

João Miguel Aleixo Zamith

POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEIA

Uma política à medida de Portugal ?



**Faculdade de Letras
Universidade de Coimbra
2011**

João Miguel Aleixo Zamith

POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEIA

Uma política à medida de Portugal ?

Dissertação de Mestrado em *Estudos Sobre a Europa: Europa – As Visões do “Outro”*, área de especialização em Estudos Europeus, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, sob a orientação da Professora Doutora Maria Manuela de Bastos Tavares Ribeiro e do Dr. Tiago de Pitta e Cunha.

**Faculdade de Letras
Universidade de Coimbra
2011**

“Que impróprio chamar Terra a este planeta de oceanos!”

Sir Arthur C. Clarke cit. no *Livro Verde* – “Para uma futura política marítima da União : uma visão europeia para os oceanos e os mares” (2006).

“Portugal encontra-se na periferia da Europa, mas está no centro do mundo”. (...) “Possuímos uma vasta linha de costa, beneficiamos da maior zona económica exclusiva da União Europeia. Poderemos ser uma porta por onde a Europa se abre ao Atlântico, se soubermos aproveitar as potencialidades desse imenso mar que se estende diante dos nossos olhos, mas que teimamos em não ver” (...)

Cit. no discurso de Sua Excelência o Presidente da República Portuguesa, Professor Doutor Aníbal Cavaco Silva durante a 36ª Sessão Comemorativa do 25 de Abril de 2010 na Assembleia da República.

in memoriam

Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes

(1942 – 2010)

Resumo

Sabemos que dois terços do planeta Terra são ocupados pelos Oceanos. Logo, é premente ocuparmo-nos deles da forma mais sustentável possível.

E os “mares” foram desde sempre a seiva da Europa. Os europeus desde há muito tempo tiveram propensão para se libertarem do *mare incognitum*. Essa ousadia trouxe retorno económico, cultural e científico notáveis para a Humanidade.

Os espaços marítimos e o litoral europeu, são essenciais para o bem-estar e prosperidade, ligam continentes através de rotas comerciais, regulam o clima, são fonte de alimento, de energia, e de inúmeros recursos (muitos ainda desconhecidos) e são também locais privilegiados de residência e lazer para os cidadãos.

A Europa preconiza actualmente uma Política Marítima Integrada reflectindo e projectando a nossa relação com os oceanos e mares. Esta abordagem inovadora e holística reforça a capacidade da Europa face aos desafios da globalização e da competitividade, às alterações climáticas, à autonomia energética, à segurança marítima, entre outras. O leme da Política Marítima Europeia Integrada foi tomado, em 2005, pelo Presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso, e está ancorada na *Agenda de Lisboa* (apela ao crescimento económico e emprego) e na *Agenda de Gotemburgo* (apela ao desenvolvimento sustentável – ambiental, económico e social).

A nossa longa histórica marítima, a língua e cultura portuguesa, e, o facto de existir uma Estratégia Nacional para o Mar, em consonância com a Política Marítima Europeia Integrada, podem ser os factores-chave para Portugal concretizar um dos seus maiores desígnios para o século XXI – o Mar. Importa referir que é iminente o alargamento da zona económica exclusiva (equivalente a 43 vezes à área de Portugal Continental), e, caso seja aceite, teremos seguramente uma nova oportunidade de estar no centro do mundo.

Esta investigação tem portanto, como objectivo, analisar a política marítima europeia e os seus desenvolvimentos em Portugal.

PALAVRAS-CHAVE:

EUROPA, MAR, POLÍTICA, PORTUGAL, SUSTENTÁVEL

Lista de abreviaturas

BEI – Banco Europeu de Investimento

BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China

CCDR-N – Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Norte

CdR – Comité das Regiões

CE – Comissão Europeia

CEO – Comissão Estratégica dos Oceanos

CESA – Associação dos Estaleiros Europeus de Construção e Reparação Naval

CETMAR – *Centro Tecnológico del Mar*

CIEJD – Centro de Informação Europeia Jacques Delors

CIIMAR – Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental

CLPC – Comissão de Limites para a Extensão da Plataforma Continental

CO 2 – Dióxido de Carbono

COMPETE – Programa de Factores de Competitividade

CRPM – Conferência das Regiões Marítimas da Europa

DEM – Dia Europeu do Mar

EBA – *European Boating Association*

EFTA – Associação Europeia de Livre Comércio

EM – Estados Membros

EMAM – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

EMODNET – Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho

EMSA – Agência Europeia da Segurança Marítima

ENM – Estratégia Nacional para o Mar

ESPO – Organização dos Portos Marítimos Europeus

EuDA – *European Dredging Association*

EUROMIG – *European Union Recreational Marine Industry Group*

FAO – Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura

FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

FEM – Fórum Empresarial da Economia do Mar

FSE – Fundo Social Europeu

GIZC – Gestão Integrada das Zonas Costeiras

I&D – Investigação e Desenvolvimento

I&D&I – Investigação, Desenvolvimento e Inovação

IDTI – Investigação e Desenvolvimento das Tecnologias de Informação

OEM – Ordenamento do Espaço Marítimo

OGP – *International Association of Oil and Gas Producers*

ONG – Organização Não Governamentais

ONU – Organização das Nações Unidas

NEA 2 – *Nautisme Espace Atlantique 2*

PAC – Política Agrícola Comum

PALOP – Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

PCP – Política Comum da Pesca

PIB – Produto Interno Bruto

PME'S – Pequenas e Médias Empresas

PMIE – Política Marítima Integrada Europeia

POCTEA – Programa de Cooperação Transnacional do Espaço Atlântico

POCTEP – Programa de Cooperação Transfronteiriço Espanha-Portugal

POEM – Plano Ordenamento do Espaço Marítimo

QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

TIC – Tecnologias da Informação e da Comunicação

UE – União Europeia

ZEE – Zona Económica Exclusiva

Nota prévia

A realização desta investigação não teria sido possível sem a colaboração de diversas pessoas e entidades, pelo que, lhes dirijo os devidos agradecimentos.

A primeira palavra de agradecimento vai para a minha Orientadora Professora Doutora Maria Manuela Tavares Ribeiro. Grato pela sua disponibilidade e destreza em aceitar a tarefa de orientação. Aproveito para a felicitar pelas inúmeras iniciativas que organiza e em que participa elevando o prestígio da nossa Faculdade de Letras a nível nacional e internacional.

A segunda palavra, e não menos relevante, vai para o meu co-Orientador, na qualidade de especialista, Dr. Tiago de Pitta e Cunha. A sua notável experiência nacional (Coordenador da Comissão Estratégica dos Oceanos) e europeia (ex-Membro do Gabinete do Comissário Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas), aliada a uma cooperação profícua, diria mesmo perfeita, permitiram que neste trabalho tenhamos procurado a profundidade e a transversalidade que o tema proposto exige.

O reconhecimento é extensível a todos os Professores da parte curricular pelo conhecimento adquirido nas aulas, memoráveis. Uma palavra particular para o Professor Doutor António Martins da Silva e outra para o meu colega e amigo Asdrúbal Sotomaior, pois sem eles não teria sido possível conseguir este objectivo. Agradeço aos funcionários do Centro de Informação Europeia Jacques Delors, em Lisboa, pela simpatia e competência com que sempre me receberam.

O meu justo agradecimento ainda ao Comité das Regiões pelo convite, feito em 2008, para visitar e participar *in loco* nas sessões plenárias das principais instâncias europeias (Parlamento, Comissão e CdR). Participaram neste evento 27 alunos, em representação de todos os Estados Membros da UE, oriundos de cursos de 2.º Ciclo em Estudos Europeus.

Finalmente, o meu obrigado sentido aos que estão mais próximos. Agradeço aos amigos de sempre, à Teresinha, ao meu Irmão e ao meu Pai pelos incentivos que sempre me deram na vida. À minha Mãe sinto-me sempre grato pela sua sabedoria, paciência e carinho.

À minha futura sobrinha Maria dedico este trabalho.

Índice

Resumo	V
Lista de abreviaturas	VI
Nota prévia	VIII
Introdução	1
Cap. I – Principais talassocracias europeias – breve retrospectiva histórica	4
1.1 Repúblicas Marítimas Italianas	6
1.2 O papel de Portugal – o pioneiro da globalização	9
1.3 <i>Siglo de oro</i> espanhol	13
1.4 O ciclo holandês e a hegemonia inglesa.....	16
1.5 A Burguesia e a Revolução Industrial	19
Cap. II – O Livro Verde da Política Marítima Integrada Europeia	21
2.1 Fundamentos da Política Marítima Integrada Europeia	21
2.2 Potencialidades das principais actividades marítimas da União Europeia	23
2.3 <i>Livro Verde</i> – “uma visão para os oceanos e os mares”	27
2.4 Áreas-chave no <i>Livro Verde</i>	29
2.5 Participação dos europeus no processo de construção da PMIE	38
Cap. III – O Livro Azul, plano de acção e instrumentos financeiros	40
3.1 Condições políticas do processo de decisão	40
3.2 <i>Livro Azul</i> e o plano de acção	43

3.3 Instrumentos económico-financeiros de apoio à PMIE.....	51
3.3.1 A política de coesão e a política regional europeia	51
3.3.2 Fundos estruturais	53
3.3.3. Outras fontes de financiamento	55
3.3.4. Programa de apoio ao aprofundamento da PMIE.....	56
Cap. IV – Orientações estratégicas para o futuro da PMIE	58
4.1 Breve balanço	58
4.2 Governação marítima e participação das partes interessadas	59
4.3 Instrumentos transectoriais	62
4.4 Perspectivas e visão futura da PMIE	65
Cap. V – Estratégia Nacional para o Mar	68
5.1 Princípios e objectivos.....	73
5.2 Pilares estratégicos	73
5.3 Acções e medidas	75
5.4 O <i>Hypercluster</i> da economia do mar.....	81
5.5 Plano de ordenamento do espaço marítimo.....	83
5.6 Programa “ <i>Polis do Litoral</i> ”	85
Cap. VI – Agenda Regional do Mar (Norte de Portugal)	87
6.1 Pacto regional para a competitividade da região “ <i>Norte 2015</i> ”	87
6.2 Linhas estratégicas de desenvolvimento	90
6.3 Modelo de governação para a Agenda Regional do Mar	95
6.4 Oceano XXI - <i>Cluster</i> do “conhecimento e da economia do mar”	95
6.5 A Náutica como factor de desenvolvimento regional	99
Conclusões	101
Fontes e bibliografia	105

Introdução

A minha relação com o Mar começou desde há muito.

Foi graças às actividades náuticas, em ambiente marítimo, que aprendi a valorizar e a respeitar a natureza, a partilhar valores sociais, a estabelecer novas amizades e até a conhecer novos continentes. Tudo começou por prazer/lazer e hoje em dia o MAR faz parte da minha profissão e será sempre, seguramente, uma fonte de inspiração e energia para a vida.

Depois da formação na área da engenharia e ciências económicas decidi matricular-me no Curso de Mestrado *Estudos Europeus* na Faculdade Letras da Universidade de Coimbra, de forma de aprofundar os meus poucos conhecimentos (históricos, políticos e institucionais) sobre a Europa. Foi uma experiência enriquecedora e gratificante que ultrapassou largamente as minhas aspirações iniciais.

Contudo, confrontado com a necessidade de elaborar uma tese de dissertação, no âmbito do Mestrado, ocorreu-me explorar uma temática actual e transversal que se espera poder “unir” os europeus a uma causa – o Mar.

Assim, este trabalho de investigação intitulado *Política Marítima Europeia – Uma política à medida de Portugal ?* pretende ser um contributo para a pesquisa e reflexão sobre as questões europeias e a sua relação com o mar e os oceanos, matéria que, como todos nos temos vindo a aperceber cada vez mais, se reveste de grande importância para Portugal.

Foi com o espírito de “para antever o futuro temos de conhecer o passado” que procurei, ao longo do primeiro capítulo, debruçar-me sobre as fontes de riqueza material e imaterial que, estando relacionadas com o mar, contribuíram para a formação e desenvolvimento da Europa. Neste âmbito, debruço-me sobre as expedições marítimas italianas que, apesar de confinadas ao mediterrâneo, foram extremamente importantes para os “descobridores” que se seguiram. Entre estes últimos destacarei o papel de Portugal, o *siglo de oro* espanhol, o ciclo holandês e a hegemonia marítima inglesa. Para terminar o enquadramento histórico, faço referência à emergência da burguesia europeia e às suas origens nas actividades marítimas.

No segundo capítulo, procuro analisar transversalmente o *Livro Verde* da Política Marítima Integrada Europeia. Assim, apresentarei os fundamentos e as potencialidades da Europa no domínio marítimo, a “visão” europeia para o futuro dos oceanos e os mares, e ainda, as área-chave nele apontadas. No final deste capítulo, abordarei a consulta pública que possibilitou aos europeus participarem, directa e activamente, no processo de construção da PMIE.

Saliento que, pela primeira vez, a dimensão marítima da Europa assumiu a posição de real prioridade política, ou seja, na história da União Europeia, os oceanos e os mares como um todo, tornaram-se assunto de foco político ao mais alto nível. A PMIE foi uma iniciativa de José Manuel Durão Barroso aquando da sua primeira nomeação para a Presidência da Comissão Europeia em 2004. No programa Barroso I, a PMIE foi apresentada como uma necessidade premente, chegando mesmo a ser instituída, em 2004, a pasta dos Assuntos Marítimos atribuída, na altura, ao maltês Joe Borg (ex-Comissário Europeu).

No terceiro capítulo, começarei por salientar as condições políticas, ao nível das instâncias europeias, que permitiram a consolidação da PMIE. Este destaque político concedido ao Mar é o reconhecimento do seu valor estratégico em diferentes dimensões: económica, ambiental, cultural, de segurança, de investigação e de lazer. Desta vontade política declarada emergiu o *Livro Azul* acompanhado de um plano de acção. No final deste capítulo serão apresentados os instrumentos financeiros comunitários de suporte à PMIE.

Apesar da jovem idade - cinco anos - a PMIE já conseguiu obter resultados notáveis à escala europeia. Por isso, no quarto capítulo proponho-me fazer uma breve análise às actividades decorrentes da PMIE tendo em conta a governância marítima. E as acções estratégicas para o futuro da política marítima europeia serão ainda apresentadas neste capítulo.

No quinto capítulo, passarei a analisar a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), resultante do apelo da União Europeia (UE) aos Estados-membros (EM) no sentido de aplicarem abordagens holísticas e transversais para o uso sustentável dos oceanos. Realço que Portugal, a par de Espanha e França, foi um dos principais impulsionadores da política marítima europeia. Destacarei ainda a importância do “*Hypercluster* da

Economia do Mar”, o plano de ordenamento do espaço marítimo (POEM), actualmente em discussão pública, e também o programa “*Polis do Litoral*”.

No capítulo seguinte, o sexto, destacarei a Agenda Regional para o Mar que, para além de ser enquadrada na ENM e PMIE, responde visivelmente às especificidades latentes na região Norte de Portugal. No final deste capítulo, serão abordados ainda a plataforma “Oceano XXI” e o estudo estratégico intitulado “A Náutica como factor de desenvolvimento da região Norte”.

Neste trabalho procuro dar um contributo académico sobre a PMIE, registando a ausência de estudos sobre esta matéria, congratulo-me com o estudo que tão entusiasticamente me comprometeu e espero que o mesmo possa servir de inspiração/orientação a TODOS aqueles que se revejam no todo ou em parte do exposto ou, simplesmente, aos que se interessem pelas temáticas abordadas.

Cap. I – Principais talassocracias europeias – breve retrospectiva histórica

Como forma de introduzir a influência dos assuntos marítimos na formação da Europa, resolvi reflectir sobre os aspectos históricos que considero mais relevantes, protagonizados no período compreendido entre os séculos XIV e XX, pelas maiores potências de então.

Serão abordadas neste capítulo, primeiramente, as repúblicas italianas (Génova e Veneza), seguindo-se a expansão portuguesa, passando pela aventura castelhana e terminando com a acção holandesa e inglesa. No final deste capítulo, faço uma abordagem à formação de uma nova classe social – a burguesia – oriunda das actividades marítimas mercantis que foi o “motor de arranque” para a Revolução Industrial.

Os maiores impérios até ao século XV foram de dois tipos:

- Continentais, como o império Alexandrino (euro-asiático, no século IV a.C.) e o Mongol (no século XIII, que se estendia do Oceano Pacífico ao Mar Negro);
- Outros, centrados estrategicamente numa bacia marítima que já foi tida como o centro económico do mundo. A este tipo pertenciam o império Romano (com o apogeu nos séculos I e II a.C., em que o Mediterrâneo – chamado *Mare Internum* – era um “lago romano”, o *Mare Nostrum*), e o império Islâmico (que teve o seu apogeu entre os séculos VIII e XIII, que se estendia desde a Península Ibérica à Índia) e permitiu transformar o Oceano Índico num “lago muçulmano” até ao momento da chegada dos portugueses.

Houve também outros impérios, tais como:

- Egípcio (com o apogeu no século XV a.C.);
- Persa (séculos VI a IV a.C., que se estendia da Índia à Grécia);
- Chinês (o Ch’in do século III a.C., o Han do século II ou o Tang do século VIII);

Como nota comum, todos estes impérios ocupavam uma extensão continental contígua.

No entanto, outros modelos de expansão surgiram ainda na Antiguidade – incluindo as colonizações mediterrâneas dos cretenses, fenícios e gregos, assentes numa rede litoral e descontínua da orla do Mediterrâneo e do mar Negro. De referir, entre estes casos, a importância do império ateniense (com o auge no século V a.C.), uma talassocracia¹ por excelência, baseada na projecção naval e na descontinuidade continental.

Este último tipo de expansão naval replicou-se mais tarde nas projecções mediterrânicas das repúblicas marítimas italianas, com destaque para Génova e Veneza e na monarquia dual catalo-aragonesa.

Apesar das diferenças, havia um denominador comum nestas talassocracias europeias – o mar Mediterrâneo. Como sublinha a historiadora genovesa Gabriela Airaldi², a actividade marítima era o elemento que interligava e dinamizava a civilização mediterrânica.

A esse ambiente mediterrânico peculiar associou-se, na Idade Média:

- Uma revolução comercial e financeira, com uma economia de mercado predominantemente virada ao exterior, assente numa diáspora de mercadores e banqueiros;
- Uma projecção geopolítica criando impérios marítimos descontínuos;
- A disponibilidade para alianças políticas “operativas”, pragmáticas, libertas dos preconceitos ideológico-religiosos da época.

Ora, como refere Airaldi³, esta interdependência estratégica entre a Europa do Sul e o “lago” mediterrânico originou um novo tipo de estado – as repúblicas marítimas – assentes numa oligarquia mercantil-financeira, distintas do sistema monárquico-senhorial dominante na Europa medieval.

¹ O termo vem do grego e é uma junção do vocábulo mar (*thálassa*) e de poder (*krácia*). Aplica-se a todos os Estados no qual o poder se exerce baseado na expansão marítima, garantida por uma projecção naval.

² AIRALDI, 2007: 9

³ AIRALDI, *ibidem*: 99

Os muçulmanos e os chineses tinham, no entanto, criado uma inovação que o historiador Felipe Fernández-Arnesto⁴ sintetiza na diferenciação entre civilizações:

- Civilizações da beira-mar ou no meio do mar “moldadas” pelo elemento marítimo (assim eram as talassocracias até então existentes);
- Civilizações que “domesticaram” os grandes mares, que geravam verdadeiras “civilizações oceânicas”. Como aquele historiador demonstra em *Civilizations*, o Islão foi a primeira civilização a projectar-se política e economicamente usando os caminhos oceânicos, transformando o Índico num “lago” seu, domínio secular que foi beliscado pela curta expansão chinesa do início do século XV⁵.

Essa confluência dos dois movimentos tornou o Índico num espelho precoce da revolução que ocorreria mais tarde e que foi a razão pela qual a história de Portugal se inscreveu na História universal.

1.1 Repúblicas Marítimas Italianas

Os genoveses, venezianos e catalães dominavam o Mediterrâneo, com destaque para as duas Repúblicas italianas que lideraram o mundo político euromediterrânico a partir do final do século XIII.

Génova perderia o poder hegemónico em 1380 na batalha naval de Chioggia, à entrada da grande laguna veneziana, o que a levou sair do Adriático e a perder a liderança mediterrânea para Veneza, conhecida como a *Serenissima Repubblica*. Génova, *La Superba*, havia dominado a região desde que derrotara Pisa, em 1320, e criara um império mediterrânico e uma rede comercial e financeira transnacional. Perderia, em 1397, a autonomia política, passando a ser uma zona de confronto entre a

⁴ Felipe Fernández-Arnesto exerce actualmente o magistério na cátedra Príncipe das Astúrias na Universidade de Tufts, Departamento de História, e é membro do claustro de *Queen Mary*, na Universidade de Londres.

⁵ FERNÁNDEZ-ARNESTO, Felipe 2001: 381

França e o Ducado de Milão ao longo do século XV. No entanto, nunca se apagou a chama empreendedora pioneira.

A individualidade genovesa foi, de facto marcante – o seu espírito de *orizzonti aperti* (horizontes abertos) foi pioneiro no século XIII. Foi nesta república marítima que mais transparente se tornou o choque entre, por um lado, o *lobby* das cruzadas e da bandeira política da recuperação de Jerusalém e, por outro lado, a burguesia mercantil mais arrojada, ligada ao *Banco di S. Giorgio* (criado em 1407) e às 28 famílias poderosas que compunham os Alberghi⁶. A Escola genovesa de almirantado, onde sobressai a figura de Emanuele Pessagno (conhecido pelo portugueses como Manuel Peçanha⁷), criou fama e uma geração *marinai erranti* (marinheiros errantes). No entanto, veio para Portugal no início do século XIV para servir as navegações de “outros” em Quatrocentos e Quinhentos.

A ânsia genovesa de projecção para além do “lago” mediterrânico ficou conhecida. As navegações de Benedetto Zacaria, em 1277, abriam oficialmente a rota mediterrânico-atlântica para a Flandres, anulando o significado das feiras de Champagne e valorizando estrategicamente o estreito de Gibraltar bem como a costa portuguesa e galega. Mais tarde, os irmãos Ugolino e Valdino Vivaldi, com duas galés armadas por Tedisio Doria, em 1291, aventuraram-se no Mar Oceano (o Atlântico) para circum-navegarem África e chegarem “às partes da Índia e trazerem mercadorias lucrativas”, mas nunca mais houve notícias deles. Especula-se que eles teriam como objectivo, provavelmente, não a verdadeira Índia das especiarias, mas a região do ouro da África Ocidental, que, na Idade Média, muitos incluía na designação genérica de “Índia”⁸.

Nos genoveses sentiu-se precocemente a necessidade de procurar chegar às fontes asiáticas de *commodities* de alto valor, por via do Ocidente, em oposição ao domínio que os venezianos e árabes detinham sobre as vias mediterrânicas do Levante para o Oriente. E o sentido de risco dos clãs financeiros genoveses daria corpo ao primeiro elo do que viria a designar de *Repubblica Internazionale del Denaro*.

⁶ Agregação artificial de várias famílias da oligarquia genovesa. Os Alberghi teriam entre 1600 a 1700 membros, 40% dos quais estavam regularmente expatriados.

⁷O monarca D. Dinis, em 1317, tornaria Manuel Peçagno de Génova Almirante-mor do reino, um cargo hereditário.

⁸ ALBUQUERQUE, 2001: 148

Mais próximos geograficamente dos portugueses, os catalães, apesar da sua expansão mediterrânica entre 1229 e 1412 (um império que no seu auge incluía as Baleares, Malta, Sardenha, Sicília e os Ducados de Atenas e Neopátria, na Grécia, bem como um relacionamento especial com o Chipre) e de se terem afirmado como uma potência marítima mediterrânica, dispunham de um dos centros cartográficos mais importantes da época, situado em Maiorca, onde deu cartas a escola de cartógrafos da família judia Cresques⁹ e a quem é atribuído um Atlas de 1375. Estes nunca desafiaram a hegemonia genovesa e posteriormente a veneziana. Mas como os italianos, os catalães também fundaram colónias mercantis muito fortes em Alexandria, Beirute, Damasco e em diversos pontos do Magrebe.

Os venezianos, por seu lado, consumada a paz com Génova, em 1381, e secundarização geopolítica desta república rival, expandiram os seus domínios de mar através da ocupação de pontos estratégicos na costa adriática, grega e no Mediterrâneo (ilhas como Chipre, Corfu ou Creta). Também estabeleceram fortes comunidades mercantis – *os fundaci* – nos portos e placas giratórias comerciais estratégicas (como Constantinopla, Tana, Sinope, Tebisonda, Alexandria e Damasco) dos países com que negociavam.

A partir dessa rede dominaram o comércio do que então chamavam *mercanzie sottili* (mercadorias finas), as *commodities* de alto valor da época que vinham da Índia, da China, do Ceilão e das Molucas que chegavam a Veneza trazidas pelas *mude*, comboios marítimos que vinham das placas giratórias que eram Constantinopla, Alexandria e os portos da Síria. Este comércio internacional movimentava 20 milhões de ducados por ano. A frota veneziana dispunha de 300 grandes navios, 45 galés e 3.000 pequenos barcos e envolvia 36.000 marinheiros.

A Europa vivia literalmente enfeitiçada pelas especiarias, dominada por “fetichismo” das *commodities* de luxo, como ironizou o historiador Fernand Braudel. Paradoxalmente, os europeus medievos consumiam produtos *made in* Oriente mas desconheciam de todo onde ficavam exactamente e como eram os países e as gentes de onde se importavam tais luxos. Daí a propagação de mitos e contos fantásticos sobre as Índias e China. Apenas alguns viajantes aventureiros chegavam às fontes – Marco Polo fora um deles.

⁹ Um dos filhos desta família catalã, Jafuda Cresques, cristianizado como Jaume (Jaime) Ribes, seria um dos expoentes máximos do grupo conselheiro do Infante Henrique.

Veneza soube gerir também o “saco de gatos” que era a Europa do final da Idade Média. O grande cisma no papado entre 1378 e 1417, num período em que chegou a haver mais do que um centro de poder papal (Roma e Avignon), com pontífices em conflito apoiados por diferentes potências – deu uma ajuda a esta cidade-Estado que cultivava teimosamente a sua independência. De referir também a intermitente Guerra dos Cem Anos (1337-1453) que consumia as candidatas potenciais de então ao hegemonismo da Europa continental, a saber Inglaterra e França¹⁰.

Não é demais sublinhar que o conhecimento acumulado e as inovações geopolíticas surgidas com a expansão das repúblicas marítimas mediterrânicas seriam aprimoradas, a uma escala global, pelos portugueses.

1.2 O papel de Portugal – o pioneiro da globalização

O facto geopolítico que abriria, nas décadas seguintes, a janela de oportunidade aos portugueses, ocorreria bem longe do Mediterrâneo – Oceano Índico – considerado o centro económico do mundo.

Ainda o Infante D. Henrique não fazia jus ao seu cognome de “Navegador”, já os chineses da dinastia Ming haviam lançado, a partir de 1405, sete expedições em direcção ao Índico, muito para além da sua tradicional esfera de influência oceânica. Foi seu Almirante-Mor era Zheng He (1371-1433), a cujo nome ficou associado a navegações de longa distância anteriores às portuguesas. Aquele movimento de expedições era o que chamaríamos hoje de “ projecção de poder”, sublinhou Edward Dreyer na sua obra *Zheng He*¹¹. O argumento utilizado era um cruzamento hábil de diplomacia e demonstração do seu poder naval, sem ser necessário exercê-lo, a não ser excepcionalmente: “a sua armada era suficientemente intimidante e raramente necessitava de combater de facto, mas estar preparada para o fazer era a sua missão primária”, diz Dreyer.

As navegações chinesas acabariam abruptamente em 1433. A expansão foi travada por um movimento reaccionário da burocracia de Beijing e ocorreu no meio de uma

¹⁰ RODRIGUES & DEVEZAS, 2009: 53-59

¹¹ DREYER, 2007: 3

crise de hiperinflação, com o colapso do papel-moeda chinês tão generosamente espalhado pela Ásia. Este recuo deixaria a porta aberta para os navegadores que, a seguir, chegassem ao Índico¹².

Assim, **Portugal aproveitou uma janela de oportunidade única no início de Quatrocentos**, pois a China, então a maior economia do mundo, recuou no seu projecto de expansão oceânica. As Repúblicas Italianas (nomeadamente Veneza, então potência hegemónica) e a Catalunha não dispunham de estratégias ou de inovações para irem além do seu espaço tradicional de projecção de poder, que era o Mediterrâneo. E as potências regionais e os poderes locais, que dominavam os *checkpoints* e as rotas de *commodities* de alto valor em África, no próximo e Médio Oriente e no Índico, não dispunham de poder naval para enfrentar um “intruso” expansionista.

