



RITA CABRAL FERNANDES

**O CORREDOR MEDITERRÂNEO E O SEU IMPACTO NO
CONTEXTO DA UNIÃO EUROPEIA.
RELATÓRIO DE ESTÁGIO CURRICULAR REALIZADO NO
CONSULADO-GERAL DE PORTUGAL EM BARCELONA**

Relatório de estágio com vista à obtenção do grau
de Mestre em Direito na especialidade de Direito
Internacional e Europeu

Orientador:
Doutor Mateus Kowalski, Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2022

Declaração anti plágio

Declaro por minha honra que o trabalho que apresento é original e que todas as minhas citações estão corretamente identificadas. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Rita Cabral Fernandes

À minha família, aos meus amigos, à Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, ao Professor Mateus Kowalski e a toda a equipa do Consulado-Geral de Portugal em Barcelona:

Muito obrigada!

RESUMO

O presente relatório corresponde ao Estágio Curricular da fase não letiva do Mestrado em Direito Internacional e Europeu da Faculdade de Direito da Universidade NOVA de Lisboa. O estágio realizado, de acordo com o Programa de Estágios Curriculares do Ministério dos Negócios Estrangeiros (PECMNE), aconteceu de forma presencial, no Consulado-Geral de Portugal em Barcelona (CGPB), um serviço periférico do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE). O estágio foi realizado entre 24 de maio e 15 de outubro de 2021, e servirá de conteúdo para o trabalho que agora apresento, com intuito de obter o grau de Mestre em Direito Internacional e Europeu. Neste sentido, e de modo a enriquecer o trabalho, será feita um primeiro enquadramento jurídico que justifica a existência de um posto consular, como o CGPB e o trabalho nele executado, assim como uma abordagem teórica sobre as relações diplomáticas e consulares estabelecidas entre Portugal e Espanha, as quais serão importantes para perceber quais as características e matérias prioritárias levadas a cabo por esta aliança ímpar na comunidade internacional. Neste contexto, haverá espaço não só para a descrição do próprio consulado, a sua estrutura e ação, como também serão apresentadas em detalhe as atividades desenvolvidas ao longo do período que compreendeu o estágio. Deste modo, e no sentido de articular a experiência profissional com o contexto de mestrado e a sua fase letiva, o relatório terá ainda uma componente temática dedicada à questão “O Corredor Mediterrâneo e o seu impacto na União Europeia”, a qual de modo específico e direcionado aos trabalhos do Consulado-Geral foi alvo da sua atenção durante o período de estágio.

Palavras-chave: Estágio, Consulado-Geral de Portugal em Barcelona, diplomacia, atividades consulares, Corredor Mediterrâneo.

ABSTRACT

This report corresponds to the Curricular Traineeship of the non-teaching phase of the Master's Degree in International and European Law of the Lisbon Nova University Faculty of Law. The internship was carried out, according to the Curricular Internship Programme of the Ministry of Foreign Affairs (PECMNE), in a presential way, in the Consulate-General of Portugal in Barcelona, a peripheral service of the Ministry of Foreign Affairs. The internship was carried out between 24 May and 15 October 2021, and will serve as content for the work that I am now presenting, in order to obtain the degree of Master in International and European Law. Therefore, and in order to enrich the work, an initial legal framework will be provided to justify the existence of a consular post and the work carried out there, as well as a theoretical approach on the diplomatic and consular relations established between Portugal and Spain, which will be important to understand the characteristics and priority issues carried out by this unique alliance in the international community. In this context, there will be space not only for a description of the consulate itself, its structure and action, but also a detailed presentation of the activities carried out during the period that comprised the internship. In this way, and in order to articulate the professional experience with the Masters context and its teaching phase, the report will also have a thematic component dedicated to the question "The Mediterranean Corridor and its impact in the context of the European Union", which in a specific way and directed towards the work of the Consulate General, was the object of its attention during the internship period.

Key-words: Internship, Consulate General of Portugal in Barcelona, diplomacy, consular activities, Mediterranean Corridor.

LISTA DE ABREVIATURAS

AICEP- Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal
AVE – Associação Valenciana de Empresários
C.D.I – Comissão de Direito Internacional
CAC – Centro de Atendimento Consular
CEE – Comunidade Económica Europeia
CEF – *Connecting European Facility*
CGPB – Consulado-Geral de Portugal em Barcelona
CP – Comboios de Portugal
CVRC- Convenção de Viena sobre as Relações Consulares
CVRD – Convenção de Viena sobre as Relações Diplomáticas
MNE – Ministério dos Negócios Estrangeiros
PECMNE - Programa de Estágios Curriculares do Ministério dos Negócios Estrangeiros
PNI – Plano Nacional de Investimentos
PRR – Plano de Recuperação e Resiliência
RC – Regulamento Consular
RTE-T – Rede Transeuropeia de Transportes
TVU- Título de Viagem Única
UE – União Europeia

O corpo deste relatório de estágio, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 198 708 caracteres.

1 INTRODUÇÃO

A possibilidade de realização de um estágio curricular, neste caso a nível internacional, foi por mim encarada como uma oportunidade única de pôr em prática, de modo mais assertivo, as minhas competências e conhecimento adquiridos ao longo dos meus estudos, principalmente através dos dois semestres letivos na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa no contexto do Mestrado em Direito Internacional e Europeu. Aquele período letivo ofereceu desde início um ambiente competitivo e atrativo para o desenvolvimento do meu espírito crítico e análise mais pormenorizada da realidade europeia e internacional.

Assim sendo, estagiar no Consulado-Geral de Portugal em Barcelona (CGPB) revelou-se não só um marco importante no meu percurso de experiências e expectativas profissionais, mas também uma referência que irá impactar invariavelmente o meu crescimento pessoal. O objetivo principal de um estágio curricular prende-se com a necessidade de oferecer um contacto rigoroso com o meio profissional, de modo a que os interessados em causa possam usufruir da realidade prática relacionada com a sua área de formação, ao mesmo tempo que é aplicado o conhecimento teórico aprendido ao longo de vários anos de dedicação académica. Este relatório de estágio será, por isso, fundamental para a incorporação da vertente académica e profissional apreendidas, e sinal de gratificação de todo o percurso que culminará com a obtenção do grau de mestre.

Por outro lado, a escolha do CGPB como uma das preferências indicadas para a realização do meu estágio justifica-se não só por estar geograficamente instalado num dos países aliados com mais relevância a nível político, económico e cultural para Portugal, como também por ser um posto que presta maior apoio e suporte logístico à Embaixada em Madrid, com grande influência naquilo que é a tomada de estratégias e decisões de Portugal no âmbito da relação com o seu país vizinho. Deste modo, e como poderá ser analisado com mais detalhe posteriormente, foi possível compreender um leque variado de atividades, tornando, assim, o estágio bastante enriquecedor e estimulante, nomeadamente pela abordagem prática de disciplinas como Processo Civil Europeu, Direito de Imigração e Asilo, e *Diplomatic and Consular Law*, lecionada pelo Professor, e agora orientador do relatório, Mateus Kowalski, ao longo do primeiro semestre letivo do mestrado. É importante referir ainda que estágio presencial, no âmbito do PECMNE, possibilitou o desenvolvimento de funções associadas ao apoio logístico da ordem de trabalhos do CGPB, nomeadamente aquelas relativas ao

atendimento ao público, organização do arquivo, atualização de lista de contactos, bem como suporte na preparação de documentos e pesquisa sobre temas pertinentes ao trabalho do CGPB. Assim sendo, foi possível estabelecer um conjunto de atividades articuladas com diferentes membros da equipa consular e em diferentes secções do CGPB.

Neste contexto, o presente relatório estará organizado no sentido de dar a conhecer não só a experiência profissional obtida, mas também o conhecimento adquirido ao longo do mestrado e estágio, havendo, por isso, espaço para a exposição de conteúdo temático. Deste modo, para além da apresentação do Plano de Estágio Curricular (Capítulo 2), será analisado o Regime Jurídico e Contexto Temático (Capítulo 3), no sentido de fornecer as bases jurídicas e teóricas necessária a compreensão alargada do trabalho, nomeadamente a abordagem do direito diplomático-consular, direito da união europeia e relações diplomáticas e consulares entre Portugal e Espanha. No sentido de dar a conhecer com mais profundidade o estágio realizado, será feita uma apresentação do posto do CGPB (Capítulo 4) e atividades nele desenvolvidas ao longo do estágio (Capítulo 5). No sentido de complementar e dar sentido académico a este relatório, a última parte está dedicada ao estudo da questão “O Corredor Mediterrâneo e o seu impacto no contexto da União Europeia”, alvo de destaque durante o exercício das minhas funções.

2 PLANO DE ESTÁGIO CURRICULAR

De acordo com o Plano de Estágio Curricular assinado pelas partes envolvidas no estágio, as atividades desenvolvidas, por mim enquanto estagiária curricular, no CGPB foram as seguintes:

- a) *“Apoio no atendimento ao público, tradução de documentos, arquivo e atualização de listas de contactos.*
- b) *Elaboração de resenhas de imprensa, pesquisa de temas de interesse para o trabalho do Consulado Geral (comunidades portuguesas, questões políticas, económicas, sociais e culturais) e participação em reuniões, seminários e briefings organizados para o Corpo Consular sobre matérias relevantes para a atividade do posto.*

- c) *Acompanhamento da agenda da Generalitat, do Parlament e dos partidos políticos na Catalunha, apoio na preparação de documentos e relatos sobre a situação política e económica na Catalunha, bem como processos judiciais relevantes*".¹

3 REGIME JURÍDICO E CONTEXTO TEMÁTICO

Tendo em conta o âmbito do presente relatório torna-se importante entender o regime jurídico que forma o Direito Diplomático-Consular, no sentido de perceber questões e conceitos relativos a matéria legal que abrange a relação diplomático-consular de Portugal, que se estabelece a partir de diversas entidades diplomáticas e consulares como é o caso do CGPB, onde foi realizado o meu estágio curricular. Assim sendo, e com base nos conhecimentos adquiridos também ao longo do Mestrado em Direito Internacional e Europeu, será importante entender o desenvolvimento e caracterização da instituição consular e dos seus instrumentos legais.

Tendo em conta o tema desenvolvido mais à frente sobre “O Corredor Mediterrâneo e o seu impacto no contexto da União Europeia”, será igualmente importante analisar as contribuições do próprio Direito da União Europeia sobre o mesmo, assim como para as relações luso-espanholas atuais, marcadas por uma variedade de assuntos e prioridades, capazes de moldar o diálogo e a diplomacia estabelecida entre os dois países. Por isso, torna-se ainda relevante conhecer a evolução da diplomacia entre Portugal e Espanha e as suas particularidades históricas, que ainda hoje se podem verificar.

3.1 Direito Diplomático e Consular

3.1.1 Enquadramento

Perante a pertinência do tema para o presente estudo, assim como a associação que deve ser feita em relação ao estágio realizado, parece crucial analisar previamente alguns conceitos que são importantes para aquilo que será a exposição sobre o próprio direito diplomático-consular. Assim sendo, partindo da explicação de José Calvet de Magalhães (1985), as relações diplomáticas são laços baseados nos “*múltiplos interesses que ligam os estados entre si, como membros da comunidade internacional*”², ideia que estabelece, desde logo, a noção de partilha

¹ Plano de Estágio Curricular (Anexo 15)

² Magalhães, José Calvet de – Manual Diplomático: Direito diplomático, Prática diplomática. Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1985. p. 13

dos mesmos meios e ações, por parte dos estados, entre os quais se poderão estabelecer relações de diálogo, negociação e cooperação. Esta é também a ideia manifestada por Álvaro Mendonça e Moura (2020) no comentário que faz da Convenção de Viena sobre as Relações Diplomáticas (CVRD), texto central definidor das relações diplomáticas no mundo. De facto, partindo do artigo 2º sobre o *Estabelecimento de Relações Diplomáticas*, o direito de legação, ou seja, “direito que os Estados têm de enviar e receber missões diplomáticas”³, deve ser entendido como recorrente da “natural consequência da soberania e da igualdade soberana entre os Estados”⁴. Contudo, recuando à realidade passada, o entendimento de missões diplomáticas não passava pela sua permanência física e temporal num determinado território, desde logo, pela figura de uma embaixada, mas por “missões especiais *ad hoc*” que, como refere Wladimir Brito (2007), serviam para “tratar, num dado período de tempo, de assuntos específicos de um Império ou Reino noutro Império ou Reino”⁵. No entanto, apesar das diferenças que se possam estabelecer entre a atualidade e o passado, muito pela codificação daquilo que é hoje entendido por Direito Diplomático-Consular, devemos deixar clara a ideia de que a necessidade de estabelecer contactos e negociações entre povos sempre existiu.

Atualmente ao referirmo-nos ao Direito Diplomático, parece indispensável referir a CVRD, uma fonte crucial deste direito e que vem definir legalmente as relações diplomáticas entre estados e, assim, lograr

*“um equilíbrio adequado entre o que era a codificação das regras existentes historicamente e o desenvolvimento progressivo de algumas novas regras, clarificando as matérias onde a prática dos estados apresentava alguma divergência e procurando consensos e soluções práticas aceites pelos estados.”*⁶

Note-se, contudo, que foi necessário percorrer um longo caminho composto por diversas etapas para dar origem aquilo que é hoje a Convenção de Viena de 1961. Wladimir Brito (2007) refere, neste contexto, quatro fases importantes que marcam a composição do Direito Diplomático atual. Iniciando a sua consolidação no século XIX, nomeadamente com o Congresso de Viena de 1815 e a, consequente aprovação do Regulamento das Categorias entre

³ *ibid*

⁴ Moura, Álvaro Mendonça e – Comentário ao artigo 2º da Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas. In Teles, Patrícia Galvão - Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas Comentada. Instituto Diplomática, 2020. p.31

⁵ Brito, Wladimir - Direito Diplomático. Coleção Biblioteca do MNE – Série A, 2007, p. 18

⁶ Teles, Patrícia Galvão – Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas Comentada. Instituto Diplomático, 2020. p. 21

Agentes Diplomáticos⁷, a primeira fase situa-se de 1927 a 1930, na qual se destacou a adoção de uma Convenção sobre os Agentes Diplomáticos, somente por doze estados americanos, espelhando um “*carater estritamente regional*”⁸ da Codificação do Direito Diplomático. A segunda fase, de 1930 a 1954 é marcada pelo incentivo da ONU, nomeadamente da Assembleia Geral, relativamente ao início dos estudos sobre as relações diplomáticas⁹, nomeadamente através da Comissão de Direito Internacional (C.D.I). Esta, de acordo com Eileen Denza (2016), vai ser crucial para todo o processo, visto que lançou as bases para uma ampla aceitação da futura Convenção pelos parlamentos dos governos nacionais. Como se pode ler no seu comentário à CVRD:

“The long dialogue between the International Law Commission, national governmental experts, and the Sixth Committee of the General Assembly was characterized not by the driving towards any political objective but by attentive listening to criticism and a search for realistic compromise”.¹⁰

A terceira fase, que se localiza entre 1954 e 1961, vem-nos apresentar a Conferência de Codificação que, por sua vez, deu origem à CVRD, ao Protocolo Adicional Relativo à Aquisição de Nacionalidade e ao Protocolo Relativo à Resolução Obrigatória dos Conflitos¹¹. A partir deste momento, a CVRD assume-se como um “*ponto de referência no desenvolvimento de áreas relacionadas com direito internacional*”.¹² A última fase, correspondente ao período de 1961-1975 destaca a Convenção de Nova Iorque sobre as Missões Especiais (1969), a qual vem estabelecer um marco importante para “*um verdadeiro Código do Direito Diplomático*”¹³ e a problemática até então existente da relação entre Estados e Organizações Internacionais. Por outro lado, tal como refere Patrícia Galvão Teles (2020), a CVRD vem também revelar-se importante influência para a própria Convenção de Viena sobre as Relações Consulares de 1963 (CVRC). Segundo Armando Martins (1961), “*o caráter político que inspira as relações internacionais imprime-se tanto na ação das missões diplomáticas como na dos consulados*”¹⁴. De facto, como bem explica Armando Martins, os dois ramos do direito, diplomático e consular,

⁷ Brito, Wladimir. *op. cit.* p.25

⁸ *Ibid.*, p.27

⁹ *Ibid.*, p.28

¹⁰ Denza, Eileen – *Diplomatic Law: Commentary on the Vienna Convention on Diplomatic Relations*. Oxford Scholarly Authorities on International Law, 2016. p.1

¹¹ Brito, Wladimir. *op. cit.* p.28

¹² Denza, Eileen. *op.cit.* p.1

¹³ Brito, Wladimir. *op. cit* p.29

¹⁴ Martins, Armando - *Direito Consular Internacional*. Imprensa Nacional de Lisboa, 1961, p.28

estão muitas vezes ligados, explicando-se não só pelas alterações profundas das missões diplomáticas, “*exercendo atividades antes consideradas privativas dos consulados*”, como também pela inclusão nos consulados de “*atividades políticas, características da diplomacia*”.¹⁵

Contudo, e conforme esclarece João Brito Câmara (1999), quer a instituição consular, quer a diplomática “*foram indispensáveis à atividade humana organizada em moldes mais complexos de civilização*”¹⁶. No entanto, note-se que “*a instituição consular adquiriu primeiro do que a Diplomacia o caráter de permanente, de estabelecida com a continuidade em alguma cidade*”¹⁷. Mais concretamente, as instituições consulares nascem do fluxo de movimentações comerciais, mais precisamente “*do facto de os comerciantes originários de determinada área se estabelecerem a título permanente numa cidade estrangeira, portuária muitas vezes, onde exerciam a troca de bens com os comerciantes locais e não locais*”¹⁸. Esta ideia vai ser importante para, mais à frente, entendermos as relações diplomáticas entre Portugal e Espanha e a ligação entre os dois povos. De acordo com João Brito Câmara é com o advento da Idade Média que a instituição consular irá começar a estruturar-se, nomeadamente pelo fluxo migratório entre povos e as invasões registadas na época que contribuem para a efetivação do “*principio da personalidade do Direito*”, ou seja, “*o de cada pessoa da tribo se reger pelas suas próprias leis*”¹⁹. Também Jeison de Almeida (2014), apesar das divergências quanto à origem da instituição consular, associa o início da instituição consular a dois momentos importantes da história: à “*intensificação dos fluxos comerciais*”²⁰, com especial relevância no Mediterrâneo, ao longo da Idade Média e a partir das Cruzadas (século XI) até à sua codificação através da Convenção de Viena sobre as Relações Consulares em 1963, período durante o qual o próprio conceito de “*cônsul*” irá sofrer diferentes significados²¹. Assim sendo, de acordo com Jeison de Almeida a “*fase final de desenvolvimento da instituição consular*” foi sendo preenchida pela emergência de alguns instrumentos legais capazes de moldar a atividade consular e o seu regulamento. Note-se, por exemplo, “*o Tratado de Cobden em 1960, entre França e Inglaterra, a Convenção sobre Agentes Consulares, concluída em 1928 em Havana*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Câmara, João Brito – Estudos de História Diplomática e Consular. Fundação Macau, 1999, p.26

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*, p.25

¹⁹ *Ibid.*, p.28

²⁰ Almeida, Jeison B. de – A Humanização do Direito Consular. Revista Onis Ciência, 2014, p.12

²¹ *Ibid.*, p.123

e a *Convenção Europeia sobre as Funções Consulares concluída em 1967*”²². Neste contexto, e de acordo com Armando Martins, “o objeto da convenção consular é admitir os agentes consulares de um em outro país, concedendo-lhes os privilégios e imunidades necessários ao desempenho das suas funções, e reconhecer a validade dos atos praticados por estes agentes no país de recebimento”²³, logo a Convenção de Viena sobre as Relações Consulares, aprovada em 1963, vem revelar-se de uma importância extrema para a gestão e compreensão das relações consulares entre estados na era moderna. De facto, também João Brito Câmara assinala a relevância desta Convenção para “afastar tendencialmente a proliferação, desnecessária quantas vezes, de convenções consulares”²⁴.

