mar como um novo conceito estratégico nacional. Este novo conjunto de políticas públicas pretende-se assente nos vectores do conhecimento, do planeamento e ordenamento espaciais e da promoção e da Defesa activa dos interesses nacionais.

Esta visão estratégica, que encerra enormes potencialidades, designadamente no que concerne aos vários recursos naturais.

Também convirá aqui recordar que o mar sob jurisdição Portuguesa e, em particular a zona costeira, é atravessada por sistemas de separação de tráfego de navios de/e para o Mediterrâneo, Norte da Europa, África e Américas, constituindo uma zona potencial do impacto da poluição marinha, já que é atravessada diariamente por cerca de 200 navios com deslocamento superior a 500 toneladas, 40 dos quais petroleiros. Isto sem esquecer os cerca de 220.000 navios que entram no Mediterrâneo utilizando esses sistemas.

Autores como Maria João Bebianno (2010) alertam para a inexistência em Portugal de um programa de monitorização dirigido à avaliação da poluição da zona costeira, o que tem dado origem a que a intervenção nacional na OSPAR (Oslo and Paris Commission)¹ tenha sido praticamente inexistente.

Assim, só através da definição duma estratégia sustentável é que é possível a criação de riqueza económica e de emprego nas actividades ligadas ao mar. É para isso necessário fazer o diagnóstico, combatendo e controlando a poluição marinha. Os meios existentes nos laboratórios do Estado e nos centros de investigação das Universidades com know-how nesta área permitirão com alguma facilidade, integrando todos estes agentes, fazer uma avaliação do estado da contaminação na zona costeira e propor medidas para prevenir e combater este tipo de poluição.

Por outro lado, organismos governamentais têm de definir e implementar aqueles planos, pressupondo, na actual situação, uma política de racionalização e de integração de todos os recursos humanos com qualificação nesta área. Uma aposta coerente e sustentada na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas ao controlo e combate da poluição do oceano e da zona costeira permitirá criar uma base de informação sólida para apoio às decisões.

Já no que concerne à Pesca, é de salientar as crescentes restrições nas águas colocadas sob jurisdição de outros Estados, que tem levado à quebra de produção em águas externas nos últimos anos. As pescas portuguesas ficaram, desde então, cada vez mais confinadas a águas costeiras nacionais, assim aumentando a pressão sobre recursos relativamente limitados, dada a estreiteza (ou inexistência, nos arquipélagos) da Plataforma Continental, o que também se reflecte na quebra da respectiva produção - Félix Ribeiro (2010) e Nuno Vieira Matias (2010).

Acresce ainda que o quadro legal em vigor (Regulamento da União Europeia para dar cumprimento à Política Comum das Pescas e Legislação Nacional) é muito elaborado e

¹ A Convenção OSPAR de 1992 é o instrumento que guia a cooperação internacional na protecção do ambiente marinho do Atlântico Nordeste. Combinou e actualizou a Convenção de Oslo (1972) sobre a imersão de resíduos no mar e a Convenção de Paris (1974) sobre fontes de poluição marinha de origem telúrica. Os trabalhos no âmbito da Convenção são geridos pela Comissão OSPAR, composta pelos representantes dos Governos de 15 Partes Contratantes e da Comissão Europeia, representando a Comunidade Europeia. Os trabalhos no âmbito da Convenção são guiados por Declarações Ministeriais feitas na adopção da Convenção e nas reuniões de ministros da Comissão de OSPAR. Toda a actividade aplica a abordagem ecossistémica à gestão das actividades humanas. É organizado sob seis estratégias: Protecção e Conservação da Biodiversidade Marinha e dos Ecossistemas; Eutrofização; Substâncias Perigosas; Indústria de Petróleo e Gás no Mar; Substâncias Radioactivas; e Monitorização e Avaliação.

condicionador, inclusive de qualquer processo de inovação ou ajuste das actividades - Carlos Sousa Reis e Ricardo Serrão Santos (2010).

De salientar que os Portugueses são os terceiros maiores consumidores de pescado do mundo (atrás dos Islandeses e dos Japoneses), com uma média de consumo anual *per capita* situada nos 57 kgs, por contraposição à média europeia que se queda pelos 21,4 kgs/ano (<http://ec.europa.eu/fisheries/>, a 20 de Junho de 2011). Apesar disto, Portugal regista um défice comercial de pescado de cerca de 700 M €/ano.