Alavancado o mito do Preste João, a elite portuguesa de Quatrocentos, em particular os dois irmãos – infantes Henrique o “Navegador” e Pedro o “Cosmopolita” – e o monarca D. João II (considerado um “Príncipe” exemplar do Renascimento) idealizaram uma estratégia tenaz de cerco pelas “traseiras” ao elo mais fraco da época: o arco muçulmano fragmentado, que dominava as rotas de *commodities* até Alexandria, principal porto do Mediterrâneo, agora nas mãos dos mamelucos e com quem Veneza negociava. Esta estratégia portuguesa foi evolutiva e de geometria variável: ora procurando vias pela costa e rios de África Ocidental ao encontro do potencial aliado Preste João e do estratégico Nilo, ora recorrendo ao uso de espionagem e *intelligence*, até à procura de um rota marítima alternativa para uma das fontes de especiarias (a Índia).

A procura do Preste João pelos navegadores portugueses foi infrutífera durante longas décadas. Apenas entre 1508 e 1514, se realizaram os primeiros encontros oficiais entre as cortes etíope e lisboeta. Entretanto, dois caminhos se abriram, dois ciclos sucessivos de uma nova especialização económica portuguesa internacional, onde entrou o ouro, o ignóbil tráfico de escravos, e as especiarias. Esta nova especialização mudou o padrão tradicional da economia do país e foi responsável por uma revolução no comércio internacional.

¹² RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 60-61

O sucesso no estabelecimento da nova rota marítima para a Índia deveu-se tanto a inovações técnicas e científicas (como a caravela e a nova cartografia), como à gestão do conhecimento global da época (o centro de acção do Infante Henrique e o *war room* de D. João II), e também a inovações estratégicas para a projecção de poder (rede das primeiras feitorias e fortificações, de plataformas oceânicas e de novas cidades, e de um modelo de colonização) e ainda jurídicas (estabelecimento da doutrina do *Mare Clausum* e assinatura dos primeiros tratados de divisão do mundo em zonas de influência). Foi este conjunto de inovações que permitiu o surgimento de um novo e longo ciclo geopolítico e substituir Veneza na liderança mundial¹³.

Portugal criou, portanto, um novo tipo de império – o império oceânico em rede – baseado na mobilidade e poder naval, pois viabilizou o domínio de uma vasta área do planeta e uma forma de comércio verdadeiramente internacional. Este *network* lançou as bases para a criação da aldeia global, fenómeno hoje sobejamente conhecido como **globalização**.

Os portugueses introduziram o uso sistemático do conhecimento científico como um activo indispensável para alcançar objectivos políticos geoestratégicos. Tal facto gerou os alicerces do Renascimento científico europeu, e transformou radicalmente a visão do mundo como um planeta composto por massas continentais banhadas por um conjunto de oceanos interligados. Foi graças à expansão marítima portuguesa que surgiu a concepção de um globo terrestre e uma nova cartografia¹⁴.

Apesar das fortes raízes empíricas da expansão portuguesa, do carácter pragmático e do forte improviso, os líderes de Quatrocentos e de Quinhentos desenvolveram a gestão de conhecimento de forma eficiente. Este foi o capital “intelectual” que afirmou um espólio singular que destacou Portugal, elevando-o à escala mundial. São exemplos deste período os primeiros centros de acção de expansão marítima, uma vaga de publicações científicas originais, a revolução na cartografia e na ciência da construção naval e uma evolução da arte militar.

A construção da hegemonia portuguesa foi, claramente, um processo evolutivo de aprendizagem que abarcou várias gerações. Isto foi sucedendo desde a época inicial dos infantes D. Henrique e D. Pedro com a chegada à Costa da Mina e à linha do Equador,

¹³ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 175-176

¹⁴ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 184-185

mais tarde com a passagem do Cabo da Boa Esperança, até à chegada à Índia, Brasil, China e Japão.

Concluída a chegada à Índia (1498), já no tempo do rei D. Manuel I, a estratégia de projecção mundial foi tripla:

- Afirmção de um poder naval sem contestação mundial no Atlântico e Índico;
- Conclusão da maior rede mundial de *checkpoints* existentes até então;
- Campanha de marketing internacional junto do papado (poder transnacional reconhecido pelos europeus).

Portugal caiu num dilema entre a focalização num espaço controlável do Índico (ligado à rota das especiarias) e a tentação de uma extensão rápida, incluindo um projecto imperial universal, embebido numa ideologia cruzadista e de expansão messiânica.

A capacidade inovadora dos portugueses foi de tal forma abrangente que se pode afirmar que nos séculos XV e XVI Portugal inovou na arte de inovar. Isto provocou uma ruptura “tectónica” na história do mundo e não foi um mero acidente, relegado para segundo plano por muitos historiadores e analistas face ao mediatismo criado em torno das viagens de Colombo à América Central¹⁵.

Segundo Daniel Boorstin¹⁶ “(...) como empreendimento organizado e de longo prazo, a conquista dos Portugueses foi a mais moderna, mais revolucionária, do que as largamente celebradas explorações de Colombo (...)”.

¹⁵ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 331

¹⁶ BOORSTIN, 1986: 83

Daniel Boorstin faleceu em 2004. Estudou em Oxford, Harvard e Yale, foi autor de 20 livros e bibliotecário do Congresso norte-americano de 1975 a 1987. Foi director do Museu Nacional de História e Tecnologia e da *Smithsonian Institution*, entidades norte-americanas. A Trilogia sobre a História Mundial que escreveu ficou célebre. E nela incluiu *Os Descobridores*. Foi um dos académicos que destacou a originalidade portuguesa de Quatrocentos e Quinhentos.

1.3 Siglo de oro *espanhol*

O “século de ouro” foi o apogeu da cultura espanhola desde o Renascimento do século XV até ao período Barroco do século XVII. Marcado por acontecimentos-chave, abrangeu o período desde a publicação da gramática Castellana de Nebrija em 1492 até a morte de Calderón de la Barca em 1681.

Nos finais do século XVIII já se havia popularizado a expressão *Século de Ouro*, com a qual Lope de Vega aludia a si próprio e que suscitava a admiração de Don Quixote de la Mancha no seu famoso discurso sobre a Idade de Ouro.

Com a união dinástica, os Reis Católicos, Fernando e Isabel, delinearam um Estado politicamente forte que foi consolidado posteriormente, cujos êxitos foram invejados por alguns intelectuais contemporâneos, como por exemplo o italiano Nicolau Maquiavel. Porém, esse Estado politicamente forte esteve ideologicamente dominado pela inquisição eclesiástica. Os judeus que não se cristianizaram foram expulsos em 1492 e dispersaram-se, fundando colónias hispânicas pela Europa, Ásia e Norte de África. Aí cultivaram a sua língua e escreveram livros em castelhano, emergindo figuras notáveis como o economista e escritor José Penso de La Vega, Miguel de Barrios, Juan de Prado, Isaac Cardoso, Abraham Zacuto, Isaac Orobio e Manuel de Pina. Em Janeiro de 1492 Castela conquista o bastião mouro de Granada, finalizando a etapa política muçulmana peninsular, ainda que uma minoria mourisca aí continuasse a habitar, mais ou menos tolerada, até ao reinado de Felipe III.

Em Outubro desse mesmo ano, Cristóvão Colombo chega à América. A chegada às “índias” por ocidente foi considerado, pelo historiador Pierre Vilar¹⁷, o gesto mais extraordinário da história da Humanidade. Ainda nesse ano foi celebrado o Tratado de Tordesilhas entre D. João II e os Reis Católicos. Como o nome indica, este Tratado foi assinado na povoação castelhana de Tordesilhas, a 7 de Junho de 1494, celebrado entre o Reino de Portugal e o Reino da Espanha para dividir as terras "descobertas e por descobrir". Este tratado surgiu na sequência da contestação portuguesa às pretensões da Coroa espanhola resultantes da viagem de Cristóvão Colombo, que ano e meio antes

¹⁷ Pierre Vilar foi um historiador francês. Está considerado uma das máximas autoridades no estudo da História de Espanha, tanto no período do Antigo Regime como na Idade Contemporânea.

chegara ao chamado Novo Mundo, reclamando-o oficialmente para Isabel a Católica. O tratado foi ratificado pela Espanha a 2 de Julho e por Portugal a 5 de Setembro de 1494.

Durante o apogeu cultural e económico desta época, Espanha alcançou prestígio internacional e influenciou culturalmente a Europa. Tudo quanto provinha de Espanha foi amiúde imitado, e divulgou-se a aprendizagem e estudo do castelhano.

As áreas culturais mais cultivadas foram a literatura, as artes plásticas, a música, e a arquitectura. O saber foi-se acumulando e disseminado pelas prestigiadas universidades de Salamanca e Alcalá de Henares.

As cidades mais importantes foram Sevilha, por receber as riquezas coloniais e dos comerciantes e banqueiros europeus, Madrid, como sede da corte, e ainda as cidades de Toledo, Valência e Saragoça.

Com a anexação dinástica e a formação da monarquia dual ibérica, sob a coroa dos Habsburgo, a dinastia dos Felipes tenta criar o maior império global no final do século XVI e primeira metade do século XVII¹⁸.

Com o nascimento do mito do “El Dorado” (um suposto rei de uma região aurífera, inventado pelos nativos colombianos), em 1538 acelerou-se a corrida aos metais preciosos da América pelos “conquistadores” espanhóis. Em 1547, o famoso mineiro de Potosi, nos Andes, começava a sua exploração intensiva de prata e, em 1560, a invenção de um novo método de refinação com mercúrio, vindo das minas espanholas, levou ao disparo do negócio superando a produção de ouro.

O pico da importação de prata para Espanha ocorre no quinquénio de 1591-1595¹⁹.

No Oriente, os castelhanos estabeleceram-se em Cebu desde 1565 e dois Navios da Armada Miguel Lopez de Legazpi conseguiram estabelecer uma nova rota transpácífica mais a norte para o México. Em 1571 ocupavam a baía de Manila e em 1574 exploravam as ilhas Bornéu e a Nova Guiné. A carreira regular entre o México e as Filipinas, entre Acapulco e Manila, pretendeu pôr em xeque a carreira da Índia portuguesa²⁰.

Felipe II sofreu, em larga medida, do messianismo de seu avô português D. Manuel I e viu em seu redor desenvolver-se uma retórica imperialista e universalista herdada de seu pai Carlos V. O poeta-soldado Hernando de Acuña anunciara, num poema dirigido a

¹⁸ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 358

¹⁹ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 348-349

²⁰ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 349

Carlos V, que estava próximo o dia em que se realizaria a máxima universal: um monarca, um império e uma espada.

Espanha atingia, então, o auge de seu *Siglo de Oro*, com um império onde “el Sol no se ponía”, desde o *Virreinato de Nueva España* (América Norte e Central) até às Filipinas, o que levava os estrategos da Corte dos Felipes a sonhar com uma “monarquia mundial”. Mais tarde, o aristocrata andaluz Gaspar Felipe de Gúzman, o famoso Conde-Duque de Olivares, adoptando uma expressão de Gil Vicente, afirmou “Dios es español y está de parte de la nación estos dias” (Deus é espanhol e faz parte da nação nos dias de hoje).

Ainda na vigência do reinado de Felipe II (1556-1598), são de salientar os acontecimentos que iriam dar início ao processo de decadência deste *siglo*:

- Início dos ataques sistemáticos dos corsários ingleses às possessões espanholas das Américas;
- O desastre da *Grande y Felicíssima Armada* (mais conhecida como “Invencível Armada”), que partira de Lisboa em 1588 (levando boa parte da armada portuguesa, que não regressou) para invadir e subjugar a Inglaterra;
- A derrota frente aos ingleses na batalha naval do estreito de Gibraltar em 1590²¹.

Depois da morte de Felipe II, uma atmosfera de *desengaño*, de desilusão nacional, apoderou-se de Espanha – segundo Elliot, a obra imortal *El Ingenioso Hidalgo Don Quixote de La Mancha* (1605 e 1614), de Miguel de Cervantes Saavedra, é, provavelmente, o expoente dessa época de declínio estratégico que se iria estender pelo reinado do filho e neto de Felipe II²².

Na realidade, o *Siglo de Oro* espanhol durou menos de sessenta anos. A decadência começou na aclamação de Felipe II, em 1581, como rei português nas Cortes de Tomar e termina nas décadas de 1630 e 1640 com Felipe IV (III em Portugal). Este último, coroado aos dezasseis anos de idade, entregou o governo do império ao Conde-Duque de Olivares. Durante o vinténio compreendido entre 1623 e 1643, é o Conde-Duque de Olivares que exercerá o controlo efectivo sobre o Estado espanhol. A notória rivalidade com o cardeal de Richelieu (França) arrastou a Espanha para a Guerra dos Trinta Anos, e a diversos conflitos paralelos com a Itália e com os Países Baixos. O desgaste causado

²¹ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 358-360

²² RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 373

pelos vários conflitos, o declínio da indústria e do comércio devido ao esgotamento dos recursos das colónias espanholas, e a restauração da coroa portuguesa (em 1640), descreditaram a sua gestão. Destituído do cargo, exilou-se no norte de Espanha e passou seus últimos anos submetido às investigações da Inquisição, até seu falecimento, em 1645.

Sucedeu-se ainda um quadro de desaires no final da Guerra dos Trinta Anos (1618-1648) de que passo a citar os mais importantes:

- As derrotas infligidas na batalha naval ao largo de Downs no canal da Mancha; Esta derrota naval é considerada, pelos próprios estrategos espanhóis, como o momento de perda da hegemonia naval;
- Em 1639, a infligida pelos holandeses comandados por Maarten Tromp;
- Em 1643, em Rocroi, derrotados pelos franceses;
- A reconquista da Independência dos portugueses em 1640;
- A revolta da Catalunha, que se converte num protectorado francês;
- A derrota de Lens, em 1648, de novo às mãos dos franceses.

1.4 O ciclo holandês e a hegemonia inglesa

Se Portugal de Quinhentos foi o pioneiro do verdadeiro comércio internacional, foram os hegemónistas seguintes, holandeses e ingleses, que souberam inovar para dele tirar proveito efectivo.

Alguns historiadores desenharam esta imagem sugestiva – o papel dos portugueses foi, então, “o de lançarem cães para espantarem a caça, que depois foi apanhada por outros”²³.

Não foi por acaso que os holandeses ficaram conhecidos no século XVII como os “carreteiros do mar”, com uma frota que era o dobro da de Inglaterra e França juntas²⁴. “Lançaram-se ao mar e tornaram-se os transportadores das mercadorias mundiais. Os

²³ BOXER, 2001: 32 Imagem atribuída por Charles R. Boxer ao capitão holandês Willem Bosman.

²⁴ RODRIGUES, 1997: 280 (volume I)

O contraste, no período de 1600-1700, foi brutal: a frota comercial portuguesa baixou de uma média de 700 navios (no período de Quinhentos) para quase metade e a holandesa disparou de menos de 100 para 1770, contra 811 ingleses e 155 franceses.

barcos holandeses iam a toda a parte levando mercadoria de todo o mundo, a todo o lugar”, dizia Leo Huberman²⁵.

Aos holandeses e ingleses caberia inovarem no empreendedorismo capitalista, justamente onde falhou o “capitalismo monárquico português”, o que gerou a crónica desvantagem competitiva, que marcaria a evolução do comércio a partir dos começos do século XVII.

A esse conjunto de inovações anglo-holandesas, entre 1600 e 1700, poderemos chamar de revolução de *softpower* – mais poderoso do que o militarismo religioso apelidado de “dilatação da fé” que os portugueses e espanhóis pretenderam usar como arma ideológica de consolidação das “Descobertas”²⁶.

O primeiro aspecto inovador do *softpower* da potência emergente foi jurídico²⁷. A doutrina do *Mare Clausum*, defendida e aplicada pelos portugueses, foi contestada. O holandês Hugo Grotius formulou em *De Jure Pradae*²⁸ (1604) e *Mare Liberum* (1609), a ideia de que haveria um direito natural de navegação livre no mar alto. O oceano seria um *bem público comum*, onde não se aplicavam os direitos de conquista nem a lei consuetudinária. “Em virtude deste direito (de mar livre), o comércio está aberto a toda a gente”, afirma Grotius, que termina a sua obra *Mare Liberum* dizendo que é preciso não recuar perante a guerra, se os portugueses mantiverem a sua doutrina do *Mare Clausum*. Grotius respondia também a uma decisão de James I de Inglaterra que, no início de 1609, decretara a obrigatoriedade de licenças nos mares, em redor das costas inglesas, o que prejudicou seriamente os holandeses.

O segundo aspecto foi político-comercial. Foram, por sua vez, os ingleses que criaram um novo tipo de companhia *trading*, baseada numa sociedade por acções, em que a própria rainha da altura, Elizabeth I, participava como accionista, e sem a dependência do circuito dos banqueiros alemães e italianos. A primeira dessas companhias, em finais de 1600, tinha o estranho nome de “Governador e Companhia dos Aventurosos Mercadores para a descoberta de regiões, domínios, ilhas e lugares desconhecidos” e contava, em Londres, com 240 accionistas que investiram 25 libras

²⁵ HUBERMAN, 1970: 45

²⁶ RODRIGUES & DEVEZAS, ibidem: 397

²⁷ O debate entre o *Mare Clausum* e o *Mare Liberum* está muito bem documentado no livro de Wilhelm Grewe intitulado *The Epochs of International Law*, republicado pela editora Walter de Gruyter, em 2000, Berlim e Nova York.

²⁸ Grotius refere nesta obra supracitada a captura em Malaca de um barco português por um navio da companhia holandesa VOC.

cada um (na época uma soma de certa importância²⁹). Esta deu origem, mais tarde, ao aparecimento da famosa Companhia Inglesa das Índias Orientais *Honourable East India Company*. Em 1602 foi a vez de os holandeses criarem a Companhia das Índias Orientais, a conhecida VOC (acrónimo de *Verenigde Oost-indische Compagnie*), que agrupou nove companhias por acções, depois do ensaio com a inicial *Compagnie Van Verre* (Companhia das Terras Longínquas), criadas em 1594.

Estas companhias não eram meramente comerciais, eram bem mais do que isso. Funcionavam como uma ferramenta política multifuncional, pois não só criavam a infra-estrutura para o comércio internacional, como também serviam de arma político-ideológica (exercendo *softpower*), coerciva (cobrando impostos) e militar (aplicando o *hardpower*)³⁰. Por alguns são consideradas exemplos de “actores não estaduais”, com dimensão multinacional, a quem os monarcas atribuíam poderes soberanos nas regiões de expansão, ao contrário dos ibéricos que exerciam o poder ultramarino através de vice-reis. Posteriormente, os franceses copiaram o modelo anglo-holandês na sua projecção nas Américas e na Índia, mas com menos sucesso devido à sua inferioridade na projecção oceânica.

Em 1609, os holandeses fundaram o *Amsterdamsche Wisselbank* (Banco de Amesterdão), sobre o qual Adam Smith escreveu vários parágrafos na sua obra mais célebre³¹ e, em 1694, surgiu o *Bank of England*³².

De salientar ainda a mudança no exercício de *hardpower* nos mares. É um aspecto a que muitos historiadores designaram “revolução militar” ocorrida ao longo da primeira metade do século XVII, visto que os ingleses e holandeses inovaram em termos de velocidade, flexibilidade (aperfeiçoamento da capacidade de bolinar) e posicionamento da artilharia a bordo dos navios³³.

²⁹ HUBERMAM, *ibidem*: nt 12

³⁰ HUTTON, 2006: 70

³¹ SMITH, 1776: livro IV, capítulo 3, parte I

³² RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 398-400

³³ RODRIGUES & DEVEZAS, *ibidem*: 402

1.5 A Burguesia e a Revolução Industrial

O incremento do comércio marítimo permitiu que os produtos do Oriente chegassem à Europa e vice-versa. Este comércio, apesar do risco implícito nas viagens, era altamente rentável (bastava uma caravela chegar do Oriente com especiarias para cobrir os custos totais da frota).

As transacções comerciais realizadas pelos europeus, através das suas rotas marítimas, permitiram o enriquecimento das classes sociais vigentes e contribuíram ainda, em grande escala, para o aparecimento de uma nova classe social “endinheirada” – a Burguesia.

Os burgueses eram os habitantes dos burgos, que eram pequenas “cidades” protegidas por muros. Eram “gentes” de elevado estatuto económico, embora de baixo nível cultural e social. Por isso se compreende, à luz da época, que tenham sido ostracizados pela nobreza.

Com o mundo e o comércio ligado em rede – mercado global – a procura mundial disparou e, conseqüentemente, tornou-se mais premente aumentar a oferta.

O “negócio marítimo”, indissociável da burguesia, favoreceu a acumulação de capitais na Europa. Posteriormente, esta acumulação de capital serviu de suporte financeiro à Revolução Industrial.

A Revolução Industrial consistiu num conjunto de mudanças tecnológicas³⁴ com profundo impacto no processo produtivo que se reflectiu no desenvolvimento económico e social na Europa. A era industrial provocou uma ruptura com o passado. Foi iniciada em Inglaterra em meados do século XVIII e rapidamente se expandiu a partir do século XIX.

Entre as novas aplicações tecnológicas saliento a importância da aplicação do motor a vapor em navios, que veio encurtar a distância entre os portos e, simultaneamente, aumentar a capacidade de circulação de pessoas e mercadorias. Este momento marcou o declínio do ciclo de navegação comercial à vela.

A Revolução Industrial é o ponto culminante de uma evolução tecnológica, económica e social, que se vinha processando na Europa desde a Idade Média, com

³⁴ James Watt, em 1765, introduz na Grã-Bretanha o condensador na máquina de *Newcomen*, componente que aumenta, consideravelmente, a eficiência da máquina a vapor.

maior ênfase nos países onde a Reforma protestante tinha conseguido destronar a influência da Igreja Católica. Nos países fiéis ao catolicismo, a Revolução Industrial eclodiu, em geral, mais tarde.

O século XIX, no plano das relações internacionais, foi marcado pela hegemonia mundial britânica de expansão colonialista e pelo aparecimento das primeiras lutas e conquistas dos trabalhadores. O trono britânico foi ocupado pela rainha Vitória (1837-1901), razão pela qual, esse período é denominado por *Era Vitoriana*. No final deste século, a busca de novas regiões, para colonizar e descarregar os produtos (maciçamente produzidos pela revolução industrial), levou a uma acirrada disputa entre as potências industrializadas, causando diversos conflitos e um crescente espírito armamentista que culminou, mais tarde, na eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914).



*Statue of Prince Henry the Navigator – Belgrave Square London*³⁵

³⁵ Estátua em homenagem ao Infante D. Henrique, *Belgrave Square*, em Londres

Cap. II – O *Livro Verde* da Política Marítima Integrada Europeia

2.1 Fundamentos da Política Marítima Integrada Europeia

Partimos da definição de fundamento: *é o que dá consistência e segurança, o que dá coesão às partes do todo que ele mesmo estrutura e sustenta*³⁶.

No capítulo precedente, dedicado a um breve enquadramento histórico, destaquei as principais nações europeias que contribuíram fortemente para identidade marítima da Europa. Facto é que hoje em dia, em pleno século XXI, é inconcebível olhar para Europa e imaginá-la sem mar, ou negar a sua importância no quotidiano dos europeus.

De referir que na União Europeia a 27, apenas 5 Estados-membros não são países costeiros, o que demonstra, desde logo, a importância da temática marítima no contexto europeu. Este é, sem dúvida, um dos desafios que a Europa enfrenta e que passo a apresentar neste capítulo dedicado ao *Livro Verde* da Política Marítima Integrada Europeia.

Qualquer cidadão europeu se lembrará dos relatos das grandes viagens de descobrimentos que revelaram aos nossos antepassados a vastidão, a diversidade de culturas e a riqueza de recursos do nosso planeta. O êxito destas viagens, que na sua maioria eram marítimas, exigia quase sempre espírito de abertura a ideias novas e um planeamento meticuloso, além de extraordinária coragem e forte determinação. Graças a elas, não só foram sendo desvendadas ao longo do tempo regiões do mundo antes desconhecidas, como também apareceram novas tecnologias, como por exemplo: o astrolábio (instrumento naval usado para medir a altura dos astros acima da linha do horizonte), o cronómetro marítimo (destinado a calcular a longitude exacta) e a turbina a vapor (que permitiu escapar à tirania dos ventos dominantes).

A densidade populacional nas zonas do litoral europeu foi sempre elevada. No mar encontraram um meio de subsistência pescadores e marinheiros, mas também saúde e prazer, novos horizontes para sonhar e um rico reportório de vocábulos e metáforas

³⁶ Enciclopédia Luso Brasileira, vol. 8: 1794

presentes tanto na literatura como no quotidiano. Fonte de romance, de união, mas também de separações, perigos desconhecidos e sofrimento, **o mar é um desafio permanente e suscita em nós uma vontade profunda de melhor o conhecer.**

A Europa possui mais de 70.000 km de orla costeira, está rodeada por numerosas ilhas, por quatro mares (Mediterrâneo, Báltico, do Norte e Negro) e por dois oceanos (Atlântico e Ártico). O continente europeu é uma península com uma orla costeira de milhares de quilómetros – maior do que a de outras grandes massas continentais, como os Estados Unidos ou a Federação da Rússia. Dada esta configuração geográfica, mais de dois terços das fronteiras da UE são de orla marítima. E os espaços marítimos sob jurisdição dos Estados-Membros são mais vastos do que os seus espaços terrestres. Graças às suas regiões ultraperiféricas, para além do Oceano Atlântico, a Europa está igualmente presente no Oceano Índico e no mar das Caraíbas. Os desafios colocados por estas regiões no plano marítimo são numerosos e afectam a União Europeia no seu todo.

A Europa desde tempos imemoriais, essencialmente devido à sua geografia, sempre teve uma relação privilegiada com os oceanos, sendo estes determinantes no desenvolvimento da sua cultura, identidade e história.

Assim continua a ser hoje em dia. Num momento em que a União Europeia procura veementemente revitalizar a economia, é importante reconhecer o potencial económico da dimensão marítima. Estima-se que 3% a 5% do produto interno bruto (PIB) europeu é gerado pelas indústrias e serviços do sector marítimo, sem contar com o valor de matérias-primas como o petróleo, o gás ou o pescado. As regiões marítimas europeias representam mais de 40% do PIB da União Europeia.

Não obstante, os cidadãos europeus nem sempre estão bem conscientes da importância dos oceanos e mares na sua vida. Embora saibam que a água é um bem crucial, poderão desconhecer que provém dos oceanos sob a forma “reciclada” de chuva ou de neve, por exemplo. Preocupam-se com as alterações climáticas, mas nem sempre sabem até que ponto são moduladas pelos oceanos. Beneficiam da possibilidade de comprar produtos baratos de todo o mundo, sem se aperceberem da complexidade da rede logística que o torna possível³⁷.

³⁷ COM (2006) 275 final, vol. II: 3

O desenvolvimento sustentável, como se sabe, ocupa um lugar preponderante na agenda de trabalhos da União Europeia. O desafio consiste em assegurar o reforço mútuo do crescimento económico, da coesão social e da protecção do ambiente.

Ora, a PMIE tem a oportunidade de aplicar aos oceanos o princípio do desenvolvimento sustentável. Para esse efeito, pode tirar partido dos trunfos que sempre estiveram na base da supremacia no domínio marítimo: conhecimento dos oceanos, larga experiência e capacidade para enfrentar novos desafios, conjugados com um forte empenho na protecção dos seus recursos³⁸.

A Europa depois de séculos de ligação aos mares e oceanos assume, a partir de 2007, a coordenação das políticas públicas ligadas ao espaço marítimo e costeiro europeu. Todavia, o objectivo de alcançar uma política marítima mais integrada não é exclusivo da Europa, é algo que tem vindo a ser implementado igualmente por países de outras regiões do mundo, como a Austrália, o Canadá ou os Estados Unidos.

2.2 Potencialidades das principais actividades marítimas da União Europeia

A União Europeia é a primeira potência marítima mundial, especialmente no que diz respeito ao transporte marítimo, às técnicas de construção naval, ao turismo costeiro, à energia *offshore*, incluindo as energias renováveis e serviços associados. No futuro, segundo um estudo do *Irish Marine Institute*³⁹, os sectores com maior potencial de crescimento serão o sector dos cruzeiros e portuário, a aquicultura, as energias renováveis, as telecomunicações submarinas e a biotecnologia marinha.

O transporte marítimo e os portos são essenciais para o comércio internacional, pois 90% do comércio externo da União Europeia e mais de 40% do seu comércio interno 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,

³⁸ COM (2006) 275 final, vol. II: 4

³⁹ Para mais informações sobre o *Irish Marine Institute*: <http://www.marine.ie>

que, no seu conjunto, geram um valor acrescentado de aproximadamente 20 mil milhões de euros⁴⁰.

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 marítimo-portuários.