É também a partir deste momento que, segundo Jeison de Almeida, podemos falar da “*humanização do direito consular*”, sendo que o estatuto codificador das relações consulares passa a estar incluído nas influências do Direito Internacional dos Direitos Humanos. Contudo, a lacuna na referência da Declaração Universal dos Direitos Humanos, adotada em 1948, na Convenção, mantém a instituição consular e o seu funcionamento pautado por critérios “*estritamente interestatais*”²⁵. Como Jeison de Almeida explica,

*“o Direito Consular, deste modo, não considerava os indivíduos como sujeitos de direitos para merecer proteção e assistência, mas sim, como súditos de determinado Estado, que por motivos reciprocidade, podiam receber a intervenção do seu Estado de nacionalidade para garantir o melhor aproveitamento dos seus interesses.”*²⁶

Neste sentido, as violações do 36º da CVRC por parte dos EUA, relativamente à *Comunicação com os nacionais do Estado que envia*, contribuíram para a revisão doutrinária sobre a relação entre os direitos humanos e direito consular, dando origem a que países como o México, Alemanha e Paraguai agissem judicialmente contra os EUA.²⁷ É neste contexto que o Tribunal Interamericano dos Direitos Humanos, vem demonstrar-se crucial para a proteção dos direitos humanos no âmbito da instituição consular, nomeadamente, quando afirma: “o artigo 36 da Convenção de Viena sobre as Relações Consulares, concerne à proteção dos direitos do nacional do Estado remetente e está integrada à normativa internacional dos direitos

²² *Ibid.*, p.124

²³ Martins, Armando. *op. cit.* p.34

²⁴ Câmara, João Brito. *op. cit.* p.45

²⁵ Almeida, Jeison B. *op.cit.* p.130

²⁶ *Ibid*

²⁷ *Ibid.*,131

humanos”²⁸. Analisando em detalhe a explicação do Voto Concorrente do Juíz Antônio Augusto Cançado Trindade, também referido por Jeison de Almeida, na Opinião Consultiva n.16/99, de 1 de outubro de 1999, do Tribunal Interamericano dos Direitos Humanos, podemos perceber

“o impacto do Direito Internacional dos Direitos Humanos no preceito do artigo 36.1.b, da Convenção de Viena sobre as Relações Consulares de 1963. Efetivamente, neste final de século, já não há como pretender dissociar o referido direito à informação sobre a assistência consular do corpus juris dos direitos humanos”.²⁹

Logo, é apenas no final do século XX, com o forte impulso e influência do Tribunal Interamericano dos Direitos Humanos que o direito consular, e conseqüentemente a CVRC, ganha uma vertente mais humanista e de proteção do indivíduo, essencial para as relações consulares estabelecidas atualmente através da prática exercidas pelos postos consulares. Como conclui o Juiz Cançado Trindade:

*“neste final de século, temos o privilégio de testemunhar o processo de humanização do direito internacional, que hoje atinge também este aspecto das relações consulares. Na confluência destas com os direitos humanos, cristalizou-se o direito individual subjetivo à informação sobre a assistência consular, de que são titulares todos os seres humanos que se vejam na necessidade de exercê-lo: o referido direito individual, situado no universo conceitual dos direitos humanos, é hoje respaldado tanto pelo direito internacional convencional, como pelo direito internacional consuetudinário.”*³⁰

Assim sendo, é possível perceber que o direito diplomático-consular percorreu várias etapas para a sua solidificação jurídico-legal e, conseqüente, autonomização. Por outro lado, nota-se que foi sofrendo alterações de acordo com as próprias necessidades dos estados com os diferentes atores da comunidade internacional, bem como segundo com a evolução dos tempos e as exigências do próprio Direito Internacional. Por outro lado, vale a pena realçar que enquanto o direito internacional *“traça o ordenamento da comunidade internacional tal qual*

²⁸ Corte Interamericana de Derechos Humanos. Opinião Consultiva OC-16/99, Solicitada pelos Estados Unidos Mexicanos, 1999. Disponível em: [Microsoft Word - seriea_16_esp \(corteidh.or.cr\)](http://www.corteidh.or.cr)

²⁹ Opinião consultiva OC-n.16/99: Voto do Juiz A.A Cançado Trindade

³⁰ *Ibid.*

é; o direito diplomático consular traça as normas e princípios que tornam operante o dito ordenamento.”³¹

3.1.2 O regime jurídico da atividade consular

O Decreto-Lei nº 51/2021, de 15 de junho, vem estabelecer o Regulamento Consular (RC) nacional que, em conformidade com a Convenção de Viena sobre as Relações Consulares (CVRC), clarificar a gestão e funcionamento dos postos consulares, serviços periféricos externos do MNE.³²

Assim sendo, partindo da organização e funcionamento da rede consular (Capítulo II do RC), é importante proceder à definição dos postos consulares e sua composição. De acordo com o artigo 3º do RC, *“os postos consulares são os serviços periféricos externos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) dotados de atribuições na área consular que prosseguem os objetivos da política externa do Estado”*³³, podendo tomar a forma de Consulados-Gerais, como é o caso do CGPB, ou apenas Consulados, sendo que *“a categoria dos postos consulares é determinada pela consideração de fatores históricos, culturais, económicos ou sociais relevantes, assim como pela dimensão da comunidade portuguesa”*.³⁴ A partir do RC é possível perceber a articulação institucional estabelecida entre os diferentes serviços periféricos, por isso, *“os consulados gerais, os consulados e as secções consulares são dotados de autonomia funcional, devendo respeitar as instruções das missões diplomáticas portuguesas, de modo a garantir a unidade de ação e de objetivos da política externa do Estado”*. Assim, o CGPB deverá obedecer às instruções da missão diplomática no estado acreditador, ou seja, no estado que receber o agente diplomático, neste caso, a Embaixada de Portugal em Madrid. Por outro lado, refira-se que a *“modificação de categoria ou sede”* e o *“estabelecimento e alteração das respetivas áreas de jurisdição, são feitas por despacho do membro do Governo responsável pela área dos negócios estrangeiros”*.³⁵

Sobre esta matéria, devem referir-se também os titulares dos postos e secções consulares (Capítulo IV do RC), importantes peças de articulação com os titulares e membros das missões diplomáticas, no sentido de concretizar em harmonia e uniformidade as ações necessárias para

³¹ Martins, Armando. *op. cit.* p.29

³² Diário da República n.º 114/2021, Série I. Decreto-Lei nº 51/2021. Capítulo I, Artigo 1º

³³ *Ibid.* Artigo 3º, nº 1

³⁴ *Ibid.* Artigo 3º, nº 8

³⁵ *Ibid.* Artigo 3º, nº 4

cada missão. Assim sendo, o artigo 14º do RC, relativo à natureza e cargos, refere a existência de dois tipos de titulares dos postos consulares: os cônsules-gerais e os cônsules³⁶, dependendo do tipo de posto consular a que se referem. Partindo desta informação e, tentando conectar a sua função com os titulares de outros serviços periféricos externos do MNE, “*o Cônsul, por sua vez, chefia um consulado, tendo uma área de jurisdição consular definida e devendo coordenar a sua ação com o Embaixador*”³⁷, logo, “*num mesmo país podem existir diversos cônsules, cada um com a sua área de jurisdição, que reportam ao Embaixador*” e, por isso, o Cônsul “*é apenas uma função e não uma categoria*”.³⁸

Recorrendo naturalmente à Convenção de Viena sobre as Relações Consulares (CVRC), no sentido de complementar a compreensão dos postos consulares, o artigo 3º da CVRC, revela que as funções consulares não são apenas desenvolvidas pelos postos consulares, podendo ser também desempenhadas por missões diplomáticas, tal como consta igualmente no artigo 70º da CVRC³⁹, nomeadamente através da secção consular, estabelecida no artigo 3º e no artigo 7º do RC, e quanto à possibilidade de os postos consulares e missões diplomáticas poderem “*abrir escritórios consulares fora da sua sede*”⁴⁰. Neste contexto, refira-se, ainda, o artigo 3º da Convenção de Viena sobre as Relações Diplomáticas (CVRD), o qual estabelece que “*nenhuma disposição da presente Convenção poderá ser interpretada como impedindo o exercício de funções consulares pela missão diplomática*”.⁴¹

3.2 Direito da União Europeia

A União Europeia, nascida da desordem da II Guerra Mundial, é uma organização internacional que veio estabelecer uma nova estruturação jurídica, política, social e económica no contexto do continente europeu. De facto, segundo as explicações da Professora Maria Luísa Duarte,

³⁶ *Ibid.* Artigo 14º

³⁷ Portal Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros – Questões Frequentes. Disponível em <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/comunicacao-e-media/questoes-frequentes#qual-a-diferenca-entre-um-embaixador-e-um-consul>

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Decreto-Lei n.º 183/72 Convenção sobre Relações Consulares. Artigo 70º (Exercício de funções consulares por uma missão diplomáticas): “*As disposições da presente Convenção aplicar-se-ão também, na medida em que o contexto o permitir, ao exercício de funções consulares por uma missão diplomática.*”

⁴⁰ Diário da República n.º 249/2011, Série I. Decreto-Lei nº 121/2011. D.R. I Série. Capítulo II, Artigo 3º, nº 7

⁴¹ Decreto-Lei n.º 48295 Convenção sobre Relações Diplomáticas, celebrada em Viena em 18 de abril de 1961. Artigo 3º, nº2

*“a expressão singela União Europeia, completada pela fórmula narrativa de estática e dinâmica da ordem jurídica comunitária, será, quanto a nós, a mais adequada para descrever a nova realidade resultante do Tratado de Lisboa, em particular a extinção da Comunidade Europeia e a afirmação plena da União Europeia.”*⁴²

O Direito da União Europeia torna-se parte fundamental da maior parte das políticas e negociações hoje levadas a cabo pelos estados-membros, como forma de uniformizar as prioridades pretendidas e progredir coletivamente nos diversos setores da sociedade. Para isso, engloba também diversas competências que permitem a concretização dos objetivos consagrados nos seus princípios fundamentais. Partindo da consulta do Tratado da União Europeia, para além da “*promoção da paz*” e do “*bem-estar dos seus povos*”⁴³, os seus objetivos passam também pela criação de um espaço de liberdade, segurança e justiça; um mercado interno, e uma união económica e monetária, capazes de promover a “*coesão económica, social e territorial, e a solidariedade entre os Estados-Membros*”⁴⁴. Para isto, é naturalmente necessária uma integração cada vez mais profunda por parte dos estados-membros, nomeadamente através da transferência de soberania em diversas áreas, sendo que “*os Tratados da União especificam os domínios em que os direitos de soberania foram transferidos para a União*”⁴⁵. Por outro lado, os princípios do primado do direito e da democracia⁴⁶ vão revelar-se centrais em todo o modo de funcionamento das instituições da União Europeia e dos próprios Estados-Membros. Klaus-Dieter Borchardt (2017) explica, através dos processos judiciais *Van Gend & Loos* e *Costa vs. ENEL* do Tribunal de Justiça da União Europeia, que existem certos elementos que vão caracterizar a própria natureza jurídica da União Europeia, sendo eles a sua “*estrutura institucional, a transferência de competências; a criação de uma ordem jurídica própria, independente da dos Estados-Membros; a aplicabilidade direta do direito da União e o primado do Direito da União*”.⁴⁷ No sentido de definir de modo claro a estrutura das fontes jurídicas do Direito da União, observe-se o Anexo 14. Quando falamos de Direito Derivado, é importante esclarecer que estão incluídos nos atos jurídicos com cariz legislativos os Regulamentos, Diretivas e as Decisões. Enquanto que os Regulamentos se destinam a “*todos*

⁴² Luísa Duarte, Maria – União Europeia: Estática e Dinâmica da Ordem Jurídica Eurocomunitária. Almedina, 2017. p. 18

⁴³ Tratado da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia. Título I. Artigo 3º

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Borchardt, Klaus-Dieter – O ABC da União Europeia. Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia, 2017. p.40

⁴⁶ *Ibid.*, p.45

⁴⁷ *Ibid.*, p.47

os estados-membros e pessoas singulares e coletivas” e são “diretamente aplicáveis e vinculativas em todas as partes”; a Diretiva dirige-se a “todos ou determinados estados-membros” e é “vinculativa relativamente aos resultados”, sendo que é apenas diretamente aplicáveis “em condições especiais”. Por outro lado, as Decisões “especificam os destinatários” e são “diretamente aplicáveis e vinculativas em todas as suas partes”.⁴⁸ Refiram-se ainda as Recomendações e os Pareceres que, apesar de não vinculativas destinam-se a “todos ou determinados estados-membros, outras instituições da EU, pessoas singulares” ou ainda, no caso dos Pareceres, a “destinatários indeterminados”.⁴⁹ Perante o exposto no anexo 14, relativo à ordem jurídica da União Europeia, convém realçar mais uma vez o conceito de Primado do Direito da EU. De acordo com a explicação de Patrícia Fragoso Martins (2017), ele determina que “em caso de conflito, o direito da UE aplica-se com preferência sobre o direito nacional dos Estados-membros”⁵⁰, autonomizando consequentemente a ordem jurídica da União Europeia.

3.2.1 A política comum dos transportes e o Corredor Mediterrâneo

Perante o tema que será desenvolvido neste relatório, no capítulo 6, sob o título “O Corredor Mediterrâneo e o seu impacto no contexto da União Europeia”, espero agora também expor a articulação existente entre o projeto do Corredor Mediterrâneo e o regime jurídico que o sustenta, baseado naturalmente no Direito da União Europeia. Assim sendo, será também importante perceber como se enquadra este tema na agenda e objetivos europeus, e quais as suas características.

Ora, um dos objetivos mais prementes da União Europeia, desde o Tratado de Roma até aos dias de hoje, é a coesão, económica, social e territorial dos seus estados-membros, a qual “pretende promover um desenvolvimento harmonioso do conjunto da UE, reduzindo as disparidades de desenvolvimento entre as diversas regiões e combater o atraso das regiões mais desfavorecidas”⁵¹. A nível territorial destaca-se, por exemplo, a preocupação europeia referente “às zonas rurais, às zonas afetadas pela transição industrial e às regiões com limitações naturais ou demográficas graves e permanentes, tais como as regiões mais setentrionais com

⁴⁸ *Ibid.*, p.104

⁴⁹ *Ibid*

⁵⁰ Martins, Patrícia Fragoso – Primado do Direito da UE. In Paula Brandão, Ana et al – Enciclopédia da União Europeia. Petrony Editora, 2017

⁵¹ Coelho, Carlos – Coesão Económica, Social e Territorial. In Paula Brandão, Ana et al – Enciclopédia da União Europeia. Petrony Editora, 2017. p.78

densidade populacional muito baixa e as regiões insulares, transfronteiriças e de montanha”⁵². Para isso, são postas em prática diversas políticas comuns que segundo José Luís Moreira da Silva (2017), referem-se a “setores em que os Estados-Membros entenderam de atribuir também competências de regulação aos órgãos próprios das instituições da União”⁵³. A política comum dos transportes, de acordo com José Luís Moreira da Silva é de competência partilhada entre os órgãos da UE e os estado-membros. Sendo uma competência partilhada impõem-se três princípios fundamentais que regulam esta política: o princípio da atribuição, da colaboração leal, da solidariedade e proporcionalidade.⁵⁴

Por outro lado, com o avanço tecnológico e as alterações sentidas no campo dos transportes, o mercado interno da UE abriu-se também a novas possibilidades e desafios, e a resposta da própria União Europeia teve também de se adaptar. Assim sendo, o Tratado de Maastricht, em 1992, demonstrou-se ser uma peça crucial para a evolução e progresso deste setor, nomeadamente, através da consagração das Redes Transeuropeias da União Europeia, que viria a ser reforçada pelo Livro Branco da Comissão sobre a política comum de transportes⁵⁵. Mais tarde, em 2011, surge o Livro Branco (Roteiro do espaço único europeu dos transportes), o qual estabeleceu a necessidade da criação de “redes de transportes integradas que combinassem diferentes meios ou modos de transportes”; a criação de “plataformas multimodais” e eliminação dos “estrangulamentos persistentes de natureza técnica, administrativa ou relativos à capacidade”; “melhorar as infraestruturas nos países que aderiram à UE a partir de 2004” e, por fim, “dar prioridade à investigação, à inovação e ao investimento em transportes do futuro que não dependam do petróleo e preparar o setor para cumprir metas exigentes da descarbonização sem prejudicar a mobilidade”.⁵⁶ Ora, esta política comum de transportes só poderá ser levada a cabo, entre outros fatores, através de infraestruturas capazes de conectar os estados-membros de maneira uniforme e igualitária, objetivo para o qual contribui a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), com a missão de “modernizar e interligar a atual manta de retalhos de troços nacionais numa rede harmoniosa

⁵² *Ibid.*, p. 79

⁵³ Silva, José Luís Moreira da – Transportes. In Paula Brandão, Ana et al – Enciclopédia da União Europeia. Petrony Editora, 2017. p.436

⁵⁴ *Ibid.*, p.437

⁵⁵ Compreender as políticas da União Europeia: Transportes. Luxemburgo: Serviços das Publicações da União Europeia, 2014. p.5

⁵⁶ *Ibid*

*que ligue todos os pontos da Europa e utilize da melhor maneira os diferentes modos de transportes”.*⁵⁷

Assim sendo, o Corredor Mediterrâneo não deve ser entendido como um projeto isolado e singular no seio da política dos transportes da União Europeia, mas como parte integrante de um complexo e estruturado conjunto de projetos que compõem a RTE-T, a qual consegue impactar uma série de setores económicos, estados-membros e a própria geopolítica europeia. Por outro lado, devemos cada vez mais olhar para este projeto como uma peça fundamental para aquilo que são hoje os objetivos e princípios europeus referentes a uma economia neutra a nível climático. Para percebermos o contexto do Corredor Mediterrâneo devemos analisar as componentes da RTE-T, a qual é hoje orientada pelo Regulamento (UE) n.º 1315/2013, que dispõe as bases para o desenvolvimento da mesma. Por seu lado, a RTE-T está capacitada por um conjunto de projetos e planos dispersos no território da UE, com o objetivo de a tornar mais conectada, dinâmica e de fácil acesso a todos. Assim sendo, analisando o artigo 1.º do mesmo regulamento, percebemos que a RTE-T se encontra estruturada por dois níveis distintos: uma rede global e, a partir desta, uma rede principal. Deste modo, a RTE-T terá de satisfazer quatro categorias de objetivos: a coesão, eficiência, sustentabilidade e aumento dos benefícios para os utilizadores, enquanto contribuiu para *“a criação de um espaço único europeu dos transportes eficiente e sustentável, que proporcione mais benefícios aos seus utilizadores e que apoie o crescimento inclusivo”*⁵⁸. Tendo isto em consideração é, portanto, necessário pôr em marcha os designados *“projetos de interesse comum”* que, apesar da necessidade de cumprimento dos requisitos do artigo 7.º do regulamento, mais não são do que infraestruturas de transportes que permitem o impulso e desenvolvimento da RTE-T. Assim sendo, a RTE-T apoia-se na rede global, que compreende as diferentes infraestruturas necessárias aos vários meios de transporte, nomeadamente o transporte ferroviário; o transporte das vias navegáveis interiores; transporte rodoviário; transporte marítimo e o transporte aéreo. Partindo deste patamar a rede principal terá o propósito de complementar a rede global no sentido de *“dar resposta à mobilidade crescente, para garantir elevados padrões de segurança e para desenvolver um sistema de transportes com baixo teor de carbono”*⁵⁹. De maneira mais objetiva, a constituição desta rede principal será, portanto, concretizada através dos *“corredores da rede principal”*, facilitadores

⁵⁷ *Ibid.*, p.6

⁵⁸ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro de 2013. Capítulo I, Artigo 4.º: Objetivos da rede transeuropeia de transportes

⁵⁹ *Ibid.*, Capítulo III, Artigo 38.º: Identificação da rede principal

de uma “*implantação coordenada*”⁶⁰ da rede global. Conforme o estabelecido no regulamento, estes corredores para além de visarem o aperfeiçoamento das conexões transfronteiriças da União, devem assentar na multimodalidade, ou seja, devem abranger “*pelo menos três modos de transportes*”⁶¹.