A forma descuidada e irresponsável como Portugal tem, nestas últimas décadas, lidado com o Oceano coloca o desafio de como governar este ecossistema global e, em particular, de como resolver os problemas criados por múltiplas actividades cujo efeito cumulativo resultou numa enorme degradação dos vários ecossistemas, (<http://ec.europa.eu/fisheries/>, a 20 de Junho de 2011).

É igualmente de assinalar que, a nível nacional, a gestão e regulamentação das actividades piscatórias não segue uma política assente nos princípios da exploração sustentável dos recursos e sustentada por critérios científicos, gerindo-se antes com base nos tamanhos mínimos dos exemplares a capturar e nas características das artes, sem preocupação com uma abordagem assente na compreensão do modo de funcionamento dos ecossistemas marinhos e com a definição de metas de médio e longo prazo.

Há que ter em conta a complexidade dos ecossistemas marinhos e as suas inter-relações, a fim de dotar Portugal de uma Rede Nacional de Áreas Marinhas Protegidas eficiente, sustentável e promotora do bem-estar das populações costeiras e da saúde dos ecossistemas marinhos, tal como alertam Ricardo Serrão Santos e Emanuel Gonçalves (2010).

Concentrando agora a atenção no segmento que mais cresceu e hoje é o mais significativo no transporte marinho – o transporte contentorizado –, ressalta que o seu crescimento está intimamente associado à emergência da Ásia como grande pólo exportador de produtos industriais, enquanto os EUA e a Europa, ainda que mantendo exportações deste tipo, foram evoluindo para “*economias de serviço e de conhecimento*” (Ribeiro, 2010). Assim, ainda que não ligados directamente à temática em apreço, não queremos deixar de referir dois aspectos que irão, num futuro próximo, influenciar a forma como Portugal deverá aplicar as suas políticas públicas dentro do seu espaço marítimo. Referimo-nos;

1. Ao alargamento e ampliação do canal do Panamá, em consequência do aumento das transacções comerciais entre a Ásia e o resto do Mundo, que originou a necessidade de fazer por ele passar várias dezenas de super cargueiros com potência de carga de 100 mil contentores em vez dos actuais 12 mil. Com a conclusão das obras de alargamento do canal do Panamá, previsto para 2013, relança a importância geoestratégica de Sines de porto “*hub*” para “*megacarriers*” ou “*Post-Panamax*”, permitindo, então, o encaminhamento e a ligação directa da Europa com os mercados da costa oeste dos Estados Unidos e do Canadá. Esta será, cremos, a razão principal porque estão a desenvolver-se as obras de expansão no Terminal XXI.²
2. À criação de corredores ferroviários transeuropeus (RTE-T), para os quais a União Europeia lançou as bases para uma infra-estrutura ferroviária eficiente. No entanto, há ainda obstáculos técnicos e administrativos a serem superados: na União Europeia

² Terminal XXI do porto de Sines consiste na ampliação do cais para 730 metros, permitindo, no futuro, a operação simultânea de dois “*Post-Panamax*”. Para além das obras de ampliação, o Terminal XXI será ainda reforçado em termos de equipamento, sendo que esta fase de expansão engloba a aquisição de mais três pórticos de cais e equipamento de movimentação em parque. Prevê-se que o Terminal XXI venha a conhecer um crescimento de 10% este ano na movimentação de contentores em Sines, superando a fasquia dos 250 mil TEU.

persistem mais de 20 sistemas de comboios incompatíveis entre si; vários procedimentos de homologação diferentes - com pouca harmonização - e uma variedade de requisitos de Segurança. Estes fazem com que o transporte ferroviário transfronteiriço seja uma solução de transporte complexa e cara. Daí o desejo político de ver padronizado o sistema ferroviário.

De salientar que os sectores de actividade económica com relação ao Mar em Portugal têm uma expressão directa de apenas 2% do PIB nacional, empregando, com dados de 2010, cerca de 75 mil trabalhadores. Desde 1974 que tem vindo progressivamente a perder peso no conjunto da economia, devido à conjugação de três processos principais: 1) através do processo de descolonização, que eliminou os mercados protegidos nas ex-províncias ultramarinas para actividades muito significativas da Economia do Mar – o transporte marítimo e serviços associados; 2) o processo de integração europeia com a existência de uma política comum de pescas, que originou um redimensionamento do sector, que antes de 1974 estava fortemente enquadrado pelo proteccionismo corporativo; e, 3) a perda de competitividade nas indústrias pesadas da construção e reparação naval, na conjuntura do pós-25 de Abril, coincidindo com uma grave crise internacional nestes sectores.