Os serviços marítimos associados como os seguros, a banca, a intermediação, a classificação e a consultoria, são mais um domínio em que a Europa deve manter a sua liderança.

Os oceanos e os mares geram igualmente receitas graças ao turismo. Estima-se que o volume de negócios directo do sector do turismo marítimo na Europa tenha sido de 72 mil milhões de euros em 2004. Os turistas que passam férias no litoral usufruem do mar, da praia e da zona costeira de formas muito diversas. Muitos destinos turísticos devem a sua popularidade à proximidade do mar e dependem da qualidade ambiental deste. Para a sustentabilidade do turismo em geral e, em particular, do ecoturismo, sector que se encontra em rápida expansão é, pois, crucial prever um elevado nível de protecção das zonas costeiras e do meio marinho. O turismo gera ainda trabalho para a indústria da construção naval.

O sector europeu dos cruzeiros também se desenvolveu fortemente nos últimos anos, registando uma taxa de crescimento anual superior a 10%. Os navios de cruzeiro são praticamente todos construídos na Europa. O turismo de cruzeiro contribui para o desenvolvimento das zonas costeiras e insulares.

O sector da náutica de recreio registou igualmente um aumento constante nos últimos anos, prevendo-se que o seu crescimento anual na União Europeia seja de 5 a 6%⁴¹. Nenhuma outra forma de lazer colectivo abrange um leque tão grande de idades, interesses e locais⁴².

O mar desempenha um papel essencial na competitividade, no desenvolvimento sustentável e na segurança do aprovisionamento energético, os quais constituem

⁴⁰ Contributo da Organização dos Portos Marítimos Europeus (ESPO) para o *Livro Verde*.

⁴¹ Contributo da *European Union Recreational Marine Industry Group* (EURMIG) para o *Livro Verde*. Este sector inclui, nomeadamente, a construção de embarcações, a electrónica de ponta para fabrico de motores e equipamentos marítimos, o financiamento e a construção e exploração de infra-estruturas.

⁴² Contributo da *European Boating Association* (EBA) para o *Livro Verde*.

objectivos essenciais, identificados pela Comissão Europeia⁴³ e pelos Chefes de Estado e de Governo⁴⁴. O mar do Norte é, depois da Rússia, dos Estados Unidos e da Arábia Saudita, a quarta maior fonte de petróleo e de gás no mundo⁴⁵. Os mares em torno da Europa desempenham também um importante papel no sector da energia, na medida em que permitem o transporte, por um número crescente de navios-tanque, de uma grande parte do petróleo e do gás consumidos na Europa.

Por outro lado, o vento, as correntes oceânicas, as ondas e marés representam uma vasta fonte de energia inesgotável. Convenientemente explorados, estes tipos de energias poderiam assegurar uma importante parte do abastecimento de electricidade em muitas zonas costeiras da Europa, e contribuir assim para o desenvolvimento económico e a criação de emprego, com carácter duradouro.

As empresas europeias desenvolvem *know-how* na área das tecnologias marinhas, não só no domínio da exploração de hidrocarbonetos no mar, como também nos dos recursos marinhos renováveis, das actividades em águas profundas, da investigação oceanográfica, dos veículos e robôs subaquáticos, das obras marítimas e da engenharia costeira. Essas tecnologias são cada vez mais utilizadas e estimularão o crescimento do sector europeu das tecnologias marinhas, especialmente nos mercados mundiais de exportação.

Por fim, a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO)⁴⁶ indica que caberá à aquicultura satisfazer a nova procura mundial no mercado de consumo de pescado. A dificuldade consiste em gerir este aumento de procura de uma forma sustentável e compatível com o ambiente. A competição pelo espaço pode também constituir um importante problema em algumas zonas costeiras. A aquicultura poderá distanciar-se da costa o que exigirá novos trabalhos de investigação e desenvolvimento da tecnologia de cultura em jaulas *offshore*⁴⁷.

A União Europeia é uma das principais potências de pesca ao nível mundial, e o maior mercado de produtos transformados à base de peixe. Embora o número de pescadores na União Europeia tenha vindo a baixar ao longo dos anos, o sector das

⁴³ COM (2006) 105 final

⁴⁴ Conclusões da Presidência do Conselho Europeu de 23 e 24 de Março de 2006.

⁴⁵ Contributo da *International Association of Oil and Gas Producers* (OGP) para o *Livro Verde*.

⁴⁶ O estado das pescas e da aquicultura no mundo, FAO 2004.

⁴⁷ COM (2002) 511 final

pescas, no seu conjunto, emprega ainda cerca de 526.000 pessoas⁴⁸. São proporcionados numerosos postos de trabalho, não só no sector da captura, como na indústria da transformação, acondicionamento, transporte e comercialização, bem como nos estaleiros, fábricas de artes de pesca, empresas de abastecimento e de manutenção. Estas actividades têm uma importância considerável no tecido económico e social das zonas pesqueiras. A transição gradual para pescarias mais sustentáveis, prevista pela União Europeia, e o aumento da procura de peixe enquanto alimento saudável, conduzem a uma maior estabilidade, rentabilidade e, inclusivé, crescimento económico em certos segmentos do sector das pescas⁴⁹.

Como verificamos, as actividades marítimas ainda que dispersas ou dívidas por sectores, são efectivamente importantes para o desenvolvimento económico da Europa.

No entanto, sendo a Europa um continente proeminentemente marítimo, questiono-me porque é que só a partir de 2006 surge uma intenção de abordar os assuntos marítimos como um todo e de forma integrada? A resposta é complexa. Talvez seja o reflexo de uma Europa tradicionalmente sectária, baseada nos interesses individuais dos Estados-membros e com a dificuldade em falarem a uma só voz. Apesar de tardia a PMIE pode ser uma referência para a Europa, na forma como desenvolve e implementa políticas axiológicas e integradas, contribuindo simultaneamente para uma Europa de direitos e com valores⁵⁰ dando assim, a todos, uma melhor perspectiva de futuro.

⁴⁸ Factos e números sobre a Política Comum da Pesca (PCP), CE 2004.

⁴⁹ COM (2006) 275 final, volume II: 7-9

⁵⁰ *A dignidade humana, a liberdade, a democracia, a igualdade, o Estado de Direito, o respeito pelos direitos do Homem* são os valores fundamentais da UE consagrados no Preâmbulo do Tratado de Lisboa. São comuns a todos os EM e qualquer país europeu que queira tornar-se membro da UE tem de os respeitar. Defender estes valores, bem como a paz e o bem-estar dos povos da União são agora os objectivos principais da UE. Estes objectivos gerais são complementados por objectivos mais específicos, como a *promoção da justiça e da protecção sociais e a luta contra a exclusão social e as discriminações*.

2.3 Livro Verde – “*uma visão para os oceanos e os mares*”

“(…) torna-se especialmente necessário termos uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima florescente e para a plena exploração do potencial das actividades centradas no mar, e de uma forma sustentável para o ambiente. Esta política deve assentar na excelência da investigação científica, da tecnologia e da inovação marítima.” Cit. nos objectivos estratégicos da Comissão Europeia para 2005-2009.

A Comissão Europeia, em Junho de 2006, apresentou um *Livro Verde* sobre os diferentes aspectos de uma futura política marítima comunitária. Esta obra realçou a identidade e a supremacia marítimas da Europa que devem ser preservadas, num período em que as pressões sobre o ambiente comprometem a perenidade das actividades marítimas. A política marítima deve, conseqüentemente, ter por objectivo a formação de um sector marítimo inovador, competitivo e respeitador do ambiente. Para além das actividades marítimas, a abordagem proposta integra também a qualidade de vida nas regiões costeiras. O *Livro Verde* teve como objectivo lançar um debate sobre uma futura política marítima para a União Europeia, caracterizado por uma abordagem holística dos oceanos e dos mares.

Ele tornou claro que, num período em que os recursos estão ameaçados por pressões fortes e pela crescente capacidade tecnológica de os explorar, só uma atitude de profundo respeito pelos oceanos e pelos mares nos permitirá continuar a desfrutar dos benefícios que eles nos oferecem. A redução acelerada da biodiversidade marinha devido, nomeadamente, à poluição, ao impacto das alterações climáticas e à sobrepesca é, desde já, um sinal de alarme inequívoco que não se pode ignorar.

Assim, o *Livro Verde* baseou-se nas políticas e iniciativas da UE existentes e insere-se no contexto da Estratégia de Lisboa, procurando estabelecer o justo equilíbrio entre as dimensões económica, social e ambiental.

Como tal, contribuiu largamente para que os europeus adquirissem uma nova consciência da grandeza do seu património marítimo, da importância dos oceanos e do potencial dos oceanos para melhorar o bem-estar e aumentar as oportunidades económicas.

A Comissão Europeia postulou que a política marítima comunitária deve alicerçar-se em dois pilares fundamentais.

Em primeiro lugar, deve estar ancorada na Estratégia de Lisboa, estimulando o crescimento e a criação de mais e melhores empregos. O investimento permanente no conhecimento e nas competências é um factor essencial para manter a competitividade e garantir empregos de qualidade.

Em segundo lugar, deve manter e melhorar o estado do recurso em que se baseiam todas as actividades marítimas, ou seja, o oceano propriamente dito.

Embora a utilização destes pilares como base para a nova política marítima possa parecer relativamente simples, há que não descurar duas características específicas do meio marinho.

A primeira consiste na natureza global dos oceanos, que faz com que as relações entre países sejam, ao mesmo tempo, complementares e concorrenciais. Para regular as actividades marítimas, no interesse do desenvolvimento sustentável ao nível mundial, é necessário elaborar regras aplicáveis universalmente. Contudo, cada parcela de oceano e de mar é singular e pode exigir as suas próprias regras e uma gestão mais específica. Esta aparente contradição é ilustrativa do motivo pelo qual a natureza global dos oceanos representa um tão grande desafio para os decisores políticos.

O outro desafio que se oferece a uma boa governação marítima, directamente ligado ao aspecto anterior, prende-se com a multiplicidade dos intervenientes. Numerosas são as políticas sectoriais que surgiram e que existem a todos os níveis de poder: comunitário, nacional, regional e local. Pode acontecer que intervenientes de agências e países diferentes ou organizações internacionais estejam melhor colocados para adoptar as propostas de acção. Contudo, para que as decisões sejam tomadas a um nível mais próximo dos interessados, cumprindo-se o princípio da subsidiariedade, só devem ser desenvolvidas acções ao nível da União Europeia, se tal conferir valor acrescentado às actividades de outros⁵¹.

⁵¹ COM (2006) 275 final, volume II: 5-6

2.4 Áreas-chave no Livro Verde

Do *Livro Verde* constam diversas áreas-chave que passamos a analisar.

Meio marinho

O meio marinho enfrenta, nomeadamente, os seguintes problemas: diminuição acelerada da biodiversidade (consequências na realização do potencial da “biotecnologia azul”), exploração excessiva dos recursos (consequências para a pesca), alterações climáticas (consequências para a pesca e para o turismo costeiro), poluição com origem terrestre, acidificação da água do mar e a poluição provocada pelas descargas dos navios e os acidentes marítimos (na falta de melhor segurança marítima). Para diminuir o impacto destes fenómenos no meio-ambiente marinho deverá reforçar-se a legislação no domínio da segurança marítima, introduzir-se a avaliação de riscos na elaboração das políticas e aplicar novas tecnologias ao nível do tratamento de águas de lastro⁵².

Investigação

A investigação é essencial para se poder definir estratégias e tomar decisões com conhecimento de causa. Todavia, os EM podem ir mais longe, coordenando os seus programas de investigação nacionais, a fim de realizar uma investigação pan-europeia e racionalizando meios. A cooperação entre investigadores e criadores de novas tecnologias assume também especial importância.

Inovação

A inovação pode ajudar a encontrar soluções em domínios em franca mutação, como é o caso das energias e das alterações climáticas. As soluções encontradas podem também beneficiar países terceiros, quando estes optarem por um desenvolvimento sustentável, e assim, poderão constituir uma vantagem competitiva para estes. A energia

⁵² **Água de lastro** é a água do mar captada pelo navio para garantir a segurança operacional e estabilidade do mesmo. Em geral, os tanques são preenchidos com maior ou menor quantidade de água para aumentar ou diminuir o calado dos navios durante as operações portuárias. A água de lastro é um risco pelo facto de transportar espécies exóticas dentro dos tanques dos navios. Os seres vivos introduzidos pela água de lastro podem variar entre organismos milimétricos até peixes com 30 centímetros. São inúmeros os registos de “bioinvasão” por meio da água de lastro no mundo inteiro.

eólica, as turbinas movidas pelas correntes de maré e os recursos de gás e de petróleo dos grandes fundos marinhos podem representar novas fontes de energia.

Mão-de-obra “saber-fazer”

As actividades marítimas precisam de atrair pessoas altamente qualificadas. No entanto, embora, no seu conjunto, o emprego no sector marítimo europeu seja estável⁵³, o número de marítimos europeus está a diminuir. Ou seja, apesar de diminuir o número de trabalhadores no sector das pescas, o sector foi compensado por pujantes serviços marítimos tais como turismo e transporte marítimo.

O recrutamento, em número suficiente, de marítimos e outros profissionais bem formados e competentes é essencial para garantir a sobrevivência do sector marítimo, assim como para manter a vantagem concorrencial da Europa.

O ensino e a formação no domínio marítimo, devem ter por objectivo conferir aos potenciais candidatos as mais elevadas competências, que possam abrir múltiplas perspectivas profissionais.

A excelência dos candidatos a emprego só será garantida se se conseguir atrair para o ensino e formação no domínio marítimo os jovens mais capazes. É nesse quadro que importa lutar contra a imagem do sector. É essencial oferecer aos marítimos, homens e mulheres, condições de vida e de trabalho adequadas, ao nível das expectativas a que os europeus se habituaram, com toda a legitimidade.

*Formação de clusters*⁵⁴

O desenvolvimento de uma percepção comum das articulações possíveis entre os diferentes sectores marítimos permitirá melhorar a imagem e aumentar a atractividade e produtividade destes. Estes agrupamentos de empresas e de profissionais, que abrangem todos os sectores de actividade, podem assumir diversas formas. Assim, no domínio marítimo é preciso distinguir os *clusters* nacionais – que servem frequentemente de

⁵³ Ver o documento “*Employment, social and training aspects of maritime and fishing industries and related sectors*” [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/SEC\(2006\)_689%20_2.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/SEC(2006)_689%20_2.pdf)

⁵⁴ Remetendo em inglês para a noção de conjunto, o termo “*cluster*” designa um agrupamento de empresas do mesmo sector, presentes na maior parte das vezes numa mesma bacia de emprego. Mais precisamente, segundo Michael E. Porter, da Universidade de Harvard, um *cluster* é “*uma concentração de empresas ligadas entre si, de fornecedores especializados, de prestadores de serviços e de instituições associadas (universidades, associações comerciais, etc.)*”.

transmissores de opinião para certos ramos ou profissões marítimas – dos *clusters* regionais. Estes últimos consagram-se ao desenvolvimento da economia marítima através da inovação e da aproximação entre investigação, formação e a indústria⁵⁵.

Os *clusters* podem contribuir para estimular a competitividade de todo um sector ou grupo de sectores. É o que acontece se se partilhar conhecimentos, realizar projectos comuns de investigação e inovação (desenvolvimento de produtos), unir esforços no ensino e na formação, partilhar métodos de organização inovadores dentro de um grupo de empresas (aquisição e distribuição em comum) ou estratégias de promoção comuns, nomeadamente em matéria de marketing e publicidade.

A exploração do potencial oferecido pela formação de *clusters* é pertinente em sectores com cadeias de abastecimento complexas, que envolvem produção e serviços, e também com um grande número de pequenas e médias empresas. É esse o caso da construção naval. Na construção naval moderna, mais de 70% do “navio acabado” resulta do trabalho de uma vasta rede de fornecedores de sistemas, equipamentos e serviços⁵⁶. É possível disseminar as boas práticas ligando estes sectores entre si e transformando-os em redes de excelência marítima, que abranjam todos os sectores marítimos, incluindo o dos serviços.

Qualidade de vida nas regiões costeiras

O litoral europeu foi em tempos povoado por comunidades que viviam da pesca. Com o desenvolvimento do transporte marítimo local e internacional, foram-se construindo portos e emergiram novas actividades nas periferias. A procura de uma vida à beira-mar, apenas pelo prazer que daí decorre, é um fenómeno relativamente recente.

A Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da Europa (CRPM) sublinha que a atractividade natural (paisagem, horas de insolação e benefícios para a saúde) dá igualmente origem a um forte crescimento demográfico, que não apresenta sinais de abrandamento⁵⁷. Por exemplo, Portugal, com 75% da população a viver no litoral, enfrenta neste domínio, indubitavelmente, grandes desafios e novas exigências.

⁵⁵ BERNARD-BRUNET, Patrick, 2007: 23

⁵⁶ Contributo da Associação dos Estaleiros Europeus de Construção e Reparação Naval (CESA) para o *Livro Verde*.

⁵⁷ Contributo da CRPM para o *Livro Verde*.

A concentração demográfica nas regiões costeiras acarreta pressões sobre o espaço e o ambiente. Exige uma maior acessibilidade, em especial das pequenas ilhas, e uma maior mobilidade no seu interior, que passa pela melhoria das infra-estruturas de transporte. Obriga à oferta de serviços de interesse geral (saúde, educação, abastecimento de água e energia, telecomunicações, serviços postais, tratamento das águas residuais e dos resíduos), a fim de promover a qualidade de vida nas zonas costeiras, especialmente durante as estações altas do turismo. Nas regiões rurais e remotas, as tecnologias da informação e da comunicação têm um papel a desempenhar no fornecimento de serviços em linha: saúde, ensino, acesso público à Internet, actividade económica, ajuda às empresas e teletrabalho⁵⁸. Ao planear o desenvolvimento do litoral, há que ter em conta o seu impacto ambiental a fim de obter um resultado sustentável.

As zonas costeiras e as ilhas são elementos essenciais da atractividade e do êxito do turismo costeiro. Para que a Europa permaneça o primeiro destino turístico ao nível mundial, tem que apoiar um turismo sustentável nessas regiões. O turismo sustentável pode contribuir para o desenvolvimento das zonas costeiras e das ilhas, melhorando a competitividade das empresas, satisfazendo as necessidades sociais, promovendo o património natural e cultural e valorizando os ecossistemas locais. Para um número crescente de destinos turísticos, a necessidade de melhorar ou manter a sua atractividade constitui um incentivo para adoptar práticas e estratégias mais sustentáveis e mais compatíveis com o ambiente.

Muitos desses destinos já realizam esforços para efectuar uma gestão integrada da qualidade, definindo estratégias com os seus parceiros, aplicando boas práticas e desenvolvendo instrumentos de acompanhamento e avaliação para ajustar a sua acção. A sua experiência poderá ser utilizada para formular recomendações destinadas a todos os destinos turísticos costeiros.

A diversificação dos produtos e serviços turísticos pode contribuir para a competitividade dos destinos costeiros e insulares, especialmente quando aos turistas é oferecida a oportunidade de desfrutarem de locais de interesse cultural e natural, situados no litoral ou no *hinterland* rural ou urbano, bem como de uma variedade de

⁵⁸ Iniciativa do Comité das Regiões (CdR) de 12.10.2005 – Política Marítima da União Europeia: “uma questão de desenvolvimento sustentável para as autoridades locais e regionais”.

atracções ligadas ao mar (observação dos mamíferos marinhos, mergulho e arqueologia subaquática, actividades náuticas e talassoterapia). Esta diversificação apresenta inúmeras vantagens, designadamente uma menor pressão nas praias, fontes alternativas de rendimento para antigos pescadores nas comunidades costeiras, e criação de novas actividades destinadas a apoiar a preservação e o desenvolvimento do património local.

No caso de Portugal, para além de possuir uma oferta turística diversificada deve tirar partido da sua localização geográfica, como país costeiro por excelência, da forte tradição marítima e de clima ameno que o caracteriza (lidera a lista de países europeus em dias sol por ano).

Estas mais-valias intrínsecas permitem o prolongamento da estação turística gerando, assim, mais crescimento económico e aumento do número de empregos a tempo inteiro. Desta forma, diluindo os picos de concentração turística, reduz o impacto ambiental das actividades turísticas e contribui para melhorar a qualidade de vida no litoral português.

Novas formas de governação marítima

Qualquer forma de governação dos oceanos deve ter em conta os princípios estabelecidos nos Tratados, relativamente aos domínios políticos e à distribuição de competências entre instituições da União Europeia, Estados-Membros, regiões e autoridades locais. Nesta base, e em conformidade com o princípio da subsidiariedade⁵⁹, é necessário atender às especificidades sectoriais e regionais.

Uma política marítima inclusiva da União Europeia deverá visar o crescimento e a criação de mais e melhores postos de trabalho, contribuindo assim para uma economia marítima forte e em expansão, competitiva e sustentável e em harmonia com o meio marinho. Deve procurar prevenir e minimizar os conflitos em torno da utilização do espaço marítimo e prever mecanismos claros e consensuais para a sua resolução. Deve proporcionar uma maior previsibilidade para o sector e outros interessados, e uma abordagem mais eficaz em matéria de conservação dos recursos marinhos. Neste

⁵⁹O **princípio da subsidiariedade** prossegue dois objectivos opostos. Por um lado, permite que a comunidade intervenha, quando as medidas individualmente adoptadas pelos Estados-Membros não possibilitem uma solução cabal. Por outro lado, visa manter a competência dos Estados-Membros nos domínios que não podem ser melhor regidos por uma intervenção comunitária. A inclusão deste princípio nos Tratados europeus deverá permitir que as decisões comunitárias sejam adoptadas a um nível tão próximo quanto possível dos cidadãos - http://www.europarl.europa.eu/factsheets/1_2_2_pt.htm

contexto, o diálogo social europeu nos sectores marítimos reveste-se de uma importância cada vez maior.

Para se alcançarem estes objectivos é necessário coordenar e integrar as políticas sectoriais. Confirmam-no os compromissos assumidos no quadro da cimeira mundial sobre o desenvolvimento sustentável de 2002⁶⁰ e as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁶¹.

Além disso, os progressos da ciência e da tecnologia facultam agora uma melhor compreensão das interacções e relações, no que se refere aos oceanos e suas utilizações.

O modelo de governação da PMIE, por sectores ou regiões geográficas, deve pois ser substituído por uma abordagem transversal. O modelo de governação integrado promove a partilha de conhecimentos e de boas práticas, bem como o diálogo entre as partes interessadas. O impacto desta forma de governo permite elaborar medidas e directivas à escala europeia, respeitando as especificidades locais, regionais e nacionais. Acho importante referir ainda que este modelo pode desencadear economias de escala dando como exemplo de partilha o sistema de vigilância marítima da Agência Europeia da Segurança Marítima⁶² (EMSA), com sede em Lisboa.

Novos instrumentos da gestão das relações com os oceanos

“Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes” - Les fleurs du mal⁶³.

Para uma melhor compreensão das utilizações concorrentes do oceano, haverá que aperfeiçoar os dados e as informações relativos às actividades marítimas, sejam elas sociais, económicas ou recreativas, bem como sobre o impacto dessas actividades nos recursos. Também para os operadores económicos marítimos é importante haver dados de qualidade. Contudo, subsistem grandes problemas no que se refere à harmonização e à fiabilidade dos dados, bem como à monitorização das regiões marinhas da União Europeia, que continuam a ser insuficientes e desajustados do ponto de vista geográfico.

⁶⁰ ONU *Department of Economic and Social Affairs – Division for Sustainable Development*
http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm

⁶¹ Contributo da *EuDA para o Livro Verde*.

⁶² A EMSA criada em 2002, na sequência da catástrofe do *Erika e tem* como objectivos reduzir o risco de acidentes marítimos, diminuir a poluição provocada pelos navios e salvaguardar as vidas humanas no mar.

⁶³ “Ô mer, ninguém conhece as tuas riquezas escondidas” – *As Flores do Mal* de Charles Baudelaire (1821-1867), poeta francês e um dos fundadores do simbolismo. O seu livro *As Flores do Mal* é considerado um marco da poesia moderna.

Para conceber uma política marítima comunitária racional e sustentável, haverá que obviar a estas lacunas.

A União Europeia pode examinar a possibilidade de criar uma rede europeia de observação e de dados do meio marinho. Esta possibilita garantir, a longo prazo, a melhoria da observação sistemática (*in situ* e a partir do espaço), a interoperabilidade e o reforço do acesso aos dados, com base em soluções tecnológicas da informação e da comunicação (TIC) robustas, abertas e genéricas. Essa rede possibilita uma análise integrada, ao nível da União Europeia, de diferentes tipos de dados e metadados provenientes de várias fontes. O objectivo é fornecer às autoridades públicas, aos serviços marítimos e indústrias conexas, bem como aos investigadores, uma fonte de dados primários para utilização na elaboração de previsões e nas actividades de monitorização, integrando assim iniciativas existentes mas fragmentadas.

O melhoramento e a difusão dos dados relativos ao meio marinho permite, também, criar novas oportunidades para as empresas comerciais de alta tecnologia do sector marítimo e melhorar a eficiência de actividades como a vigilância marítima, a gestão dos recursos marinhos e a investigação marinha nos laboratórios europeus. Além disso, contribui significativamente para reduzir as actuais incertezas relativamente ao sistema oceânico e às alterações climáticas, tornando mais precisas as previsões meteorológicas sazonais⁶⁴.

Proteger o legado marítimo e sensibilizar o público

Os cidadãos europeus cresceram com as histórias dos grandes exploradores, que nos fizeram compreender que a Terra é redonda e nos ensinaram a situar exactamente os continentes. Muitos deles gozam as suas férias na costa, no meio da azáfama dos portos de pesca, saboreando marisco nos restaurantes e passeando à beira-mar a fugir à rebentação. Alguns passam horas a observar as colónias de aves marinhas ou as baleias, ou a esperar que o peixe morda o isco. Outros passam os tempos livres a restaurar ou a navegar em velhos barcos de madeira. Há ainda outros que gostam de ver documentários sobre os golfinhos ou os pinguins na televisão ou no cinema. Alguns trabalharão nos solos marítimos, outros serão pescadores ou capitães de porto e outros, por sua vez, trabalharão no posto de turismo de uma cidade costeira.

⁶⁴ COM (2006) 275 final, volume II: 34-35

Quantos, todavia, compreenderão que estas actividades estão interligadas? Quantos terão consciência de serem cidadãos de uma Europa marítima? Bem poucos, a avaliar pelo debate realizado a propósito do *Livro Verde*.

Que assim seja não é de surpreender. Os aquários podem dar uma ideia da beleza e das maravilhas da vida sob as ondas, mas poucos conseguem mostrar, de forma convincente, quão frágeis são os oceanos, que actividades os ameaçam e que esforços estão a ser feitos para os preservar. Os museus do mar podem ajudar-nos a compreender as proezas do passado, mas dificilmente nos conseguirão transmitir uma noção clara da avançada tecnologia que é apanágio das actividades marítimas do presente. As organizações que se dedicam a manter vivas as tradições do passado nem sempre se associam à realidade comercial do presente, sem falar do deslumbrante potencial futuro que os oceanos encerram. A Comissão Europeia crê que há muito a ganhar com o forjar de um sentimento de identidade comum entre todos aqueles que vivem das actividades marítimas ou cuja qualidade de vida está fortemente ligada ao mar. Ganhar-se-á assim uma melhor compreensão das interacções em jogo e da importância do mar para a Humanidade⁶⁵.

Acredito que **as actividades náuticas podem neste domínio desempenhar um papel fundamental**. A Náutica, pelo vasto público que abrange ao longo de todo o ano, estabelece respeito mútuo entre, por um lado, os recursos naturais (mar, água e litoral) e, por outro, as populações residentes ou turísticas. As actividades náuticas são fortemente orientadas, desde há muito, para a descoberta, protecção e promoção do património e ambiente, e ainda para a descoberta e promoção das actividades e profissões marítimas. Os centros náuticos e as marinas podem ser a grande *vitrine* do oceano, aberta a todos através de actividades educativas, desportivas e de lazer.

Vejamos o exemplo dos Jogos Náuticos Atlânticos, criados na Bretanha em 1995, sob o lema o “Oceano nos une”. Os Jogos Náuticos Atlânticos⁶⁶ são um evento desportivo de alto nível competitivo que se realiza, anual e rotativamente, pelas diferentes regiões do Atlântico, promovendo a fileira náutica, popularizando os desportos náuticos e incentivando intercâmbios de experiências. Participam neste quadro festivo e de amizade, cerca de 500 atletas, de cinco modalidades náuticas (Canoagem, Remo, Subaquáticas, Surf e Vela), sempre acompanhados de grupos

⁶⁵ COM (2006) 275 final, volume II: 51

⁶⁶ Jogos Náuticos Atlânticos (www.jniea.eu)

culturais e musicais representativos das regiões participantes, contribuindo desta forma para uma Europa marítima mais unida e coesa.