Com base nesta breve explicação será agora mais fácil perceber a origem do Corredor Mediterrâneo, bem como sua natureza jurídica e material. Deste modo, a RTE-T incorpora nove corredores ferroviários, entre os quais está incluído o Corredor Mediterrâneo. Deste modo, podemos enumerar, como fazendo parte da RTE-T, os seguintes corredores ferroviários: Báltico-Adriático; Mar do Norte- Báltico; Mediterrâneo; Mar do Norte- Mediterrâneo; Oriente/Mediterrâneo Oriental; Escandinavo-Mediterrâneo; Reno-Alpes; Atlântico; Reno-Danúbio. Estes corredores estão dispersos pelo território da União, incorporando diferentes dimensões e ligações intermodais, contudo servem todos o propósito de tornar o território europeu mais interconectado, apresentando soluções mais económicas, rápidas e verdes para os cidadãos europeus. Para o Conselheiro para a Habitação, Obras Públicas e Território do Governo de Espanha, Arcadi España, a necessidade do Corredor Mediterrâneo ficou ainda mais evidente com o despoletar da pandemia da Covid-19, a qual veio incrementar a perceção de que “*é necessário um novo modelo de transporte e logística*”⁶², não só nas fronteiras da UE como um pouco por todo o mundo. O Corredor Mediterrâneo apresenta-se, por isso, como uma solução indispensável à Europa, em especial para a Península Ibérica, não só por conectar países do Mediterrâneo europeu com centros económicos cruciais, capazes de fazer ligação com o resto da Europa, como também por ser uma plataforma catalisadora de oportunidades e sucesso económico daquelas regiões que podiam, até então, ver-se limitadas pela escassez de alternativas de transporte e por uma logística de acessos e transportes deficientes.

Assim sendo, e com base no Ciclo De Conferências do Ano Europeu Do Transporte Ferroviário, ocorrido em maio de 2021 sob o nome “*El Corredor Mediterraneo: un impulso para Europa*”, podemos afirmar que o projeto do Corredor Mediterrâneo está hoje mais próximo de ser uma realidade no cenário dos transportes e conexões europeias, embora não possamos ignorar os atrasos e a lentidão que todo o projeto tem sofrido até hoje. Neste sentido, seguindo a explicação de Josep Vicent Boira, professor na Universidade de Valência e

⁶⁰ *Ibid.*, Capítulo IV, Artigo 42º: Instrumentos dos corredores da rede principal

⁶¹ *Ibid.*, Capítulo IV, Artigo 43º: Definição dos corredores da rede principal

⁶² España, Arcadi – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “*El Corredor Mediterraneo: un impulso para Europa*”, 2021. Vídeo disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=2e-6ERAr-Zo&t=2996s>

Coordenador do Corredor Mediterrâneo do Governo de Espanha, percebemos que o projeto passou a ser parte da discussão no seio da UE em 2011, quando a mesma reconhece o Corredor em mapas e documentos oficiais de trabalho. Assim sendo, para Boira, o Corredor Mediterrâneo poderá mesmo aproximar-nos da ideia de uma “*Via Augusta do século XXI*”, no sentido de criar uma rede eficaz de conectividade, semelhante à rede romana de caminhos ainda hoje reconhecida e distinguida como uma forma incomparável de comunicação na época. Com o desenvolvimento do Corredor Mediterrâneo e projetos semelhantes presentes na RTE-T, podemos estar, assim, “*às portas de uma revolução no setor do transporte ferroviário*”⁶³.

No mesmo sentido, Tomas Sanchez, Professor da Universidade Politécnica de Valência, encara o Corredor como “*um projeto europeu, cada vez menos projeto e mais realidade*”⁶⁴, capaz de conectar as regiões do sul e este europeu, apoiando-se nas linhas ferroviárias. É de especial importância realçar ainda a perspetiva da Coordenadora Europeia do Corredor Mediterrâneo, Iveta Radicova, a qual entende que esta infraestrutura é crucial para o eficaz funcionamento do mercado único de bens e mercadorias, nomeadamente para as conexões a nível intraeuropeu. Recorrendo às explicações fornecidas pelo Movimento *Quiero Corredor*, uma iniciativa impulsionada pela Associação Valenciana de Empresários (AVE), que defende a conclusão do Corredor Mediterrâneo em 2025, este “*é uma infraestrutura ferroviária (um conjunto de trilhos e tudo o que é necessário para permitir que os comboios circulem por eles) inacabados e incompletos, com mais de 20 anos de atrasos acumulados nas suas obras*”⁶⁵. Em mais detalhe, explica que o Corredor se inicia a partir de Espanha através de uma “*plataforma dupla em largura internacional e de alta velocidade que irá da fronteira francesa até Algeciras, ligando cidades tão importantes como Barcelona, Valência, Alicante, Múrcia e Málaga e conectando-as por sua vez com o resto da Europa*”⁶⁶. Ora, perante todas estas análises, é possível então concluir que, para além dos inúmeros benefícios previsto aquando da sua conclusão, o Corredor Mediterrâneo é uma infraestrutura ferroviária que está hoje a ser discutida no seio da política dos transportes da União Europeia e, ao mesmo tempo, concretizada nos Estados-Membros que por ela são visados.

⁶³ Boira, Josep Vicent – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, 2021

⁶⁴ Sanchez, Tomas – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, 2021

⁶⁵ *Quiero Corredor*, La iniciativa que defiende la culminación del Corredor Mediterráneo: El Corredor. Website consultado em junho de 2022. Disponível em <https://elcorredormediterraneo.com/el-corredor/>

⁶⁶ *Ibid*

3.3 Relações diplomáticas e consulares entre Portugal e Espanha

Tendo em conta o estágio curricular realizado no CGPB que serve de base para o presente relatório, importa agora analisar de uma perspetiva histórica as relações diplomáticas entre Portugal e Espanha, tidos mutuamente como aliados fundamentais para o crescimento económico e estruturação de políticas conjuntas referentes ao posicionamento da Península Ibérica no mundo, em especial no seu enquadramento atual na União Europeia.

3.3.1 A partilha da lógica marítima

Historicamente, a ligação de Portugal e Espanha revela alguma inevitabilidade, não só pela proximidade geográfica dos dois países, que maioritariamente formam a Península Ibérica, localizada no sul europeu e privilegiada a nível oceânico e mediterrânico, mas também pela dinâmica política, económica e cultural que ambos estabeleceram entre si ao longo do tempo. Neste sentido, a concretização do diálogo e entendimento geral demonstrou-se fundamental para aquilo que significa o crescimento mútuo e alcance de objetivos comuns, apesar de, em diversos momentos na história, este raciocínio nem sempre se verificar. Por outro lado, o intercâmbio de pessoas, serviços e produtos, constatado de forma mais vincada com a criação do mercado único europeu, evidenciou uma conexão natural entre Portugal e Espanha, razão que fez expandir o alcance da cooperação e diálogo em diversas áreas, desde o comércio e economia até à política e diplomacia. Assim sendo, percebemos que o desenvolvimento registado entre os dois povos se explica por uma panóplia de fatores históricos.

O espírito das descobertas manifestados por ambas as nações desde cedo, revelou uma propensão natural para os assuntos do mar, evidenciando ao mesmo tempo o crescimento de algumas cidades e portos comerciais fundamentais para o desenvolvimento de relações externas. Por outro lado, ao longo do tempo e com a resolução de algumas querelas históricas, a cooperação e diálogo revelaram-se a resposta a muitas ambições e necessidades mútuas, fortalecendo, ao mesmo tempo, os laços diplomáticos entre as duas nações. De facto, segundo nos esclarece o diplomata Álvaro Mendonça e Moura (2020), “*as relações entre Portugal e os reinos da Península que viriam a constituir a moderna Espanha, em particular Leão e Castela, remontam ao século XII, altura em que Portugal se constitui como unidade política independente*”⁶⁷.

⁶⁷ Moura, Álvaro Mendonça e. *op. cit.* p. 32

Neste contexto, e como bem explica o historiador Luís Adão da Fonseca (2009), a história entre Portugal e o Reino de Castela manifesta-se de forma mais evidente pela sua localização naquele que era o centro do mundo à época, marcado pela influência de dois elementos cruciais: o oceano Atlântico, privilegiado para Portugal e o mar mediterrâneo, sob a esfera de influência de Castela. Neste sentido, refira-se que os interesses e, conseqüentemente, o olhar atento destes dois reinos vão oscilar entre o Atlântico e o Mediterrâneo⁶⁸, ao mesmo tempo que se irão estabelecer novas fronteiras e acordos bilaterais. Neste sentido, recuando ao século XI, João Brito Câmara (1999) refere que “*a influência das Cruzadas, e outros fatores, desenvolveram muito o comércio por todo o Mediterrâneo, acompanhando esta expansão, sobretudo italiana, mas também francesa e espanhola o estabelecimento de Consulados*”⁶⁹, através dos quais os Cônsules passam a ter grande preponderância na definição dos contactos comerciais com outros povos.

De facto, no século XIII, percebemos que a ligação entre as duas nações começa a desenvolver-se de forma mais firme através de uma lógica marítima. Um marco importante neste raciocínio foi precisamente o Tratado de Alcanices, em 1297, que estabelece a conquista portuguesa do Algarve e que vem impor “*a necessidade de definir uma política marítima e naval e, com isto, uma defesa político-diplomática acompanhada pela definição de uma estratégia marítima*”.⁷⁰ Luís Adão da Fonseca diz-nos que este tratado revelou-se extremamente importante para a definição da “*dupla fronteira*” de Portugal, ou seja, a fronteira territorial e a fronteira do comércio marítimo, abrindo assim espaço para novos capítulos na relação com o seu vizinho que, por sua vez, tinha a cidade de Sevilha como grande metrópole do reino e garante da segurança do mediterrâneo. De facto, o autor deixa claro que “*Alcanices (...) vai condicionar toda a nossa política externa até aos tempos modernos*”.⁷¹

Por outro lado, a assinatura do Tratado de Tordesilhas, em 1494, vem confirmar o poder que recaía sobre estas duas potências, gerindo desta vez o domínio dos dois reinos sobre outras terras e oceanos no resto do globo. Apesar disso, continua a ser através da conexão atlântico-mediterrâneo onde a relação destes dois reinos é mais visível, assim como as possibilidades de articulação com a Europa e com o resto dos continentes. Deste modo, a definição das fronteiras

⁶⁸ Fonseca, Luís Adão da - Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos: a formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontínuo. *In* Relações Portugal-Espanha. Partilha e Fronteira, População e Sociedade População e Sociedade, n. 917, 2009. p. 45

⁶⁹ Câmara, João Brito. *op.cit.* p. 29

⁷⁰ Fonseca, Luís Adão da. *op. cit.* p.47

⁷¹ *Ibid.*, p.49

portuguesas e a delimitação do mediterrâneo vem espelhar a “*primeira noção de fronteira marítima*”, assente em três consequências, enunciadas por Luís Adão da Fonseca como sendo “*a afirmação do poder naval; o limite do espaço da Cristandade em face do mundo muçulmano e a articulação diplomática com o reino vizinho*”⁷². Esta última ideia vem ao encontro dos factos descritos por João Brito Câmara, quando refere que “*D. Afonso V, o Africano (1432-1481), nomeou Gonzalo Cerdal, Cônsul dos Portugueses em Barcelona, com jurisdição sobre a Catalunha*”.⁷³ Contudo, com o avançar do tempo, apesar do mediterrâneo continuar como peça fundamental da geopolítica da época, o oceano atlântico vai ganhar cada vez mais influência para o poder geopolítico da Europa. A ligação clara e inevitável dos dois reinos à vertente marítima veio criar relações cada vez mais sólidas entre ambos, estabelecendo uma lógica de interação necessária e capaz de ir para além deste raciocínio.

De facto, a época dos Descobrimentos ofereceu um contexto propício à comunicação entre aquele que era o centro político e económico mundial e outras regiões, povos, culturas e ideais, mas também um posicionamento cada vez mais estratégico da Península Ibérica, como aconteceu com a viagem de circum-navegação de Fernão Magalhães no final do século XV, sob comando do rei Carlos I de Espanha, em direção ao Oceano Pacífico⁷⁴. Consequentemente, o interesse em criar novas alianças e relações estratégicas com outras potências, torna-se essencial para consolidar o poder de ambos, assim como expandir a influência noutros territórios, fazendo despoletar, ao mesmo tempo, quezílias no continente europeu. De facto, o poder marítimo português veio interceder interesses de outras potências europeias, nomeadamente da Inglaterra, moldando e potenciando também as relações diplomáticas de Portugal com outros reinos, nomeadamente com Espanha. Segundo José Calvet de Magalhães (2000), “*em princípios de 1591 o embaixador português Manuel de Araújo dirigiu uma forte representação ao governo inglês contra os ataques praticados pelos seus súbditos ingleses contra os navios portuguesa que navegavam na costa de África*”⁷⁵ e, mais tarde, em 1592, foi a vez do embaixador João Pereira de Antas apresentar ao governo inglês “*uma representação sobre os direitos portugueses em África*”⁷⁶, acontecimentos que revelam a importância e o

⁷² *Ibid.*, p.50

⁷³ Câmara, João Brito. *op.cit.* p.52

⁷⁴ Arquivo Nacional Torre do Tombo. A viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães. Website consultado a 26 de junho de 2022. Disponível em <https://antt.dglab.gov.pt/exposicoes-virtuais-2/a-viagem-de-circum-navegacao-de-fernao-de-magalhaes/>

⁷⁵ Magalhães, José Calvet de – Breve História Diplomática de Portugal. Publicações Europa-América, Lda, outubro 2000. p. 49

⁷⁶ Magalhães, José Calvet de. *op. cit.* p. 50

domínio das ações navais portuguesas na costa africana e o desenvolvimento de uma prática diplomática entre Portugal e nações europeias no sentido de negociar interesses partilhados sobre os mares. Neste contexto, e apesar da França ter deixado de “trocar representações diplomáticas regulares”⁷⁷, por força do Tratado dos Pirenéus, o clima na relação luso-espanhola era diferente, principalmente com Guerra da Sucessão e a união das dinastias de Espanha e Portugal, sendo esta controlada pelo reino espanhol e pela dinastia Filipina.

3.3.2 A revolta da Catalunha como início da consolidação de relações diplomáticas

Assim sendo, os conflitos de Espanha passaram a ser de interesse direto para Portugal, assim como as ações político-militares levadas a cabo noutros territórios. Deste modo, a própria revolta da Catalunha em 1640, apoiada pelos franceses, acaba sendo, segundo alguns especialistas, o rastilho para “os acontecimentos do 1º de Dezembro em Lisboa e para o posterior fortalecimento das relações comerciais lusas naquela região espanhola”⁷⁸. De facto, o marco da Revolta da Catalunha vem revelar-se de extrema importância não só para Portugal, mas também para o futuro das relações luso-espanholas e a prática diplomática entre estas duas nações nas décadas seguintes. De acordo com o historiador António Ferronha (1998), Filipe III de Portugal e IV de Espanha, entende que a insatisfação até então sentida em Portugal não chega a ser preocupante para o reino, comparando-a com o movimento autonomista e independentista presente na Catalunha. É, partindo deste cenário de instabilidade social em Espanha, que a inquietação por parte dos nobres portugueses ganha uma nova dimensão, conseguindo criar pressão no sentido de iniciar a restauração da Independência em Portugal. De acordo com António Ferronha, “sem a revolta da Catalunha não teria sido possível a Restauração a 1 de dezembro de 1640”⁷⁹. De facto, os acontecimentos na Catalunha serviram de motor para despertar a nobreza portuguesa e acelerar a concretização da independência, na medida em que a atenção dirigida para essa região de Espanha fez com que Portugal conseguisse o reconhecimento de João IV como rei de Portugal, por parte de países como Suécia, França, Inglaterra e Bélgica. Este apoio alargado constituiu “uma guerra diplomática”⁸⁰, não só entre Portugal e Espanha, mas entre Espanha e vários países europeus que apoiavam a causa

⁷⁷ Magalhães, José Calvet de. *op. cit.* p.88

⁷⁸ Duarte, Daniel Filipe Silva – Portugal e Espanha. Vantagens do reforço da cooperação nas relações internacionais. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, 2010. p. 11. Trabalho de Investigação Individual do CPOG

⁷⁹ Excerto de Entrevista – Portugal e os portugueses, entrevista com António Ferronha. RDP Internacional, 1998. Vídeo disponibilizado em <https://ensina.rtp.pt/artigo/quais-foram-as-condicoes-para-a-revolta-de-1-de-dezembro/>

⁸⁰ *Ibid.*

portuguesa, criando mesmo “*guerras peninsulares durante quase vinte anos até à assinatura da paz*”.⁸¹

Foi neste contexto que “*os embaixadores ingleses em Lisboa e Madrid procuraram, entretanto, promover a negociação de um tratado de paz entre Portugal e Espanha*”⁸² e a 13 de fevereiro de 1668 é assinado o tratado de paz entre os dois países, com o rei de Inglaterra como garante da “*observância da paz*”.⁸³ É, de facto, no ano de 1668 que Espanha reconhece a independência de Portugal e é realizada a primeira enviatura com o Conde de Miranda como embaixador acreditado junto da Corte de Madrid.⁸⁴ Este período favorável para as relações diplomáticas entre os dois países veio mais tarde, com o início do século XVIII, sofrer um freio devido não só a conflitos nos territórios coloniais, no Brasil⁸⁵, mas também ao início das invasões napoleónicas.⁸⁶ De facto, como nos explica o diplomata Álvaro de Mendonça e Moura, “*entre março de 1735 e março de 1737, as relações diplomáticas foram interrompidas na sequência do conflito sobre a Colónia do Sacramento e a campanha do Rio Prata*”.⁸⁷

3.3.3 A Convenção Consular entre Portugal e Espanha de 1870

O final do século XVIII veio ser um dos mais conturbados e com mais interações entre as nações europeias da época, contudo demonstrou ser também um marco importante para aquilo que se conhece hoje como a história diplomática e consular de Portugal, nomeadamente com o reino vizinho. De facto, recorrendo a Armando Martins (1961), percebemos que Portugal se manteve em atento àquilo que foi a “*regulamentação das suas relações consulares com outros países*”⁸⁸ e, como concorda João Brito Câmara (1999), as instituições consulares portuguesas acompanharam o movimento europeu⁸⁹. No entanto, Armando Martins explica-nos que mesmo antes de se assistir a convenções consulares, as atividades consulares acabavam por estar regidas por “*cláusulas especiais inseridas nos tratados de comércio*”⁹⁰ ou por “*instruções*

⁸¹ *Ibid.*

⁸² Magalhães, José Calvet de. *op. cit.* p.89

⁸³ *Ibid.* p.90

⁸⁴ Portal Diplomático, MNE – Relações Bilaterais, Reino de Espanha. Disponível em <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/espanha>

⁸⁵ Magalhães, José Calvet de. *op. cit.* p.106-113

⁸⁶ *Ibid.* p.121-129

⁸⁷ Moura, Álvaro Mendonça e. *op. cit.* p.34

⁸⁸ Martins, Armando. *op. cit.* p. 85

⁸⁹ Câmara, João Brito. *op. cit.* p. 54

⁹⁰ Martins, Armando. *op. cit.* p.85

*avulsas, muitas vezes provocadas pela necessidade de dar imediata solução a certos problemas*⁹¹”.

Apesar da dificuldade em apontar uma data ou momento específico de início da regulamentação da atividade consular portuguesa, a verdade é que a Imediata Resolução de 9 de outubro de 1789, estabelecendo as *“instruções pelas quais se devem regular os cônsules de Portugal nos portos marítimos dos Estados e repúblicas para onde navegam e comerceiam os vassallos portugueses”*⁹², parece ser uma das primeiras medidas concretas a gerir a atividade e as funções dos cônsules no exterior do país, apesar ainda das suas limitações e escassez de conteúdo jurídico. Após um período marcado pela agitação provocada pela Revolução Francesa⁹³, a Península Ibérica procurava reajustar-se à realidade e, depois das adversidades refletidas na relação luso-espanhola, *“acreditava-se em Madrid D. José Luís de Sousa Botelho, como Enviado e Ministro Plenipotenciário”*⁹⁴ em 1814, como meio para *“não protelar questões pendentes”*, nomeadamente as referentes à contenda por Olivença⁹⁵. Os ventos liberais sentidos em Portugal e Espanha propiciam novos tempos para a relação ibérica, tanto que, logo em 1821, iniciaram-se *“negociações para um Tratado de Aliança Defensiva e de Comércio Luso-Espanhol”*⁹⁶. Uma das ações mais evidentes na área da regulamentação consular entre os Portugal e Espanha foi a Convenção Consular com Espanha, de 26 de junho de 1845.⁹⁷ No entanto, teremos de esperar até 1851 para a elaboração do Regulamento Consular, aquele que, de acordo com Armando Martins, é *“verdadeiramente o primeiro diploma de carácter geral sobre as funções consulares”*⁹⁸. A Convenção de 1845 acaba, posteriormente, por ser substituída pela Convenção de 1870, aprovada pela Carta de Lei de 23 de dezembro de 1870. Recorrendo à mesma carta pode ler-se no artigo 1º que *“os súbditos dos dois países poderão viajar e residir nos territórios respetivos, como os nacionais”*⁹⁹, dispondo, como consta no artigo 2º, *“reciprocamente de uma constante e inteira proteção para as suas pessoas”*¹⁰⁰,

⁹¹ Câmara, João Brito. *op. cit.* p. 54

⁹² Martins, Armando. *op. cit.* p.87

⁹³ Câmara, João Brito. *op. cit.* p. 56

⁹⁴ Brandão, Fernando de Castro – Aspectos das relações diplomáticas luso-espanholas (1814-1821) de A Diplomacia na História de Portugal. Academia Portuguesa da História. p.173

⁹⁵ *Ibid.*, p.174

⁹⁶ *Ibid.*, p.188

⁹⁷ Martins, Armando. *op. cit.* p.92

⁹⁸ *Ibid.*, p.88

⁹⁹ Carta de Lei de 23 de dezembro de 1870, ratificando e confirmando a convenção consular entre Portugal e Hespanha de 21 de fevereiro de 1870. Casa Ventura Abrante, Lisboa, 1944. p. 8

¹⁰⁰ *Ibid.*, Artigo 2º. p.8

impondo assim um clima de proteção e de reciprocidade assegurada pela codificação da atividade consular.