Já na electrónica e nas comunicações destacam-se a concepção, fabricação, teste, instalação e suporte logístico de sistemas profissionais de comunicações, à escala mundial (com especial ênfase para fins militares).

No que concerne ao plano energético, o Norte de África, dependendo dos futuro desenvolvimentos, poderá vir a constituir outra componente do abastecimento energético da Europa. Mas pode vir a ser considerado vantajoso dispor de uma outra “janela” de independência a partir do Atlântico, o que faria da costa portuguesa um elemento relevante da Segurança energética da Europa, quer para armazenamento de gás natural, quer para abastecimento da rede europeia de gasodutos a partir da construção de mais estações para gás transportado por via marítima para o Porto de Sines transformando-o num porto energético europeu (Ribeiro, 2010 e Pitta e Cunha, 2011).

Em Portugal, a partir de 2005, por iniciativa da EMEPC, iniciaram-se levantamentos hidrográficos sistemáticos do fundo do mar, utilizando sistemas sondadores multi-feixe, permitindo que vastas áreas da margem de Portugal Continental, do Arquipélago da Madeira e do Arquipélago dos Açores se encontrem já cobertas, o que possibilitou a descoberta da existência de jazidas de fosfatos com interesse para a agricultura. Também é público que foram encontrados nódulos metálicos ricos em manganês a sul da Plataforma Continental dos Açores e, mais para nordeste, na zona de aproximação entre as plataformas do Continente e da Madeira, a existência de crostas ricas em cobalto. Próximas da actual Plataforma Continental legal portuguesa há duas zonas de hidrotermalismo oceânico, conhecidas como *Lucky Strike* e *Rainbow*, passíveis de exploração no futuro e ricas em metais valiosos. Por sua vez, as formas de vida em ambientes extremos existentes na aproximação das fontes hidrotermais dos Açores podem trazer descobertas preciosas para a biotecnologia e para a farmacologia.

Assim, o projecto de extensão e de exploração da Plataforma Continental permitiria a Portugal assumir-se gradualmente como uma importante nação marítima europeia, constituindo, simultaneamente, um legado para as gerações futuras, que poderão vir a usufruir e a explorar de vasta zona marinha. Tal tem, contudo, duas exigências; a) a escolha de parceiros internacionais que criem a maior oportunidade de conhecimento dos fundos dos oceanos, de prospecção de recursos e da sua eventual exploração com o maior envolvimento de competências tecnológicas nacionais e b) a aposta no reforço da investigação científica oceânica e no desenvolvimento das tecnologias de exploração submarina, podendo servir para alavancar as competências em robótica móvel existentes em várias Escolas Superiores de Engenharia e Centros de I&D do país para a actividade empresarial.

Ken Booth (1994) defende que a tendência mundial de projecção, para além do mar territorial, do sentimento de posse existente em relação ao território de cada país, poderá fazer com que a ZEE seja cada vez mais considerada como tendo a “*natureza emergente de mar territorial*”, contrariando aqueles que defendem que essa Zona é parte dos altos-mares, onde o Estado ribeirinho tem apenas alguns direitos. Nesta imensidão de espaço náutico, a acrescentar à jurisdição nacional, há fortes indícios da existência de vários e extensos depósitos, passíveis de conter hidrocarbonetos como sejam petróleo e gás natural. Para além destes recursos naturais, o aumento da área também é passível de exploração de novos recursos energéticos offshore, como seja o aproveitamento da energia das ondas e do vento.

Agora, ainda que essencial, a energia é uma das muitas áreas a potencializar através da uma efectiva rentabilização da actual ZEE e das vantagens que advirão para o país com o alargamento da plataforma continental das actuais 200 para as 350 milhas. Esta nova visão estratégica poderá, eventualmente, estar na génese dum novo hypercluster económico, como defende Ernâni Lopes (2009).