Há vários anos a esta parte têm sido realizados eventos, como, por exemplo, as *Initiatives Océan* “Il n’y a pas de petit pollution” da responsabilidade da *Surfrider Foundation Europe*⁶⁷. Este movimento europeu sensibiliza e mobiliza o grande público para as questões e problemáticas ambientais e marítimas.

Por último, realço também o projecto europeu NEA 2⁶⁸ “*Nautisme Espace Atlantique 2*”, que visa o desenvolvimento sustentável e coordenado do conjunto da fileira náutica nas regiões da faixa atlântica (actividades, portos de recreio, indústria, comércio e serviços), através de um reforço de cooperação baseado em três eixos temáticos: o desenvolvimento económico, a protecção do ambiente, a coesão social. Em cada uma destas temáticas o projecto prevê a realização de acções comuns transnacionais, associando diversos parceiros, e de acções locais implementadas por cada parceiro no seu território. Impulsionado por 23 parceiros europeus durante um período de 3 anos (Janeiro 2009 a Dezembro de 2011), o NEA2 foi aprovado pelo Programa de Cooperação Transnacional Espaço Atlântico (POCTEA) e beneficia, como tal, de uma subvenção do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). Este projecto persegue o sucesso alcançado pelo seu antecessor, *Nautisme Espace Atlantique* (Novembro de 2004 a Outubro de 2007), do Programa INTERREG III B que reuniu 11 parceiros com o objectivo comum “desenvolvimento coordenado do turismo náutico”.

O sector náutico e os seus intervenientes são parceiros eficazes para a mobilização da população e conseqüente aproximação e valorização do mar.

⁶⁷ *Surfrider Foundation Europe* (www.surfrider.eu) ONG dedicada a proteger os oceanos, as ondas e o litoral.

⁶⁸ *Nautisme Espace Atlantique 2* (www.nea2.eu)

2.5 Participação dos europeus no processo de construção da PMIE

"O debate político acerca da elaboração de uma política marítima da União Europeia constitui a melhor oportunidade nos últimos anos para que o significado mundial e local dos oceanos e os resultados da investigação e inovação marinhas sejam devidamente apreciados pela sociedade", declarou Peter Heffernan, director executivo do *Irish Marine Institute* em Galway, na Irlanda.

A consulta sobre a política marítima da União Europeia iniciou-se após o lançamento do *Livro Verde*, a 7 de Junho de 2006, e teve uma duração de treze meses. Foi o maior período de consulta alguma vez efectuada na União Europeia.

O processo de consulta teve um eco sem precedentes, evidenciado pela elevada taxa de participação e pela qualidade das contribuições. Para além dos contributos de todas as instituições europeias, também vários parlamentos nacionais e alguns regionais apresentaram directamente à Comissão Europeia as suas observações sobre o *Livro Verde*⁶⁹. As contribuições preconizaram consulta e diálogo, mas também uma melhor informação de todos os afectados pela política marítima.

Os intervenientes económicos congratularam-se com o princípio de uma abordagem integrada, de modo a induzir maior transparência e eficiência na elaboração de políticas e regulamentação apropriada, no âmbito da União Europeia. Defenderam a necessidade da elaboração de uma política marítima integrada com vista a promover a economia marítima florescente. Torna-se premente desenvolver relações fortes entre os sectores e respectivas actividades conexas e apelaram à formação de *clusters* (incluindo à escala comunitária).

As regiões defenderam entusiasticamente uma abordagem integrada. Sublinharam o papel das regiões costeiras enquanto centros da economia marítima. Estas esperam tirar proveito, por um lado, da ligação estabelecida entre a acção ao nível comunitário e as actividades no terreno nas regiões costeiras e, por outro lado, do reforço do envolvimento dos governos dos Estados-Membros.

⁶⁹ COM (2007) 574 final: 2

Os Estados-Membros são favoráveis ao princípio da gestão integrada dos assuntos marítimos e encaram a proposta de uma política marítima integrada como meio privilegiado para assegurar um desenvolvimento estável e sustentável das respectivas economias marítimas e regiões costeiras. Desejam manter os mecanismos que funcionam bem, pois servem de catalisadores de boas práticas.

Os cidadãos individuais e a sociedade civil reagiram de forma ambivalente. Há mesmo quem tema que a União Europeia possa interferir nas competências nacionais ou locais, mas, em geral, as reacções mostraram que o público está preocupado com o ecossistema marinho estando contudo cépticos relativamente às medidas que os governos possam vir a tomar para o proteger. As organizações não governamentais (ONG) ambientais apelaram a uma acção comunitária no domínio do ordenamento do espaço marítimo e costeiro, a fim de assegurar a execução de uma gestão baseada nos ecossistemas.

O lançamento de uma consulta sobre a política marítima despertou igualmente o interesse daqueles que desejam informar e dar a conhecer elementos sobre os nossos mares e oceanos. O conhecimento, por parte dos cidadãos europeus, das nossas costas e do que está para além delas é considerado como um sustentáculo, tanto das economias marítimas, cujo êxito depende da sua atractividade, como do nosso ambiente marinho, cuja preservação depende da sensibilização dos cidadãos.

Contudo, todos estão de acordo quanto à necessidade de melhorar a imagem global dos sectores marítimos. São inúmeras as sugestões relacionadas com as permutas de boas práticas, conferências, participação de peritos em assuntos marítimos, como os pescadores, ou projectos de pequena escala destinados a informar as comunidades locais ou turistas.

Em suma, o processo de consulta deu azo ao aparecimento de um manancial de ideias e estimulou o desejo de participar num projecto comum a longo prazo, baseado na aprendizagem e no desenvolvimento interactivo permanente. Este processo não só veio introduzir uma nova abordagem integrada da gestão dos assuntos marítimos, como abriu alas a uma nova forma de fazer política na Europa⁷⁰.

No total, foram recebidas mais de 490 contribuições e organizados mais de 230 eventos em que se debateu a política marítima com os vários interessados.

⁷⁰ COM (2007) 574 final: 9-10

Cap. III – O Livro Azul, plano de acção e instrumentos financeiros

3.1 Condições políticas do processo de decisão

Presidido pela Alemanha, o Conselho Europeu de Junho de 2007 congratulou-se com o vasto debate que teve lugar na Europa acerca da futura política marítima. Os Chefes de Estado e de Governo convidaram a Comissão Europeia a elaborar um plano de acção europeu a apresentar em Outubro desse mesmo ano. Atendendo ao princípio da subsidiariedade, este plano de acção teve por fim explorar, de uma forma ambientalmente sustentável, o pleno potencial das actividades económicas orientadas para o mar.

A Comissão, em resposta ao Conselho Europeu, adoptou no dia 10 de Outubro de 2007, uma Comunicação conhecida como o *Livro Azul* da Política Marítima Europeia, em que define a sua visão de uma política marítima integrada para a UE, juntamente com um **plano de acção** pormenorizado que estabeleceu um ambicioso programa de trabalho para os próximos anos. As descobertas científicas, a rápida evolução tecnológica, a globalização, as alterações climáticas e a poluição marinha estão a alterar rapidamente o relacionamento da Europa com os mares e oceanos, com todas as oportunidades e desafios implícitos desse processo.

De salientar que a Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia, no segundo semestre de 2007, reconheceu de forma clara a necessidade de uma abordagem integrada para os assuntos marítimos. A Presidência Portuguesa levou a cabo diversos eventos, com destaque para uma Conferência Ministerial sobre Política Marítima para a União Europeia que teve lugar em Lisboa, no dia 22 de Outubro, permitindo a divulgação dos resultados da consulta pública do *Livro Verde* e a indicação dos sectores prioritários a seguir.

Esta Conferência foi altamente significativa pois juntou à volta da mesma mesa, pela primeira vez, os decisores políticos responsáveis nacionais pela coordenação dos assuntos do mar, independentemente da fórmula governativa adoptada em cada país europeu. A estes juntaram-se ainda os países da Associação Europeia de Livre

Comércio (EFTA) do Espaço Económico Europeu e as principais instituições europeias envolvidas.

Por sua vez o Parlamento Europeu, no dia 20 de Maio de 2008, deu “luz verde” à proposta da Comissão Europeia para a criação de uma Política Marítima Europeia, aprovada com 587 votos a favor, 20 contra e 58 abstenções. A aprovação pelo PE de uma política marítima europeia teve lugar no dia em que se celebrou, pela primeira vez, o Dia Europeu do Mar, data que coincidiu ainda com a chegada de Vasco da Gama à Índia, em 1498.

A Comissão Europeia propôs uma política marítima integrada para a União Europeia, baseada no reconhecimento inequívoco de que todas as questões relativas aos oceanos e mares estão interligadas e que, para podermos colher os resultados desejados, todas as políticas ligadas ao mar devem ser elaboradas de uma forma articulada.

O plano de acção baseou-se na consulta pública e resultou dos trabalhos de um alto grupo de pilotagem, com a participação de 10 Comissários, presidido por Joe Borg (Ex-Comissário Europeu para os Assuntos Marítimos e da Pesca) e supervisionado pelo Presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso.

Uma política marítima integrada exige um **quadro de governação** que aplique a abordagem integrada a todos os níveis, bem como instrumentos políticos horizontais e transectoriais. Exige igualmente uma sólida base financeira que tenha em conta os resultados das acções preparatórias.

A Comissão Europeia criou uma função de “política marítima”, cuja tarefa é analisar os assuntos marítimos e as políticas que os afectam, assegurar a coordenação entre as políticas sectoriais, garantir que as interacções entre elas sejam tidas em conta e pilotar o desenvolvimento de instrumentos políticos transectoriais.

Por outro lado, a Comissão começou a reunir as agências da União Europeia que desempenham funções ligadas às actividades marítimas, para que contribuam conjuntamente para a elaboração da política marítima.

Um quadro de governação integrado para os assuntos marítimos exige, por sua vez, **instrumentos horizontais de planificação**, que sejam comuns às políticas sectoriais ligadas ao mar e apoiem a elaboração conjunta de políticas. Assim, os três instrumentos que se seguem são especialmente importantes:

Uma rede europeia de vigilância marítima

A vigilância marítima reveste-se da maior importância para garantir a utilização segura do mar e para a protecção das fronteiras marítimas da Europa. O melhoramento e optimização das actividades de vigilância marítima, bem como a sua interoperabilidade ao nível europeu, são importantes para que a Europa possa fazer face aos desafios e ameaças ligados à segurança da navegação, à poluição marinha, ao cumprimento da lei e à segurança em geral⁷¹.

Ordenamento do espaço marítimo (OEM) e gestão integrada das zonas costeiras (GIZC)

Os quadros de ordenamento existentes incidem essencialmente na vertente terrestre e raramente abordam a forma como o desenvolvimento costeiro pode afectar o mar e vice-versa. Temos de fazer face aos problemas resultantes das crescentes utilizações concorrentes do mar, que vão do transporte marítimo à produção de energia offshore e outras formas de exploração do leito marinho, passando pela pesca e aquicultura e pelas actividades de lazer⁷².

Dados e informações

A disponibilidade e a facilidade de acesso a um vasto leque de dados relativos aos factores naturais e à actividade humana nos oceanos constituem a base para a tomada de decisões estratégicas, no domínio da política marítima. Dada a vasta quantidade de dados coligidos e armazenados em toda a Europa, para fins muito diversos, é de extrema importância estabelecer uma infra-estrutura adequada para recolher os dados e informações sobre o ambiente marinho⁷³.

⁷¹ COM (2007) 575 final: 5

⁷² COM (2007) 575 final: 6

⁷³ COM (2007) 575 final: 6

3.2 Livro Azul e o plano de acção

As acções propostas no *Livro Azul* ajudam a União Europeia a avançar na prossecução dos objectivos fulcrais da política marítima integrada, incidindo principalmente em **cinco domínios de acção estratégica**, a saber:

1) Maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares

O principal objectivo de uma política marítima integrada da União Europeia é criar as melhores condições para a utilização sustentável dos oceanos e mares, permitindo o desenvolvimento dos sectores marítimos e das regiões costeiras.

Em muitos Estados-Membros, o desenvolvimento recente da economia marítima foi superior ao da economia no seu conjunto, sobretudo em regiões activas no domínio da logística marítima. O transporte marítimo de contentores aumentou consideravelmente a partir de 2000, esperando-se que triplique até 2020. Por outro lado, regiões activas noutros mercados de forte crescimento, como o equipamento marítimo, a energia eólica *offshore*, a náutica de recreio ou o sector dos cruzeiros, continuarão a colher benefícios deste crescimento. Graças à forte especialização da Europa no campo das tecnologias marinhas, as indústrias europeias têm também um grande potencial para desenvolver produtos marítimos de ponta, susceptíveis de assumir uma posição liderança nos mercados mundiais.

Contudo, há muito potencial subaproveitado ainda. Para garantir o crescimento sustentável de actividades ligadas ao mar e assegurar, ao mesmo tempo, que as actividades marítimas se desenvolvam de forma a não comprometer a saúde do ecossistema, é indispensável ter uma visão estratégica actualizada, que permita o desenvolvimento competitivo e seguro do transporte marítimo, dos portos e dos sectores conexos.

O transporte marítimo é vital para o comércio internacional e interno da Europa e continua a ser a espinha dorsal do *cluster* marítimo. Contudo, este sector só continuará a prosperar se a União Europeia prosseguir os seus esforços com vista a atingir um nível elevado de segurança marítima e protecção do transporte marítimo, contribuindo para proteger as vidas humanas e o ambiente e, simultaneamente, favorecer condições de concorrência equitativas ao nível internacional.

Embora seja uma importante fonte de poluição atmosférica e de emissões de dióxido de carbono (CO₂), o transporte marítimo continua a ser bastante mais eficiente em termos energéticos do que o transporte rodoviário. Por este motivo, e dada a necessidade de reduzir o número de camiões que circulam nas estradas congestionadas da Europa, uma política marítima integrada favorece fortemente a promoção de transportes marítimos seguros e fiáveis.

A cadeia logística marítima europeia requer também a existência de estaleiros da construção e reparação naval, e empresas de equipamento marítimo com tecnologia de ponta incorporada.

O aumento dos investimentos na investigação e tecnologia marinha é fundamental para assegurar o crescimento económico sem agravar a degradação do ambiente. Esses investimentos criarão também novas oportunidades. Graças a tecnologias respeitadoras do ambiente, que permitam a prosperidade das actividades marítimas sem comprometer o ambiente marinho, as empresas europeias poderão manter a sua posição de liderança à medida que as normas mundiais se tornem mais estritas e que as indústrias novas e promissoras, como a biotecnologia azul, as energias renováveis *offshore*, a tecnologia e o equipamento subaquáticos e a aquicultura marinha forem desenvolvidas.

A tecnologia permite à Europa beneficiar de todas as potencialidades oferecidas pelo mar enquanto fonte de petróleo e gás⁷⁴ bem como de energias renováveis e, também, enquanto lugar de transporte de energia, que permite diversificar as vias de transporte de energia e aumentar, deste modo, a segurança do abastecimento.

A integração e a competitividade das empresas no sector marítimo são fortemente potenciadas pela formação de *clusters* multisectoriais. Os *clusters* locais e regionais, que reúnem diferentes sectores e partes interessadas para desenvolver sinergias entre as suas actividades, afiguram-se uma evolução promissora da comunidade marítima europeia. Os *clusters* contribuem para melhorar a qualidade e elevar os padrões dos produtos e serviços do sector marítimo europeu, bem como para aumentar a integração da economia marítima. Contribuem, deste modo, para o crescimento económico e para criação de emprego bem como para a sustentabilidade da economia marítima na sua globalidade. O seu sucesso dependerá, largamente, da acção inovadora do sector privado e de outras partes interessadas, sobretudo no caso dos *clusters* regionais. A par

⁷⁴ Segundo a OGP, 40% do petróleo e 60% do gás actualmente consumidos na Europa são extraídos em *offshore*.

da criação de *clusters* multisectoriais devem ser criados centros regionais de excelência marítima.

Os *clusters* contribuem ainda para conservar o *know-how* marítimo da Europa, pelo que são fundamentais para a política marítima. A cooperação entre os sectores público e privado em centros de excelência marítima, cria também um contexto favorável para compreender e programar adequadamente as interacções entre diferentes indústrias e sectores⁷⁵.

Para fazer face a este domínio estratégico, a UE pôs em marcha uma Directiva-Quadro denominada Estratégia Marinha⁷⁶ que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho.

Foi com o objectivo de promover o uso sustentável dos mares e a conservação dos ecossistemas marinhos, incluindo o leito do mar, estuários e áreas costeiras, dando especial atenção aos sítios com elevado valor em biodiversidade, que foi desenvolvida, no quadro da União Europeia, a Estratégia temática para a protecção e conservação do ambiente marinho⁷⁷.

Este documento, cuja aprovação foi precedida de ampla discussão a nível Europeu, foi o ponto de partida para a preparação da proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho.

A Directiva estabelece um quadro no qual os Estados Membros devem tomar as medidas necessárias para obter ou manter um bom estado ambiental no meio marinho até 2020. Para isso, devem ser desenvolvidas e aplicadas estratégias marinhas com vista a: proteger e preservar o meio marinho, impedir a sua deterioração ou, quando exequível, restaurar os ecossistemas marinhos nas áreas afectadas; prevenir e reduzir as “entradas” no meio marinho de modo a eliminar progressivamente a poluição e assegurar que não haja impactos ou riscos significativos (biodiversidade, ecossistemas, saúde humana e utilizações legítimas do mar).

O processo negocial desta Directiva culminou com a respectiva aprovação no final de 2007, durante a Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia, e representa

⁷⁵ COM (2007) 575 final: 7-9

⁷⁶ Directiva Quadro “Estratégia Marinha” – COM (2005) 505 final.

⁷⁷ Estratégia temática para a protecção e conservação do ambiente marinho” – COM (2005) 504 final.

um instrumento de particular importância, no quadro da política de protecção do meio marinho, constituindo, assim, o pilar ambiental da Estratégia Marítima Europeia.

2) Construção de uma base de conhecimentos e inovação para a política marítima

A ciência, a tecnologia e a investigação marinha são cruciais para o desenvolvimento sustentável das actividades marítimas.

Ao ajudarem a compreender mais profundamente os impactos das actividades humanas nos sistemas marinhos, a investigação e a tecnologia marinhas fornecem a chave para romper a ligação entre o desenvolvimento das actividades marítimas e a degradação do ambiente.

O reforço da abordagem multidisciplinar da ciência marinha pode contribuir para uma melhor compreensão das interacções entre as actividades marítimas sendo, portanto, uma componente indispensável de uma política marítima integrada. Este reforço será igualmente fundamental para prever e atenuar, tanto quanto possível, os efeitos das alterações climáticas.

A investigação marinha e marítima tem custos elevados, pelo que não se pode permitir faltas de eficiência. Para poder utilizar os recursos europeus da melhor forma é necessário definir uma estratégia clara, que articule as prioridades a nível político e a nível de investigação, responda a desafios transectoriais, potencie as sinergias entre os esforços dos Estados-Membros e os da Comunidade, evite as duplicações e melhore o diálogo entre os intervenientes. A Europa deve também explorar o modo como a investigação pode contribuir mais e melhor para a inovação e como transformar mais eficazmente o conhecimento e as competências em produtos e serviços industriais⁷⁸.

3) Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras

Na última década, o crescimento demográfico nas regiões costeiras e insulares foi duas vezes superior ao crescimento demográfico médio na União Europeia. As comunidades costeiras são também o destino da maioria dos turistas na Europa, pelo que a necessidade de reconciliar o desenvolvimento económico, a sustentabilidade do ambiente e a qualidade de vida nessas regiões se coloca aí com maior acuidade.

As autoridades regionais e as comunidades costeiras têm um importante papel a desempenhar na regulação das actividades costeiras e marítimas. O Comité das Regiões

⁷⁸ COM (2007) 575 final: 12

(CoR), as regiões costeiras e as suas redes são, por conseguinte, parceiros essenciais no quadro da elaboração de uma política marítima integrada da União Europeia.

Os portos e os sectores marítimos conferem a estas regiões uma importância estratégica para a Europa no seu conjunto. Oferecem importantes serviços ao seu *hinterland* e funcionam como base para o policiamento das fronteiras marítimas e das águas costeiras. Daqui resulta uma forte pressão sobre as infra-estruturas, facto que deve ser tomado em consideração na atribuição de recursos comunitários. As regiões costeiras são também particularmente afectadas pelas alterações climáticas e a gestão dos riscos pode assumir proporções dramáticas nos orçamentos e economias destas regiões.

O mar é determinante para o turismo costeiro e marítimo e é um importante catalisador do desenvolvimento económico das zonas costeiras europeias.

Embora reconheçam que há fontes de financiamento, os interessados consideram que têm um insuficiente acesso à informação. A Comissão Europeia deve esforçar-se por otimizar os projectos marítimos nas regiões costeiras e insulares, no âmbito dos vários instrumentos financeiros comunitários disponíveis. (ver ponto 3.3 *Instrumentos económico-financeiros de apoio à PMIE*).

A necessidade de obter melhores dados sócio-económicos sobre os sectores marítimos e as regiões costeiras é também evidente, tendo em conta que a dificuldade em obter tais informações está a limitar a capacidade dos interessados a nível regional, no respeitante ao desenvolvimento de planos e investimentos racionais a longo prazo.

Por outro lado, a colaboração inter-regional é essencial para permitir o desenvolvimento das regiões costeiras europeias, o qual deve ter em conta a diversidade e especificidade destes locais. Por conseguinte, a Comissão Europeia deve utilizar plenamente o Programa de Cooperação Territorial para apoiar o desenvolvimento marítimo inter-regional.

As regiões ultraperiféricas e as ilhas estão sujeitas a desvantagens económicas consideráveis, mas dispõem de um elevado potencial no que se refere às actividades marítimas e à investigação marinha. As suas extensas zonas marítimas oferecem serviços ligados aos ecossistemas, de grande interesse para a União Europeia. A

Comissão Europeia deve promover o desenvolvimento do seu potencial marítimo e a sua cooperação com os vizinhos regionais respectivos⁷⁹.

A actual situação das pescas na Europa não pode ser considerada satisfatória. Os esforços para conseguir reduzir a capacidade existente, e a conservação e recuperação dos recursos haliêuticos existentes, devem ser acompanhados por uma melhoria do bem-estar social dos trabalhadores activos no sector.

A integração dos pescadores na economia marítima mais ampla pode ser benéfica, tanto para as suas perspectivas de emprego como para o desenvolvimento global das condições em que trabalham e em que o seu sector opera. Além disso, o bem-estar das comunidades pesqueiras tradicionais é uma componente importante para a qualidade de vida nas regiões costeiras.

Saliento o papel que o sector náutico pode desempenhar ao nível do desenvolvimento local, pois para além de proporcionar actividades para populações residentes e/ou turistas é uma importante via para gerar emprego e riqueza. A Náutica pode e deve estabelecer o elo entre o mar e a população desfavorecida, contribuindo para a inserção e coesão social da comunidade. As actividades náuticas trazem em si valências de solidariedade ou de inclusão social como, por exemplo, ajudar na conversão das comunidades piscatórias em dificuldade (escassez de emprego) em agentes náuticos reconhecidos pela sociedade.

4) Promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais

A União Europeia deve continuar a envidar esforços com vista a assegurar uma governação internacional dos assuntos marítimos mais eficiente e a fazer cumprir o direito marítimo internacional, instando os Estados-Membros a ratificar os instrumentos pertinentes. Neste contexto, deve promover a coordenação dos interesses europeus nas principais instâncias internacionais.

O acesso das indústrias e serviços marítimos europeus aos mercados internacionais, a exploração comercial e científica sustentável das águas profundas, a protecção da biodiversidade marinha mundial, a melhoria da segurança marítima e da protecção do transporte marítimo, as condições de trabalho, a redução da poluição causada pelos navios e a luta contra as actividades ilegais nas águas internacionais devem constituir as prioridades da política marítima integrada da União Europeia a nível das suas relações

⁷⁹ COM (2007) 575 final: 13-14

externas. Deve igualmente prestar atenção às implicações geopolíticas das alterações climáticas (por exemplo as questões relacionadas com o Ártico).

Por outro lado, os assuntos marítimos são regularmente tema de debates com os parceiros da União Europeia que já adoptaram medidas a favor de uma abordagem marítima integrada, nomeadamente a Austrália, o Canadá, o Japão, a Noruega e os Estados- Unidos, mas também com outros parceiros, como o Brasil, Rússia, Índia e China (agora denominados BRIC).

A União Europeia deve fomentar ainda uma responsabilidade partilhada relativamente aos mares que compartilha com os seus vizinhos. Concretamente, a União Europeia propõe apresentar propostas no sentido de aumentar a cooperação no que concerne à gestão do Mediterrâneo e do mar Negro. E ainda promover a cooperação ao nível das relações externas, dos países da Europa Setentrional com os países em desenvolvimento, incluindo os pequenos Estados insulares, através de programas de cooperação reforça as capacidades dos países em desenvolvimento no que se refere à política marítima e ao Direito do mar⁸⁰.

5) Promoção da visibilidade da Europa marítima

"Os cidadãos europeus cresceram com as histórias dos grandes exploradores, que nos fizeram compreender que a Terra é redonda e nos ensinaram a situar exactamente os continentes. Muitos deles gozam as suas férias na costa, no meio da azáfama dos barcos de pesca, saboreando marisco nos restaurantes e passeando à beira-mar a fugir à rebentação. (...) Outros passam os tempos livres a restaurar ou a navegar em velhos barcos de madeira. (...) Quantos, todavia, compreenderão que estas actividades estão interligadas? Quantos terão consciência de serem cidadãos de uma Europa marítima?"⁸¹

Na sequência do *Livro Verde*, sobre uma futura política marítima da União, e em resposta ao forte apoio manifestado por muitas partes interessadas durante o processo de consulta relativo à nova política de promoção da cultura e do património marítimos da Europa, a Comissão tem focado a sua atenção no aumento da visibilidade da Europa

⁸⁰ COM (2007) 575 final: 14-15

⁸¹ Extractos do *Livro Verde* "Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares", Capítulo VI. *Reivindicar a herança marítima da Europa - Reiterar a identidade marítima da Europa*, p. 51.

marítima como um dos objectivos fulcrais de uma política marítima holística e integrada.

Os *stakeholders* exprimiram claramente a opinião de que o processo de elaboração de uma política marítima comunitária permitiu a aquisição de uma nova consciência pública sobre a importância da economia e património marítimo e está a criar entre eles o sentimento de partilharem um objectivo e identidade comuns.

Para tal, a política marítima integrada deve procurar aumentar a visibilidade da Europa marítima e melhorar a imagem das suas actividades e das profissões ligadas ao mar.

A PMIE deve ainda promover o património marítimo europeu, apoiando as comunidades marítimas, as cidades portuárias, as comunidades piscatórias tradicionais, os produtos artesanais, as técnicas tradicionais e fomentar a criação de ligações entre elas para incrementar o seu conhecimento e dar maior visibilidade.

A Comissão Europeia prossegue este objectivo recorrendo a iniciativas das quais destaco o Dia Europeu do Mar⁸² (celebrado em Bruxelas, Roma e Gijón, 2008, 2009 e 2010 respectivamente) e as novas “ferramentas” de comunicação, com realce para o Atlas Europeu dos Mares, o Fórum Marítimo e o *website* oficial para os assuntos do mar da Europa.

O Atlas Europeu dos Mares⁸³ já é uma realidade. Destina-se a todos os interessados do mundo marinho e do património marítimo e o objectivo é sensibilizar a opinião pública para a importância dos oceanos e dos mares da Europa. Este Atlas pedagógico fornece uma série de dados fiáveis e regularmente actualizados sobre temas tão variados como: o relevo do fundo do mar, a erosão costeira, a frota de pesca europeia, o transporte marítimo, a amplitude de marés, as quotas de pesca por espécie e por região e as “auto-estradas do mar”.

Tanto o Fórum Marítimo⁸⁴ como o *website*⁸⁵, contribuem para ajudar a melhor compreender a visão transversal da actividade marítima, presente em diversos sectores de actividade. Estas ferramentas são meios eficazes para disseminar informação sobre a comunidade marítima, dar a conhecer boas práticas marítimas, e podem, ainda, servir de

⁸² Informação sobre Dia Europeu do Mar disponível em: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/>

⁸³ Atlas Europeu dos Mares disponível em: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas>

⁸⁴ Fórum Marítimo disponível em: <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/>

⁸⁵ Website oficial do Assuntos Marítimos europeus: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/>

alavanca para futuras sinergias, potenciando a economia marítima, o ambiente marinho e as comunidades costeiras.

3.3 Instrumentos económico-financeiros de apoio à PMIE

As políticas, independentemente da sua natureza, carecem sempre de instrumentos financeiros para agilizar a prossecução das mesmas. A PMIE não foge a esta regra.