3.3.4 Os frutos diplomáticos da desconfiança do século XX

Se nos debruçarmos sobre a história mais recente, notamos que, ao longo do século XX, ambos os governos revelam um clima de desconfiança e vigilância frequentes, sendo que, um passo dado de um lado da fronteira teria repercussões certas do outro. Note-se, contudo, que apesar da proximidade a nível geográfico, a lógica de alianças políticas manifestou-se muitas vezes diversa e os altos e baixos da relação luso-espanhola foram uma constante desta história. De facto, recorrendo à explicação do historiador António José Queirós (2009), a “*harmonia ibérica*” foi muitas vezes posta em causa por ambos os intervenientes. O início do novo século veio trazer inúmeros desafios, um dos primeiros registou-se com a proclamação da República portuguesa. Segundo José Calvet de Magalhães (2000),

*“após a proclamação da república na manhã de 5 de outubro de 1910 foram expedidos telegramas para todos os países com os quais Portugal mantinha relações diplomáticas, assinados pelo presidente do Governo Provisório Teófilo de Braga, anunciando a proclamação da República e a formação de um Governo Provisório.”*¹⁰¹

Esta ação não recolheu de imediato a aprovação das potências europeias, sendo que os primeiros reconhecimentos vêm do continente americano. De facto, os países europeus acolheram algum ceticismo e assumiram uma doutrina “*mais rígida e mais formalística*” até a aprovação da Constituição da República. Foi, por isso, só a 11 de setembro de 1911 que a Espanha, juntamente com a Grã-Bretanha, Alemanha, Áustria-Hungria, Dinamarca, Itália e Suécia reconheceram o governo republicano português.¹⁰²

A primeira Guerra Mundial e as negociações que resultaram da mesma, assim como a alternância dos governos republicanos em Portugal, que originaram uma crise social e política duradoura, foram fatores suficientes para impor um ambiente de incerteza e de contraste em cada lado da fronteira, assim como um travão nos diálogos diplomáticos. Note-se, contudo, que entre o caos originado pelo conflito, devem ser realçados alguns acontecimentos que fortaleceram a diplomacia entre Portugal e Espanha, abrindo novos capítulos na cooperação política e económica. De acordo com António José Queirós (2009), a nomeação, em 1916, por

¹⁰¹ Magalhães, José Calvet de. *op. cit.* p.217

¹⁰² *Ibid.* p.219-220

parte do Rei de Espanha, Dom Afonso XIII, do Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário Embaixador Luis Valeray Delavat, Marquês de Villasinda, em Lisboa, revelou o desejo espanhol de alcançar “*relações mais íntimas*” com Portugal. Do lado português em Espanha, Egas Moniz foi “*particularmente reconhecido pelo seu eficaz trabalho para estreitar os vínculos de sincera amizade entre Portugal e a Espanha*”.¹⁰³ Mais tarde, a década de 20 manifestou-se como um período de grande progresso neste sentido. Com o golpe militar de Mendes Cabeçadas em 1926, a reaproximação volta a acontecer e Espanha demonstra o “*firme propósito de estreitar sem limites toda a espécie de laços com o nobre país português*”.¹⁰⁴ Prova disso, tal como refere o autor, foi a elevação à categoria de embaixada da legação espanhola em Lisboa, a 15 de junho do mesmo ano. A assinatura de alguns acordos como o Acordo sobre o Douro Internacional, o Tratado de Conciliação e Arbitragem, a Conferência Económica Luso-Espanhola em 1928, e a visita oficial de Óscar Carmona a Espanha em outubro de 1929, são vistos por António José Queirós como exemplos ilustradores de uma boa fase das relações luso-espanholas.

No entanto, a situação altera-se a partir da década de 30 com a promoção de uma “*guerra oculta contra o regime português*”¹⁰⁵, liderada pelo governo de Azaña em Espanha, período que “*vai esmorecer a animosidade entre os dois governos peninsulares*”.¹⁰⁶ Contudo, a subida ao poder de Salazar em 1932 veio, através de uma nota oficiosa emitida em 1935, acalmar os ânimos e eliminar “*todas as desconfianças e preocupações*” do lado espanhol, num ambiente de incerteza que veio culminar com a Segunda Guerra Mundial. No entanto, anos mais tarde, como nos assegura Álvaro Mendonça e Moura (2020), a guerra civil espanhola veio mesmo colocar as relações diplomática luso-espanholas em suspenso.¹⁰⁷ De facto, de acordo com António José Queirós, em setembro de 1938, há sinais de preocupação de ambas as partes quanto a uma possível guerra na Europa, por isso, o ministro dos Assuntos Exteriores espanhol, o general Jordana escreve ao seu embaixador em Lisboa, Nicolás Franco:

“A extrema gravidade da situação internacional, dada a atual tensão e notícias alarmantes (...), obrigam-me a pensar na possibilidade de guerra europeia, que teria repercussões na nossa, tendo em conta o propósito da França de invadir a Catalunha

¹⁰³ Queirós, António José - As Relações Luso-Espanholas: Da Primeira República à União Europeia (1910-1997). In Relações Portugal-Espanha. Partilha e Fronteira, População e Sociedade, n. 917, 2009. p.135

¹⁰⁴ *Ibid.*, p.137

¹⁰⁵ *Ibid.*, p.137

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Moura, Álvaro Mendonça e. *op. cit.* p.32

*ou a zona de Marrocos. Dada a situação especialíssima de Portugal, é do máximo interesse conhecer qual seria a sua atitude em relação a nós na eventualidade de uma guerra, a qual transferiria o conflito espanhol para o terreno internacional, obrigando a deslindar campos e colocando todos frente à sua própria responsabilidade”.*¹⁰⁸

Neste contexto, no sentido de amenizar a situação entre as duas potências da Península, é assinado, em 1939, o Tratado de Amizade e Não Agressão entre Portugal e Espanha, encabeçado por Jordana e o embaixador português Pedro Teotónio Pereira¹⁰⁹. O Tratado não veio, contudo, criar um ambiente de harmonia, por isso, em 1940, aposta-se num segundo protocolo, a assinatura do Protocolo Adicional ao Tratado de Amizade e Não Agressão, o qual segundo António José Queirós, nas palavras de Fernando Rosas, foi “*um gesto diplomático de maior importância para os britânicos*”¹¹⁰, que viam a neutralidade luso-espanhola como uma necessidade vital para os destinos da guerra.

A visão sobre a política internacional manteve-se, contudo, divergente entre as duas potências, nomeadamente no que dizia respeito às colónias, sendo que “*enquanto que Portugal insiste na tese de que não tem colónias, mas Províncias Ultramarinas, a Espanha iniciou o processo de descolonização “com pragmatismo e sem complexos”*”¹¹¹. O afastamento de Portugal face ao novo sistema internacional, marcado cada vez mais pelo crescente multilateralismo, teve também repercussões naquilo que foi a sua relação com Espanha e na imagem refletida em organismos internacionais. De facto, “*depois do início da guerra nas colónias portuguesas de África, várias vezes Espanha colocaria reservas em apoiar o seu vizinho peninsular, chegando mesmo o seu embaixador na ONU, Félix Lequerica, a votar contra Portugal*”.¹¹² Nos seis anos seguintes ao encontro entre Franco e Salazar, em 1963, não se registaram quaisquer conversações entre os dois países, e só em 1968, com a nomeação de Marcelo Caetano foi possível dar início a um novo capítulo nas relações luso-espanholas. Prova disso, foi a assinatura do Terceiro Protocolo Adicional ao Tratado de 1939 que implementava “*consultas periódicas entre os dois países, alargando a colaboração bilateral ao plano técnico*

¹⁰⁸ Queirós, António José. *op. cit.* p.139

¹⁰⁹ *Ibid.*, p.140

¹¹⁰ *Ibid.*, p.141

¹¹¹ *Ibid.*, p.144

¹¹² *Ibid.*

*e económico, referindo, ainda, a necessidade de estabelecer condições para uma cooperação política entre os dois países”.*¹¹³

Assim sendo, o grande acontecimento que vai marcar o seguimento das relações diplomáticas entre Portugal e Espanha acaba por ter lugar a 25 de abril de 1974, com a Revolução dos Cravos em Portugal, a qual tem uma repercussão intensa a nível mundial, mas em especial na realidade espanhola. De acordo com Álvaro Mendonça e Moura, esta data veio revelar-se crucial para a postura futura de Portugal no plano das relações internacionais, pois *“entre 1974 e 1975, estabeleceu relações diplomáticas com países que, ou as haviam cortado com Portugal, ou com os quais não haviam sido estabelecidas por razões ideológicas”*.¹¹⁴ Contudo, em Espanha, receava-se que os efeitos da revolução portuguesa pudessem ter resultados no futuro do regime franquista, que voltou a assinalar ainda mais preocupação com a contrarrevolução portuguesa, registada em 1975. O cenário demonstrava-se desfavorável à consolidação do regime espanhol e até à relação entre os dois países, impondo-se, novamente um *“clima de mútua desconfiança”*.¹¹⁵ Para António José Queirós, citando Ernesto Melo Antunes, antigo Ministro dos Negócios Estrangeiros, a desconfiança atinge um nível preocupante quando acontece *“o assalto e saque à embaixada espanhola em Lisboa”*, a 25 de setembro de 1975, considerado pelo mesmo como *“um dos momentos mais dramáticos e mais difíceis das relações entre os dois países”*.¹¹⁶ O acontecimento ficaria serenado com o encontro, a 12 de fevereiro de 1976, dos Ministros dos Negócios Estrangeiros de Portugal e Espanha, Ernesto Melo Antunes e José Maria Areilza, respetivamente, o qual vem deixar bases importantes para a assinatura do Tratado de Amizade e Cooperação em 1977, *“pedra angular em que assentam as modernas relações luso-espanholas”*¹¹⁷ e, mais tarde, para a entrada conjunta dos dois países na Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1986. A entrada naquela que se viria a designar União Europeia, por parte dos dois países peninsulares, vem dar início a um novo rumo de negociações e relações diplomáticas, caracterizadas por novas visões, objetivos e prioridades comuns, criando, por isso, uma natureza e essência diferentes às relações luso-espanholas até então mantidas.

¹¹³ *Ibid.*, p.145

¹¹⁴ Moura, Álvaro Mendonça e. *op. cit.* p.33

¹¹⁵ Queirós, António José. *op. cit.* p.146

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ *Ibid.*

3.3.5 Contexto atual da diplomacia luso-espanhola e suas particularidades

Como percebemos pelo exposto anteriormente, o percurso da diplomacia luso-espanhola, ao longo dos séculos, tem manifestado elementos interessantes inerentes à própria posição estratégica de ambos os países, que a tornam, de certa maneira, singular e marcada por diversos acontecimentos que contribuíram, afinal, para a construção de uma relação fortalecida por constantes ações políticas e instrumentos diplomáticos. A convergência de objetivos e metas tornou-se ainda mais evidente com a adesão à União Europeia, que veio incentivar um compromisso mais concreto em diversas áreas de ação e projetos. Para além disso, com o apoio dos fundos europeus, o intercâmbio cultural entre os dois países potenciou novas oportunidades a nível económico, bem como também a nível logístico e educativo.

De facto, recorrendo às explicações da Senhora Embaixadora de Espanha em Portugal, Marta Betanzos Boig, na *Masterclass* “Portugal e Espanha: Política, diplomacia e cultura”, proporcionada pela Universidade Europeia, a 14 de março de 2022, as relações entre as duas potências peninsulares revelam “*um grande esforço político, uma grande presença da diplomacia e um peso importante da cultura*”. Por isso, para além da “*continuidade histórica*” que caracteriza os laços luso-espanhóis, é também necessário referir a “*intensidade*” desta mesma relação que revela hoje resultados importantes a nível diplomático. Por isso, não partilha da opinião de muitos especialistas sobre a posição permanente de “*costas voltadas*” entre os vizinhos ibéricos. Segundo a embaixadora, os dois países trabalham numa “*busca permanente de alianças que os ajudem a fazer face aos desafios e objetivos do século XXI*”¹¹⁸ e, assim, para além da pertença à mesma unidade geográfica e algumas parecenças linguísticas, ambos se “*olham*” no sentido de manter “*relações culturais estreitas*” e uma diplomacia forte e capaz de criar soluções em vez de rutura. De facto, Portugal e Espanha foram tendo um desenvolvimento diferente ao longo da história, no entanto, a criação de “*uma rede de tratados e acordos muito antigos são ainda hoje válidos para responder aos desafios do presente*”¹¹⁹ e é isso que deve hoje ser realçado. Partilhando do mesmo raciocínio os Professores Mateus Kowalski e Francisco Pereira Coutinho esclarecem que as relações luso-espanholas usufruem de características ímpares explicadas por uma diversidade de fatores, nomeadamente “*por uma proximidade geográfica, por sinergias económicas, por laços comerciais fortes, por laços*

¹¹⁸ Betanzos, Marta - *Masterclass* - Portugal e Espanha: Política, Diplomacia e Cultura. Lisboa: Universidade Europeia, 14 de março de 2022. Disponível em formato vídeo em:

<https://www.youtube.com/watch?v=uJztQhq5D8o>

¹¹⁹ *Ibid.*

culturais – em especial nas zonas raianas –, pela permanente deslocação laboral transfronteiriça, pelo turismo ou pelo intercâmbio de estudantes, entre outros aspetos”.¹²⁰ Para além de cimeiras anuais, que reúnem os chefes de governo e de estado de ambos os países, a dinâmica empresarial, económica e empresarial entre as duas nações é “*imbatível se compararmos com outros países com relações próximas*” e, segundo garante a embaixadora espanhola, “*o volume de intercâmbios comerciais de bens e serviços supera os valores referentes ao intercâmbio com toda a Ibero América e Canadá*”.¹²¹

Para além disso, a análise sobre a relação dos dois países não deve focar-se apenas na dinâmica estabelecida entre capitais. De facto, a relação entre Portugal e regiões como a Catalunha, Valência, Galiza e Andaluzia tem “*um peso específico próprio*” e a própria influência da Península Ibérica tende a expandir-se, de acordo com Marta Betanzos. É, neste contexto, que devemos analisar as diferentes áreas ou setores que mais caracterizam a diplomacia ibérica atual, no sentido de perceber quais são as linhas gerais das negociações e diplomacia estabelecidas entre Portugal e Espanha. De facto, desde políticas referentes à demografia, território, gestão da águas e rios, intercâmbios educativos e culturais até oportunidades empresariais e económicas, é vasto o leque de possibilidades e focos de atração que enriquecem a relação entre Portugal e Espanha hoje em dia. Para a embaixadora Marta Betanzos, contudo, o desafio atual centra-se na problemática das interconexões e comunicação entre ambos. A pobreza ainda hoje registada na comunicação de transportes, por exemplo, entre as duas capitais é um fator preocupante que deve levar a cabo ações concretas no sentido de apresentar soluções viáveis e adequadas aos desafios atuais.

Por outro lado, vemos também a necessidade de ação na área energética. A situação de “*ilha energética*”, onde se encontram as duas potências ibéricas deve ser superada e, para isso, o investimento em infraestruturas competentes deve ser assegurado. A crise energética, agudizada pela mais recente guerra na Ucrânia, acabou por lançar um conjunto de “*expectativas relativas à posição estratégica da Península Ibérica*”¹²² e à forma como, pelo acesso a portos e vias marítimas, nos pode ajudar hoje no fornecimento de energia, nomeadamente de gás natural. É possível, de acordo com Marta Betanzos, criar “*uma estratégia de desenvolvimento*” neste sentido, porém torna-se fulcral uma conexão eficaz com o resto da Europa. Todos os

¹²⁰ Kowalski, Mateus; Pereira Coutinho, Francisco – Fatores Pós-soberanistas de União *In As Fronteiras Luso-Espanholas Das Questões De Soberania Aos Fatores De União*. Instituto Diplomático, 2014. p.49

¹²¹ *Ibid.*

¹²² *Ibid.*

desafios que hoje se apresentam na agenda de Portugal e Espanha devem ser respondidos com base nos benefícios da diplomacia.

Assim sendo, parece óbvio que a relação luso-espanhola ao longo dos anos tenha, de facto, produzido um contexto de instrumentos legais e mecanismos de negociação importantes para definir as diretrizes futuras da mesma nas mais diferentes áreas, basta analisarmos, por exemplo, o Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica de 1994, a Convenção sobre a Cooperação para a Proteção e Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas em 1998; o Acordo sobre Cooperação Transfronteiriça em Matéria Policial e Aduaneira em 2005; o Acordo Relativo ao Acesso a Informação em Matéria de Registo Civil e Comercial em 2009, entre muitos outros, para além das Comissões Bilaterais estabelecidas no âmbito da gestão das águas, segurança e defesa e cooperação transfronteiriça¹²³. Sobre este último aspeto convém realçar que,

*“das 77 convenções concluídas nos últimos 70 anos – um número comparado muito elevado –, cerca de 30 dizem respeito a alguma forma de cooperação transfronteiriça, no sentido da adoção de obrigações regulamentares e de promoção de ação conjuntas sobre áreas territoriais e de jurisdição do outro Estado, apenas possível entre Estados fronteiriços”.*¹²⁴

No entanto, no esforço de sermos objetivos e abordarmos o contexto atual das prioridades da diplomacia luso-espanhola, em articulação com o tema do capítulo 6, iremos focar a nossa atenção em três instrumentos que definem hoje as linhas orientadoras e mais marcantes da política atual entre os dois países. Assim sendo destacam-se como principais mecanismos de diálogo e cooperação luso-espanhola a Cimeira Luso-espanhola, o novo Tratado de Amizade e Cooperação e a Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço.

A Cimeira Luso-Espanhola é a prova mais evidente da continuidade da cooperação e diplomacia luso-espanhola e da sua vitalidade ao longo das últimas décadas. Contando já com 32 edições, a Cimeira é realizada alternadamente em Portugal e Espanha, e celebra a aliança ibérica, assim como as diretrizes futuras das políticas entre ambos. Na última edição, ocorrida

¹²³ Portal Diplomático, MNE – Relações Bilaterais: Reino de Espanha, Acordos bilaterais (lista não exaustiva). Disponível em <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/espanha>

¹²⁴ Kowalski, Mateus; Pereira Coutinho, Francisco. *op.cit.* p.49

em outubro de 2021, o chefe de governo português e o presidente de governo espanhol, reuniram em Trujillo, cidade a oeste da fronteira com Portugal, onde foi possível abordar diversos assuntos cruciais para a cooperação ibérica. Desde o reforço do multilateralismo dos dois países nos organismos internacionais até ao desenvolvimento conjunto em áreas como a cooperação transfronteiriça, inovação digital e energias renováveis, a Cimeira tem vindo a marcar cada vez mais a necessidade de um trabalho conjunto e de reforço da “*resiliência da Península Ibérica*”.¹²⁵ Por outro lado, a vertente “*européista*” é naturalmente abordada nos vários encontros realizados, tendo sido referida, em 2020, pelo presidente de governo espanhol, Pedro Sanchez, através, por exemplo, da necessidade de “*alinhamento total dos planos de recuperação português e espanhol*”, no contexto do pós-pandemia.