O mar poderá tornar-se num factor de desenvolvimento nacional e o alargamento da plataforma continental trará, inegavelmente, inúmeros benefícios para a economia Portuguesa, como referem Félix Ribeiro (2010) e Maria Teresa Dinis (2010).

Este modelo de desenvolvimento económico-social passará por uma nova abordagem às potencialidades que advirão, para Portugal, da adopção dum conceito estratégico baseado num conjunto de novas políticas públicas do mar.

Contudo, deste conjunto de potencialidades advirão, necessariamente, vulnerabilidades no âmbito da Defesa Nacional, o que levará forçosamente a uma reavaliação e reenquadramento da missão das Forças Armadas, nomeadamente no que à Marinha de Guerra Portuguesa concerne.

Não sendo previsível, fora dos compromissos internacionais já assumidos, a envolvimento portuguesa em quaisquer conflitos entre Estados, o alargamento da extensão da plataforma continental, aliada à importância e à riqueza dos recursos económicos potenciais ali localizados, conferem outro nível de preocupações, numa perspectiva de Defesa Nacional, como afirma Lopo Cajarabille (2009). Isto porque, ainda que submersa, a plataforma continental que exceder a ZEE passará a ser *per si* uma área de território nacional sob a coluna de água.

Desde o 11 de Setembro que as chamadas “*novas ameaças*” (comummente identificadas como o terrorismo internacional, o tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas e a pirataria), ganharam maior importância. Caberá pois assegurar as missões de Defesa e Segurança dentro da *maritimidade* portuguesa. Sendo que estas missões incluirão os navios de superfície e os submarinos; sistemas de teledetecção, comunicações, comando e controlo para uso naval; o armamento naval; as bases navais e os arsenais associados à manutenção de navios; bem como as plataformas de observação oceânica, aéreas e no espaço.

A tudo isto há ainda a incluir uma crescente componente de apoio à conservação de recursos e ao combate à poluição, fazendo da sustentabilidade um terceiro vector desta função, a acrescentar à Defesa e Segurança.

Face ao quadro traçado, a relevância da Segurança do mar deve ser analisada como uma componente essencial da Segurança nacional, no sentido amplo e actual do próprio termo. Todavia, para uma completa compreensão do seu significado no mar, importa distinguir, de forma abreviada, o que se entende por “*safety*” e por “*security*”, conceitos que, no léxico anglo-saxónico, são distintos, mas que na nossa língua têm pecado pela mesma designação de “*Segurança*”, no mar.

Assim, a definição de “*safety*” tem a ver primordialmente com a condução segura da navegação, em função do bom estado da plataforma (navio) e com o respeito pelas normas de forma a evitar acidentes no mar.

Por seu turno, a “*security*”, respeita antes à Segurança de pessoas e bens, no sentido da sua protecção relativamente a eventuais ameaças, ou seja, a Segurança no mar, nestes termos, corresponde a um estado, ou situação, que deve ser preservado dentro de limites razoáveis, sob pena de se romperem equilíbrios de ordem económica, social, ambiental e política, com consequências desastrosas para a estabilidade e Segurança nacional e internacional.

Consideraremos como primeiras as ameaças sistémicas, porque pretendem modificar e, no limite, até, substituir o próprio sistema de relações internacionais, visando a instabilidade permanente, tal como as guerras interestaduais, as crises internacionais, o terrorismo transnacional, a proliferação de armas de destruição maciça, a própria re-delimitação das fronteiras marítimas e a exploração do mar e do seu solo e subsolo. Estas ameaças obrigam, acima de tudo, uma inovação constante de meios qualitativos para que se consiga a sua neutralização, ou, pelo menos, a sua contenção. A razão de fundo tem a ver com a variedade dos meios e com o seu aperfeiçoamento por parte dos agentes das ameaças.

Já como segundo tipo de ameaças, encontramos as erosivas, porque constantemente desgastam recursos, e subsistem à margem da lei e da actual ordem mundial. Logo, terão que ser permanentemente combatidas, o que obriga a um aumento quantitativo das respostas e, sobretudo, dos meios a empenhar. São, por exemplo, os casos da pirataria, da criminalidade transnacional organizada, das perturbações provocadas por Estados falhados, das violações da lei e, até, dos fenómenos naturais indesejáveis.