Convém neste ponto, destinado aos instrumentos financeiros, distingui-los quanto à forma como contribuem para consolidação da PMIE. Assim sendo, começo pelos instrumentos ao dispôr da política de coesão e da política regional que, apesar de exercerem um papel importante na eliminação das assimetrias regionais, não saciam todas as necessidades implícitas na PMIE. De seguida, abordo outros instrumentos financeiros (Fundo Europeu das Pescas, Instrumento Europeu de Vizinhança e de Parceria e o 7.º Programa-Quadro) que vão ao encontro de algumas medidas enunciadas no plano de acção do *Livro Azul* e, para terminar, faço referência ao recém-criado programa de apoio ao aprofundamento da PMIE.

3.3.1 A política de coesão e a política regional europeia

A expressão “política de coesão” designa um quadro político de solidariedade a nível europeu, traduzindo-se em centenas de milhares de projectos em toda a Europa que beneficiam do apoio do Fundo de Coesão e dos Fundos Estruturais – o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo Social Europeu (FSE).

Para acelerar a convergência económica, social e territorial, a União Europeia instituiu um Fundo de Coesão em 1994. Este fundo destina-se aos países cujo PIB médio por habitante é inferior a 90% da média comunitária. O Fundo de Coesão tem por finalidade conceder financiamentos a favor de projectos de infra-estruturas nos domínios do ambiente e dos transportes. Contudo, a aplicação do Fundo de Coesão está sujeita a determinadas condições. Caso o défice público de um Estado Membro

beneficiário exceder 3% do PIB nacional (regras de convergência da União Económica Monetária), nenhum novo projecto será aprovado enquanto o défice não estiver outra vez sob controlo.

A coesão económica e social, descrita no Acto Único Europeu de 1986 propõe-se “reduzir a diferença entre as diversas regiões e o atraso das regiões menos favorecidas”. O Tratado de Lisboa acrescenta-lhe uma terceira vertente quando fala de política de coesão económica, social e territorial. Isto significa que a política de coesão também deve visar um desenvolvimento territorial mais equilibrado e sustentável.

As orientações estratégicas da política de coesão, para o período 2007-2013, centram-se em torno de três prioridades: 1ª – reforço da capacidade de atracção dos Estados-Membros, das regiões e das cidades; 2ª – promoção da inovação, do espírito empresarial e do crescimento da economia do conhecimento; 3ª Criação de mais e melhores empregos.

Hoje em dia a Europa enfrenta uma tarefa esmagadora. Não só tem de vencer a crise profunda que atravessa e reduzir o desemprego e a pobreza, como deve transitar para uma economia com baixas emissões de carbono. Tão ambiciosa tarefa requer grande rapidez de acção em muitas e variadas frentes, razão pela qual o Conselho Europeu adoptou a Estratégia “**Europa 2020**”. Para que a Europa vença, todos os intervenientes têm de dar o seu contributo, à escala europeia, nacional, regional e local. A política de coesão tem de continuar a desempenhar um papel fundamental nos tempos difíceis que atravessamos para estimular o crescimento **inteligente** (valorizando o conhecimento, a inovação, a educação e a sociedade digital), **sustentável** (promovendo um economia hipocarbónica, em termos de recursos e competitividade) e **inclusivo** (aumento da taxa de participação no mercado de trabalho, aquisição de qualificações e luta contra a pobreza), com vista ao desenvolvimento harmonioso da UE e, assim, reduzir as disparidades regionais. Indubitavelmente, sem a política de coesão, as disparidades seriam maiores.

Contudo, a coesão económica, social e territorial é essencialmente concretizada através da política regional. A política regional da UE favorece a redução das diferenças estruturais existentes entre as regiões, o desenvolvimento equilibrado do território comunitário e a promoção de uma igualdade de oportunidades efectiva entre as pessoas.

A política regional constitui a segunda maior rubrica orçamental da UE, com uma dotação de 348 mil milhões de euros para o período de 2007-2013. O alargamento para

27 Estados Membros em Janeiro de 2007 alterou a situação da UE, pois enquanto a superfície da UE aumentou mais de 25% e a população mais de 20%, a sua riqueza só aumentou cerca de 5%. O PIB médio por habitante da UE diminuiu mais de 10% e as disparidades regionais foram multiplicadas por dois. É sabido que aproximadamente 60% das regiões menos desenvolvidas se situam doravante nos 12 Estados-Membros que aderiram desde 2004. Logo, facilmente se depreende a deslocação do centro de gravidade da política regional para Leste.

Para o período de 2007-2013, a dotação financeira atribuída à política regional aproxima-se dos 348 mil milhões de euros: 278 mil milhões para os Fundos Estruturais e 70 mil milhões para o Fundo de Coesão. Esta dotação representa 45% do orçamento comunitário, ou seja, constitui a segunda rubrica orçamental logo atrás da Política Agrícola Comum (PAC).

Cabe às regiões e às respectivas entidades regionais, através das políticas de coesão e desenvolvimento regional, afectarem uma parte dos fundos europeus para financiarem projectos de interesse marítimo e que vão ao encontro do estipulado na PMIE.

3.3.2 Fundos Estruturais

Como foi referido anteriormente, existem dois tipos de fundos estruturais, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo Social Europeu (FSE).

O FEDER⁸⁶ apoia, desde 1975, a realização de infra-estruturas e investimentos produtivos geradores de emprego, nomeadamente os destinados às empresas.

O FSE⁸⁷, instituído em 1958, apoia a inserção profissional dos desempregados e das categorias desfavorecidas da população financiando, nomeadamente, acções de formação.

⁸⁶ Regulamento (CE) n.º 1698/2005 do Conselho, de 20 de Setembro de 2005, relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural.

⁸⁷ Regulamento (CE) n.º 1784/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Julho de 1999, relativo ao Fundo Social Europeu.

Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER)

O FEDER destina-se a reforçar a coesão económica e social na União Europeia através da correcção dos desequilíbrios regionais. Resumidamente, o FEDER financia:

- Ajudas directas aos investimentos realizados nas empresas designadamente as pequenas e médias empresas (PME`s), a fim de criar emprego duradouro;
- Infra-estruturas ligadas, nomeadamente, à investigação e à inovação, às telecomunicações, ao ambiente, à energia e aos transportes;
- Instrumentos financeiros (fundos de capital de risco, fundos de desenvolvimento local, etc.), a fim de apoiar o desenvolvimento regional e local e favorecer a cooperação entre as cidades e regiões;
- Medidas de assistência técnica.

O FEDER intervém na política regional em três objectivos, a convergência, a competitividade regional e emprego, e a cooperação territorial europeia.

Fundo Social Europeu (FSE)

O FSE tem por objectivo melhorar o emprego e as possibilidades de emprego na União Europeia e intervém no âmbito dos objectivos da convergência e competitividade regional e emprego.

O FSE apoia as acções dos Estados-membros nos domínios seguintes:

- Adaptação dos trabalhadores e das empresas: sistemas de aprendizagem ao longo da vida, concepção e difusão de formas de organização do trabalho inovadoras;
- Acesso ao emprego por parte das pessoas que procuram trabalho, das pessoas inactivas, das mulheres e dos migrantes;
- Integração social das pessoas desfavorecidas e luta contra a discriminação no mercado do trabalho;
- Reforço do capital humano através da reforma dos sistemas educativos e colocação em rede dos estabelecimentos de ensino.

3.3.3. Outras fontes de financiamento

A PMIE, além dos fundos estruturais e do fundo de coesão, tem ao seu dispor outros instrumentos financeiros como seja: o *Fundo Europeu para as Pescas*⁸⁸ que serve para estimular actividades económicas alternativas à pesca, como o "turismo verde" previsto para o desenvolvimento sustentável das zonas de pesca costeiras; o *Instrumento Europeu de Vizinhaça e de Parceria*⁸⁹ contribuirá, através da cooperação transfronteiriça, para dar resposta a problemas comuns dos países do litoral inseridos em bacias marítimas.

O Banco Europeu de Investimento (BEI) pode, igualmente, constituir um importante instrumento para financiamento de avultados investimentos infra-estruturais, destinados a facilitar o ordenamento espacial e a execução de estratégias de desenvolvimento, de pólos de competitividade em regiões costeiras, ou melhorar as ligações à rede de produção de energias renováveis.

Por fim, realço a primeira *call* lançada, a 30 de Julho de 2009, pela Comissão Europeia denominada *The Ocean of Tomorrow*, integrada no sétimo Programa-Quadro. Ela é dotada de um orçamento de 34 milhões de euros para projectos de investigação multidisciplinar, com o objectivo de conciliar o desenvolvimento de actividades marítimas com a preservação dos mares e oceanos. Uma segunda *call*, ainda referente ao sétimo Programa-Quadro, de 45 milhões, foi entretanto lançada a 30 de Julho de 2010. Espera-se que as propostas abordem a complexidade dos oceanos e mares, integrando várias disciplinas (ambiente, transportes, energia, pescas, economia e ciências sociais), promovendo também novos modelos de gestão integrada do oceano. O prazo limite para entrega de candidaturas da segunda chamada termina no dia 18 de Janeiro de 2011.

Estas duas chamadas conjuntas respondem à necessidade de alocar meios financeiros de suporte às prioridades expostas na Estratégia Europeia para a Investigação Marinha e Marítima e, assim, dar resposta ao pilar ambiental da PMIE.

⁸⁸ Decisão 2005/367/CE do Conselho, de 14 de Abril de 2005, que autoriza os Estados-Membros a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção da Organização Internacional do Trabalho relativa aos documentos de identificação dos marítimos (Convenção n.º 185) - JO L 136 de 30.5.2005.

⁸⁹ http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm

3.3.4. Programa de apoio ao aprofundamento da PMIE

Apesar dos instrumentos financeiros disponibilizados, a implementação da PMIE pode estar em risco devido à falta de meios para financiar as acções necessárias, durante o período remanescente (2010-2013).

Para tal efeito, entendeu a Comissão Europeia ser necessário estabelecer um programa de apoio a medidas destinadas a promover o aprofundamento e a implementação da PMIE, uma vez que os outros instrumentos disponibilizados pela UE e apresentados anteriormente (o Fundo de Coesão, o FEDER, o FSE, o Fundo Europeu das Pescas, o sétimo Programa-Quadro de actividades em matéria de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração, e o Instrumento Europeu de Vizinhança e Parceria), não cobrem significativamente as prioridades e objectivos da política marítima integrada.

No entanto, este programa servirá de complemento aos instrumentos financeiros actuais e futuramente disponibilizados, ao nível nacional e sub-nacional, pelos Estados-Membros, para promover a protecção e a utilização sustentável dos oceanos e mares e das zonas costeiras.

Para que a União Europeia implemente e aprofunde a PMIE e prossiga os objectivos basilares estabelecidos no *Livro Azul* é necessário um apoio financeiro modesto mas constante. Daí que, juntamente com os Estados-Membros e as partes interessadas, este financiamento permite prosseguir os trabalhos exploratórios já iniciados, através de acções preparatórias e projectos-piloto, e desenvolver e concretizar ainda melhor as opções de execução da PMIE.

A dotação financeira para a execução do programa de apoio ao aprofundamento da PMIE foi fixada em 50 milhões de euros e será aplicável entre 1 de Janeiro de 2011 e 31 de Dezembro de 2013.

O programa de apoio tem os seguintes dez objectivos gerais⁹⁰:

- Favorecer o desenvolvimento e a implementação de uma governação integrada dos assuntos marítimos e costeiros, e estratégias integradas para as bacias marítimas;

⁹⁰ COM (2010) 494 final: 11

- Contribuir para o desenvolvimento de instrumentos transversais para as políticas sectoriais ligadas ao mar ou às zonas costeiras;
- Apoiar a articulação das políticas e promover a utilização sustentável dos recursos marinhos e costeiros, o crescimento económico sustentável, a inovação e o emprego nos sectores marítimos e nas regiões costeiras, em consonância com as prioridades e acções das políticas sectoriais;
- Melhor definir os limites da sustentabilidade das actividades humanas com impacto no meio marinho, no âmbito da Directiva-Quadro Estratégia Marinha;
- Melhorar e reforçar a cooperação e a coordenação externas no que respeita aos objectivos da política marítima integrada.

Estes objectivos do programa de apoio ao aprofundamento da PMIE podem-se traduzir nas seguintes acções elegíveis⁹¹:

- Estudos e programas de cooperação;
- Informação do público e partilha de boas práticas, sensibilização do público e actividades associadas de comunicação e divulgação, incluindo campanhas de publicidade, eventos e ainda o desenvolvimento e a manutenção de sítios Web;
- Conferências, seminários, grupos de trabalho e fóruns de partes interessadas;
- Mutualização, monitorização e visualização de uma grande quantidade de informações, boas práticas e bases de dados sobre os projectos regionais financiados pela UE, e garantia do correspondente acesso do público, nomeadamente, sempre que adequado, por intermédio de um secretariado instituído para um ou vários destes efeitos;
- Acções referentes a instrumentos transversais, incluindo projectos-piloto.

⁹¹ COM (2010) 494 final: 12-13

Cap. IV – Orientações estratégicas para o futuro da PMIE

4.1 Breve balanço

A política marítima integrada europeia estabeleceu-se como uma nova abordagem destinada a reforçar o desenvolvimento óptimo e sustentável de todas as actividades relacionadas com o mar. Confirmou a visão de que a Europa pode colher benefícios muito maiores com um impacto ambiental muito menor se articular as políticas relativas aos oceanos e mares. As instituições da União Europeia, os Estados-Membros e as regiões criaram estruturas de governação para garantir que as políticas marítimas deixassem de ser desenvolvidas de uma forma isolada e tomassem em consideração as relações e sinergias com outras áreas políticas. Os *stakeholders* confirmaram o interesse considerável que a ampla consulta realizada em 2006-2007 despertou e a PMIE tornou-se uma das políticas da União Europeia que mais recorre a uma abordagem “da base para o topo”. No domínio das políticas sectoriais com impacto no mar e no litoral, nomeadamente as políticas da pesca, dos transportes, do ambiente, da energia, da indústria ou da investigação, deram-se passos consideráveis no sentido de uma maior integração e coerência. Foram também adoptadas as primeiras medidas para aplicar a PMIE numa base regional. Em resumo, a política marítima integrada da União Europeia está a modificar a forma como os europeus olham para os seus mares e oceanos, reafirmando ao mesmo tempo a importância estratégica dos mares e das regiões costeiras do continente⁹².

O quadro oferecido pela PMIE procura essencialmente concretizar (e já começou a fazê-lo) quatro objectivos⁹³:

- Promover a integração das estruturas de governação, tornando-as mais abertas à participação e à cooperação;
- Criar uma base de conhecimentos e os instrumentos transectoriais necessários para permitir a execução das políticas integradas;

⁹² COM (2009) 540 final: 2

⁹³ COM /2009) 540 final : 3

- Melhorar a qualidade das políticas sectoriais através da procura activa de sinergias e de uma maior coerência transectorial;
- No quadro da realização dos objectivos acima referidos, tomar em consideração as especificidades dos mares regionais que banham a Europa e encontrar soluções adaptadas a cada caso.

A aplicação do plano de acção conheceu já um franco progresso: das 65 acções incluídas no plano foram iniciadas ou concluídas 56 (trata-se, na maior parte, de actos da Comissão Europeia ou Conselho Europeu). Foram empreendidas várias iniciativas em relação a nove das acções desse plano, embora os documentos oficiais não tenham sido ainda adoptados.

4.2 Governação marítima e participação das partes interessadas

O *Livro Azul* defende que é necessário repensar a gestão dos mares e oceanos a todos os níveis de governação, isto é, nas instituições da UE, nos Estados-Membros e nas regiões. Os actores políticos responderam, em geral, de uma forma muito positiva: passados dois anos, tomaram-se medidas em toda a União para superar a compartimentação das várias políticas relacionadas com o mar, aumentar a participação das partes interessadas e identificar sinergias políticas. Importa agora realçar os progressos alcançados pelas instituições europeias, Estados membros, regiões e também pelos *stakeholders*.

Instituições da UE⁹⁴

A Comissão Europeia adoptou diversas medidas no sentido de integrar o processo de definição da política marítima. Em 2005 foi criado um Grupo Director de Comissários que examinou as iniciativas políticas mais importantes incluídas no plano de acção do *Livro Azul*. Foram também criadas estruturas para promover reuniões

⁹⁴ COM (2009) 540 final: 3-4

regulares entre as Direcções-Gerais interessadas, a fim de identificar sinergias e eliminar eventuais incoerências entre as políticas.

A Comissão Europeia reorganizou igualmente os seus serviços e alargou o mandato da Direcção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas a fim de assegurar a coordenação política global e desenvolver, se necessário, instrumentos transectoriais, tendo em conta as especificidades regionais.

O Conselho Europeu mostra um grande empenhamento na PMIE. Não só reconhece a natureza transectorial da PMIE, ao abordá-la na sua formação Assuntos Gerais e Relações Externas, como reafirma, nas suas conclusões de 8 de Dezembro de 2008⁹⁵, “*que uma abordagem integrada das questões marítimas constitui um objectivo da maior importância, tendo em conta a necessidade de reforçar as sinergias, a coerência e o valor acrescentado das acções sectoriais empreendidas pela União Europeia, integrando-as numa visão global dos mares, dos oceanos e dos seus litorais, tendo em conta as especificidades regionais (...)*”.

Em termos institucionais, a participação activa do Conselho e dos Estados-Membros é assegurada pelos trabalhos do Conselho de Assuntos Gerais e pelos grupos de contacto dos Estados-Membros para a PMIE. Estes grupos são a garantia de que se utiliza plenamente os conhecimentos especializados existentes nas administrações nacionais, se presta a devida atenção às necessidades específicas dos Estados-Membros e das regiões costeiras e se obtém um consenso político com o máximo de transparência e impacto.

A atenção e o apoio do Parlamento Europeu à política marítima têm sido muito positivos⁹⁶. Contudo, os assuntos marítimos continuam a ser tratados por diferentes comissões e estruturas.

O Comité das Regiões tem dado vários contributos benéficos para a PMIE. A Comissão Europeia tomou nota, em especial, do parecer sobre o *Livro Azul*, que contém elementos importantes para trabalhos futuros. O recente parecer do Comité, “*Pacote marítimo e costeiro*”⁹⁷, constitui um exemplo valioso da combinação de interesses divergentes de uma forma coerente, complementar e sinérgica.

⁹⁵ 16503/1/08 REV 1

⁹⁶ Especialmente através do relatório A6-0163/2008 (Comissão dos Transportes e do Turismo) de Willi Piecyk, deputado do Parlamento Europeu entretanto falecido.

⁹⁷ CdR 416/2008 final, adoptado em 17 de Junho de 2009.

O Comité Económico e Social Europeu emitiu, em 14 de Abril de 2008, um parecer⁹⁸ particularmente favorável à PMIE.

*Estados-Membros*⁹⁹

À data da publicação do *Livro Verde*, poucas iniciativas existiam nos Estados-Membros em favor de abordagens integradas. Dois países, a França e os Países Baixos, informaram que dispunham de uma estrutura administrativa para coordenar as políticas marítimas. Pelo seu lado, Portugal tinha já iniciado acções concretas com vista a uma estratégia sobre os oceanos. Desde então registaram-se progressos consideráveis e mais Estados-Membros tomaram iniciativas para integrar a política marítima e partilhar boas práticas de abordagens integradas da política marítima. Estas iniciativas são inteiramente conformes com as orientações publicadas pela Comissão Europeia em Junho de 2008¹⁰⁰ e referem-se a mudanças organizacionais e/ou ao desenvolvimento de estratégias integradas de mais longo prazo, com vista ao desenvolvimento sustentável dos sectores marítimos e das regiões costeiras.

De salientar os exemplos do *Nationaal Waterplan* neerlandês, o *Grenelle de la Mer* francês, o *Entwicklungsplan Meer* alemão, a Lei sueca sobre uma política marítima coerente, o plano polaco interdepartamental de uma política marítima e a Lei marítima britânica. A Irlanda, Portugal e a Eslovénia tomaram igualmente medidas neste sentido. A Bélgica, a Bulgária, a República Checa, a Dinamarca, a Itália, a Grécia, a Finlândia e a Espanha comunicaram também a realização de actividades neste domínio, perfazendo um total de 14 Estados membros.

*Regiões*¹⁰¹

As regiões costeiras participam plenamente como parceiros da PMIE desde o seu início e são as mais bem colocadas para identificar os elementos necessários para executar a política, tanto a nível local como das bacias marítimas. Mostraram igualmente grande capacidade para trabalhar com as autoridades nacionais e com as regiões de outros Estados-Membros, com o objectivo de promover soluções integradas para as questões relativas ao mar. A Conferência das Regiões Periféricas Marítimas

⁹⁸ JO 2008/C 211/07.

⁹⁹ COM (2009) 540 final: 4-5

¹⁰⁰ COM (2008) 395 final, de 26.6.2008.

¹⁰¹ COM (2009) 540 final: 5

(CRPM), que reúne cerca de 160 regiões europeias, segue atentamente os progressos do plano de acção através de intervenções regulares nas reuniões do grupo de trabalho *Aquamarina*, criado especificamente para promover a PMIE a nível regional.

*Partes interessadas*¹⁰²

As partes interessadas tem tido um papel preponderante no estabelecimento de uma PMIE para a UE. Os actores regionais e empresariais e as ONG foram os primeiros a advogar a articulação das políticas da UE com impacto nos mares, sectores marítimos e regiões costeiras. As suas contribuições constituíram a base para a criação de conceitos e instrumentos inovadores.

A celebração anual do Dia Europeu do Mar, converteu-se no evento em que os vários círculos interessados podem realizar intercâmbios altamente produtivos. A Comissão Europeia deve dar continuidade a este evento, assim como ampliar o número de europeus participantes. Ao mesmo tempo, deve encorajar as partes interessadas a voltar a organizar eventos descentralizados, em torno do Dia Europeu do Mar, celebrado em 20 de Maio, reflectindo desta forma as contribuições nacionais, regionais e locais para a PMIE.

4.3 Instrumentos transectoriais

Conforme abordado no capítulo III (*Livro Azul*) foi identificada a necessidade de existirem instrumentos transectoriais, nomeadamente o ordenamento do espaço marítimo, a vigilância integrada e a construção de uma base de conhecimentos para a política marítima. Estes três instrumentos desenvolveram-se a um bom ritmo e já é possível registar os primeiros resultados obtidos. Ora, vejamos:

¹⁰² COM (2009) 540 final: 5-6

*Ordenamento do espaço marítimo (OEM) e gestão integrada da zona costeira (GIZC)*¹⁰³

O aumento das actividades desenvolvidas nos mares da Europa exacerbou a competição pelo espaço marítimo, que é limitado. O ordenamento do espaço marítimo é um instrumento-chave para equilibrar os interesses sectoriais e garantir uma utilização sustentável dos recursos marinhos, sendo o seu princípio subjacente uma abordagem ecossistémica. Este processo proporciona às administrações públicas e partes interessadas um quadro de ordenamento estável, fiável e centrado em objectivos concretos, a partir do qual podem coordenar as suas acções e otimizar a utilização do espaço marítimo em benefício do desenvolvimento económico e do meio marinho.

A Comissão adoptou em 2008 a comunicação intitulada “*Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na UE*”¹⁰⁴. O roteiro estabelece dez princípios-chave e analisa o desenvolvimento entre os Estados-Membros de uma abordagem comum que promova a aplicação do OEM a nível nacional e da UE.

Em debates organizados pela Comissão no decurso de 2009¹⁰⁵, as partes interessadas de todos os sectores marítimos relevantes consideraram que os dez princípios-chave são válidos, têm um carácter global e constituem uma base importante para o desenvolvimento do OEM a nível europeu. A Comissão Europeia lançou igualmente duas acções preparatórias no Báltico (no âmbito da estratégia comunitária para a região do Báltico) e no Mar do Norte/Atlântico Nordeste, visando o desenvolvimento da vertente de cooperação transfronteiras do OEM, assim como um estudo sobre o potencial do ordenamento do espaço marítimo no Mediterrâneo e os benefícios económicos do OEM.

No seguimento da recomendação incluída no *Livro Azul* no sentido da criação de um sistema de intercâmbio de boas práticas para o desenvolvimento da gestão integrada da zona costeira (GIZC), a Comissão iniciou em 2009 um projecto destinado a fomentar o intercâmbio de boas práticas e promover a aplicação efectiva da GIZC¹⁰⁶. No final de 2008, o Conselho assinou o Protocolo sobre a GIZC no âmbito da Convenção de Barcelona¹⁰⁷.

¹⁰³ Para informação detalhada sobre a GIZC consultar: <http://ec.europa.eu/environment/iczm/ourcoast.htm>

¹⁰⁴ COM(2008) 791 final

¹⁰⁵ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_en.html#6

¹⁰⁶ <http://ec.europa.eu/environment/iczm/ourcoast.htm>

¹⁰⁷ COM (2009) 540 final: 6-7

Integração da vigilância marítima

A integração da vigilância marítima permitirá aumentar a eficácia das operações no mar e reduzir os custos de exploração. As potenciais economias a nível da UE são significativas, se se considerar a necessidade crescente de detectar, localizar, interceptar e controlar actividades ilícitas no mar, assim como de prevenir acidentes marítimos, detectar descargas ilegais, controlar as actividades de pesca e proteger o ambiente.

Até à data, a Comissão elaborou descrições pormenorizadas das várias iniciativas de integração da vigilância marítima¹⁰⁸, empreendidas a nível nacional, regional e europeu, terminou um estudo sobre os aspectos jurídicos e regulamentares da integração da vigilância marítima e procedeu a um exercício conjunto com a Agência Europeia de Defesa e o Estado-Maior da UE em resposta a um pedido do Conselho de Defesa¹⁰⁹. A Comissão lançou igualmente dois convites à apresentação de propostas, num montante total de 5,7 milhões de euros¹¹⁰, para projectos-piloto de integração da vigilância com vista a promover uma cooperação mais estreita entre as administrações nacionais no Mediterrâneo e na bacia do Mar do Norte¹¹¹.

Construção de uma base de conhecimentos para a política marítima

Não é possível desenvolver uma política marítima sem dados e conhecimentos adequados sobre os mares e o litoral da Europa. O conhecimento do meio marinho permanece é ainda muito disperso e pouco rentável. A Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho (EMODNET), anunciada no *Livro Azul*, tem como objectivo reduzir as incertezas no conhecimento dos mares e os custos operacionais dos utilizadores de dados marinhos. É necessário avaliar as bases de dados e os programas de observação existentes, em termos de cobertura, precisão e frequência de recolha, bem como compilar de forma global e compatível os dados provenientes de diferentes fontes e torná-los acessíveis como instrumento de boa governação¹¹². Destaque para o lançamento do “Atlas Europeu dos Mares” tem como objectivo sensibilizar o público para as questões marinhas.

¹⁰⁸ SEC (2008) 2337

¹⁰⁹ COSDP 949, PESC 1366

¹¹⁰ Convites à apresentação de propostas MARE/2008/13 e 2009/04.

¹¹¹ COM (2009) 540 final: 7

¹¹² COM (2009) 540 final: 7-8

4.4 Perspectivas e visão futura da PMIE

Os últimos dois anos confirmaram que a PMIE é uma política muito promissora e que pode contribuir, de forma muito significativa, para o crescimento, o emprego e a sustentabilidade ambiental nas zonas costeiras da Europa e para além destas. Apesar de recente, esta nova política da UE já alterou a forma como a Europa gere as suas riquezas marítimas e costeiras.

Após três anos de deliberações intensas, é fundamental manter este impulso para dar uma resposta aos desafios essenciais, a médio e longo prazo, que representam a protecção do ambiente, o crescimento económico e o bem-estar. O duplo impacto das alterações climáticas e da crise económica faz-se sentir de uma forma particular no mundo marítimo: os oceanos determinam o nosso clima e o sector marítimo foi o motor da globalização e da prosperidade.

Por conseguinte, é importante desenvolver o potencial económico da Europa marítima, melhorar a acção dos poderes públicos nos mares e continuar a explorar as sinergias que permitem o reforço mútuo do crescimento económico e da estabilidade ambiental. Segundo a Comissão Europeia, a melhor forma de alcançar estes objectivos é avançar em seis direcções estratégicas.

É necessário consolidar a **governança marítima integrada**. Os progressos alcançados nos últimos anos devem ser traduzidos em estruturas integradas eficazes a todos os níveis de governação. As instituições da UE, os Estados-Membros e as regiões costeiras têm uma responsabilidade particular na integração da política marítima a montante e na adopção de programas coerentes e comuns para os assuntos marítimos, contrariando a tendência prevalecente para pensar a política sectorial de uma forma isolada. A participação das partes interessadas na definição das políticas marítimas deve igualmente ser consagrada de forma mais permanente nas estruturas de governação, resultando num diálogo mais intenso entre a UE, os Governos dos Estados-Membros e as regiões costeiras, que frequentemente detêm as competências fundamentais necessárias para uma abordagem integrada dos assuntos marítimos. Pela mesma razão, seria conveniente criar uma plataforma intersectorial de diálogo entre as partes interessadas sobre os assuntos marítimos¹¹³.