Um dos grandes resultados da Cimeira Luso-Espanhola de 2021, e um dos instrumentos mais evidentes dos frutos diplomáticos ao longo dos anos, refletiu-se com a assinatura do novo Tratado de Amizade e Cooperação, o qual, como vimos anteriormente, vem marcando a natureza e consistência das relações entre os dois países desde 1977. De acordo com o primeiro-ministro de Portugal, António Costa, “*este tratado moderniza as relações para além da dimensão bilateral em novas áreas como a transição energética e digital e combina o reforço da cooperação no quadro multilateral que é a NATO e a União Europeia e onde Portugal e Espanha têm um papel único a desempenhar*”.¹²⁶ É importante relembrar que o objetivo inicial do Tratado de Amizade e Cooperação, assinado a 22 de novembro de 1977, assentou na “*vontade de manter uma prática de boa vizinhança e de múltipla cooperação*”¹²⁷, sendo que, desde então, o cenário internacional e os desafios nele inseridos revelam a necessidade de respostas mais personalizadas, especialmente no período pós-pandemia. Da Declaração Conjunta extraída da conclusão da Cimeira de 2021, é possível entender que ambos os países ibéricos reafirmam o desejo de manter o “*espírito de cooperação*” em várias matérias, com especial relevância no seio da UE e da NATO. Esta referência ganha ainda mais importância perante o contexto da guerra mais recente no leste europeu e da crise energética daí ocorrida.

¹²⁵ XXII Governo – República Portuguesa – Notícias: Impulsionar as regiões da fronteira para «reforçar a resiliência da Península Ibérica» de 2020-10-10. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/noticia?i=impulsionar-as-regioes-da-fronteira-para-reforcar-a-resiliencia-da-peninsula-iberica>

¹²⁶ XXII Governo – República Portuguesa – Notícias: Portugal e Espanha assinam oito novos acordos na Cimeira Luso-Espanhola de 2021-10-28. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/noticia?i=portugal-e-espanha-assinam-oito-novos-acordos-na-cimeira-luso-espanhola>

¹²⁷ Ministério Público Portugal – Consulta de Tratados Internacionais: Tratado de Amizade e Cooperação entre Portugal e Espanha de 22/11/1977. Artigo 1º. Disponível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/rar59A-1978.pdf>

Assim sendo, reitera-se ainda a relevância da “*defesa do multilateralismo efetivo e inclusivo, baseado na centralidade das Nações Unidas, numa ordem internacional baseada em regras e no respeito escrupuloso do Direito Internacional*”¹²⁸. Por outro lado, dá-se nota da “*crescente densidade e intensidade dos vínculos bilaterais*”¹²⁹ e, por isso, da necessidade de renovar instrumentos de caráter diferente.

Deste modo, no novo texto do Tratado de Amizade e Cooperação entre Espanha e Portugal, assinado em 2021, mantém inalterada a vontade de manter a “*boa vizinhança e cooperação mútua*”, assim como o respeito pelo direito internacional, pelos direitos humanos, democracia e uma sociedade justa e inclusiva.¹³⁰ Para isso, reconhece-se a importância da concretização do diálogo e coordenação sobre assuntos como as

“relações transfronteiriças e luta contra os desafios demográficos; relações económicas, investimento e comércio, indústria, turismo; interligações de energia, transporte e infraestrutura; questões de segurança e defesa e de justiça e assuntos internos; proteção ambiental e radiológica, a luta contra as alterações climáticas e a defesa do mar; a promoção da ciência, educação, línguas e cultura; bem como a promoção do emprego e do trabalho digno, a formação e as questões social”.¹³¹

Estes pontos de interesse traduzem-se, assim, num diálogo e diplomacia permanentes, resultantes de um “*relacionamento intenso, estável, duradouro e claramente positivo*”.¹³²

3.3.6 A rede diplomática e consular de Portugal em Espanha

Tendo em conta o exposto atrás relativo à história diplomática e consular entre Portugal e Espanha, assim como as origens da própria instituição consular, é importante entender o seu impacto na realidade atual da rede diplomática portuguesa em Espanha. A tabela seguinte apresenta a rede diplomática portuguesa no território espanhol.

¹²⁸ Gobierno de España, República Portuguesa – XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa 28 de octubre de 2021. p.1-2. Disponível em: [281021-DeclaracionConjuntaCumbreHispanoPortuguesa.pdf \(lamoncloa.gob.es\)](https://lamoncloa.gob.es/281021-DeclaracionConjuntaCumbreHispanoPortuguesa.pdf)

¹²⁹ *Ibid.* p.2-8

¹³⁰ Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea Y Cooperación, Oficina de Interpretación de Lenguas – Tratado de Amistad y Cooperación entre el Reino de España y La República Portuguesa. Título I, Artículo 1º. Disponível em: [281021-TratadoAmistadCooperacionEspanaPortugal.pdf \(lamoncloa.gob.es\)](https://lamoncloa.gob.es/281021-TratadoAmistadCooperacionEspanaPortugal.pdf)

¹³¹ *Ibid.*

¹³² Kowalski, Mateus; Pereira Coutinho, Francisco. *op.cit.* p.48

Rede diplomática portuguesa no território espanhol
Embaixada de Portugal em Madrid
Secção Consular da Embaixada de Portugal em Madrid
Consulado Geral de Portugal em Barcelona
Consulado Geral de Portugal em Sevilha
Vice-Consulado de Portugal em Vigo
Consulado Honorário de Portugal em Badajoz
Consulado Honorário de Portugal em Bilbao
Consulado Honorário de Portugal em Cáceres
Consulado Honorário de Portugal em Ceuta
Consulado Honorário de Portugal em La Corunha
Consulado Honorário de Portugal em Las Palmas de Gran Canária
Consulado Honorário de Portugal em León
Consulado Honorário de Portugal em Málaga
Consulado Honorário de Portugal em S. Cruz Tenerife

Figura 1 - Rede diplomática portuguesa no território espanhol (Fonte: Portal Diplomático)

Deste modo, podemos perceber que a rede diplomática portuguesa em Espanha conta com a Embaixada de Portugal na capital do país; dois consulados-gerais (o Consulado-Geral de Portugal em Barcelona e o Consulado-Geral de Portugal em Sevilha), um Vice-Consulado (o Vice-Consulado de Portugal em Vigo), e nove consulados honorários, dependentes da Embaixada em Madrid ou dos Consulados-Gerais. Para o objetivo do presente relatório iremos abordar a atividade e funcionamento apenas do CGPB, posto consular onde foi realizado o estágio curricular em causa.

4 O CONSULADO-GERAL DE PORTUGAL EM BARCELONA

No âmbito do Programa de Estágios Curriculares do MNE, fui selecionada para realizar um estágio no CGPB. Neste sentido, será importante perceber as competências do Consulado-Geral e o seu contexto institucional, assim como a importância das suas funções, a área consular que abrange e as disposições legais específicas que suportam o seu funcionamento e atividade, além do regime jurídico geral constante da Convenção de Viena sobre Relações Consulares (CVRC), já referido acima na secção 3.1.

4.1 Contexto jurídico e articulação institucional

4.1.1 Decreto-Lei nº 121/2011

No sentido de percebermos, de modo aprofundado, o sentido das operações levadas a cabo em instituições como o CGPB, convém lembrar a estrutura orgânica do próprio MNE, do qual provém a competência e orientação postas em prática por outros organismos. Assim sendo, recorrendo ao artigo 3º do Decreto-Lei nº 121/2011 de 29 de dezembro, é possível entender que “*o MNE prossegue as suas atribuições através de serviços integrados na administração direto do Estado, de organismos integrados na administração indireta do Estado, de órgãos consultivos e de outras estruturas*”.¹³³ No sentido de expor o panorama institucional do MNE de maneira mais clara e apresentar a competência hierárquica do CGPB, observe-se o gráfico seguinte.

¹³³ Decreto-Lei nº 121/2011. D.R. I Série. Capítulo II, Artigo 3º

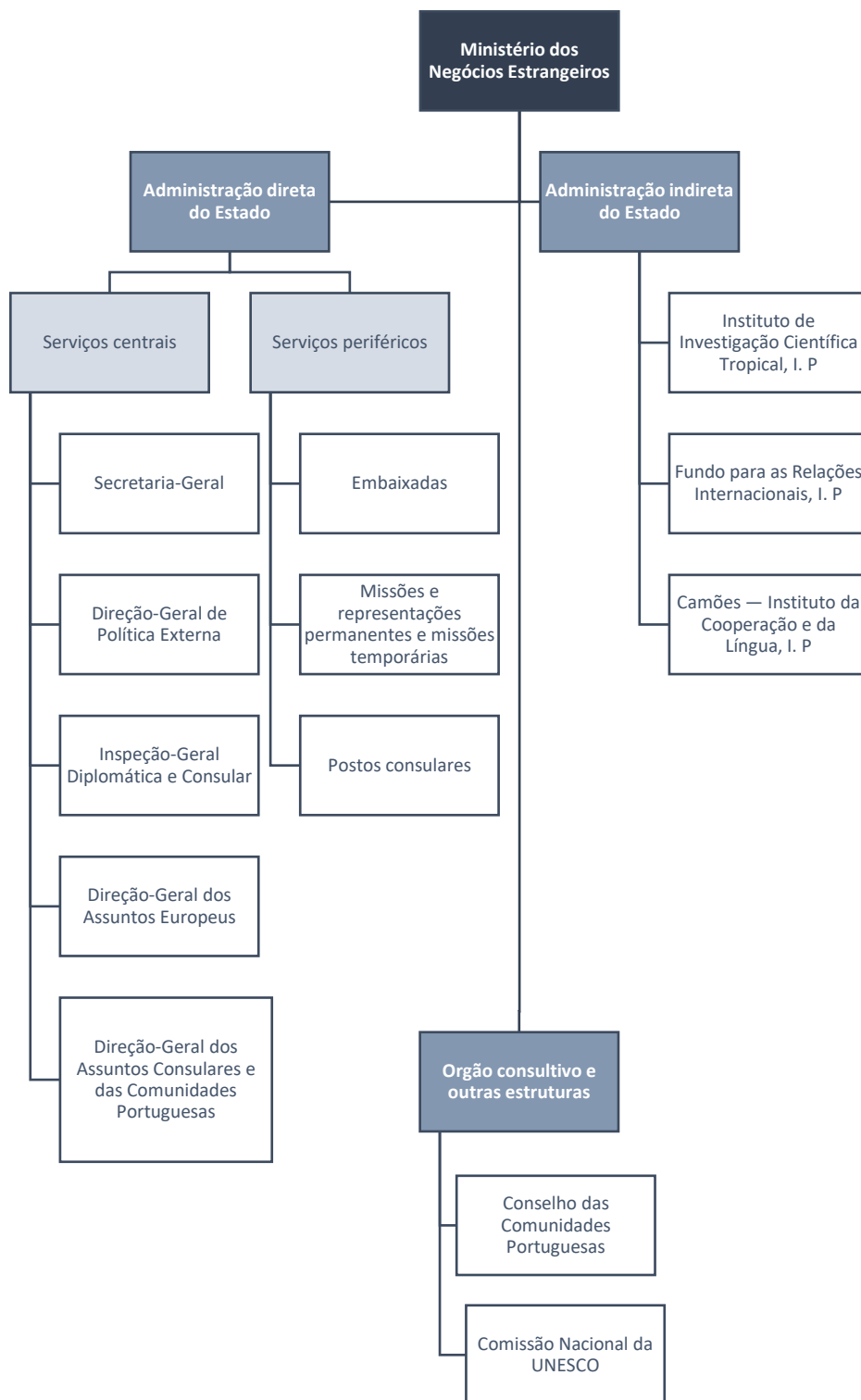


Figura 2 - Esquema da estrutura orgânica do MNE de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 121/2011

O CGPB integra os serviços periféricos externos da administração direta do estado, no âmbito do MNE, tal como consta no Decreto-Lei nº 121/2011. Como tínhamos visto, o artigo 4º relativo aos serviços periféricos externos prevê a existência de embaixadas, missões e representações permanentes e missões temporárias, e postos consulares.¹³⁴ De acordo com a CVRC, entende-se por posto consular “*todo o consulado-geral, consulado, vice-consulado ou agência consular*”.¹³⁵

Partindo do organograma acima, os postos consulares, nomeadamente o CGPB, não se gerem de maneira independente, estão antes inseridos numa estrutura organizada por diferentes serviços e organismos que tornam possível o bom funcionamento da atividade global do MNE, responsável por levar a cabo a política externa de Portugal junto de outras organizações internacionais, parceiros e países da comunidade internacional. Assim sendo, com base no Decreto-Lei nº 121/2011, é possível perceber que para além dos serviços periféricos externos, de administração direta do estado, fazem também parte desta administração, serviços centrais, essenciais para toda a estrutura do próprio MNE, são eles a Secretaria-Geral, a Direção-Geral de Política Externa, a Inspeção-Geral Diplomática e Consular, a Direção-Geral dos Assuntos Europeus e a Direção-Geral dos Assuntos Consulares e das Comunidades Portuguesas. Importa notar que a Direção-Geral de Política Externa deve, além de outras atribuições, “*transmitir instruções que sejam dirigidas às embaixadas, representações permanentes e missões temporárias, e postos consulares de Portugal*”¹³⁶. Do mesmo modo, a Inspeção-Geral Diplomática e Consular estabelece uma importante relação com os postos consulares e a sua conduta, tendo por função “*verificar o cumprimento das normas reguladoras do funcionamento dos serviços internos e dos serviços periféricos externos do MNE, bem como assegurar a ação disciplinar e a auditoria de gestão e consular*”.¹³⁷ Por outro lado, como o nome, por si só, indica, a Direção-Geral dos Assuntos Consulares e das Comunidades Portuguesas, constitui um importante elo de ligação com os postos consulares, nomeadamente na concretização de políticas prioritárias de carácter consular, programas e ações orientadas para a comunidade portuguesa no estrangeiro, assim como em garantir o apoio consular aos cidadãos portugueses.¹³⁸ Como se lê no artigo 9º:

¹³⁴ Decreto-Lei nº 121/2011. D.R. I Série. Capítulo II. Artigo 4º

¹³⁵ Decreto-Lei n.º 183/72. Artigo 1º

¹³⁶ Decreto-Lei nº 121/2011. D.R. I Série. Capítulo II. Artigo 9º

¹³⁷ *Ibid.* Artigo 10º

¹³⁸ *Ibid.* Artigo 12º

“A Direção-Geral dos Assuntos Consulares e das Comunidades Portuguesas, abreviadamente designada por DGACCP, tem por missão assegurar a efetividade e a continuidade da ação do MNE nos domínios da atividade consular desenvolvida nos serviços periféricos externos e da realização da proteção consular, bem como na coordenação e execução da política de apoio à emigração e às comunidades portuguesas no estrangeiro”¹³⁹.

Deste modo, fica clara a necessidade de coordenação e cooperação institucional entre os vários serviços centrais e periféricos, só assim é possível concretizar as atribuições determinadas ao MNE, no âmbito da execução e preparação da política externa portuguesa no sistema internacional, assim como na defesa dos direitos dos portugueses no estrangeiro, promoção e valorização da *“língua e cultura portuguesas no estrangeiro”*¹⁴⁰.

4.2 Organização, símbolos e estrutura do CGPB

Tal como procede da CVRC, entendem-se por instalações consulares, *“os edifícios, ou parte dos edifícios, e terrenos anexos que, qualquer que seja o proprietário, sejam utilizados exclusivamente para as finalidades do posto consular”*¹⁴¹, sendo que o estado acreditador ou recetor deverá facilitar ou auxiliar a instalação do posto consular no seu território.¹⁴² As instalações consulares são, tal como consta no artigo 31º da CVRC, invioláveis, nos termos do determinado no mesmo artigo. Dispondo das instalações adequadas, cada posto consular deverá ter hasteada a bandeira portuguesa, assim como a presença do escudo nacional indicando a legenda *“Consulado-Geral de Portugal ou Consulado de Portugal”*¹⁴³ sobre a porta de entrada¹⁴⁴, como sucede no caso do CGPB, tal como se pode vislumbrar pelas seguintes imagens.

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ *Ibid.* Artigo 2º

¹⁴¹ Decreto-Lei n.º 183/72. Artigo 1º

¹⁴² *Ibid.* Artigo 30º

¹⁴³ Decreto-Lei n.º 51/2021. Artigo 5º

¹⁴⁴ Decreto-Lei n.º 183/72. Artigo 29º



Figura 3 - Fotografia pessoal da fachada do Consulado-Geral de Portugal em Barcelona

Quanto à estrutura do CGPB, e considerando o disposto no Capítulo III do Regulamento Consular (RC), cada posto consular, dependendo da sua dimensão pode ter as seguintes secções: a chancelaria, a contabilidade e o arquivo consular. O CGPB, para além destes três serviços essenciais, conta ainda com a zona da receção; uma área dirigida à espera do público para atendimento, um local orientado para a realização de reuniões ou atividades ligadas às funções do CGPB que exijam mais espaço e uma biblioteca. Nos termos do artigo 8º do RC, a chefia de cada posto cabe ao titular do mesmo, devendo ser encarregue da “*gestão do respetivo serviço*”¹⁴⁵. A Chancelaria é a “*secção dos postos consulares que tem por função o apoio à gestão dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais do serviço periférico externo*”¹⁴⁶. Por seu turno, a Contabilidade¹⁴⁷, é a secção responsável por “*arrecadar as receitas e outros fundos disponíveis*”; “*efetuar os pagamentos das despesas autorizadas*”, “*fazer os lançamentos da contabilidade das operações realizadas e elaborar os mapas da contabilidade*” e “*elaborar o*

¹⁴⁵ Decreto-Lei nº 51/2021. Artigo 8º

¹⁴⁶ *Ibid.* Artigo 9º

¹⁴⁷ *Ibid.* Artigo 10º, nº 2: “Quando não exista secção de contabilidade as competências são asseguradas pela Chancelaria”

inventário dos bens do Estado à guarda do posto consular e mantê-lo atualizado".¹⁴⁸ Por fim, a secção do arquivo consular, deve ser "*instalada em condições de segurança*", e engloba todo o "*material criptográfico, o selo branco, as vinhetas de vistos*"; "*os documentos classificados com grau de segurança*", nomeadamente os documentos e processos pessoais dos utentes dos serviços do CGPB; "*o inventário de todos os bens do posto*" e "*outros materiais e documentos*".¹⁴⁹

No que diz respeito à organização dos funcionários consulares do posto consular, o CGPB integrava, de modo efetivo e durante o período de estágio abrangido, um cônsul-geral, cargo exercido "*por pessoal diplomático nomeado atentos os procedimentos previstos no Estatuto da Carreira Diplomática*"¹⁵⁰; um Chanceler, com competência em casos de ausência ou impedimento do titular do posto consular e em matéria de registo civil e notariado¹⁵¹, quatro técnicos e um auxiliar.

4.3 Área de jurisdição e atribuições do CGPB na rede consular

Os postos consulares presentes num determinado estado, distinguem-se pela sua categoria que, como vimos através do RC, dependem de "*fatores históricos, culturais, económicos ou sociais relevantes*", sendo que a dimensão das suas funções poderá também ser distinta de acordo com a sua área de jurisdição. Assim sendo, trazendo novamente o raciocínio para o caso do CGPB convém perceber a organização da rede diplomática e consular em Espanha, estado acreditador da missão diplomática portuguesa, de onde decorre a ação dos respetivos postos consulares.

Como é possível vislumbrar no mapa abaixo, Espanha integra não só a embaixada de Portugal em Madrid, capital do país, como também vários consulados. Contudo, importa realçar que o Consulado-Geral de Portugal em Barcelona, instalado na comunidade autónoma da Catalunha, e o Consulado-Geral de Portugal em Sevilha, na comunidade autónoma da Andaluzia, são os únicos Consulados-Gerais de Portugal no território espanhol, abrangendo, porém, diferentes áreas de jurisdição consulares. De acordo com a CVRC, uma área de jurisdição consular, é "*o território atribuído a um posto consular para o exercício das funções*

¹⁴⁸ *Ibid.* Artigo 10º, nº1

¹⁴⁹ *Ibid.* Artigo 11º, nº2

¹⁵⁰ *Ibid.* Artigo 15º

¹⁵¹ *Ibid.* Artigos 17º, 48º e 52º

consulares”.¹⁵² Assim sendo, o CGPB, está responsável pela gestão consular não só da comunidade autónoma onde está inserido, mas também pela Comunidade de Aragão, Comunidade Valenciana, Região de Múrcia e Comunidade Autónoma das Baleares, destacadas no mapa seguinte, para as quais, sempre que assim for necessário são realizadas presenças consulares, no sentido de “*assegurar uma oferta desconcentrada dos serviços consulares e assim promover uma maior aproximação à pessoa utente e melhor execução da função consular*”.¹⁵³ A título de exemplo, ao longo da minha permanência, enquanto estagiária curricular (24 de maio-15 de outubro de 2021), foram realizadas algumas presenças consulares, nomeadamente em Palma de Maiorca (27 e 28 de maio) e em Valência (21, 22 e 23 de setembro).