Convém ainda evidenciar a necessidade de uma forte coordenação interdepartamental no mar, para a prossecução dos objectivos estratégicos nacionais, num quadro de planeamento que se requer constantemente actualizado e que, em termos de custos conexos, serão sempre “*despesas de soberania*” puras. Ora, isso exige, por parte dos diversos agentes que actuam no mar, a articulação de missões, de capacidades e de meios, para não se desbaratarem recursos, como salienta, a propósito, Pizarat Correia (2010).

A violação das leis e a ilicitude dos actos cometidos nos espaços marítimos de soberania e de jurisdição nacional constituem, hoje, uma permanente preocupação, designadamente no que respeita aos recursos piscícolas, mas não só. Todos os outros recursos têm que ser protegidos, desde o património arqueológico subaquático até aos recursos vivos e minerais do solo e subsolo marinhos, pressupondo que a tecnologia futura os tornará acessíveis e economicamente rentáveis.

O combate aos problemas ambientais requer um esforço global de responsabilidades recíprocas e compromissos futuros, pois dele advêm consequências económicas, securitárias e até políticas, que poderão afectar de algum modo o interesse nacional.

Para além de assegurar o cumprimento da legislação nas águas sob sua jurisdição, Portugal, terá, também, que garantir a protecção dos seus recursos de natureza piscícola, energética ou qualquer outra, necessitando para tal dos meios adequados.

Garantir a existência e modernização dos seus meios e participar activamente na modelação do próprio direito internacional, através de uma política externa de centralidade, são desafios actuais e prioritários. Em relação a este último vector não será despiciendo afirmar que o poder do número, o poder funcional, as boas práticas, os meios exibidos, a eficácia demonstrada, o prestígio alcançado e o conhecimento através da investigação científica própria e o saber

estruturado existente, são alguns dos múltiplos factores que ajudam a alavancar e a melhor defender os interesses de Portugal no mar.

Portugal possui uma ZEE de vasta extensão e uma Plataforma Continental que promete vir ainda a ser maior. Por isso, o país não pode ficar indiferente a toda esta problemática, devendo reequacionar o papel e a dimensão da sua Marinha e, sobretudo, dos seus meios operacionais. É num cenário mundial de globalização, interdependência, desmaterialização do espaço físico e de ameaças emergentes, que a Europa, em acelerada mutação, se terá de mover, devendo assumir uma Política Externa e de Segurança Comum, harmónica e eficaz, com uma estratégia bem definida e servida por uma Política Comum de Segurança e Defesa com a credibilidade necessária e proporcional à dotação em meios e capacidades.

CONCLUSÕES

- A extensão da Plataforma Continental irá abrir ao País uma nova série de recursos por explorar;
- Estes recursos trazem um enorme potencial de forma a dinamizar alguns ramos de actividade (que se encontram neste momento, pouco desenvolvidos);
- Graças à sua localização e à organização do seu Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente, Portugal verá reforçada a sua posição de plataforma de comunicação transoceânica e transcontinental, permitindo, assim, um papel mais determinante em áreas como o comércio internacional, o transporte marítimo e o sector energético (este último reforçado pela actual situação do Norte de África, com a Primavera Árabe);
- Perante estes novos recursos e posições, Portugal necessitará de reforçar a vigilância e patrulhamento do seu espaço marítimo, de modo a garantir a sua soberania exclusiva sobre o território sobre sua jurisdição a protecção dos agentes económicos que aí exerçam actividade;
- Necessitando, por isso, de repensar os seus meios de modo a fazer face às “novas ameaças” – pirataria, terrorismo e tráfico – e de forma a garantir a manutenção dos seus recursos, de modo sustentável;
- Assim, comprova-se que a posição e a geografia nacionais permitirão a Portugal, uma vez mais, uma potencial recuperação económica e uma posição no palco internacional muito mais relevante.