¹¹³ COM (2009) 540 final: 11

Os **instrumentos políticos transectoriais** são fundamentais para fomentar o desenvolvimento económico, a monitorização do ambiente, a segurança e o respeito da legislação nos oceanos e mares da Europa. Em especial, o ordenamento do espaço marítimo, a par de um maior conhecimento do meio marinho, pode incentivar investimentos económicos consideráveis e melhorar drasticamente a forma como gerimos os nossos espaços marítimos, preservando os seus ecossistemas. Deve, pois, converter-se num instrumento prático a todos os níveis de governação relevantes e contar com os mecanismos necessários para garantir um processo decisório comum sobre os investimentos transfronteiriços. A integração da vigilância marítima pode contribuir para modificar a forma como as autoridades nacionais executam objectivos essenciais, como a luta contra a imigração ilegal, a protecção da navegação comercial e a protecção dos recursos naturais. Os Estados-Membros e a Comissão terão de continuar a colaborar nestes domínios, para que os processos iniciados nos últimos dois anos possam alcançar os resultados previstos¹¹⁴.

A **definição dos limites de sustentabilidade** das actividades humanas com um impacto no meio marinho, nos próximos anos, no âmbito da Directiva-Quadro “Estratégia Marinha”, trará clareza e permitirá criar uma plataforma para o desenvolvimento de todas as actividades marítimas, tendo em conta os seus efeitos cumulativos. Por esta razão, a aplicação desta directiva continuará a constituir um objectivo fundamental da PMIE, que deverá igualmente reforçar a cooperação entre todos os sectores e serviços afectados, nomeadamente entre as ciências marinhas e a política para o meio marinho¹¹⁵.

As **estratégias baseadas nas bacias marítimas** são fundamentais para o êxito da PMIE, pois permitem adaptar as prioridades e os instrumentos políticos aos contextos geográfico, económico e político específicos de cada grande região marítima. Um elemento essencial para que a PMIE seja bem sucedida é a cooperação com e entre os Estados-Membros e as regiões que partilham bacias marítimas e, sendo necessário, esta cooperação deverá ser acompanhada de um diálogo apropriado com os países terceiros que partilham bacias marítimas com a UE. As acções a nível das sub-bacias podem igualmente ser úteis e constituir exemplos positivos e de boas práticas¹¹⁶.

¹¹⁴ COM (2009) 540 final: 11

¹¹⁵ COM (2009) 540 final: 12

¹¹⁶ COM (2009) 540 final: 12

Deverá prestar-se uma maior atenção à **dimensão internacional da PMIE**. A Europa deve assumir um papel de motor na melhoria da governação marítima à escala mundial, como já o fez no que respeita à pirataria ou às práticas de pesca destrutivas. A Comissão pretende reforçar o diálogo com um número limitado dos seus principais parceiros marítimos, assim como a sua participação em fóruns internacionais e processos informais¹¹⁷.

No presente contexto de crise económica, a execução da PMIE deverá recentrar-se no crescimento económico, no emprego e na inovação sustentáveis. Por conseguinte, no futuro, a UE deve explorar as sinergias entre a política energética comunitária e a PMIE, promover a produção de energia no mar, nomeadamente as formas de energia renováveis, e utilizar mais o mar para o transporte de energia por condutas, redes submarinas e navios. Será igualmente necessário fortalecer os vínculos entre a política comunitária de combate às alterações climáticas e a PMIE, desenvolvendo uma estratégia de adaptação das zonas costeiras e marítimas às alterações climáticas, com vista a proteger as infra-estruturas costeiras e preservar a biodiversidade marinha. É importante garantir que as zonas marítimas e costeiras entrem plenamente em conta no debate em curso sobre a coesão territorial.

A UE deve, além disso, promover ainda mais o transporte marítimo, a fim de favorecer a co-modalidade, pôr em prática o conceito de auto-estradas do mar e melhorar o programa de transporte marítimo de curta distância da UE. Ainda no âmbito do objectivo de impulsionar o desenvolvimento económico das actividades marítimas, será necessário encontrar a forma e os meios de estimular o emprego marítimo e o investimento na frota embandeirada da UE, continuando, todavia, a apostar firmemente no conceito de navios ecológicos. Com efeito, o apoio à inovação e à investigação a favor de navios com baixo nível de emissões ou mesmo com emissões nulas continuará a constituir a resposta principal da Comunidade à situação do sector da construção naval, tão importante do ponto de vista estratégico. Desta maneira, a UE poderá proporcionar aos estaleiros navais europeus e à europeia indústria do equipamento de navios uma vantagem tecnológica sobre os seus concorrentes noutras regiões do mundo e tornar o transporte marítimo mais seguro e sustentável, em especial ao longo das costas da Europa¹¹⁸.

¹¹⁷ COM (2009) 540 final: 12

¹¹⁸ COM (2009) 540 final: 12

Cap. V – Estratégia Nacional para o Mar

“A Estratégia Nacional para o Mar (ENM) constitui um instrumento político fundamental para que Portugal possa proteger e valorizar o inestimável recurso que o oceano representa para o nosso país”. Cit. pelo Dr. João Mira Gomes (ex-Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar) na ENM 2007: p. V)

Como referi, no primeiro capítulo, a ligação de Portugal ao mar ganhou especial relevância durante a época dos Descobrimentos, marcando decisivamente o início do processo de globalização. As trocas comerciais, culturais, científicas e tecnológicas daí resultantes promoveram o grande desenvolvimento do nosso país e alteraram definitivamente os processos de transmissão de conhecimentos entre os povos. Neste capítulo dedico-me à análise da evolução, entre 1998 e 2010, das principais dinâmicas marítimas nacionais.

Portugal, actualmente, dispõe de uma das maiores zonas económicas exclusivas (ZEE) da Europa, com mais de 1.700.000 km², o que corresponde a cerca de 18 vezes a sua área terrestre, existindo ainda a possibilidade de vir a contar com espaços marítimos sob sua jurisdição, que poderão exceder em muito a actual área da ZEE. Neste âmbito, a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) está a trabalhar no sentido de determinar espaços, a reclamar por Portugal, para além das actuais 200 milhas náuticas. Assim, a EMEPC elaborou a proposta portuguesa, chefiada pelo oceanógrafo Manuel Pinto de Abreu, que foi recentemente apresentada à Comissão de Limites para a Extensão da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU). Até hoje, a ONU recebeu 51 propostas de Estados que querem ver aumentado o seu domínio marítimo. Portugal foi o 44º país a entregar a proposta. A ONU encontra-se a avaliar a 16ª proposta e prevê-se que a decisão, relativa à proposta portuguesa, seja conhecida em 2015.

Caso seja aceite a proposta de alargamento pela ONU, Portugal passará a deter uma área territorial equivalente 43 vezes à área de Portugal Continental, Açores e Madeira ou seja, o equivalente à da Índia e a segunda maior plataforma mundial a seguir aos Estados Unidos da América.

As Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores assumem aqui um papel de destaque, pelo seu posicionamento central nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional.

Este extenso espaço marítimo encerra alguns dos mais importantes ecossistemas oceânicos a nível global. As características biogeográficas e geomorfológicas das áreas sob jurisdição nacional englobam uma vasta biodiversidade marinha. Os ambientes insulares oceânicos, o mar profundo e as planícies abissais, os montes e bancos submarinos, a dorsal médio-atlântica¹¹⁹, os campos de fontes hidrotermais, as riquíssimas zonas estuarinas e lacustres, os grandes canhões submarinos, as zonas de afloramento costeiro, entre outros, conferem a Portugal um património natural único que importa valorizar e preservar. A este património juntam-se os valores arqueológicos, culturais, estéticos e históricos, os recursos geológicos e minerais, os recursos energéticos renováveis e os recursos biotecnológicos que, no seu conjunto, representam um dos principais activos nacionais.

Destaco também o pioneirismo de Portugal ao nível da concepção de um plano de governância integrado, para os assuntos do Mar. Refiro-me, em particular, ao relatório da **Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO)** “*O Oceano – Um Desígnio Nacional para o Século XXI*”, elaborado em 2004, que apresentou uma Estratégia Nacional para o Oceano. Esta CEO dotou Portugal de uma nova **visão** “*Um Oceano saudável, sustentável e seguro é o principal activo físico e sociocultural de Portugal*” e uma **missão** “*Destacar Portugal como uma nação marítima da União Europeia*” que permita desenvolver e interiorizar colectivamente uma nova abordagem aos Oceanos.

Para a prossecução destas últimas, a CEO baseou a sua estratégia em cinco objectivos, que passo a enumerar:

- 1) Valorizar a associação de Portugal ao Oceano como Factor de Identidade;
- 2) Assegurar o conhecimento e a protecção do Oceano;
- 3) Promover o desenvolvimento sustentável de actividades económicas;
- 4) Assumir uma posição de destaque e especialização em assuntos do Oceano;
- 5) Construir uma estrutura institucional moderna de gestão do oceano.

¹¹⁹ A dorsal médio-atlântica ou crista oceânica do Atlântico é uma cordilheira submarina que se estende sob o Oceano Atlântico e o Oceano Ártico, desde a latitude 87°N até à ilha sub-antártica de Bouvet, à latitude 54°S. Os pontos mais elevados desta cordilheira emergem em vários locais formando ilhas.

Em suma, este valioso contributo surge da “*necessidade de encontrar mecanismos de reforço da identidade nacional, que respondam à pressão da homogeneização cultural, e à premência de conceber um modelo de desenvolvimento sustentável, que dê resposta à competitividade acrescida no quadro global em geral, e no quadro europeu em particular*”¹²⁰. Este trabalho bem estruturado, inovador e orientador serviu de modelo-base para as actuais Estratégia Nacional para o Mar e Política Marítima Integrada Europeia.

De facto, Portugal goza de uma reputação internacional de país marítimo, com ideias e acções próprias, sendo um activo contribuidor para a agenda global dos oceanos.

Depois de séculos ligados ao mar não se compreende muito bem, nos dias de hoje, que **o Mar seja, para a maioria da sociedade portuguesa, algo de distante, intangível e invisível**¹²¹. No entanto, saliento ainda que nos últimos anos, em Portugal, foram dados passos importantes no que concerne à política dos oceanos. Entre os mais significativos destaco:

- Em 1998, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos, liderada por Portugal e presidida pelo ex-Presidente da República Dr. Mário Soares, aprovou o relatório “O Oceano: Nosso Futuro”, no âmbito da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO).
- O Ano Internacional dos Oceanos, que se comemorou em 1998 na sequência de uma proposta apresentada por Portugal à Assembleia da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO, e adoptada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, serviu de elemento integrador da Exposição Mundial de Lisboa (Expo 98), subordinada ao tema “O Oceano, um património para o futuro”.
- Ainda nesse ano, as Resoluções do Conselho de Ministros números 88/98, 89/98 e 90/98, de 10 de Julho, criaram, respectivamente:
 - A Comissão Oceanográfica Intersectorial, com o objectivo de reforçar a capacidade de resposta do sector de investigação e desenvolvimento em ciências e

¹²⁰ Discurso do Primeiro-Ministro, Durão Barroso - XV Governo Constitucional (2002/04) – durante a cerimónia de tomada de posse da Comissão Estratégica dos Oceanos no dia 9/7/2003.

¹²¹ ENM 2006-2016, p. 2.

tecnologias do mar e serviços oceanográficos afins, mediante uma estratégia que permita compatibilizar acções, congregar esforços e evitar duplicações, otimizando o uso dos meios humanos e das infra-estruturas disponíveis;

- O Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, com o objectivo de dar a este domínio de investigação básica e aplicada a prioridade que ela requer (numa perspectiva) de natureza estruturante e interdisciplinar;

- A Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, com vista a considerar a possibilidade da extensão do limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, no quadro previsto pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

- Em 2003 foi criada a Comissão Estratégica dos Oceanos (Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2003, de 17 de Junho), com o objectivo de elaborar os elementos de definição de uma estratégia nacional para o oceano. Esta comissão produziu em 2004 um relatório com um conjunto de cerca de 250 recomendações e propostas de acção estratégicas.

- Em 2005 foi criada a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005, de 17 de Janeiro), com o objectivo de preparar uma proposta de extensão da plataforma continental de Portugal, para além das 200 milhas náuticas, para apresentação à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. Esta substituiu a ex-Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental.

- Em 2005 foi ainda criada a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM), Resolução do Conselho de Ministros n.º 128/2005, de 10 de Agosto, com o objectivo de dar continuidade ao trabalho já desenvolvido, e a missão de preparar uma proposta que estabeleça as medidas que devem ser implementadas para o desenvolvimento de uma política integrada do Governo para os assuntos do mar, e para uma acção articulada de todas as entidades com competência nas áreas ligadas ao mar.

- Em 2006 foi dado início à instalação, em Lisboa, da Agência Europeia de Segurança Marítima, que desempenha um papel fundamental no que se refere aos aspectos relativos à recolha, registo e avaliação de dados técnicos nos domínios da segurança, do tráfego e da poluição marinha.

- Em 2007, durante a Presidência Portuguesa do Conselho Europeu, procedeu-se à organização de uma Conferência Ministerial sobre uma Política Marítima para a União Europeia.
- A submissão da proposta de extensão da plataforma continental de Portugal para além das 200 milhas náuticas decorreu a 11 de Maio de 2009, junto de Hariharan Pakshi Rajan da CLPC da ONU.
- A primeira apresentação da mesma proposta de extensão da plataforma continental portuguesa teve lugar no dia 13 de Abril de 2010, na sede das ONU, em Nova Iorque.

Refiro, mais uma vez, que Portugal conjuntamente com França e Espanha foram dos primeiros Estados-membros a dar contributos para o *Livro Verde*.

Relevo ainda que a centralidade e a dimensão atlântica dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional reforçam o papel-chave que Portugal pode/deve desempenhar, no quadro da União Europeia, como elemento de ligação privilegiada aos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), bem como ao continente americano e ao resto do Mundo. A posição geoestratégica do espaço marítimo, sob soberania ou jurisdição nacional, impõe ainda importantes desafios e responsabilidades nas áreas da defesa nacional, segurança e vigilância, imigração ilegal, combate à poluição, apoio à navegação e salvaguarda da vida humana no mar, mas engloba também um conjunto de oportunidades de desenvolvimento económico e de ligação entre as várias regiões do território nacional.

A mais-valia para Portugal da ENM é tornar o mar um projecto nacional. Para tal, deve apostar numa abordagem integrada da governação dos assuntos do mar, que pela primeira vez congregue os esforços das diferentes tutelas, dos agentes económicos, da comunidade científica, das organizações não governamentais e também da sociedade civil. Deste modo co-responsabiliza todos os actores para o aproveitamento do mar como factor diferenciador do desenvolvimento económico e social, valorizando e preservando este valioso património.

O Estado tem um papel facilitador e promotor de condições de desenvolvimento económico e social, mas cabe às empresas e à sociedade civil o papel principal na concretização dos objectivos que são a razão de ser da ENM. A obtenção de resultados tangíveis só será perceptível, em alguns casos, a médio/longo prazo exigindo, por isso,

uma aposta rápida mas persistente nas áreas ligadas à educação, capacitação de meios humanos, criação e optimização de infra-estruturas e investigação e desenvolvimento.

5.1 Princípios e objectivos

A proclamação do mar como principal factor diferenciador e de identidade nacional, assumindo-o como prioridade estratégica e um projecto nacional, reclama a existência de uma visão simultaneamente ambiciosa e realista, credível e atraente.

Pretendem-se criar as condições e mecanismos que possibilitem aos diversos agentes desenvolver, de forma equilibrada e articulada, as múltiplas actividades ligadas ao mar, tendo em vista a promoção da qualidade do ambiente marinho, do crescimento económico e a criação de novos empregos e oportunidades¹²².

A ENM permite a organização de planos de acção orientados para a mobilização, a educação e a capacitação de toda a sociedade portuguesa e dos seus parceiros internacionais. A ENM visa o aproveitamento e utilização sustentável e responsável do oceano e das zonas costeiras e criação de ferramentas de gestão que tornem os processos transparentes, rigorosos e credíveis.

5.2 Pilares estratégicos

As razões que tornam a formulação, a implementação e a avaliação da ENM um enorme desafio são de várias ordens, a saber:

- Em primeiro lugar, a reconhecida falta de conhecimento, de compreensão e de percepção, quer devido à complexidade dos ecossistemas oceânicos e costeiros e do real impacto e inerentes consequências das actividades humanas, quer devido à difícil avaliação do potencial das actividades económicas que dificultam a tomada de decisão;

¹²² ENM 2006-2016, p. 10.

- Em segundo lugar, a dificuldade verificada na partilha de responsabilidade pela gestão do oceano, como recurso comum e espaço tridimensional, devido à interdependência e aos conflitos que se verificam entre as várias utilizações, interesses, jurisdições e processos de gestão;

- Em terceiro lugar, o oceano e as zonas costeiras representam hoje, a nível mundial, uma grande oportunidade para novas actividades económicas que, face aos avanços tecnológicos recentes, começam a orientar o seu interesse e acção para o mar, obrigando a novas formas de gestão e de defesa e salvaguarda activa dos interesses nacionais.

Para que Portugal aproveite as oportunidades existentes e mitigue as dificuldades, as linhas orientadoras da ENM assentam em três pilares estratégicos.

Estes são os factores críticos de sucesso, ou seja, aquilo que se torna indispensável assegurar para valorizar definitivamente a importância do mar como elemento diferenciador, projectando-o no futuro como um dos principais motores de desenvolvimento do País.

A construção de uma economia marítima próspera, ao serviço da qualidade de vida e do bem-estar social e respeitando o ambiente, tem de ser suportada pelos seguintes **pilares estratégicos**¹²³:

- O conhecimento;
- O planeamento e o ordenamento espaciais;
- A promoção e a defesa activas dos interesses nacionais.

No que concerne ao **conhecimento**, utilizado aqui no seu sentido mais lato, só através de uma aposta coerente e sustentada na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias aplicadas ao oceano e às zonas costeiras, é possível criar uma base sólida para as decisões de governação, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável e de gestão integrada. Adicionalmente, a formação, a educação, a sensibilização, a difusão da informação e o respectivo acesso, bem como o uso de indicadores objectivos de suporte às várias políticas sectoriais e intersectoriais, são certamente os melhores factores de credibilidade e dinamização do investimento, público e privado, nas actividades relacionadas com o mar.

¹²³ ENM 2006-2016, p. 12.

O **planeamento e o ordenamento espaciais** são as ferramentas de governação, promovidas pelas entidades competentes, indispensáveis para assegurar uma visão de conjunto assente nos princípios do desenvolvimento sustentável, da precaução e da abordagem ecossistémica, através do levantamento e ordenamento de todas as utilizações existentes e futuras, permitindo dar suporte a uma gestão verdadeiramente integrada, progressiva e adaptativa do oceano e da zona costeira e do desenvolvimento das actividades associadas.

A **promoção e a defesa activas dos interesses nacionais** obtêm-se pelo envolvimento empenhado e competente, no âmbito das relações bilaterais e multilaterais, prosseguidas através da participação, cooperação e contribuição pró-activas, nos diversos *fora* internacionais. Mais uma vez estas acções têm de ser suportadas por uma estrutura de coordenação, que garanta a articulação a nível nacional, nas suas vertentes diplomática, política, económica, social, ambiental, científica, tecnológica, de defesa nacional e segurança, reforçando a imagem, a soberania e a identidade nacionais.

O eventual insucesso das medidas ou acções associadas a qualquer um destes três pilares estratégicos condicionará de forma significativa o desenvolvimento efectivo de qualquer política ligada ao oceano, que integre de forma sustentável as vertentes económica, social e ambiental.

5.3 Acções e medidas

O estabelecimento e aplicação de acções e medidas, que materializem os três pilares estratégicos prioritários, é fundamental para o sucesso das actividades económicas onde se cruzam e renovam sectores tradicionais e sectores em desenvolvimento, como suporte essencial para a criação de riqueza e melhoria do crescimento, coesão social e qualidade de vida¹²⁴.

¹²⁴ ENM 2006-2016, p. 17.

Só com uma ENM assente nestes alicerces será possível alcançar os objectivos preconizados nas diferentes políticas nacionais, nomeadamente nas seguintes áreas:

Transportes

Apostando na competitividade dos portos nacionais e fomentando o transporte marítimo, enquanto modo de transporte menos poluente. Neste contexto, importa promover a articulação do transporte marítimo com outros modos de transporte, acrescentando valor através de cadeias logísticas, bem como através da implementação de instrumentos de normalização e simplificação de procedimentos, tais como a janela única portuária¹²⁵.

Energia

Apostando nas energias renováveis, contribuindo para a redução da dependência energética externa e da emissão de gases com efeito de estufa, aproveitando os recursos existentes no mar, agilizando os procedimentos de licenciamento, mobilizando e atraindo investimento privado e apostando nas inovações tecnológicas que permitam responder aos desafios da competitividade deste sector e ao desenvolvimento de uma indústria que produza bens, equipamentos e serviços que potenciem o emprego, as exportações de equipamentos e tecnologia e a reconversão de indústrias, como por exemplo as metalo-mecânicas e os estaleiros navais; assegurando, também, o melhor conhecimento das aptidões geológicas do *deep offshore*, nomeadamente para fins energéticos com origem fóssil.

Aquicultura e pescas

Assegurando a sustentabilidade da exploração de recursos, criando medidas que tornem mais justa a distribuição de rendimentos na cadeia de valor, diversificando as actividades económicas das comunidades piscatórias, implementando áreas marinhas protegidas, recuperando ecossistemas degradados, reforçando o sistema de recifes

¹²⁵ A **janela única portuária** garante que os agentes económicos passem a relacionar-se com cada porto através de um único canal electrónico, uma espécie de balcão único virtual, tendo a possibilidade de tratar desta forma todos os processos administrativos para o despacho de mercadorias e navios. Desta forma, “simplifica-se os processos para melhor servir as empresas”, conforme referiu o ex-secretário de Estado dos Assuntos Fiscais. De acordo com João Amaral Tomaz, em 2005, “99 por cento das mercadorias importadas em Portugal chegaram pela via marítima”. O valor representa “a entrada de 15.000 navios, o que em termos de processo administrativo corresponde a 15 formulários e a cerca de 100 páginas por navio”. No total, são quase “um milhão e quinhentas mil páginas de papel que deverão ser eliminadas”.

artificiais, fomentando a investigação e desenvolvimento em sistemas de aquicultura *offshore*, garantindo a sua rentabilidade económica e sustentabilidade ambiental.

Defesa nacional e segurança

Clarificando as atribuições, áreas de intervenção e coordenação das entidades do Sistema de Autoridade Marítima. Intervindo na prevenção e combate à poluição, na segurança da navegação e protecção e salvaguarda da vida humana no mar, no âmbito dos sistemas nacionais para a busca e salvamento, na fiscalização marítima, na mitigação de riscos naturais e no apoio às populações no âmbito do Serviço Nacional de Protecção Civil.

Ciência, tecnologia e inovação

Investindo em recursos humanos qualificados, projectos e infra-estruturas de ciência e tecnologia associadas ao oceano, otimizando os recursos existentes, fomentando e reforçando a cooperação e partilha de meios entre instituições e participando activamente nas redes internacionais.

Ambiente e conservação da natureza

Assegurando o bom funcionamento e manutenção dos ecossistemas marinhos e costeiros, promovendo o conhecimento e protecção da biodiversidade marinha, recuperando habitats degradados e salvaguardando as áreas essenciais para a conservação e gestão dos recursos vivos e não vivos, nomeadamente através da criação de uma rede de áreas marinhas protegidas, assegurando o combate e controlo da poluição, incluindo o efeito das actividades humanas realizadas em meio terrestre sobre o meio marinho, combatendo e prevenindo a introdução de espécies autóctones e assegurando a monitorização global do estado de saúde do ambiente marinho.

Educação, cultura e sensibilização

Inserindo nos programas escolares o tema oceano em todas as suas dimensões, promovendo a mediatização das actividades marítimas junto da sociedade, apostando nos centros de interpretação, aquários, oceanários e museus dedicados ao mar e fomentando o ensino naval e náutico, a valorização do património cultural subaquático e a educação ambiental.

Turismo, lazer, desportos e náutica de recreio

Valorizando o mar como diferenciador da oferta turística e estimulando as actividades associadas ao mar que permitam a ocupação de tempos livres, o lazer e o desporto, desenvolvendo condições para um fácil e natural acesso ao mar; promovendo o turismo náutico e oceânico através da aposta na organização de provas desportivas internacionais de grande prestígio e em actividades marítimo-turísticas, como a vela, o remo, a canoagem, o surf, o mergulho e a observação de aves e cetáceos; fomentando o turismo associado à actividade da pesca; tirando partido das importantes áreas naturais classificadas existentes na nossa costa, onde assumem um importante papel as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, para dinamizar o turismo de natureza; promovendo o turismo de cruzeiros, já em franca expansão no nosso país.

Política externa

Promovendo a centralidade atlântica de Portugal e as relações externas com outros continentes, nomeadamente as relações transatlânticas a desenvolver no âmbito da comunidade dos PALOP, afirmando Portugal como o país marítimo da Europa e defendendo os interesses nacionais em todos os *fora* internacionais relevantes.

Foram identificadas **três acções prioritárias**¹²⁶ que, tendo em consideração a exigência do contexto actual, são consideradas como sendo de implementação de curto prazo:

- Criar uma comissão de coordenação interministerial para a implementação da ENM. E assim a articulação intergovernamental dos assuntos do mar será desta forma garantida de modo permanente, mantendo-se as competências e áreas de acção vertical e sectorial de cada tutela;
- Melhorar a articulação e coordenação das posições nacionais relativas aos assuntos do mar nos diversos *fora* internacionais. Esta é uma acção central para afirmar Portugal como um país que defende de forma coerente os seus interesses e assume a liderança dos dossiers internacionais, no que respeita aos assuntos do mar;
- Assegurar o acompanhamento técnico, diplomático e político da discussão pública sobre o *Livro Verde* da Política Marítima Europeia e do

¹²⁶ ENM 2006-2016, p.18.

processo subsequente, durante o qual é fundamental que o País se mobilize de forma a garantir que Portugal se mantenha na vanguarda da nova abordagem aos assuntos do mar ao nível europeu, através de uma participação esclarecida, eficaz e abrangente.

Atenta à natureza marcadamente horizontal da ENM, definiram-se um conjunto de acções estratégicas que identificam medidas transversais que contribuem para criar condições favoráveis para o melhor aproveitamento do mar de forma sustentável. A implementação destas acções, articuladas com as restantes estratégias nacionais, permitirá operacionalizar os pilares estratégicos definidos anteriormente, acrescentando valor às acções actualmente em curso, e contribuindo para o objectivo central de definir o mar como um “projecto nacional”.

Foram, assim, seleccionadas **oito acções estratégicas**¹²⁷, a saber:

- A sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar;
- A promoção do ensino e divulgação nas escolas de actividades ligadas ao mar;
- A promoção de Portugal como um centro de excelência de investigação das ciências do mar da Europa;
- O planeamento e ordenamento espacial das actividades;
- A protecção e recuperação dos ecossistemas marinhos;
- O fomento da economia do mar;
- A aposta nas novas tecnologias aplicadas às actividades marítimas;
- A defesa nacional, a segurança, a vigilância e a protecção dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional.

A proposta da Estratégia Nacional para o Mar foi aprovada na generalidade, em Conselho de Ministros, a 4 de Outubro de 2006. A Estratégia Nacional para o Mar assume-se como um documento dinâmico, aberto aos ajustamentos que a evolução das suas condicionantes e a avaliação da sua execução vierem a recomendar. Vigora no período de 2006 a 2016, ano em que deverá ser sujeita a uma revisão global, com base num processo de avaliação e discussão pública.

¹²⁷ ENM 2006-2016, pp. 22-23.

Relativamente à ENM tenho a comentar que, depois da análise efectuada, reparei na inexistência de um programa de acção efectivo (prazos, orçamentação, parcerias, instrumentos financeiros ao dispôr, etc..) anexo à política nacional para o mar. Não obstante a ratificação do Conselho de Ministros da ENM, esta Estratégia sugere que cabe à sociedade civil e à iniciativa privada o papel principal na concretização dos objectivos da Estratégia, sendo o Estado relegado para um papel de mero facilitador. São, de facto, os *stakeholders* os principais responsáveis pela implementação da Estratégia, mas terá de ser o Estado a criar as condições favoráveis para o início deste novo ciclo. A ver pelas oito acções estratégicas propostas, a sua boa execução tem no Estado o seu principal responsável. Só com um Estado determinado e perseverante a acção estratégica pode ser verdadeiramente “lançada ao mar”.