Figura 4 - Mapa de Espanha com adaptação da área de jurisdição do CGPB (Fonte: imagem online com edição própria)

Por outro lado, a área consular do Consulado-Geral de Portugal em Sevilha abrange a comunidade autónoma onde se insere, assim como a Comunidade Autónoma da Extremadura,

¹⁵² Decreto-Lei n.º 183/72. Artigo 1º, b)

¹⁵³ Decreto-Lei n.º 51/2021. Artigo 28º

a cidade autónoma de Ceuta e a cidade Autónoma de Melilla. Para além disso, a rede consular portuguesa em Espanha conta também com o Vice-Consulado de Vigo, na comunidade Autónoma da Galiza e vários Consulados-Honorários, com competências limitadas para a prática de funções consulares, sendo que a ação dos seus titulares, Cônsules-Honorários, “*é desenvolvida, no âmbito da sua competência, segundo diretrizes do cônsul-geral, do cônsul ou do titular da missão diplomática de que dependam, sem prejuízo da sua área de jurisdição ser abrangida por vice-consulados, sempre que estes existam*”.¹⁵⁴ De facto, recorrendo novamente ao RC, é possível perceber que os Cônsules Honorários se veem sem competência para o exercício de determinadas funções consulares, tais como a “*prática de atos de registo civil e de notariado, emissão de documentos de identificação e de viagem, concessão de vistos e recenseamento eleitoral*”¹⁵⁵, salvo “*circunstâncias excepcionais e devidamente fundamentais*”, tal como sucede com o Consulado-Honorário em Bilbao, “*com competência para a prática de atos de Registo Civil, Notariado, Recenseamento Eleitoral e emissão de Documentos (Passaporte/ Bilhete de Identidade)*”.¹⁵⁶

No que diz respeito ao CGPB, sendo um posto consular, cabem-lhe as seguintes atribuições consulares, dispostas no artigo 6º do RC:

- “a) A proteção dos direitos e interesses legalmente protegidos do Estado Português e de pessoas nacionais, singulares ou coletivas, dentro dos limites permitidos pelo direito internacional e pelas leis locais;*
- b) A promoção e valorização de portugueses nos países de acolhimento;*
- c) A promoção e divulgação da língua e da cultura portuguesas;*
- d) A coordenação da política do ensino português no estrangeiro;*
- e) A promoção e o desenvolvimento das relações comerciais, económicas, culturais e científicas entre pessoas, singulares ou coletivas, nacionais e estrangeiras;*
- f) A cooperação com autoridades nacionais e estrangeiras;*

¹⁵⁴ *Ibid.* Artigo 21º, nº7

¹⁵⁵ *Ibid.* Artigo 21º, nº8

¹⁵⁶ Portal Diplomático, MNE – Rede Consular, Consulado Honorário em Bilbao

g) O processamento de pedidos de visto¹⁵⁷

4.4 Ação do CGPB e sua importância

Tendo em conta as atribuições dos postos consulares, descritas sucintamente atrás, vale a pena analisar como estas se materializam na própria atuação do posto consular. Seguindo o raciocínio presente no Regulamento Consular (RC), a ação de cada posto consular poderá explicar-se pelo seguinte esquema:



Figura 5 - Esquema de realização própria com base no Capítulo VI sobre a Ação consular do Regulamento Consular.

Como podemos concluir pelo gráfico acima, a ação consular não se resume apenas a uma determinada atividade ou ato, conta com diversas funções que devem colocar em prática as atribuições que lhes são dispostas. Relativamente às funções consulares, constantes igualmente no artigo 5º da CVRC, estas obedecem ao “*direito administrativo português e aos*

¹⁵⁷ Decreto-Lei nº 51/2021. Artigo 6º, nº1

*princípios gerais da atividade administrativa*¹⁵⁸ e devem estabelecer um atendimento de público personalizado, capaz de prestar informação e esclarecimento correto, apoio célere, imparcialidade e serviços eletrónicos¹⁵⁹, no sentido de “*desmaterializar atos consulares*”, trabalho muitas vezes levado a cabo pelos Centros de Atendimento Consular (CAC).¹⁶⁰

A proteção consular, por seu turno, engloba uma panóplia de ações concretas no sentido de proteger e assegurar os direitos das “*pessoas singulares de nacionalidade portuguesa que se encontrem ou residam no estrangeiro*”, assim como “*a outras pessoas, de acordo com o direito da União Europeia e internacional*”¹⁶¹. Esta proteção deve observar-se em casos de assistência em casos de detenção e prisão; prestação de socorros; repatriação; processo de reembolso; situações de emergência; apoio de emergência; evacuações, assim como em casos nos quais a pessoa de nacionalidade portuguesa não se encontre representada no território de país terceiro, entre outros casos específicos previstos na secção II do capítulo VI do RC.

No que diz respeito à emissão de documentos de identificação e viagem, o CGPB tem prevista a emissão de: Cartão de Cidadão; Passaporte; Passaporte Temporário “*em casos de urgência comprovada e no sentido de possibilitar a resolução de constrangimentos pontuais*”¹⁶²; o Título de Viagem Única (TVU), “*documento de viagem de emergência emitido a favor de indivíduos de nacionalidade portuguesa, devidamente confirmada, que se encontrem indocumentados no estrangeiro e aos quais, por urgência, não seja possível, em tempo oportuno, oferecer prova de identificação bastante*”¹⁶³ e, ainda declarações sobre a deslocação de menores nacionais.

Quanto às funções de Registo Civil e Notariado, dispostas na secção IV do capítulo VI do RC, o CGPB procede ao registo de casamento dos “*portugueses residentes no estrangeiro que pretendem casar*” ou de “*um português que pretenda casar com um estrangeiro*”¹⁶⁴; ao registo de nascimento “*ocorrido no estrangeiro, quando atributivo da nacionalidade portuguesa*”¹⁶⁵ (verificar modelo da declaração de nascimento no anexo 17); registo de óbito e

¹⁵⁸ *Ibid.* Artigo 24º

¹⁵⁹ *Ibid.* Artigo 25º, nº1

¹⁶⁰ *Ibid.* Artigo 27º

¹⁶¹ *Ibid.* Artigo 29º, nº1

¹⁶² Website Consulado-Geral de Portugal em Barcelona – Serviços Consulares, Documentos de Identificação. Disponível em: <http://www.consuladoptbarcelona.com/>

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ *Ibid.* - Serviços Consulares, Registo Civil

¹⁶⁵ *Ibid.*

à declaração de parentalidade ou de perfilhação¹⁶⁶. Ainda neste contexto, e segundo o estipulado no artigo 64º do RC, é ainda da competência dos postos consulares processos “*inerentes à atribuição da nacionalidade*”¹⁶⁷, matéria eleitoral¹⁶⁸ e obrigações militares¹⁶⁹. As funções de notariado verificam-se na possibilidade de aprovação de procurações; emissão de certidões; legalização de documentos; reconhecimento de assinaturas; emissão de certificados de residência e de certificados para a importação automóvel e Certificados de bagagem¹⁷⁰. Tendo isto em consideração, a ação consular demonstra-se igualmente pela “*cobrança de taxas designadas como emolumentos consulares*”¹⁷¹, necessários à execução dos atos consulares até agora mencionados, as quais veem fixadas na Portaria n.º 296/2012 de 28 de setembro. Além disso, para a elaboração de qualquer ato consular será fundamental proceder à inscrição consular (verificar modelo do boletim de inscrição no anexo 16), “*necessário à obtenção de qualquer documento*”¹⁷² e a identificação nos arquivos do Consulado. Para a inscrição no CGPB é necessário o bilhete de identidade ou cartão de cidadão; passaporte (não obrigatório); uma fotografia tipo passe, atualizada e a cores.¹⁷³

Por fim, aos postos consulares cabe também desenvolver funções culturais, educativas, económicas, comerciais, sociais e outras, “*sob supervisão da embaixada com competência na respetiva área de jurisdição e sem prejuízo da necessária articulação com outros órgãos nacionais*”.¹⁷⁴ Estas funções estão estritamente ligadas às atribuições iniciais relativas à promoção cultural, linguística, económica e comercial de Portugal no estrangeiro. O CGPB realizou, durante o período abrangido pelo meu estágio curricular, várias atividades relacionadas com a promoção cultural de Portugal na Catalunha e em outras comunidades autónomas. Refira-se, por exemplo, as celebrações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, coincidentes com a Presidência Portuguesa da União Europeia, em 2021, que levaram à receção do músico português Rodrigo Leão, no sentido de seguir com o objetivo de “*difundir a música portuguesa em todo o mundo*”¹⁷⁵ ou, no mesmo âmbito, “*a iluminação da Fonte Mágica de Montjuic com as cores da bandeira de Portugal no dia 10 de*

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ Decreto-Lei nº 51/2021. Artigo 64º

¹⁶⁸ *Ibid.* Artigo 65º

¹⁶⁹ *Ibid.* Artigo 66º

¹⁷⁰ Website CGPB – Serviços Consulares. Disponível em: [Notariado \(consuladoptbarcelona.com\)](https://www.consuladoptbarcelona.com)

¹⁷¹ Decreto-Lei nº 51/2021. Artigo 57º

¹⁷² Website CGPB – Serviços Consulares. Disponível em: [Inscrição Consular \(consuladoptbarcelona.com\)](https://www.consuladoptbarcelona.com)

¹⁷³ *Ibid.*

¹⁷⁴ Decreto-Lei nº 51/2021. Artigo 60º

¹⁷⁵ Facebook - Consulado-Geral de Portugal em Barcelona: Publicações (maio de 2022). [Consult. 2022-07-27]

junho”.¹⁷⁶ Note-se também a mensagem oficial por ocasião do Dia de Portugal do Senhor Embaixador de Portugal em Madrid, João Mira-Gomes, na qual “*em nome da Embaixada, dos Consulados Gerais, do Vice-Consulado em Vigo, dos Consulados Honorários*” anuncia o “*concerto da fadista Fábria Rebordão, na Casa da América, em Madrid, a atuação de Rodrigo Leão em Barcelona, um espetáculo de fado e flamenco em Sevilha e uma interessante exposição de fotografia no Centro Cultural de Vigo*”.¹⁷⁷ Estas iniciativas revelam não só a coordenação institucional entre os diferentes serviços periféricos externos da rede consular em Espanha, mas também uma clara evidência da prática relativa à atribuição da promoção cultural das Embaixadas e dos Consulados, visíveis através de “*atividades comemorativas, em vários pontos do território espanhol e em Andorra*”¹⁷⁸, como aconteceu no âmbito do Dia de Portugal em 2021. Para além disso, refira-se no contexto da promoção da língua e cultura portuguesa, a 4ª edição do Festival de Fado na cidade de Barcelona, divulgado pelo CGPB, que recebeu duas fadistas portuguesas, Carminho e Fábria Rebordão, nos dias 29 e 30 de setembro de 2021. Para além disso, o CGPB também esteve envolvido em atividades e encontros relativos à “*promoção e o desenvolvimento das relações comerciais, económicas, culturais e científicas*”, tal como consta no RC. De facto, como explica João Câmara, “*os consulados desenvolvem cada vez mais uma importante atividade no campo da cooperação cultural, técnica, social, educativa, sobretudo aqueles que se encontram junto de Universidades, Fundações e outros organismos de carácter semelhante*”.¹⁷⁹ O CGPB parece desenvolver um papel especialmente importante na função de dar a conhecer a língua portuguesa noutros países e de cooperação com empresas ou instituições portuguesas no território, note-se, por exemplo, o Instituto Camões de Barcelona. Neste contexto, estabelece-se assim a preservação e continuidade da história intelectual que une os dois povos, e da afinidade entre estas duas culturas que serviram de inspiração para muitos pensadores e escritores. Note-se, por exemplo, o comentário de Félix Cucurull sobre Portugal e a Catalunha: “*Barcelona e Lisboa, unidas no coração de Cervantes, transformaram-se no compêndio das qualidades que ele mais admira*”.¹⁸⁰

No campo económico e comercial, é importante referir a primeira visita oficial de Sua Excelência o Embaixador de Portugal em Madrid, a Valência no dia 8 de setembro, na qual foi

¹⁷⁶ Facebook - CGPB: Publicações (9 de junho 2022). [Consult. 2022-07-27]

¹⁷⁷ Portal Diplomático, Notícias – Mensagem por ocasião do Dia de Portugal (10-06-2021). [Consult. 2022-07-27]

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ Câmara, João Brito. *op. cit.* p.49

¹⁸⁰ Cucurull, Felix – Dois Povos Ibéricos (Portugal e Catalunha). Assírio & Alvim, Cadernos Peninsulares, Ensaio 13, 1975. p.95

realizada uma visita à Autoridade Portuária de Valência que contou com a presença da Senhora Cônsul-Geral de Portugal em Barcelona, Ana Coelho, do presidente da Câmara de Comércio de Valência, José Vicente Morata, assim como de representantes da Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP). Na Noite Económica Valenciana, no dia 9 de setembro na Comunidade Valenciana, área de jurisdição consular do CGPB, Portugal foi protagonista, tendo sido o país convidado para o evento. Neste contexto, destacam-se as declarações do presidente da Câmara de Comércio de Valência, José Vicente Morata sobre a importância das relações comerciais com Portugal, acentuando a relevância de objetivos comuns como é o das infraestruturas, nomeadamente a aposta no “*transporte sustentável e multimodal*”¹⁸¹, aspeto que será de especial relevância para o desenvolvimento do capítulo 6 do presente relatório. Para além disso, ficou reforçada a ideia de que Portugal é um sócio estratégico para Espanha, com a qual é importante “*enfrentar os desafios da agenda europeia e internacional*”.¹⁸² Neste domínio, é importante realçar os diferentes relatórios, de realização e divulgação interna, sobre os diferentes temas políticos, económicos, judiciais, no sentido de dar a conhecer a atualidade e assuntos centrais ocorridos na área de jurisdição consular do CGPB, assim como sobre a “*evolução da vida comercial, económica, cultural e científica do Estado receptor*”.¹⁸³ Estes são alguns dos exemplos analisados durante o período de estágio que caracterizam a ação do CGPB.

Perante todas as vertentes que integram a ação consular, é perfeitamente compreensível aceitar o conceito de “*extensão externa do serviço público*”¹⁸⁴, referido por José Calvet de Magalhães (1985) no *Manual Diplomático* que parece também ser de extrema relevância para a compreensão correta daquilo que a atividade diplomática e consular abrange. De acordo com José Calvet de Magalhães, a extensão externa do serviço público é “*um elemento complementar da atividade diplomática*” concretizado através de missões diplomáticas e consulares. De facto, como esclarece,

“os cidadãos de um determinado Estado, quando se encontram no território de outro Estado, a título permanente ou transitório, têm por vezes necessidade de recorrer aos

¹⁸¹ La Vanguardia, Comunidad Valenciana – La financiación condiciona la Noche de la Economía Valenciana (10-09-2021). [Consult. 2022-07-28]. Disponível em: <https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20210910/7709300/empresa-valenciana-reune-noche-economia-celebrar-premios-camara-2020.html>

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Decreto-Lei n.º 183/72. Artigo 5º

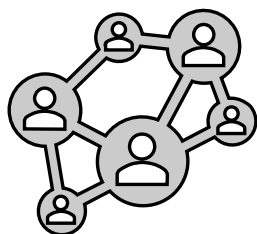
¹⁸⁴ Magalhães, José Calvet de – *Manual Diplomático: Direito diplomático, Prática diplomática*. Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1985. p.23

serviços públicos nacionais para o exercício dos seus direitos ou o cumprimento das suas obrigações. Para esse efeito as missões diplomáticas e os consulados estão autorizados legalmente a actuarem a favor dos respectivos nacionais em lugar de certos serviços públicos fundamentais, como sejam o registo civil, o notariado, o recenseamento eleitoral, o serviço militar, a emissão de passaportes e outros documentos”.¹⁸⁵

5 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO ESTÁGIO CURRICULAR

As atividades que foram por mim desempenhadas ao longo do estágio curricular no CGPB poderão encontrar a sua base e justificação no Plano de Estágio Curricular, que será agora explicado com mais detalhe e pormenor. No sentido de facilitar a compreensão e a exposição do mesmo, decidi dividir o conjunto de tarefas ou atividades desenvolvidas, e apresentadas no Plano de Estágio inicial, em duas categorias:

A primeira diz respeito ao apoio no atendimento ao público para a posterior realização das tarefas ligadas à emissão de documentos e registo civil e notariado por parte do corpo consular, assim como a execução de diferentes tarefas administrativas, referindo-se, por isso, à seguinte lista de atividades:



- Apoio no atendimento ao público
- Tradução de documentos
- Arquivo
- Atualização de listas de contactos

Neste âmbito, foi possível ter uma presença mais determinante na área da receção do CGPB, estabelecendo um contacto de cooperação e diálogo frequentes com a auxiliar, técnicos e Chanceler. Tendo em consideração que o estágio foi realizado numa altura em que a pandemia da Covid-19 ainda exigia todas as medidas de segurança inicialmente exigidas, nomeadamente aqueles referentes ao distanciamento social, o CGPB recorreu a um sistema de marcação prévia para atendimento, o qual foi posto em prática com auxílio do Centro de Atendimento Consular

¹⁸⁵ Magalhães, José Calvet de. *op. cit.* p. 39

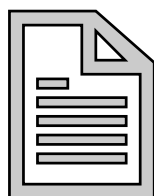
(CAC) ou, dependendo do ato a realizar, através da página web do consulado na secção do “Agendamento Online”. Excetuando-se destes requisitos prévios, encontravam-se, naturalmente, os atos urgentes como o pedido de passaporte temporário ou o título de viagem única (TUV), solicitados com frequência ao longo da minha permanência no posto. Assim sendo, a presença nesta área do consulado permitiu-me não só lidar diariamente com as necessidades básicas dos cidadãos portugueses nos estrangeiros, no caso, na Catalunha e em outras comunidades autónomas, como também com situações de mais pressão e *stress*, características de casos mais urgentes, os quais requerem uma ação por parte da equipa consular mais rápida e expedita. Deste modo, considero que fui capaz de assimilar de maneira próxima e prática os requisitos básicos no modo de abordar os clientes de um consulado e de entender de maneira diligente os diferentes tipos de atos e práticas executadas pelos portugueses noutra país, nomeadamente ações que dizem respeito ao Direito Internacional Privado e Processo Civil Europeu, disciplina que tive oportunidade de frequentar no segundo semestre letivo do mestrado em Direito Internacional e Europeu da NOVA School of Law. Neste contexto, o contacto próximo com o público contribuiu para perceber a importância da inscrição consular, como ato fundamental para todos os cidadãos nacionais que pretendem fixar residência ou se encontrem ocasionalmente¹⁸⁶ na área de jurisdição do CGPB, ato sobre o qual tive também a oportunidade de informar e ajudar presencialmente os cidadãos interessados. Neste âmbito, importa referir também a aprendizagem e evolução que registei na comunicação através de idiomas diferentes do português, em especial, o castelhano, mas também o inglês, aquando do atendimento presencial e telefónico do público e da tradução de documentos.