BIBLIOGRAFIA / REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BEBIANNO, Maria João. *A Ecologia do Mar – Parte 5 – Poluição no meio marinho*, in MATIAS, Nuno Vieira et alli. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar – Para um novo conceito Estratégico Nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010

BOOTH, Ken. *Security and self reflections of a fallen realist*. Aberystwyth: YCISS Occasional Paper Number 26, 1994

CAETANO FERRÃO, Marisa. *A delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas*. Lisboa: Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 2009

CAJARABILLE, Vitor Lopo. *A Plataforma Continental na Problemática da Defesa Nacional*. Lisboa: Academia da Marinha, 2009

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – *Uma política marítima integrada para a União Europeia*, COM (2007) 575 final, Bruxelas, 2007

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, *Livro Verde sobre a futura política marítima da União Europeia: uma visão europeia para os oceanos e os mares*. COM (2006) 275, Bruxelas, 2007

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR, 1982, disponível a 18 de Setembro de 2011, em: <http://www.gddc.pt/siii/docs/rar60B-1997.pdf>

DINIS, Maria Teresa, *A Ecologia do Mar – Parte 6 – Aquacultura e Ambiente*, in MATIAS, Nuno Vieira et alli. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar – Para um novo conceito Estratégico Nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010

EMEPC, *O Projecto EMEPC*, 2009, disponível a 20 de Junho de 2011, em: http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=466&Itemid=260

LEI N.º 33/77. D.R. n.º 124, Série I de 1977-05-28. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, disponível a 18 de Setembro de 2011, em: <http://dre.pt/pdf1sdip/1977/05/12400/12411243.pdf>

LEI n.º 34/2006. D.R. n.º 145, Série I de 2006-07-28. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, disponível a 18 de Setembro de 2011, em: <http://dre.pt/pdf1sdip/2006/07/14500/53745376.pdf>

LOPES, Ernâni. *O Hypercluster da economia do mar*. Lisboa: Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa, 2009

LOUREIRO BASTOS, Fernando. *A internacionalização dos recursos naturais marinhos*. Lisboa: Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 2005

LUCCHINI, Laurent / VOELCKEL, Michel. *Droit de la Mer, Tome 1 – La Mer et son droit – Les espaces maritimes*. Paris : Éditions A. Pedone, 1990

MARQUES GUEDES, Armando. M. *Direito do Mar*. 2.ª Edição, Coimbra: Coimbra Editora, 1998

MATIAS, Nuno Vieira, SOROMENHO-MARQUES, Viriato, FALCATO, João, LEITÃO, Aristides G. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar – Para um novo conceito estratégico nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010

NEVES COELHO, Paulo Domingos das. *O Processo de extensão da plataforma continental*. In Aspectos jurídicos e científicos da extensão da plataforma continental, estrutura da missão para a extensão da plataforma continental. Porto, 2006

PERROUX, François. *Ensaio sobre a Filosofia do Novo Desenvolvimento*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1981

PEZARAT CORREIA, Pedro de. *Manual de Geopolítica e Geoestratégia*. (2 volumes), Coimbra: Almedina, 2010.

PITTA E CUNHA, Tiago. *Ensaio sobre Portugal e o Mar*. Lisboa: colecção de ensaios da Fundação Francisco Manuel do Santos, 2011

PRESCOTT, Victor / SCHOFIELD, Clive. *The maritime political boundaries of the world*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2005

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS N.º 163/2006. D.R. n.º 237, Série I de 12 de Dezembro de 2006. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, Disponível a 18 de Setembro de 2011 em: <http://dre.pt/pdf1sdip/2006/12/23700/83168327.pdf>

RIBEIRO, Félix. *A Economia do Mar – Actividades e Actores*, in MATIAS, Nuno Vieira et alli. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar – Para um novo conceito Estratégico Nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010

SERRA BRANDÃO, Eduardo H. *Um novo direito do mar, Volume II*. Lisboa: Edições culturais da Marinha, 2000

SERRÃO SANTOS, Ricardo e GONÇALVES, Emanuel, *A Ecologia do Mar – Parte 8 – Áreas Marinhas Protegidas*, in MATIAS, Nuno Vieira et alli. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar – Para um novo conceito Estratégico Nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010 SHAW, Malcom N. International, Fifth Edition. Cambridge: Cambridge University Press, 2003

SOUSA REIS, Carlos e SERRÃO SANTOS, Ricardo, *A Ecologia do Mar – Parte 7 – Os Recursos Pesqueiros*, in MATIAS, Nuno Vieira et alli. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar – Para um novo conceito Estratégico Nacional*. Lisboa: Esfera do Caos Editores, 2010

STIGLITZ, Joseph. *Globalização: Como dar certo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007

ZIMMERMANN, Klaus F. *European Migration: What do we know?* New York: Oxford University Press, 2005