No entanto, percebemos que nos discursos oficiais, nomeadamente de Sua Excelência o Presidente da República, Professor Aníbal Cavaco Silva, os assuntos do mar estão na ordem do dia, conforme constatei nos excertos do seu discurso¹²⁸ na Assembleia da República, durante a 36ª Sessão Comemorativa do 25 de Abril de 2010: (...)“*Temos de repensar a nossa relação com o mar. Repensar o modo como exploramos as oportunidades que ele nos oferece. Importa afirmar a ideia de que o mar é um activo económico maior do nosso futuro*” (...)”*Às vantagens decorrentes da nossa geografia, da História e da imagem externa do País podemos ainda juntar as estratégias e políticas para o mar desenhadas nos últimos seis anos em Portugal e na própria União Europeia. Não é necessário fazer mais estudos e relatórios. Basta agir em cumprimento daquelas estratégias.*” (...) “*É essencial que criemos condições e incentivemos os agentes económicos a investir no conjunto dos sectores que ligam economicamente Portugal ao mar...Portugal e os Portugueses precisam de desígnios que lhes dêem mais coesão, mais auto-estima e mais propósito de existir. O mar é certamente um deles.*” (...).

¹²⁸ Este discurso pode ser consultado na íntegra no site oficial da Presidência da República Portuguesa, <http://www.presidencia.pt/?idc=22&idi=39445>

5.4 O Hypercluster da economia do mar

“Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”

Dentro das políticas marítimas nacionais, não posso deixar de enaltecer o estudo de economia política, realizado pela equipa multi-disciplinar da SaeR – Sociedade de avaliação estratégica e risco Lda. – denominado *Hypercluster* da Economia do Mar¹²⁹, sob a coordenação do ex-ministro das Finanças, Professor Ernâni Lopes, por iniciativa da Associação Comercial de Lisboa. Trata-se de uma obra de referência, cuja leitura considero indispensável a todos aqueles (decisores políticos, empresários, académicos e sociedade civil) que estão empenhados em deixar aos seus descendentes um país diferenciado, internacionalmente relevante e seguramente mais próspero.

O estudo propriamente dito está dividido em três partes: primeira parte – a fundamentação; segunda parte – a avaliação estratégica das componentes e a visão de conjunto; terceira parte – a estratégia e os planos de acção.

O estudo confronta-nos com o facto, amplamente demonstrado, de que a economia portuguesa está a sofrer uma descontinuidade nos seus padrões de modernização e nos seus modelos de desenvolvimento, e a análise prospectiva da economia nacional conduz a um cenário espontâneo de definhamento e à necessidade de se caminhar para um cenário de afirmação estratégica para Portugal.

O *hypercluster* configura-se como, simultaneamente, uma força propulsora e um catalisador, capaz de organizar e dinamizar um conjunto de sectores com elevado potencial de crescimento e inovação, e capacidade para atraírem recursos e investimentos de qualidade, nomeadamente externos.

Segundo o estudo, a economia do mar representa hoje apenas 2% do PIB e gera cerca de 75.000 empregos, o que é considerado muito abaixo do seu potencial, face até a comparações internacionais com países ou regiões próximas. O efeito multiplicador de 2,8 configura estas actividades como geradoras fortes de valor acrescentado, admitindo-

¹²⁹ *Hypercluster* do Mar - http://www.saer.pt/up/UPLOADbin2_imagem_0955656001242642284-657.pdf

se que possam vir a representar, em 2025, directamente, cerca de 4,5% do PIB, valor que sobe para 10 a 12%, englobando os valores indirectos.

Haverá assim que criar, nas palavras inspiradoras do Professor Ernâni Lopes, um novo desígnio nacional, "*tornar Portugal num actor marítimo relevante a nível global, na viragem do I para o II quartel do século XXI*"¹³⁰.

O estudo propõe, por fim, um *masterplan* distribuído por quatro plataformas diferentes de planos e acções, a saber:

1) Planos prioritários

Englobando os componentes com maiores condições de atractividade e competitividade e capacidades para servirem de motores, catalisadores e formatadores sistémicos do conjunto (portos, logística & transportes marítimos, náutica de recreio & turismo náutico, pesca, aquicultura & indústria do pescado, visibilidade, comunicação & cultura marítima e produção de pensamento estratégico);

2) Planos de sustentação imediata

Englobando os componentes fundamentais para o bom funcionamento da “linha da frente” (serviços marítimos, construção & reparação navais e obras marítimas);

3) Planos de alimentação

Englobando os componentes criadores de consistência e sustentabilidade a longo prazo, com papel regenerador e inovador do conjunto (*investigação* científica, inovação & desenvolvimento, ensino & formação, defesa & segurança no mar e ambiente & conservação da natureza);

4) Plano meta-oceano (prospectivo e de longo prazo)

O estudo propõe também algumas medidas consideradas determinantes no caminho crítico para o sucesso da implementação deste projecto. Como por exemplo a criação do Fórum Empresarial da Economia do Mar¹³¹ (FEM).

¹³⁰ Referência feita no website da SaeR pelo coordenador no estudo sobre o Hypercluster *da economia do Mar*, Professor Doutor Ernâni Lopes.

<http://www.saer.pt/index.php?lop=conteudo&op=f7177163c833dff4b38fc8d2872f1ec6&id=c24cd76e1ce41366a4bbe8a49b02a028>

¹³¹ Fórum Empresarial da Economia do Mar - <http://www.fem.pt>.

O FEM conheceu recentemente a sua constituição estatutária; conta no momento com o Eng. Fernando Ribeiro e Castro, na qualidade de secretário-geral, e está organizado de acordo com as componentes da economia do mar do *hypercluster* apresentado.

Por conseguinte, originou a formação de vários grupos de trabalho com o objectivo principal de concretizar as linhas de acção previstas nos planos prioritários pondo, assim, em marcha, o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal. Actualmente, fazem parte do FEM cinquenta e oito empresas nacionais.

*5.5 Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM)*¹³²

*"The problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole"*¹³³

O ordenamento do espaço marítimo é um instrumento fundamental da PMIE.

Permite às autoridades públicas e às partes interessadas coordenarem a acção respectiva e optimiza a utilização do espaço marinho, beneficiando o desenvolvimento económico do meio marinho¹³⁴.

No âmbito do Plano de Acção da ENM, Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de Dezembro, foi aprovado um Programa de Acção que integra entre outros o "Planeamento e ordenamento do espaço e actividades marítimas", que prevê o desenvolvimento de um POEM. Este plano tem como objectivo ordenar os usos e actividades do espaço marítimo, presentes e futuros, em estreita articulação com a

¹³² Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo - <http://poem.inag.pt>

¹³³ "Os problemas do espaço marítimo estão estreitamente inter-relacionados e devem ser considerados como um todo". Preâmbulo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS). Adoptada em 1982, entrou em vigor em 1994. A Comunidade Europeia e todos os Estados-Membros da UE são Partes na UNCLOS.

¹³⁴ COM (2008) 791 final, "Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na EU", p. 2.

gestão da zona costeira, garantindo a utilização sustentável dos recursos, a sua preservação e recuperação, potenciando a utilização eficiente do espaço marinho, no quadro de uma abordagem integrada e intersectorial, e fomentando a importância económica, ambiental e social do mar.

Tendo presente que os instrumentos de gestão territorial existentes a nível nacional têm um enfoque essencialmente na vertente terrestre, não contemplando a vertente marítima ou não considerando o âmbito multidimensional do mar, isto é, o fundo, a coluna de água, a superfície, o litoral e a atmosfera, importa encontrar forma de regular esta matéria de forma coerente e articulada.

Assim, através do Despacho n.º 32277/2008 da CIAM, de 18 de Dezembro, e considerando o disposto no n.º 2 do artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro, foi determinada a elaboração do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo.

O POEM, como plano sectorial, deverá estabelecer e justificar as opções e os objectivos sectoriais com incidência territorial e definir normas de execução, integrando as peças gráficas necessárias à representação da respectiva expressão territorial e será acompanhado por um relatório que procede ao diagnóstico da situação territorial sobre a qual intervém e à fundamentação técnica das opções e objectivos estabelecidos.

O desenvolvimento deste plano considera como documento orientador a Comunicação da Comissão Europeia denominado “*Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo*”.

Visão

“Espaço Marítimo diferenciador da identidade nacional, sustentável, ordenado e seguro, suporte de actividades socioeconómicas e potenciador de recursos, assente no conhecimento, na inovação e na especificidade geográfica”.

Missão

“Afirmar a importância económica, ambiental e social do Mar, assente na promoção do conhecimento dos recursos naturais e das actividades existentes e potenciais e no ordenamento integrado e gestão adaptativa dos usos que se desenvolvem no espaço marítimo, em estreita articulação com a gestão da zona costeira, com o

normativo internacional, comunitário e nacional e demais instrumentos de planeamento sectorial e de gestão do território, envolvendo os diferentes actores e agentes.”

Discussão Pública

A Proposta do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM) e o respectivo Relatório Ambiental encontram-se concluídos tecnicamente e aprovados pela respectiva Equipa Multidisciplinar. Nos termos previstos do artigo 40.º, do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, na sua actual redacção, faz-se saber que a Discussão Pública do POEM decorre entre o período de 29 de Novembro de 2010 a 22 de Fevereiro de 2011.

5.6 Programa “Polis do Litoral”

“Operações integradas de requalificação e valorização da orla costeira”

Como verificamos no *Livro Verde*, as zonas costeiras assumem uma importância estratégica em termos ambientais, económicos, sociais e culturais.

A resolução dos seus problemas – designadamente o controlo dos processos erosivos, da ocupação urbana de zonas de risco, da destruição de habitats e a perda de biodiversidade e do declínio das actividades económicas – revela-se prioritária no âmbito de uma política de desenvolvimento sustentável, implicando um equilíbrio e interacção indispensáveis entre a conservação dos recursos naturais e o desenvolvimento socioeconómico de cada região.

No âmbito da política integrada para as zonas costeiras, o XVII Governo Constitucional determinou, em Resolução do Conselho de Ministros 90/2008, de 3 de Junho, a realização de um conjunto de operações de requalificação e valorização de zonas de risco e de áreas naturais degradadas situadas no litoral, em espaços de intervenção prioritária, designadas *Polis Litoral*.

Os objectivos implícitos às respectivas intervenções passam pelas seguintes medidas:

- Proteger e requalificar a zona costeira tendo em vista a defesa da costa, a promoção da conservação da natureza e biodiversidade, a renaturalização e a reestruturação de zonas lagunares e a preservação do património natural e paisagístico, no âmbito de uma gestão sustentável;
- Prevenir e defender pessoas, bens e sistemas, de riscos naturais;
- Promover a fruição pública do litoral, suportada na requalificação dos espaços balneares e do património ambiental e cultural;
- Potenciar os recursos ambientais como factor de competitividade, através da valorização das actividades económicas ligadas aos recursos do litoral e associando-as à preservação dos recursos naturais.

De momento, estão identificadas quatro áreas territoriais “*polis*”, a saber: litoral do Norte¹³⁵, litoral da Ria de Aveiro¹³⁶, litoral da Ria Formosa¹³⁷ e o litoral da Costa Vicentina. Abrangem no seu conjunto 308 km de frente costeira, 220 km de frentes lagunares e estuarinas, a financiar pelo Estado, municípios, entidades privadas e com recurso a fundos comunitários no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), totalizando um orçamento global na ordem dos 322,5 milhões de euros.

¹³⁵ www.polislitoral norte.pt

¹³⁶ www.polisriadeaveiro.pt

¹³⁷ www.polislitoralriiformosa.pt

Cap. VI – Agenda Regional do Mar (Norte de Portugal)

6.1 Pacto regional para a competitividade da região “Norte 2015”

A região Norte de Portugal possui uma grande tradição marítima e uma forte ligação ao mar, que conheceu diferentes formas de expressão ao longo dos tempos. Na época das primeiras descobertas (a partir do século XV), o Porto e a sua região participaram activamente na construção de embarcações e no fornecimento de homens para incorporar as respectivas guarnições. Nos séculos seguintes, o comércio marítimo e o aparecimento de uma burguesia comercial, com intensas relações com o norte da Europa, constituíram a base de desenvolvimento da economia desta cidade e sua região.

No final do século XIX e início do século XX, o transporte marítimo possibilitou a saída de importantes fluxos migratórios em direcção ao Brasil e, mais recentemente, a pesca (em especial a pesca do bacalhau) e a indústria transformadora marcaram, em termos sociais e económicos, os espaços litorais da região.

No presente assiste-se ao aparecimento de novas actividades emergentes com forte ligação ao mar nos campos económico, científico e do lazer.

A região Norte detém um importante património natural (por exemplo: rede natura do Litoral Norte) e cultural tangível (por exemplo: arquitectura militar, civil e religiosa) e intangível (tradições e costumes) ao longo da sua zona costeira, com destaque para os municípios de Espinho, Porto, Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo. Este património está disperso, carecendo de valorização e de promoção. A região apresenta ainda um conjunto de centros vocacionados para a divulgação científica e da temática mar de que constituem exemplos, a *Estação Litoral da Aguda*¹³⁸ em Gaia, o *projecto Rosa-dos-Ventos* em Vila do Conde, a *Lancha Poveira*¹³⁹ na Póvoa de Varzim, a *Fundação Gil Eannes*¹⁴⁰ em Viana do Castelo e o *AquaMuseu do rio Minho*¹⁴¹ em Vila Nova de Cerveira, entre outros.

¹³⁸ Estação Litoral da Aguda - <http://www.fundacao-ela.pt/>

¹³⁹ Lancha Poveira - <http://www.povoadevarzim.com.pt/lanchapoveira.php>

¹⁴⁰ Fundação Gil Eannes - www.fundacaogileannes.pt/

¹⁴¹ AquaMuseu do rio Minho- <http://aquamuseu.cm-vncerveira.pt/>

O Conselho Regional e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) definiram uma estratégia de desenvolvimento regional, designada por “*NORTE 2015 – Uma Região. Um Futuro. Uma Estratégia.*” e, dentro desta, tem vindo a promover um conjunto de agendas temáticas consideradas prioritárias, constituindo o “pacto regional para a competitividade da região do Norte”. Entre elas, e relevante para o trabalho em questão, é a **Agenda Regional do Mar - Plano de Acção “Mar”**.

A Agenda Regional do Mar e o seu plano de acção tem como objectivo geral “*valorizar o recurso mar através do desenvolvimento de um conjunto de actividades, de produtos e de serviços que promovam o crescimento económico, o emprego e a internacionalização da região, apostando no reforço da Investigação, Desenvolvimento e Inovação (I&D&I) marinha, da formação, do empreendedorismo e da cooperação de forma a contribuir, em condições de sustentabilidade, para a competitividade da Região*¹⁴²”.

Em síntese, este plano de acção “Mar” justifica-se, assim, por um conjunto de razões das quais destaco as seguintes:

- A existência de uma zona costeira extensa e rica, onde se concentra a maior parte da população e da actividade económica da região, marcada pela existência de vários estuários de elevado valor ambiental, paisagístico e económico que urge valorizar em condições de sustentabilidade;
- Permite uma aproximação global e coordenada das actividades e saberes que integram a temática mar, bem como o desenvolvimento de relações de complementaridade e a produção de efeitos de sinergia favoráveis ao desenvolvimento da região;
- Permite desenvolver as estratégias adequadas e a sua coordenação no sentido da adaptação da região aos efeitos das alterações climáticas;
- Constitui uma oportunidade para parar ou diminuir a tendência de perda de biodiversidade que caracteriza a evolução dos ecossistemas marinhos;
- Favorece o aproveitamento do potencial que algumas actividades ligadas ao mar apresentam enquanto espaços de empreendimento, inovação, criação de

¹⁴² Agenda Regional do Mar Plano de Acção “MAR” 2007-2013, p. 52.

riqueza e de emprego qualificado, que importa estimular do ponto de vista do reforço da competitividade e do emprego da região;

- Contribui através da iniciativa regional e das articulações possíveis com outras regiões portuguesas e com a EMAM, para a consecução da ENM, favorecendo a criação de escala e o desenvolvimento de complementaridades indispensáveis à consecução dessa estratégia nacional;

- Contribui para o desenvolvimento da PMIE através da assunção, no plano regional, do conjunto de princípios e de orientações que enquadram essa estratégia europeia;

- Reforça o papel da região nos programas de cooperação transfronteiriça com a Galiza e de cooperação transnacional no âmbito do Espaço Atlântico, cofinanciados pelo FEDER, em que a dimensão marítima ocupa uma posição relevante em ambos os programas.

- Contribui para a sensibilização da população em geral e especialmente dos jovens para a temática mar;

- Apresenta um programa de fundos estruturais interessante, para o período entre 2007 e 2013, que permite o lançamento de iniciativas e investimentos para o desenvolvimento no domínio do mar.

É importante mencionar que a elaboração do plano de acção “Mar” assentou num processo aberto à participação de um alargado leque de actores, de âmbito regional e nacional, quer na fase de estudo, quer durante a fase da sua implementação. Este plano constitui também um referencial central para os investimentos públicos e privados, a ter em consideração no âmbito das candidaturas ao Programa Operacional Regional do Norte (ON.2 – *O Novo Norte*) e aos Programas de Cooperação (POCTEP e POCTEA¹⁴³).

Neste ponto, a Agenda Regional destaca-se da ENM pelo facto de estar enquadrada a temática “Mar” nestes programas operacionais, podendo ser candidatáveis entidades públicas/privadas da região Norte de Portugal.

¹⁴³ POCTEP - Programa de Cooperação Transfronteiriço Espanha - Portugal
POCTEA - Programa de Cooperação Transnacional do Espaço Atlântico

Saliento que a região Norte é, no presente momento, **a única região portuguesa que apresenta uma estratégia integrada para o Mar.**

Ora, este plano de acção estimula também o alargamento da dinâmica de cooperação a outras regiões vizinhas, como seja a região Centro de Portugal e a região Autónoma da Galiza e favorece, assim, o desenvolvimento de condições de complementaridade e de escala, indispensáveis à afirmação internacional do Noroeste peninsular no domínio do mar.

6.2 Linhas estratégicas de desenvolvimento¹⁴⁴

Para o efeito, foram delineadas dez linhas de desenvolvimento estratégico para consubstanciar o “plano de acção”. Analisei-as, cada uma *per si*, tendo em conta o seu objectivo e tipologias respectivas. Passo a enumerar as dez linhas estratégicas definidas para a região Norte que constam na Agenda do “Mar”:

1) Promover a conservação, a valorização e a gestão dos ecossistemas costeiros e das bacias hidrográficas

O objectivo é o de fomentar o estudo dos ecossistemas costeiros e fluviais, e desenvolver medidas com vista à sua protecção, recuperação, valorização e ordenamento, de forma a potenciar os seus usos de acordo com modelos de sustentabilidade. Os projectos e as acções a desenvolver devem observar as orientações estabelecidas pelas “Bases para a Estratégia de Gestão Integrada das Zonas Costeiras”.

2) Desenvolver novos produtos e promover a aplicação de novas tecnologias ao meio marinho

Esta linha tem em vista os desenvolvimentos futuros no campo das ciências do mar e da utilização do meio marinho, através de novos produtos e serviços, que resultarão certamente da aplicação, a este meio, de conhecimento e de tecnologias da informação e da comunicação. Podem enquadrar-se no âmbito desta linha estratégica os projectos que

¹⁴⁴ Agenda Regional do Mar Plano de Acção “MAR” 2007-2013, p. 54.

visam o desenvolvimento de novos produtos, resultantes da utilização de organismos marinhos, nomeadamente:

- Desenvolvimento de novos medicamentos e a promoção de instrumentos de diagnóstico para monitorização na área da saúde;
- Desenvolvimento de novas técnicas para conhecimento, protecção, monitorização e gestão do meio marinho, a garantia de sustentabilidade das pescas e da aquacultura;
- Desenvolvimento de novos tipos de materiais compósitos e enzimas para a indústria.

3) Promover a qualidade e a valorização dos produtos da pesca e da aquicultura e a segurança alimentar

Nesta linha enquadram-se acções que contribuam para o aprofundar do conhecimento dos recursos vivos marinhos e do seu valor comercial; acções que contribuam para o desenvolvimento e melhoramento de tecnologias de conservação e transformação do pescado e da avaliação do risco para a saúde pública; e ainda acções de implementação de processos de certificação de origem, de segurança e de qualidade de produtos da pesca e da aquicultura de modo a melhorar a imagem junto do consumidor, muitas vezes influenciada por produtos importados de qualidade inferior aos produtos regionais.

4) Desenvolver novas tecnologias de produção de peixes, de bivalves e de outras espécies e a sustentabilidade da aquicultura

O objectivo desta linha estratégica é o de promover o desenvolvimento de uma aquicultura sustentável e fomentar a produção intensiva de espécies alternativas às já largamente implantadas em todo o Sul da Europa, nomeadamente a dourada e o robalo, evitando assim a saturação do mercado e a competição entre produtores. O recurso a espécies alternativas (goraz, linguado, polvo, entre outras), mais adaptadas a temperaturas baixas, permitirá conquistar novos mercados, dado tratar-se de espécies de elevado valor comercial e cujas populações naturais têm vindo a diminuir.

5) *Promover o desenvolvimento do cluster “ conhecimento e economia do mar”*

O objectivo desta linha de acção é o de reforçar a economia do mar, contribuindo para a modernização das actividades tradicionais, nomeadamente as indústrias marítimas, o apoio a actividades emergentes e o desenvolvimento de redes de cooperação, entre empresas e instituições de Investigação e Desenvolvimento (I&D), orientadas para a transferência de tecnologia e para o desenvolvimento da cadeia de valor dos produtos da economia do mar. São considerados prioritários os projectos que promovam a densificação das relações intra e intersectoriais e projectos que contribuam para internacionalização da base produtiva regional.

6) *Reforçar a investigação e desenvolvimento nas áreas das ciências marinhas e fomentar o empreendedorismo em actividades da economia do mar*

Esta linha completa as anteriormente apresentadas, constituindo o seu desenvolvimento uma condição necessária para a construção e consolidação do *cluster* regional para o mar. O apoio a formações avançadas, ao desenvolvimento de projectos de investigação nas áreas das ciências e da economia do mar e ao fomento do empreendedorismo é, para esta Agenda, uma indiscutível prioridade para o desenvolvimento do seu plano de acção.

Esta linha privilegia abordagens que integrem, de forma dinâmica, as componentes formativa, investigação, incubação e de aconselhamento e apoio financeiro ao desenvolvimento de novos projectos e iniciativas empresariais, e ainda ao acolhimento de projectos empresariais externos que, pela sua relevância, contribuam para o reforço das demais componentes.

7) *Apoiar o desenvolvimento do transporte marítimo e a melhoria das condições de segurança marítima e das infra-estruturas portuárias*

A localização de Portugal e da região do Norte, no Sul do Arco Atlântico Europeu, constitui uma posição privilegiada, por referência às rotas marítimas norte-sul e este-oeste, que importa potenciar. As “auto-estradas” do mar e o *short sea shipping* representam alternativas ao transporte rodoviário de mercadorias, com reconhecidas vantagens do ponto de vista ambiental e económico. O porto de Leixões apresenta, neste contexto, uma posição relevante no que respeita à auto-estrada marítima do Atlântico. O apetrechamento e a modernização dos portos da região e a melhoria das suas articulações com o *hinterland*, de forma a favorecer a inserção nas cadeias

internacionais de transporte e a operação nas melhores condições de segurança, constituem objectivos importantes no âmbito dos programas regionais do mar e dos transportes.

Adquirem especial relevância os projectos do novo molhe e terminal de passageiros do porto de Leixões, bem como projectos que favoreçam a melhoria das condições de segurança das operações portuárias. No âmbito desta linha estratégica adquire especial importância a criação do Pólo Mar do Parque de Ciência e Tecnologia - Universidade do Porto - que integrará e articulará as valências de formação e investigação, de incubação de empresas e de acolhimento empresarial e ainda uma função de divulgação científica.

8) Valorizar o património marítimo regional, a náutica de recreio e o turismo náutico

Esta linha estratégica contribui para a consolidação e valorização das estruturas existentes e para a criação de novos projectos que tenham por missão a valorização e interpretação do património e do conhecimento relacionado com as temáticas do mar e das comunidades marítimas. A valorização deste potencial, em paralelo com a criação e desenvolvimento de um conjunto de condições de apoio à náutica de recreio (uma rede de marinas devidamente infra-estruturadas, que disponibilizem serviços de apoio à náutica, geridas segundo um modelo empresarial), a criação de um conjunto de produtos de turismo náutico e de turismo costeiro constituem as condições indispensáveis à valorização e aproveitamento do património marítimo que a região possui. Esta linha estratégica privilegia o desenvolvimento de projectos que promovam, na sua elaboração e desenvolvimento, o envolvimento das comunidades marítimas das respectivas zonas, de forma a favorecer a emergência e a diversificação de actividades ligadas ao mar e a criação de novas oportunidades de emprego.

9) Promover o desenvolvimento da educação e da formação nas áreas das ciências marinhas e da economia do mar de forma a favorecer a segurança, a qualificação do sector e a empregabilidade

O desenvolvimento da educação e da formação no domínio do mar são factores chave para a empregabilidade, para o reforço do *cluster* do mar e segurança marítima.

A presente linha estratégica tem uma dimensão transversal, cruzando todas as outras Linhas que compõem o Plano de Acção. Tem por objectivo favorecer a qualificação de jovens e adultos em áreas de actividade directa e indirectamente ligadas ao mar, com especial incidência na área da segurança. Neste sentido importa qualificar a oferta formativa existente e reforçar a coordenação entre a acção do Forpescas (Centro de Formação Profissional das Pescas) e de outras organizações que intervêm na área da formação em actividades relacionadas com o mar (por exemplo, formação na área do turismo) no sentido de adequar e ordenar a oferta formativa segundo as necessidades de desenvolvimento que se colocam neste domínio.

10) Promover a cooperação transfronteiriça e transnacional no domínio do mar

A região do Norte possui uma experiência histórica de cooperação transfronteiriça principalmente com a Galiza, e de cooperação transnacional, especialmente no âmbito do Espaço Atlântico, do qual a CCCR-N é, actualmente, a Autoridade de Gestão do POCTEA. O tema Mar é relevante para estes dois “espaços” de cooperação, integrando o corpo principal de objectivos dos respectivos Programas.

No que respeita à cooperação transfronteiriça com a Galiza foi criado, sob a iniciativa da CCCR-N e da *Xunta da Galicia*, um grupo de trabalho misto, envolvendo actores das duas regiões, sob a coordenação do CETMAR¹⁴⁵ e do CIIMAR¹⁴⁶.

Foi desenvolvido um primeiro conjunto de projectos estruturantes de cooperação oportunamente candidatados ao Programa de Cooperação Transfronteiriça Portugal-Espanha, em seis domínios prioritários (qualidade do meio marinho, recursos marinhos, sector alimentar, biotecnologias e novos produtos, construção e reparação naval e náutica de recreio e, por fim, cultura e turismo).

¹⁴⁵ Centro Tecnológico del Mar - Fundación CETMAR: <http://www.cetmar.org>

¹⁴⁶ Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental: <http://www.cimar.org>

6.3 Modelo de governação para a Agenda Regional do Mar

A coordenação transversal de políticas e a articulação entre vários níveis de poder coloca a questão da concertação e integração de políticas, ou seja a questão da governança. Este plano constitui um referencial de desenvolvimento estratégico dinâmico, que serve de base ao lançamento e ao desenvolvimento de intervenções no domínio do mar. O plano de acção corporiza a ambição de se constituir como plataforma de suporte a um processo evolutivo, aberto à participação dos diferentes actores e à coordenação das suas intervenções.

Um dos aspectos essenciais para garantir a gestão e regulação do plano é a existência de informação estratégica que permita o conhecimento mais aprofundado do mesmo e o acompanhamento das principais realizações.

A gestão estratégica deste plano de acção é da responsabilidade de um comité de pilotagem, presidido pela CCDR-N, e constituído por um conjunto de instituições públicas da região Norte responsáveis pelas principais áreas de política relacionadas com a temática e, também, por entidades representativas dos espaços litorais em presença. O comité de pilotagem será um espaço privilegiado de articulação e de coordenação intersectorial e de articulação territorial das diversas iniciativas e projectos, que terá como objectivo principal a responsabilidade de implementar o plano de acção e a respectiva regulação existente.

6.4 Oceano XXI - Cluster do “conhecimento e da economia do mar”

Ainda acerca das estratégias regionais, destaco o trabalho levado a cabo pela plataforma “Oceano XXI – Associação para o Conhecimento e Economia do Mar” que tem como principal objectivo específico dinamizar o **cluster do “conhecimento e da economia do mar”**.