O trabalho realizado no arquivo consular demonstrou-se ser bastante importante para adquirir uma ideia exata da dimensão e do peso da comunidade portuguesa na área de jurisdição do CGPB, e dos procedimentos aí concretizados, ao mesmo tempo que se revelou uma importante peça no entendimento sobre a articulação entre o CGPB e a Embaixada de Portugal em Madrid. A atividade desempenhada no arquivo passava pela organização, por ordem numérica ou alfabética, dos processos utilizados diariamente no atendimento ao público pela equipa consular ou procura daqueles necessários para o exercício da atividade do CGPB. Ainda neste âmbito, é importante perceber que o arquivo consular se torna o centro de todo o trabalho realizado pelo posto. Note-se, por exemplo, que aquando da realização de atividades e eventos culturais ou económicos realizados com o apoio do CGPB, era fundamental atualizar a lista de

¹⁸⁶ Website Consulado-Geral de Portugal em Barcelona – Serviços Consulares. Inscrição Consular

contactos necessárias para tais ocasiões ou proceder ao contacto direto com diferentes pessoas e entidades, como foi necessário no caso do Festival de Fado de Barcelona 2021, realizado na Sala Barts a 29 e 30 de setembro ou no contexto da primeira visita oficial do Senhor Embaixador de Portugal em Espanha, João Mira Gomes à Comunidade Valenciana. Vale a pena ainda realçar que para o desempenho desta categoria de funções foi fundamental o suporte e atenção prestados por toda a equipa consular no sentido de esclarecer e ajudar nos momentos que necessitava de maior apoio para o executar das minhas funções enquanto estagiária.

O segundo grupo de atividades realizadas, prendem-se com o trabalho centrado na elaboração de documentos informativos de carácter político, económico e cultural, traduzindo-se, assim na elaboração de relatórios e resenhas de imprensa, para os quais foi necessária a pesquisa de temas de interesse para o CGPB, e a presença em *briefings* organizados para o Corpo Consular.



- *Elaboração de resenhas de imprensa, pesquisa de temas de interesse para o trabalho do Consulado Geral (comunidades portuguesas, questões políticas, económicas, sociais e culturais)*
- *Acompanhamento da agenda da Generalitat, do Parlament e partidos políticos na Catalunha*
- *Apoio na preparação de documentos e relatos sobre a situação política e económica na Catalunha, bem como processos judiciais relevantes.*

Esta segunda categoria de atividades conecta-se também com a função cultural, educativa, económica, comercial e social do CGPB, a qual foi já abordada no capítulo anterior sobre a ação consular, traduzindo-se, neste caso, em atividades de intrínseca comunicação com a sua área de jurisdição e a própria Embaixada de Madrid. Neste sentido, refira-se que, por ser uma tarefa mais específica do ponto da vista de cooperação institucional, foi executada sob orientação mais precisa da Senhora Cônsul-Geral de Portugal em Barcelona, e também orientadora do estágio, a Dra. Ana Coelho.

Assim sendo, esta função torna-se crucial para o acompanhamento dos temas de maior pertinência na região que possam não só afetar a vida dos cidadãos portugueses que permanecem em território espanhol, e assim também a dinâmica da ação na Embaixada de Madrid, como também a agenda de Portugal referente às suas relações externas, mais precisamente o trabalho do MNE. Neste âmbito, um dos temas que despertou maior interesse para o CGPB e com o qual dispensei mais tempo de pesquisa assenta na polémica, até então existente, em torno do alargamento do aeroporto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, aeroporto internacional da região da Catalunha. Este tema havia então provocado muitas discórdias na comunidade catalã, mas também a nível nacional. O objetivo de pesquisa deste tópico por parte do CGPB prendia-se, mais uma vez, com a importância das conexões e comunicação estabelecidas com frequência entre Portugal e Espanha, nomeadamente com a Catalunha, assim como realçar as negociações levadas a cabo por diferentes setores da sociedade catalã sobre a problemática ambiental adjacente ao projeto de ampliação, contrapondo com a necessidade económica de fazer face ao aumento da procura pelo transporte aéreo no período após o pico da pandemia. De facto, como é sabido, o alargamento das plataformas de aviação a nível internacional é também um tema que tem levantado algum debate no panorama nacional português, daí a importância de perceber o rumo e estado das negociações, por parte do CGPB, dando depois a conhecer aos organismos competentes por esta matéria. Por outro lado, o acompanhamento deste tema exigiu a consulta das posições dos diferentes atores envolvidos, nomeadamente da *Generalitat*, do executivo do *Ayuntamiento* de Barcelona, partidos políticos catalães, grupos económicos, governo nacional e também da própria Comissão Europeia, responsável pelo avale do projeto.

Para além disso, revelaram-se alvo de atenção os eventos ou iniciativas económicas realizadas na área de jurisdição do CGPB, com especial relevância aquelas ocorridas na Comunidade Valenciana. Merecem particular interesse os eventos empreendedores ocorridos em Valência, com ênfase em novas *start-ups*, como o *Col-lab Weekend Valencia*, *Ftalks Food Summit 2021 Valencia*; *South Summit Health & Well-being*; *Valencia Digital Summit*; *Forum Excelencia Directiva* ou, em Barcelona, o *Mobile World Congress*, um dos maiores eventos tecnológicos do mundo, que conta anualmente com prestigiados representantes das maiores empresas do ramo; o *New Economy Week*; o *Automobile Barcelona*; a Fira de Barcelona; a instalação de empresas multinacionais na cidade, contribuindo para o crescimento do Distrito 22@, área da cidade de Barcelona com grande capacidade de acolhimento de novos projetos tecnológicos, concorrentes e de possível interesse para empresas portuguesas. Por outro lado,

tornou-se importante relatar assuntos que caracterizavam a agenda dos governos regionais, nomeadamente aqueles referentes a processos judiciais, de extrema relevância no contexto da Catalunha, bem as políticas regionais no período pós-pandemia; o decréscimo registado no setor do turismo em Barcelona, bem como o impasse para a instalação do Museu Hermitage na cidade que, em entrevista no *La Vanguardia*, foi até denominada como a “*cidade do não*”¹⁸⁷, por deixar escapar algumas oportunidades de investimento internacional. Por outro lado, medidas como a implementação de *vouchers* turísticos na região ou a aplicação dos fundos europeus pelas diferentes comunidades, serviram de tópicos pertinentes para a compreensão da realidade e configuração da área de jurisdição do CGPB.

No contexto da primeira visita oficial do Senhor Embaixador de Portugal em Madrid, João Mira Gomes, à Comunidade Valenciana, região correspondente à área de jurisdição do CGPB, foi desenvolvido um trabalho de investigação prévio sobre a estrutura de governação da Comunidade, assim como uma pesquisa sobre os temas económicos, políticos, culturais mais prementes na região no sentido de dar a conhecer à delegação da embaixada as questões atuais e de relevância da comunidade autónoma que visitara. Neste âmbito, um dos temas que mais suscitou a minha atenção foi a questão do Corredor Mediterrâneo, uma infraestrutura ferroviária a nível europeu, com especial relevância para a agenda e prioridades da Comunidade Valenciana. Por ser uma infraestrutura ferroviária ainda inacabada, a sua culminação é incentivada por vários grupos socioeconómicos da região, nomeadamente pela Associação Valenciana de Empresários (AVE), no sentido de incrementar não só as possibilidades dos transportes, como também conectar todo o território espanhol com o resto da Europa de forma mais fácil e eficaz. Este tema, que se revelou de interesse para a delegação portuguesa em Espanha, em particular para o CGPB, será abordado com mais detalhe e extensão no próximo capítulo, como parte temática do presente relatório.

Convém esclarecer que todo o trabalho de elaboração de resenhas de imprensa e preparação de documentos baseou-se igualmente na pesquisa e consulta dos meios de comunicação, em especial através dos jornais diários impressos e em versão eletrónica, como por exemplo, a nível nacional, o *El País*, *El Mundo* e a nível regional o *La Vanguardia*, *El Periódico*, *Levante*, entre outros. Importa referir ainda a consulta frequente das páginas web oficiais dos organismos institucionais do governo de Barcelona, Catalunha, Comunidade

¹⁸⁷ La Vanguardia, Barcelona – Los hoteleros alertan del riesgo de decadencia de la Barcelona del no. [Consult. 2022-06-16]. Disponível em: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20210917/7727033/hoteleros-alertan-riesgo-decadencia-barcelona.html>

Valenciana, entre outros, assim como de conferências de imprensa realizadas pelos seus responsáveis, importantes fontes de informação para a realização deste grupo de atividades.

Em geral, o trabalho desempenhado por mim no consulado manifestou-se através da articulação e comunicação com diferentes elementos da equipa consular, nomeadamente com a auxiliar, técnicos, Chanceler, Cônsul, e colega estagiário do Programa de Estágios Profissionais PEPAC-MNE, os quais se demonstraram ser peças cruciais para a boa execução das minhas tarefas enquanto estagiária curricular e, conseqüentemente, para a concretização do Plano de Estágio inicialmente proposto. Para além disso, foi possível obter um contacto mais prático com o caráter consular do posto, mas também com a vertente diplomática e de interligação com diferentes entidades por parte do CGPB, ao mesmo tempo que desempenhava funções em diferentes secções do posto consular, algo que provou ser de grande importância para a dinâmica e atratividade das atividades desenvolvidas.

6 O CORREDOR MEDITERRÂNEO E O SEU IMPACTO NO CONTEXTO DA UNIÃO EUROPEIA

6.1 Contextualização do tema no âmbito do trabalho do Consulado-Geral e articulação com o Mestrado em Direito Internacional e Europeu

Como foi realçado no último capítulo, na primeira visita oficial do Senhor Embaixador de Portugal em Madrid, João Mira Gomes, à Comunidade Valenciana, o CGPB preparou um trabalho prévio de investigação e pesquisa acerca da dinâmica política, económica e cultural daquela região. Um dos temas pertinentes à data, não só para a Comunidade Valenciana como também para a globalidade do país, centrou-se na problemática relativa aos desenvolvimentos do projeto do Corredor Mediterrâneo, enquanto parte crucial da evolução da política dos transportes europeia e espanhola. Perante o papel importante de Valência no projeto, sendo que inclui troços fundamentais do Corredor Mediterrâneo, a Associação Valenciana de Empresários assume uma posição central para aquilo que significa o escrutínio e desenvolvimento do projeto em Espanha.

Neste sentido, é natural que este projeto ferroviário capte especial atenção não só desta comunidade autónoma, mas de todo o país e seus vizinhos, visto que, com a sua conclusão, espera-se que consiga unir, através de uma só linha ferroviária, o oeste e este europeu, ligando mais concretamente Espanha até Hungria, passando pela França, Itália, Eslovénia e Croácia.

Para além disso, visto que o transporte ferroviário tem sido um dos meios mais significativos para fazer face às alterações climáticas, o Corredor Mediterrâneo torna-se um dos projetos com mais relevância no horizonte das políticas ambientais e de transportes da UE. Convém ainda referir que o ano de 2021 ficou marcado por ter sido o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, no qual foi promovido em especial “*o uso dos comboios como modo de transporte seguro e sustentável*”.¹⁸⁸ Assim sendo, o Corredor Mediterrâneo é igualmente importante para Portugal, e por isso também para o CGPB, enquanto país vizinho e interessado na transição Energética e neutralidade Carbónica até 2050, princípios estes alinhados com os objetivos europeus. Será importante perceber a sua ligação e papel neste projeto, com especial relevância para as relações diplomáticas entre os dois países. Apesar de não se ver incluído no projeto, é do interesse de Portugal reforçar o diálogo e a cooperação estreita relativa aos objetivos europeus e às soluções sustentáveis nesta área.

Por fim, a escolha deste tema para servir de base temática do relatório prende-se também com o conhecimento adquirido ao longo dos dois semestres letivos do mestrado em Direito Internacional e Europeu, nomeadamente através de disciplinas como Direito Administrativo Europeu ou mesmo por questões pertinentes levantadas em *Maritime Polices*, Direito Económico Internacional, entre outras, que agora poderão ajudar neste trabalho e através das quais será possível alargar horizontes e debate sobre o tema.

6.2 Qual a relação do Corredor Mediterrâneo com as prioridades da União Europeia?

Tendo em conta a explicação anterior, percebemos que o projeto do Corredor Mediterrâneo traz diversas vantagens para Espanha, assim como para a própria UE. No entanto, tendo em conta o propósito do presente relatório e a incidência do estágio sobre o mesmo, procurarei, neste ponto, abordar o impacto do projeto na UE de acordo com as prioridades da sua agenda, nomeadamente sobre o seu financiamento, as iniciativas levadas a cabo pela UE no sentido de impulsionar o projeto, o retorno ambiental e impacto económico do mesmo neste contexto.

¹⁸⁸ Parlamento Europeu, Atualidade, Assuntos da UE- 2021, Ano Europeu do Transporte Ferroviário. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-ano-europeu-do-transporte-ferroviario>

6.2.1 Financiamento Europeu

Partindo, primeiramente, de uma perspetiva económica, convém lembrar que o investimento da UE para a rede básica de transportes fixa-se de acordo com diversos fundos, um deles, o *Connecting Europe Facility* (CEF), um dos fundos europeus mais importantes para a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) que, entre o período de 2014-2020, destacou 22.8 mil milhões de Euros para o investimento no setor dos transportes na UE, sendo que em conjugação com o setor público e privado o CEF alcançou os 55 mil milhões de Euros.¹⁸⁹ Convém, lembrar que o CEF, para além dos transportes, é um fundo que abrange também o financiamento do setor das telecomunicações e energia, contudo os transportes são o setor que recebem grande parte da verba disponibilizada. Em relação ao setor dos transportes, importa realçar que dos 22.8 mil milhões de Euros, 16.3 mil milhões destinaram-se apenas aos transportes ferroviários, o que demonstra a aposta europeia nesta modalidade de transporte.

Analisando a relação do CEF com o projeto do Corredor Mediterrâneo, podemos afirmar que o primeiro é crucial para a concretização de novas infraestruturas de transporte na União, assim como daquelas já existentes na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T). Neste sentido, e de acordo com os dados do relatório de julho de 2019 do CEF, “88% do total do financiamento do CEF é investido em ações que contribuem diretamente para o desenvolvimento da rede principal da RTE-T”¹⁹⁰, a qual, como vimos anteriormente, é composta pelos nove corredores ferroviários, entre os quais está o Corredor Mediterrâneo. Assim sendo, é importante realçar que, embora não seja o corredor que recebe a maior percentagem de financiamento, o Corredor Mediterrâneo é aquele que mais ações concretas beneficia para a sua concretização no terreno. Veja-se o mapa seguinte:

¹⁸⁹ European Commission, Innovation and Networks Executive Agency – Investing in European networks: The Connecting Europe Facility, p.5

¹⁹⁰ *Ibid.* p. 22

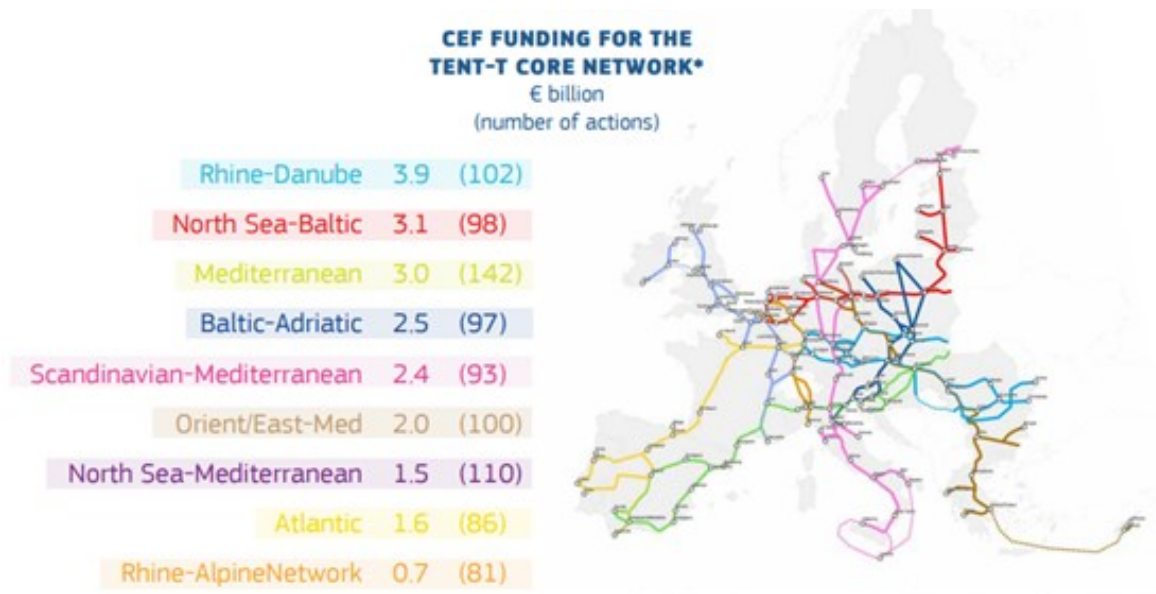


Figura 6 - CEF na RTE-T (Fonte: Comissão Europeia - The Connecting Europe Facility, julho 2019)

Para o período 2021-2027, importa consultar o recente Regulamento (UE) 2021/1153 que, revogando o Regulamento (UE) nº 1316/2013, vem estabelecer o novo quadro financeiro do CEF. Assim sendo, e com base no artigo 3º, estão estabelecidos mais de 33 mil milhões Euros para os próximos seis anos, dos quais cerca de 25 mil milhões serão dirigidos ao setor dos transportes, sendo o restante distribuído entre o setor energético e digital e a questões técnico-administrativas exigidas. Deste modo, a RTE-T continua a ocupar um lugar central nas preocupações dos decisores europeus, visto que mais de metade do total financiamento do CEF para os próximos anos foca-se no setor dos transportes, no qual os corredores ferroviários assumem um lugar preponderante. Partindo, assim, destes dados regista-se um aumento razoável do investimento europeu nos transportes, os quais não podem ser dissociados do seu impacto nos objetivos ambientais também eles estabelecidos e incontornáveis pelas políticas europeias. Sobre este investimento, a coordenadora europeia para o Corredor Mediterrâneo, Iveta Radicova, assinala que apesar de avantajado, o financiamento ainda não atinge dimensão suficiente quando comparado aos gastos concretizados por países individualmente no mundo, como é o caso da China, EUA e Reino Unido¹⁹¹, perspectiva esta que deve encorajar os decisores europeus em relação à importância dada à política de transportes no seio da UE.

¹⁹¹ Radičová, Iveta – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa”, 2021

6.2.2 Ano Europeu do Transporte Ferroviário 2021

De facto, o Corredor Mediterrâneo, integrado na estratégia da RTE-T, tem ganho, nos últimos anos, uma relevância especial, não só porque vem reivindicar um lugar crucial ao lado dos restantes projetos dos corredores ferroviários, alcançando números significativos de investimento e retorno económico, ambiental e social, mas também porque, no seio da UE os objetivos da neutralidade climática e soluções sustentáveis para o futuro têm estado presentes naquilo que o seu *modus operandi*. Tendo isto em consideração, Josep Vicent Boira, coordenador do Corredor Mediterrâneo do Governo de Espanha, anuncia três motivos de celebração em relação ao projeto e à revolução que se assiste no setor ferroviário.