Este *cluster* foi reconhecido pela Autoridade de Gestão do Programa de factores de Competitividade (COMPETE), no dia 27 de Julho de 2009, como Estratégia de

Eficiência Colectiva. E por este facto, importa ser referenciado neste trabalho, dada a importância que vai seguramente ter a curto prazo, nos projectos considerados “âncora” para as regiões Centro e Norte de Portugal.

Por outro lado, o objectivo geral que orienta o desenvolvimento deste *cluster* consiste em “*valorizar o recurso Mar através do desenvolvimento de um conjunto de actividades, de produtos e de serviços que promovam o crescimento económico, o emprego e a internacionalização da região, apostando no reforço da I&D&I, da formação, do empreendedorismo e da cooperação de forma a contribuir, em condições de sustentabilidade, para a competitividade da região*”¹⁴⁷.

Este *cluster*, sediado na região Norte, envolve um vasto e diversificado conjunto de entidades representativas dos interesses regionais (Centro e Norte) e nacionais, pertencentes aos principais sectores do agregado económico subjacente à Estratégia de Eficiência Colectiva, tendo em vista a diversificação da base económica regional, criando, desta forma, novas actividades e serviços e fomentando o aparecimento de mercados alternativos com maior valor económico, o reforço da competitividade e da produtividade das indústrias do mar e o aumento do emprego qualificado.

O *cluster* do “conhecimento e da economia do mar” integra um conjunto diversificado de sectores e de actividades:

- Pesca, aquicultura, salicultura e indústria transformadora da pesca;
- Actividades marítimo-portuárias e logística;
- Indústrias marítimas;
- Indústrias transformadoras de suporte às actividades marítimas (têxtil e vestuário, plástico, moldes, madeira, metalomecânica);
- Cruzeiros, náutica de recreio e turismo marítimo;
- Tecnologias da informação e comunicação (TIC)
- Robótica submarina;
- Biotecnologia marinha;
- Energias renováveis.

¹⁴⁷ Oceano XXI: *Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar*: <http://www.oceano21.org>

O *cluster* do “conhecimento e da economia do mar” organiza-se segundo quatro linhas prioritárias de intervenção¹⁴⁸, que estão em consonância com a visão europeia dos *clusters* marítimos referida no *Livro Verde* (capítulo II).

Linha Prioritária 1 – desenvolver a Investigação & Desenvolvimento das Tecnologias de Informação (IDTI) e apoiar o desenvolvimento de actividades emergentes no domínio da economia do mar;

Linha Prioritária 2 – promover a qualidade e a valorização dos produtos da pesca, da aquicultura e de produtos marinhos, e a segurança alimentar;

Linha Prioritária 3 – promover a modernização e a inovação das indústrias marítimas, do transporte marítimo, da actividade portuária e da logística;

Linha Prioritária 4 – valorizar o património marítimo e o seu aproveitamento no apoio ao desenvolvimento da náutica de recreio e do turismo de natureza.

No âmbito da Estratégia de Eficiência Colectiva – *cluster* do “conhecimento e da economia do mar” – foram reconhecidos **seis projectos âncora** que, no seu conjunto, totalizam uma estimativa de investimento de 120 milhões de euros nos três próximos anos (2010 - 2013). E são os seguintes:

Ecomare

Aquário dedicado à temática dos mares da Península Ibérica, centro de recuperação de animais marinhos e laboratório oceanográfico da Universidade de Aveiro.

Parque de Ciência e Tecnologias do Mar da Universidade do Porto

Visa o desenvolvimento de acções de I&D, transferência de tecnologias, incubação de empresas, acolhimento empresarial, formação e divulgação científica. O Pólo do Mar permitirá que os empreendedores desenvolvam as suas investigações e/ou testem os seus protótipos em meio marinho.

¹⁴⁸ Oceano XXI: *Cluster* do Conhecimento e da Economia do Mar: <http://www.oceano21.org>

Consumpesca

Com o objectivo específico de reduzir o consumo de combustível na frota da pesca costeira e de arrasto.

Panthalassa

Promover a segurança alimentar e a sustentabilidade ambiental da produção, da transformação e do consumo de pescado, através da implementação de sistemas integrados, abrangendo toda a cadeia de produção, que permitem, para cada fase do processo de fabrico, desenvolver as melhores soluções do ponto de vista ambiental e de segurança, conferindo maior valor acrescentado aos produtos.

Promoção e desenvolvimento do turismo náutico e dos desportos náuticos

Reforço do turismo náutico e dos desportos náuticos em Portugal, através da implementação dos seguintes projectos:

Construção do Terminal de Cruzeiros de Leixões tendo como objectivo reforçar a posição do Porto de Leixões no mercado do turismo de cruzeiros explorando a sua localização no cruzamento de rotas entre o Atlântico nordeste e o Mediterrâneo e entre as Caraíbas e a Europa;

Construção do Centro de Mar em Viana do Castelo, visando o desenvolvimento da náutica de recreio e dos desportos náuticos e o reforço da posição de Viana do Castelo como uma cidade da náutica do Atlântico.

Turismo Marítimo de Natureza

Em especial na ilha da Morraceira (Figueira da Foz) e ilha das Berlengas (Peniche).

6.5 A Náutica como factor de desenvolvimento regional

Como referi no capítulo dedicado aos domínios destacados pelo *Livro Verde*, o sector náutico pode ter um papel importante no que concerne à protecção do legado marítimo e na sensibilização do público. No entanto, as actividades náuticas podem desempenhar outras funções vitais para a implementação das políticas marítimas (regionais, nacionais e europeias) e serem consideradas um activo gerador de emprego, de riqueza e bem-estar das populações.

Pese embora que para se ter uma verdadeira identidade marítima (...) “*é preciso tempo para sentir o mar, é algo que só se consegue com muito tempo, eventualmente com o tempo de uma vida*” (...) ¹⁴⁹. Urge a necessidade de se formar gerações que desde cedo se familiarizem com o mar. A prática náutica, qualquer que seja a modalidade, permite despertar o interesse e, conseqüentemente, aproximar a populações jovens ao mar.

A este propósito menciono o estudo, do qual fui coordenador, realizado pela INTERCÉLTICA – Associação Cultural, Desportiva e Turística, que coloca a *Náutica como factor de desenvolvimento da região Norte* ¹⁵⁰. Este estudo estratégico foi apoiado pelo programa Operacional da Região Norte (CCDR-N) com recurso ao FEDER.

Numa primeira fase, efectou-se um levantamento/inventário exaustivo ao sector, que incluiu diversos actores como: a Autoridade Marítima, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, os clubes, as associações, os portos de recreio, as empresas de animação turística, os operadores marítimo-turísticos, o desporto escolar, as federações, a indústria, o comércio e os serviços náuticos.

O objectivo primeiro deste levantamento foi determinar a dimensão do sector e qual a sua importância para, com base na informação obtida, elaborar um plano estratégico que respondesse às reais necessidades e carências do sector náutico na região Norte.

Numa segunda fase, foram elaboradas propostas de projectos que pudessem, futuramente, ser enquadradas nas Agendas Regionais temáticas do Turismo e do Mar e conseqüentemente no QREN (2007-2013).

¹⁴⁹ Discurso do Arq.to Guilherme Guimarães nas comemorações oficiais do Dia Europeu do Mar 2010 (20 de Maio) a bordo do navio Gil Eanes, em Viana do Castelo.

¹⁵⁰ Para mais informações sobre o Projecto Náutica consultar o seguinte site, <http://www.projectonautica.com/index.php?seccao=nautica&content=apresentacao> .

Foi apresentado um plano de acção com base nas propostas e recomendações que dão estrutura a **cinco eixos**:

Rede de infra-estruturas náuticas

Assenta em três medidas concretas, a criação dos centros coordenadores da actividade náutica, aumento da capacidade instalada (massificação da prática) e na qualificação de serviços.

Dinamização turística

Estão sintetizadas em três itens, criação de pacotes náuticos, desenvolvimento de empreendimentos turísticos temáticos e de serviços de animação náutica.

Dinamização da náutica

Baseada em quatro medidas: 1) Rede de equipamentos e actividades em bacias hidrográficas e albufeiras; 2) Rede de prestadores de serviços; 3) Apetrechamento dos agentes náuticos; 4) Formação.

Promoção e comunicação

Essencialmente na estruturação temática e edição de material, directório da náutica, acção para a iniciação às actividades náuticas, organização de eventos e criação de espaços museológicos.

Governância

Com a aposta no conceito inovador de *loja da náutica* (tipo loja do cidadão) e no estabelecimento de um observatório para o sector náutico, actualizável e disponível ao público.

Estas propostas foram elaboradas com a intenção de promover projectos colectivos que criem sinergias entre os diversos *stakeholders* do sector náutico e que o capitalizem económica, social e ambientalmente, tornando-o mais coeso e rumo a um desenvolvimento sustentável.

O Norte de Portugal detém uma prodigiosa costa Atlântica e planos de água interiores (rios, lagos e zonas lacustres) singulares. Trata-se, sem dúvida, de um recurso de inquestionável valor. O desafio é torná-lo um produto reconhecido e apetecível para as populações residentes e, em simultâneo, para os turistas.

Conclusões

No decurso deste trabalho analisei a importância do MAR para a Europa desde os tempos dos descobrimentos até à actualidade com a implementação da PMIE. Dada a transversalidade do tema, este trabalho aborda as componentes das políticas marítimas europeia, nacional e regional (Norte de Portugal). Devo notar que este trabalho não pretende ser um estudo final e/ou conclusivo, mas que possa ser considerado como ponto de partida para posteriores aprofundamentos.

Concluído este intróito, passo a apresentar as conclusões finais.

Como sabemos os oceanos ocupam dois terços da área total do planeta Terra. Esta constatação permite, desde logo, concluir que as actividades marítimas estão longe de atingir o seu potencial sistémico.

A história da Europa, particularmente a partir do período medieval, devido à sua natureza geográfica, em forma de península e bem torneada pelo mar, despoletou o interesse dos europeus pelo desconhecido. Por detrás do *mare incognitum* havia mitos e lendas que, uma vez superadas, pela audácia dos descobridores, desencadearam uma inovadora epopeia marítima, que culminou com a descoberta de rotas marítimas, culturas, civilizações e estabelecimento de intercâmbios comerciais transnacionais. Assim se iniciou o processo de globalização, através do qual os portugueses tão grande e valioso contributo deram à Humanidade.

Actualmente na Europa deparamo-nos com uma cenário económico preocupante provocado, essencialmente pela crise financeira mundial, e, constatamos que a Europa não consegue acudir a todas dificuldades dos Estados Membros periféricos. A Europa não pode estar só unida quando economicamente o ambiente é favorável, e perante as adversidades, diminuir a sua solidariedade pondo em causa valores notáveis como a construção da Europa e a moeda única. Para tal, é vital restabelecer a unidade pois só assim a UE pode lograr responder aos enormes desafios do século XXI.

Acredito que, o que é urgente acima de tudo, é unir os europeus. O MAR sem sombra de dúvida, dada a sua transversalidade, e caso seja utilizado como denominador comum, aproximará os europeus às instituições europeias, desenvolverá a nossa euro –cidadania, e, conduzirá a um maior envolvimento dos concidadãos nas decisões europeias.

Voltando ao tema do trabalho em análise, reforço mais uma vez que foi o presidente da Comissão Europeia, o português José Manuel Durão Barroso que lançou no início do seu mandato o processo de construção para uma verdadeira Política Marítima Integrada Europeia.

A PMIE tornou-se um instrumento exemplar de *savoir faire* da política, apoiada numa estratégia *botton up*, permitindo que os europeus dessem o seu contributo e participassem na sua implementação. A aplicação desta política tem como objectivos melhorar a eficácia da acção governamental no domínio do mar, e explorar melhor as sinergias, a fim de aumentar o crescimento económico e a sustentabilidade ambiental, tendo sempre presente a dimensão social. E assim, poder ainda responder aos desafios prementes da protecção do ambiente, segurança marítima, crescimento económico, emprego qualificado e contribuir também para o bem-estar das populações.

Esta “euroaposta” marítima cujo potencial esmиеcei ao longo deste trabalho, pode ser decisiva e contribuir fortemente para a afirmação da Europa no mundo. Espero também que possa servir de exemplo a outras regiões do mundo, de momento ainda subdesenvolvidas, mas que se apresentam com índices de crescimento exponenciais.

Em Portugal desde o século XIV (D. João I) até ao Estado Novo o *cluster* marítimo foi o nosso “cartão de visita” no plano internacional. Este, apresentado como paradigma incluía a navegação comercial, a pesca longínqua (p.e. o bacalhau) e a construção naval, que ombreava com os melhores construtores a nível mundial. Como prova da demonstração pública deste reconhecimento, invoco a estatuária que enaltece os feitos históricos do navegadores portugueses, como por exemplo: D. Sebastião em Lagos; Vasco da Gama em Sines; Infante D. Henrique no Porto e Londres (*Belgrave Square*); João Álvares Fagundes em Viana do Castelo.

Portugal integrado há vinte e cinco anos na União Europeia não se conseguiu impôr nas questões marítimas. Perdeu uma boa oportunidade para tirar partido desta integração, menosprezando os fundos comunitários para desenvolver o seu *cluster* marítimo, chegando até cair no esquecimento e ficar praticamente extinto no terceiro quartel do século XX.

Foi lamentável esta inoperância de Portugal junto da UE e vice-versa. Ou seja, nem Portugal soube aproveitar os generosos fundos europeus para desenvolver o sector marítimo, nem a UE soube aproveitar a mais-valia do *know-how* luso, das actividades marítimas, à semelhança do que sucedeu com a Alemanha, como país exportador por excelência, e da França, com a PAC.

Talvez a explicação para este desvio fosse a sedução dos portugueses pelos fundos europeus para aplicar em novas áreas, com resultados visíveis e imediatos a curto prazo, e, cujo retorno económico hoje ainda questionamos.

A “democracia” voltou costas ao seu passado de séculos – o MAR. Diversos factores, do passado recente, contribuíram para esta situação, a saber, a descolonização e o sentimento generalizado de ruptura com a ideologia do Estado Novo (pois a sua propaganda estava fortemente ligada ao domínio marítimo). E Portugal limitou-se, apenas a exercer o domínio marítimo, aquando da adesão, nas 12 milhas marítimas. Portugal focou-se no bloco terrestre contrariando assim o seu percurso natural e ancestral.

“Se Portugal sempre ignorou o mar sua agenda europeia, não o perspectivando como um activo estratégico ao interesse nacional, também a própria UE se viu desde sempre a si própria como um bloco terrestre, capitaneado pelo eixo continental, traçado ao longo de décadas entre Paris e Bona, do que como a potência marítima que também é. O tratado de Roma é omissivo quanto ao potencial dos oceanos e dos mares que circundam a Europa para o processo de integração europeia; a política comum de pescas nasceu tardia e gradualmente por analogia da PAC; e os transportes marítimos ficaram de fora da política europeia de transportes e logo da rede transeuropeia de transportes por muito tempo, praticamente até ao Livro Branco dos Transportes de 2001”¹⁵¹.

Com o lançamento da PMIE, Portugal compreendeu a importância da sua vocação marítima para os assuntos europeus e, finalmente, tem uma estratégia marítima para implementar no território nacional decorrente da perspectiva europeia. Esta atitude foi reforçada pela actuação do governo português, especialmente durante a Presidência Portuguesa da UE, em 2007, onde Portugal deixou a sua *griffe* com a aprovação da política marítima europeia. De novo, Portugal e a Europa estão agora voltados para o mar

¹⁵¹ Dr. Tiago Pitta e Cunha (2010) art. cit. na Revista do Centro de Informação Europeia Jacques Delors - *Europa Novas Fronteiras – Portugal – 25 Anos de Integração Europeia*, n.º 26/27. Lisboa, Principia: p.186

com uma visão mais abrangente e integrada, e em uníssono, para os sectores ligados ao mar. Em consequência destes acontecimentos a região Norte de Portugal, elaborou uma Agenda para o mar, e tem estruturas universitárias a desenvolver actividades científicas e laboratoriais associadas à iniciativa privada, que permitem dar uma nova visão económica ao mar.

Para que Portugal cumpra o mar como desígnio nacional, é necessário iniciar-se um novo ciclo que aproxime os portugueses do mar. Exige-se uma nova vaga de fundo para desenvolver a nossa cultura marítima, como já tem sucedido em outros Estados membros através de um processo de enculturação. A formação joga um papel determinante para o sucesso deste objectivo. Os planos curriculares das escolas e universidades portuguesas podem ser o ponto de partida deste novo ciclo, despertando o interesse nas camadas jovens, e, influenciando-os para o gosto da nossa herança marítima, permitindo vivenciar e experienciar actividades de mar, de modo a serem eles no futuro a capitalizarem as potencialidades do mar.

Se compararmos, em termos de território e de população, com os parceiros europeus, verificamos que Portugal não é um país pequeno, estamos ao mesmo nível de países como a Bélgica, República Checa, Holanda, Dinamarca, Irlanda e Grécia. Isto sem referir a ZEE que, em breve poderá catapultar o nosso país para o décimo lugar do ranking mundial de países marítimos

Como sabemos, o “centro de gravidade” da União Europeia deslocou-se para leste devido à entrada de novos Estados membros (alargamento a vinte e sete). E Portugal através da agenda europeia para o mar, pode tornar-se, apesar de ser um país periférico, um verdadeiro líder nas políticas europeias.

Voltando a questão inicial *A Política Marítima Europeia – uma política feita à medida de Portugal?* penso que, apesar de já termos dado alguns passos na integração de políticas marítimas é, no entanto, imprescindível uma vontade política perseverante que afirme Portugal na Europa, defenda a nossa herança e salvede o futuro do nosso país.

Oxalá saibamos aproveitar este “oceano” de oportunidades.

Fontes e bibliografia

Fontes

Documentos COM (Comunicações da Comissão Europeia)

COM (2010) 494 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu que estabelece um programa de apoio ao aprofundamento da política marítima integrada. Comissão Europeia, 2010.

COM (2009) 540 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Relatório de progresso sobre a política marítima integrada da União Europeia. Comissão Europeia, 2009.

COM (2009) 538 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: *Towards the integration of maritime surveillance: A common information sharing environment for the EU maritime domain*. Comissão Europeia, 2009.

COM (2009) 536 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Desenvolver a dimensão internacional da política marítima integrada da União Europeia. Comissão Europeia, 2009.

COM (2009) 8 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018. Comissão Europeia, 2009.

COM (2008) 791 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação: Roteiro para o ordenamento do espaço marítimo: definição de princípios comuns na EU. Comissão Europeia, 2008.

COM (2008) 395 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Orientações para uma abordagem integrada da política marítima: rumo a melhores práticas de governação marítima integrada e de consulta das partes interessadas. Comissão Europeia, 2008

COM (2007) 575 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Uma política marítima integrada para a União Europeia. Comissão Europeia, 2007.

COM (2007) 574 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Conclusões da consulta sobre uma política marítima europeia. Comissão Europeia, 2007.

COM (2006) 275 final Volume I

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Para uma futura política marítima da União – uma visão europeia para os oceanos e os mares. Comissão Europeia, 2006.

COM (2006) 275 final Volume II

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Livro Verde para uma futura política marítima da União – uma visão europeia para os oceanos e os mares. Comissão Europeia, 2006.

COM (2006) 105 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Livro Verde: Estratégia europeia para uma energia sustentável, competitiva e segura. Comissão Europeia, 2006.

COM (2005) 658 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu e ao Parlamento Europeu: Reexame da Estratégia em favor do desenvolvimento sustentável: Uma plataforma de acção. Comissão Europeia, 2005.

COM (2005) 505 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho (Directiva “estratégia para o meio marinho”). Comissão Europeia, 2005.

COM (2005) 504 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação ao Conselho Europeu e ao Parlamento Europeu: Estratégia temática para a protecção e conservação do meio marinho. Comissão Europeia, 2004.

COM (2002) 511 final

UNIÃO EUROPEIA. Comissão Europeia – Comunicação da Comissão Europeia ao Conselho e ao Parlamento Europeu: Estratégia de desenvolvimento sustentável da aquicultura europeia. Comissão Europeia, 2002.

Outras fontes

Agenda Regional do Mar Plano de Acção “MAR” 2007-2013 (2009). Porto: CCDR-N/Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

Encontro Porto Cidade Região: Para uma Região do Conhecimento (2008). Porto: Reitoria Universidade do Porto.

Estratégia Nacional para o Mar (2006). Lisboa: EMAM/Ministério da Defesa Nacional.

Genuinely Sustainable Marine Ecotourism in the EU Atlantic Area: a Blueprint for Responsible Marketing (2006). Bristol. University of West of England

“Os clusters marítimos na encruzilhada da inovação e do desenvolvimento regional” Inforegio panorama n.º 23 (2007). Bruxelas: Comissão Europeia DG Política Regional.

Plano de Acção para o Desenvolvimento Turístico do Norte de Portugal (2008). Porto: CCDR-N/ Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

Internet

Agência Europeia de Segurança Marítima

www.emsa.europa.eu (acedido: 5 de Março de 2010)

AquaMuseu do rio Minho

<http://aquamuseu.cm-vncerveira.pt/> (acedido: 13 de Setembro de 2010)

Atlas Europeu dos Mares

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas> (acedido: 22 de Outubro de 2010)

Instituto Nacional da Água

www.inag.pt (acedido: 2 de Dezembro de 2010)

Instituto Hidrográfico

www.hidrografico (acedido: 2 de Dezembro de 2010)

Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental.

www.cimar.org (acedido: 3 de Dezembro de 2010)

Centro Tecnológico del Mar - Fundación CETMAR

<http://www.cetmar.org> (acedido: 8 de Outubro de 2010)

Comissão Europeia – Agência Europeia do Ambiente

www.eea.europa.eu (acedido: 4 de Janeiro de 2011)

Comissão Europeia – Assuntos Marítimos

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.html (acedido: 12 de Janeiro 2011)

Comissário Europeu Joe Borg

http://ec.europa.eu/commission_barroso/borg/index_en.html (acedido: 20 Dezembro de 2009)

Comissão Europeia – O nosso Planeta Oceano

http://ec.europa.eu/research/rtdinfsup/pt/index_pt.html (acedido: 15 de Junho de 2010)

Comissão Europeia – Pesca

http://ec.europa.eu/fisheries/index_pt.html (acedido: 30 de Outubro de 2010)

Comissão Europeia – *Sea Search*

www.sea-search.net (acedido: 30 de Outubro de 2010)

Comité das Regiões

<http://www.cor.europa.eu/> (acedido: 13 de Setembro de 2010)

Dia Europeu do Mar

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/> (acedido: 10 de Novembro de 2010)

European Sea Ports Organization

www.espo.be (acedido: 30 de Outubro de 2010)

Estação Litoral da Aguda

<http://www.fundacao-ela.pt/> (acedido: 15 de Dezembro de 2010)

Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

www.emam.com.pt (acedido: 15 de Dezembro de 2010)

FAO – *Fisheries Department*

<http://fao.org/fi/default.esp> (acedido: 22 Novembro 2010)

Fórum Empresarial da Economia do Mar

<http://www.fem.pt> (acedido: 15 de Dezembro de 2010)

Fórum Europeu Marítimo

<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/> (acedido: 10 de Novembro de 2010)

Fundação Gil Eannes

www.fundacaogileannes.pt/ (acedido: 12 de Setembro de 2010)

Gestão Integrada das Zonas Costeiras

<http://ec.europa.eu/environment/iczm/ourcoast.htm> (acedido: 5 de Janeiro de 2011)

International Maritime Organization

<http://imo.org/> (acedido: 14 de Novembro de 2010)

Irish Marine Institute

<http://www.marine.ie> (acedido: 6 de Maio de 2010)

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

www.imarpor.pt (acedido: 20 Agosto de 2010)

Instrumento Europeu de Vizinhança e de Parceria

http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm (acedido: 18 de Outubro de 2010)

Jogos Náuticos Atlânticos

www.jniea.eu (acedido: 20 Agosto de 2010)

Lancha Poveira

<http://www.povoadevarzim.com.pt/lanchapoveira.php> (acedido: 30 de Outubro de 2010)

Museu da Marinha

www.museu.marinha/museu/site/pt/pt (acedido: 20 Agosto de 2010)

Nautisme Espace Atlantique 2

www.nea2.eu (acedido: 14 de Janeiro de 2011)

ONU – *Department of Economic and Social Affairs*

http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm (acedido: 30 de Setembro de 2010)

Oceanário de Lisboa

www.oceanario.pt (acedido: 20 Agosto de 2010)

Oceano XXI: Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar

<http://www.oceano21.org> (acedido: 3 de Dezembro de 2010)

Parlamento Europeu

http://www.europarl.europa.eu/factsheets/1_2_2_pt.htm (acedido: 9 de Novembro de 2010)

Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo

<http://poem.inag.pt> (acedido: 29 de Dezembro de 2010)

Polis Litoral Norte

www.polislitoral norte.pt (acedido: 17 de Dezembro de 2010)

Polis Ria de Aveiro

www.polisriadeaveiro.pt (acedido: 17 de Dezembro de 2010)

Polis Ria Formosa

www.polislitoralriiformosa.pt (acedido: 17 de Dezembro de 2010)

Presidência da República Portuguesa

<http://www.presidencia.pt> (acedido: 10 de Janeiro de 2011)

Projecto Náutica

<http://www.projectonautica.com/index.php?seccao=nautica&content=apresentacao>

(acedido: 14 de Janeiro de 2011)

Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN)

www.qren.pt (acedido: 14 de Janeiro de 2011)

SaeR – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco Lda.

www.saer.pr (acedido: 12 Dezembro de 2010)

Surfrider Foundation Europe

www.surfrider.eu (acedido: 14 de Janeiro de 2011)

Bibliografia

AIRALDI, Gabriela (2007). *Dall'Eurosia al Nuovo Mondo, Una Storia italiana secc. XI-VVI*. Génova, Itália: Fratelli Frilli Editori.

ALBUQUERQUE, Luís (2001). *Introdução à História dos Descobridores Portugueses*. Lisboa: Publicação Europa-América.

Europa Novas Fronteiras – Portugal – 25 Anos de Integração Europeia, n.º 26/27 (2010). Lisboa: CIEJD/Principia

Europa Novas Fronteiras – Política Marítima Europeia: Áreas-chave, n.º 20 (2006). Lisboa: CIEJD/Principia

Europa Novas Fronteiras – Política Marítima Europeia: Perspectivas e linhas estratégicas, n.º 19 (2006). Lisboa: CIEJD/Principia

FERNANDEZ-ARNESTO, Felipe (2001). *Civilizations: Culture, Ambition, and the Transformation of Nature*. Nova Iorque, EUA: Simom & Shuster.

BOORSTIN, Daniel (1986). *The Discoverers*. Nova Iorque, EUA: Vintage Press.

BOXER, Charles R. (2001). *O Império Marítimo Português, 1415-1825*. Lisboa: Edições 70.

CARVALHO, Virgílio (1995). *A Importância do Mar para Portugal*. Venda Nova: Bertrand.

COSTA, João Paulo O. (2009). *Henrique o Infante*. Lisboa: A Esfera dos Livros

DREYER, Edward L. (2007). *Zheng He - China and the Oceans in the early Ming Dynasty – 1405/1433*. Nova Iorque, EUA: Pearson Education.

HUBERMAN, Leo (1970). *História da Riqueza do Homem*. Rio de Janeiro, Brasil: Zahar Editores.

HUTTON, Will (2006). *The Writing on the Wall - Why We Must Embrace China as a Partner or Face It as an Enemy*. Nova Iorque, EUA: Free Press.

LEITÃO, Augusto R. (2006). *Organizações Europeias*. Coimbra: FEUC.

PERES, Damião (1982). *História dos Descobrimentos Portugueses*. Trofa: Vertente.

MATIAS, Nuno V., MARQUES, Viriato S., FALCATO, João, LEITÃO, Aristides G. (2010). *Políticas Públicas do Mar*. Lisboa: Esfera do Caos.

SILVA, António M. (2005). *Portugal e a Europa – distanciamento e reencontro*, Viseu: CHSC/Palimage Editores.

RIBEIRO, Maria Manuela T. (Coord.) (2007). *Mare Oceanus – Atlântico: espaço de diálogos*. Coleção Estudos sobre a Europa n.º6. Coimbra: Almedina.

RIBEIRO, Maria Manuela T. (2003). *A ideia de Europa: uma perspectiva histórica*, Coleção Estudos sobre a Europa n.º 3. Coimbra: CEIS 20/Quarteto Editora.

RODRIGUES, Jorge & DEVEZAS, Tessaleno (2009). *Portugal – O Pioneiro da Globalização, A Herança das Descobertas*. V.N. Famalicão: Centro Atlântico.

RODRIGUES, António S. (1997). *História Comparada - Portugal, Europa e o Mundo, Cronologia*. Lisboa: Tema & Debates.

SMITH, Adam (1976). *Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations*. Chicago, EUA: The University of Chicago Press.