De facto, 2021, foi não só o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, marco que veio impulsionar a atividade ferroviária e dinâmicas responsáveis pela sua divulgação e promoção, mas também assinalou os 10 anos desde o “*nascimento*” do Corredor Mediterrâneo e os 160 anos do troço ferroviário que liga Tarragona-Valência¹⁹², um dos mais vitais no arco ferroviário do mediterrânico espanhol. Essencialmente, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário ofereceu a conjuntura necessária ao diálogo, a iniciativas e ao desenvolvimento e uso prático desta rede ferroviária dentro da UE, potenciando o investimento indispensável na “*implementação da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e com esforços para aumentar a eficiência dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias*”.¹⁹³ Por outro lado, o projeto do Corredor Mediterrâneo associa-se de forma basililar a esta iniciativa tendo em conta que, e considerando o artigo 2º da Decisão Do Parlamento Europeu e do Conselho sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, vem potenciar o desenvolvimento de uma região como a do Mediterrâneo, que até agora vimos ser propícia ao desenvolvimento e crescimento, mas também a adversidades migratórias, demográficas e ambientais. Ora, da mesma forma, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário consistiu exatamente em realçar o valor deste modo de transporte como

“ pilar de uma rede logística eficiente, capaz de garantir serviços essenciais, mesmo durante crises inesperadas, e como modo de transporte que chega a um público mais

¹⁹² Boira, Josep Vicent – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, 2021

¹⁹³ Decisão (UE) 2020/2228 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de dezembro de 2020 sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021), Considerando (5)

*alargado, especialmente os jovens, nomeadamente apresentando o caminho de ferro como uma oportunidade de carreira atrativa”.*¹⁹⁴

De facto, basta prestarmos atenção ao mapa dos corredores ferroviários existentes atualmente na UE para percebermos que a Península Ibérica é uma das zonas com menos conexões ferroviárias dentro da UE, beneficiando, é certo, do Corredor Atlântico, que se inicia em Portugal, mas com lacunas naquilo que é a interconexão com o Mar Mediterrâneo e sua ligação com o sudeste europeu. Assim sendo, podemos concluir que corredores como o do Mediterrâneo contribuem para

*“valorizar a dimensão europeia e transfronteiriça do transporte ferroviário, que aproxima os cidadãos e lhes permite explorar a União em toda a sua diversidade, que fomenta a coesão socioeconómica e territorial e que contribui para a integração do mercado interno da União, em especial garantindo uma melhor conectividade na sua periferia geográfica e com esta, nomeadamente através de ligações regionais transfronteiriças.”*¹⁹⁵

Por outro lado, recorrendo aos dados facultados pela Comissão Europeia em março de 2020, uma das razões que levou à implementação do Ano Europeu do Transporte Ferroviário foi exatamente a *“necessidade de aumentar significativamente a quota do transporte ferroviário no transporte de pessoas e mercadorias”*. De facto, entre 2011-2016 a quota de passageiros a eleger o transporte ferroviário situa-se nos 7.6%, registando um aumento de 0.6 pontos percentuais, sendo que a quota de mercadorias no setor ferroviário situa-se nos 17.4%, descendo assim 1.3 pontos percentuais no período referido.¹⁹⁶ Por outro lado, a necessidade de satisfação dos clientes que usam o transporte ferroviário assumiu-se como uma das preocupações que levou ao lançamento da proposta, sendo este aspeto importante para aquilo que são os objetivos do projeto do Corredor Mediterrâneo. De acordo o Flash Eurobarómetro 463 que regista o nível de satisfação dos europeus com os serviços de transporte ferroviário de passageiros, facultado pela Comissão Europeia, países como Portugal, Espanha, Itália, Grécia, Hungria, Polónia e Letónia são os estados-membros que registam um menor grau de satisfação para com os serviços de transporte ferroviário de passageiros, situando-se entre os 50-60%. Já a Eslovénia, Croácia, Bulgária, Roménia, Estónia e Lituânia registam a pior marca com menos

¹⁹⁴ *Ibid.* Artigo 2º

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ Comissão Europeia – 2021: Ano Europeu do Transporte Ferroviário, Pacto Ecológico Europeu (março de 2022). [Consult. 2022-06-5].

de 50% de satisfação.¹⁹⁷ Sobre estes dados, poderá consultar-se o mapa do anexo 1. Ora, assim sendo, o Corredor Mediterrâneo parece, de facto, assumir também um papel fulcral na satisfação dos passageiros, visto que irá conectar uma parte do território europeu desfalcada no acesso a boas soluções de transporte ferroviário, conectando por uma só linha ferroviária países como Espanha, França, Itália, Eslovénia, Croácia e Hungria, os quais registam um índice de insatisfação alto. O Ano Europeu Do Transporte Ferroviário destaca a necessidade vital da consolidação deste modo de transporte como solução viável e verde para o futuro da EU, e como aquele que mais garantias ambientais, económicas e sociais pode assegurar.

A iniciativa do Ano Europeu do Transporte Ferroviário revela-se especialmente importante para projetos como o Corredor Mediterrâneo, tendo em conta também a segurança que o comboio apresenta em comparação com os restantes modos de transportes. De facto, para além de revelar um impacto marginal a nível ambiental e contribuir para uma rede europeia de transporte mais eficaz e competente a nível mundial, o transporte ferroviário é o mais seguro, logo a seguir ao transporte de passageiros de transporte aéreo. No sentido de se perceber melhor a questão da segurança prestada pelo transporte ferroviário consulte-se o gráfico no anexo 2. Pelos dados disponibilizados pela Comissão Europeia, no âmbito da mesma iniciativa, vemos que o comboio, no período de 2011-2015, regista 0.1% de vítimas mortais por mil milhões de passageiros, seguindo-se o autocarro com 0.23%, o automóvel com 2.7% e os veículos de duas rodas motorizados com 38% de vítimas mortais por mil milhões de passageiros. Assim sendo, devemos olhar para o projeto do Corredor Mediterrâneo não apenas como uma infraestrutura ferroviária de longa distância, mas também como uma contribuição importante para a redução de acidentes no setor dos transportes, apoiado na promoção de melhores infraestruturas e equilíbrio no âmbito do transporte intermodal.¹⁹⁸

6.2.3 Convergência com o Pacto Ecológico Europeu

Por outro lado, seguindo o raciocínio pela sua vertente ambiental, torna-se fulcral entender o Corredor Mediterrâneo de acordo com a convergência em torno dos objetivos europeus relativos ao Pacto Ecológico Europeu, ou *Green Deal*, um dos pilares mais ambiciosos e, ao mesmo tempo, decisivos do executivo europeu e que irá, invariavelmente, marcar o futuro exigente que a UE terá pela frente. O novo quadro financeiro do CEF realça, à partida, um

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ European Commission, Mobility and Transport – *Mediterranean: Fourth Work Plan of the European Coordinator Iveta Radičová* (Agosto 2020). p.26

compromisso ambiental claro. De facto, recorrendo ao artigo 4º do Regulamento que estabelece o orçamento do CEF, conseguimos ler: “*Em consonância com o objetivo da União de integrar as ações climáticas nas políticas sectoriais e nos fundos da União, o MIE (CEF) contribui, através das suas ações, com 60% do seu enquadramento financeiro global para objetivos climáticos*”.¹⁹⁹ Por outro lado, segundo explica Iveta Radicova, o Corredor Mediterrâneo forma também parte integral do *Green Deal*, ideia esta que devemos reter com especial atenção após o tremendo impacto da pandemia no setor dos transportes e no contexto das mudanças climáticas. De acordo com a Coordenadora Europeia do projeto, o *Green Deal* apela à redução de 90% das emissões com efeito de estufa no setor dos transportes, no sentido de tornar a UE numa economia neutra a nível climático antes de 2050.²⁰⁰ Ora, para isto acontecer será essencial que os meios de transportes sejam também eles mais sustentáveis, ao mesmo tempo que as alternativas de transporte sejam viáveis.

A política ambiental no quadro da UE é bastante pormenorizada, alcançando diferentes setores da sociedade e incluindo igualmente parceiros internacionais. O Pacto Ecológico Europeu, marca ambiciosa do executivo de Ursula von der Leyen desde 2019, abrange naturalmente diversas áreas, sendo a do setor dos transportes uma das mais importantes no sentido de alcançar os objetivos pretendidos. De facto, segundo os números disponibilizados pela Comissão Europeia, pretende-se reduzir em 55% as emissões dos automóveis até 2030; em 50% as emissões dos veículos comerciais ligeiros e atingir as zero emissões nos automóveis novos até 2035. Perante estes números arrojados e o próprio cenário atual da política internacional no contexto energético, não só será necessária uma mudança clara no modo de utilização e fabrico dos transportes, como também tornar-se-á indispensável a apresentação de novas soluções e alternativas verdes que permitam a harmonização entre o setor dos transportes e a materialização das metas ambientais europeias.

Em relação ao transporte ferroviário não há dúvidas quanto aos seus benefícios ecológicos e ambientais, comparando-o com os restantes modos de transporte. De acordo com os dados da Comissão Europeia, referentes ao Ano Europeu Do Transporte Ferroviário, podemos concluir que, no ano de 2017, o transporte ferroviário era aquele que registava uma menor percentagem de emissões de gases com efeito de estufa, cerca de 0,9%, seguindo-se o transporte de navegação com 13.4%, a aviação com 13.9% e, em último lugar, o transporte

¹⁹⁹ Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de julho de 2021 que cria o Mecanismo Interligar a Europa, Artigo 4º

²⁰⁰ Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, 2021

rodoviário, que regista uma taxa preocupante de 72% de emissões. Neste contexto, atente-se aos números presentes no gráfico do anexo 3. No entanto, para percebermos a conexão entre as emissões de gases com efeito de estufa e o transporte ferroviário importa também analisar a utilidade dada pelos consumidores europeus a este modo de transporte ao longo dos anos. Recorrendo às Estatísticas para o Pacto Ecológico Europeu, podemos chegar à conclusão de que desde o início do século, é em 2019, ano que antecedeu o início da pandemia da Covid-19, que registamos uma maior percentagem de passageiros a eleger o comboio como modo de transporte terrestre. Veja-se o gráfico correspondente no anexo 4.

Tendo em consideração, como vimos atrás, que a satisfação dos passageiros em relação ao transporte ferroviário é especialmente baixa no sul europeu, e que, ainda assim, a média europeia de passageiros a eleger o transporte ferroviário atingiu, em 2019, os 8%, a maior percentagem desde o início do século, a concretização dos corredores ferroviários, principalmente a do Corredor Mediterrâneo, parece cada vez mais urgente. Neste âmbito, também a coordenadora europeia para o Corredor Mediterrâneo, Ivete Radicova, revela no *Fourth Work Plan* do Corredor Mediterrâneo, de agosto de 2020, que as emissões totais nos seis países por onde o Corredor atravessa estão a diminuir -1.5% na referência para o ano de 2030.²⁰¹ Para isto, o incentivo ao uso do transporte ferroviário sobre aqueles mais poluidores torna-se prioritário e essencial. O Corredor Mediterrâneo vem, por isso, corresponder a muitas necessidades sentidas a nível ambiental, assim como a uma realidade cada vez mais desafiante, composta por cidadãos também eles mais conscientes e flexíveis em relação à exigência na mudança de comportamentos.

Uma sondagem realizada pela YouGov em vários países europeus, de março de 2021, dá-nos a conhecer os vinte trajetos aéreos mais utilizados na Europa em 2021. Verificamos também que os grandes polos de passageiros são cidades do sul da Europa como Madrid, Barcelona, Toulouse, Nice, Milão, entre outros. Para além disso, dá-nos a perceber que 10 dos 20 trajetos mais usados na Europa poderiam ser realizados por comboio em menos de seis horas, havendo, assim, a possibilidade de abandonar algumas viagens de avião. Para analisar com mais detalhe o acima descrito, deve consultar-se o mapa no anexo 5. No mesmo sentido, a sondagem revela que nos cinco países europeus, Polónia, Países Baixos, Alemanha, Espanha e França, mais de 73% dos inquiridos assume que as emissões dos transportes são um “*problema sério*”,

²⁰¹ *Mediterranean: Fourth Work Plan of the European Coordinator Iveta Radíčová*. Valores referentes aos “*benefícios cumulativos de todos os corredores, não só o Mediterrâneo*”. p.23

sendo que metade (52%) dos inquiridos estaria disposta a substituir as viagens de avião pelo transporte ferroviário.²⁰² Por outro lado, 62% estão interessados em utilizar o comboio para viajar pela Europa. Contudo, uma grande maioria dos adultos na Europa (73%) acha também que viajar por comboio deveria ser mais barato do que viajar de avião. Em termos ambientais, mais de metade da população questionada é da opinião de que se deveria impor um “imposto do carbono”²⁰³ aos transportes que mais dano causam ao meio ambiente, dados que vêm mais uma vez apoiar ao desenvolvimento de corredores ferroviários.

6.2.4 Impacto económico a nível europeu

Para além do impacto ambiental positivo que o projeto supõe, espera-se igualmente um retorno económico relevante a nível europeu. Este, apesar de se sentir com maior evidencia nos países que integram o Corredor, promete ter repercussões também em outros Corredores ferroviários europeus e no dinamismo económico global da UE. A tabela abaixo, extraída do *Fourth Plan for the Mediterranean Corridor*, de agosto de 2020, indica os valores acumulados sobre o período de 2017-2030 com a implementação da RTE-T, em Espanha, França, Eslovénia, Croácia e Hungria, países que integram o Corredor Mediterrâneo. Convém, no entanto, lembrar que os benefícios acumulados, em termos percentuais do PIB e emprego, são produzidos pela totalidade dos corredores europeus, não apenas pelo Corredor Mediterrâneo.

9	Spain [2]	France [4]	Italy [4]	Slovenia [2]	Croatia [1]	Hungary [3]
Cumulated GDP	2.22%	0.80%	1.15%	1.10%	2.23%	0.58%
Cumulated Jobs	0.53%	0.20%	0.29%	0.20%	0.49%	0.11%

Figura 7 – Valores acumulados do emprego e PIB gerados pelos corredores ferroviários (Fonte: Fourth Work Plan of the European Coordinator Iveta Radičová)

Assim sendo, a implementação da rede principal da RTE-T, no período já acima referido, resulta em ganhos de 850 mil milhões de Euros do PIB e mais de 2.6 milhões de postos de emprego nos seis países anunciados.²⁰⁴ Note-se, contudo, que estes números poderão descender tendo em conta “o compromisso dos governos dos Estados-Membros”²⁰⁵ sobre projetos

²⁰² European On Rail, GermanWatch – *European public opinion poll shows support for shifting flights to rail*. p.2 (Ver anexo 6)

²⁰³ *Ibid.* p.10

²⁰⁴ *Mediterranean: Fourth Work Plan of the European Coordinator Iveta Radičová*. p.23

²⁰⁵ *Ibid.*

relativos ao Corredor, nomeadamente em Espanha, França e Itália. Deste modo, impõe-se a necessidade de apostar firmemente na conclusão do Corredor Mediterrâneo, tendo em conta as “consequências dos projetos para a eficácia de todo o Corredor” e o “impacto económico positivo para os Estados-Membros envolvido”.²⁰⁶ Considerando estes números, sobressaem do *Fourth Work Plan for the Mediterranean Corridor* três conclusões importantes acerca do impacto económico do Corredor Mediterrâneo.

1. A procura de passageiros e mercadorias pelo Corredor Mediterrâneo deverá crescer significativamente até 2030.

2. A implementação da rede principal RTE-T terá um impacto positivo no transporte modal ferroviário em relação ao rodoviário, levando a um aumento de 29% do número de toneladas-km realizados pelo transporte ferroviário no Corredor Mediterrâneo.

3. O investimento na infraestrutura do Corredor Mediterrâneo e a consequente redução dos tempos de viagem induzirá a mais empregos e crescimento do PIB.

6.3 Qual é o impacto do projeto do Corredor Mediterrâneo no contexto de Espanha?

6.3.1 Espanha como maior beneficiário

Apesar do Corredor Mediterrâneo ser um projeto europeu, integrado na RTE-T, Espanha é, de facto, o país que mais beneficia com a sua concretização, tendo em conta os números atrás mencionados e a dimensão do território espanhol afetado pela infraestrutura. Olhando para o mapa do Corredor Mediterrâneo dentro das fronteiras espanholas (anexo 7), chegamos à conclusão que é de extrema importância para a união entre o sul, mais concretamente desde a cidade de Algeciras até ao norte da Catalunha, com a fronteira francesa. Assim sendo, o Corredor Mediterrâneo afeta diretamente quatro das quinze comunidades autónomas espanholas, sendo elas a Andaluzia, Múrcia, Comunidade Valenciana e Catalunha. Deste modo, e com base na explicação do Coordenador do Governo de Espanha para o Corredor Mediterrâneo, Josep Vicent Boira, o projeto é “*um dos mais emblemáticos e importantes*”²⁰⁷ para o futuro do país. Neste sentido, a sua finalização torna-se fundamental, não só para as

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ Boira, Josep Vicent *In* Adif – Corredor Mediterraneo (5-10-2021). Vídeo disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=-LeTLs9T7hQ&t=34s>

regiões referidas, mas para a globalidade do território, pois permitirá uma maior coesão e união criada através do transporte de passageiros e mercadorias, gerando assim uma melhoria considerável na mobilidade de todos os cidadãos espanhóis e grupos económicos. Espanha não deve, por isso, deixar passar uma oportunidade como esta, visto que, segundo Boira, também a maior coesão e competitividade europeia depende do Corredor Mediterrâneo.

6.3.2 Desempenho regional e intermodal

Parece claro que o impacto do Corredor Mediterrâneo em Espanha irá sentir-se com maior evidência nas regiões por onde ele se instala, nomeadamente na Comunidade Valenciana, a qual tem contribuindo especialmente para o seu impulso e concretização. Na Noite da Economia Valenciana, a 9 de setembro de 2021, evento realizado no Palácio de Congressos de Valência, e na qual Portugal esteve em destaque com a presença de figuras importantes do cenário político nacional, o presidente da Câmara de Comércio Valenciana, José Morata, esclareceu que, agora mais que nunca, será fundamental estabelecer uma “*estratégia de reindustrialização que evite a dependência de terceiros países*”.²⁰⁸ Perante a escassez de componentes industriais essenciais e o encarecimento de matérias primas, com especial relevância no momento atual da guerra na Ucrânia, Morata garante que é necessário “*relocalizar a produção*” e revela a ambição de converter Valência “*numa plataforma logística e industrial do sul da Europa*”, para a qual será fundamental a finalização do Corredor Mediterrâneo, infraestrutura essencial para ligar comércio espanhol com o resto da Europa.

Contudo, não devemos entender o impacto do Corredor Mediterrâneo apenas com base na infraestrutura ferroviária que o compõe, mas de acordo com uma visão integrada e condicionada pelas características do território sudeste espanhol. De facto, esta função de conexão entre comunidades autónomas assemelha-se importante, tendo em conta as infraestruturas já existentes no país. O Corredor Atlântico que atravessa o centro de Espanha, passando por Madrid, é hoje o corredor mais importante para a económica espanhola, ligando também Portugal ao resto da Europa. Contudo, cria naturalmente algumas disparidades no que diz respeito às oportunidades económicas e comerciais, não só a nível nacional, como internacional, deixando Madrid sem concorrência aparente no âmbito do setor dos transportes internacionais. A concretização de um novo corredor como o do Mediterrâneo abrirá novas portas e um novo paradigma para a globalidade do país, lançado para a linha da frente centros

²⁰⁸ La Razón, Comunidad Valenciana - La Cámara de Comercio de Valencia insta a “relocalizar” la producción para evitar la dependencia de otros países (9-09-2021). [Consult. 2022-07-28]

económicos e comerciais importantes, que, já sem infraestruturas necessárias, demonstram um grande potencial para a concorrência nacional e internacional. O Corredor Mediterrâneo, desenhado na costa mediterrânica de Espanha vem, assim, abrir nova janelas de possibilidades para uma economia mais integrada, conectada e em harmonia com o exterior.

Um dos grandes obstáculos à concretização do Corredor por parte de Espanha, é o seu atraso na implementação da largura, ou bitola, internacional, termo dado à génese dos carris ferroviários capazes de unir de forma uniforme a rede ferroviária europeia. Ora, as estruturas ferroviárias das comunidades autónomas abrangidas pelo Corredor Mediterrâneo dispõem, na sua maioria, da bitola ibérica, que impossibilita a conexão ferroviária com os restantes países europeus, dificultando, assim, a harmonização e concretização do espaço ferroviário europeu. Para além de afastar o sudeste europeu das portas das Europa, os atrasos na concretização da bitola internacional, considerada por Boira como o “*ADN do Corredor Mediterrâneo*”²⁰⁹, colocam esta região num patamar claramente abaixo das suas potencialidades e aquém do desenvolvimento económico e comerciais de outras regiões. Por isso, o projeto do Corredor deve ser entendido não como um oponente ao já existente Corredor Atlântico, mas como um elemento complementar de união e competitividade, capaz de satisfazer as necessidades dos passageiros e mercadorias e eliminar a “*ilha ferroviária*”²¹⁰ em que Espanha se encontra.

Por outro lado, devemos perceber que o Corredor Mediterrâneo, pela sua localização, beneficia inerentemente da conexão com importantes portos espanhóis da região do sudeste espanhol, nomeadamente o Porto da Bahia de Algeciras, Cartagena, Valência e Barcelona, potenciando também assim a sua atividade e visibilidade no cenário da concorrência nacional e europeia. Sobre este âmbito, observe-se o mapa disponibilizado no anexo 8. Para além disso, segundo os dados disponibilizados pela PortsEconomics correspondentes a 2021, Espanha situa três portos nacionais no *top* 15 do ranking dos maiores portos da Europa, registando-se o Porto de Valência em 4º lugar; o porto de Algeciras em 7º lugar, que estabelece uma importante ligação com a Baía de Gibraltar, e, por fim, o porto de Barcelona em 8º lugar.²¹¹ Ora, parece óbvio que o projeto do Corredor Mediterrâneo, pelo seu posicionamento estratégico próximo das estruturas portuárias irá, invariavelmente, impactar de forma muito positiva a atividade

²⁰⁹ Boira, Josep Vicent in Adif – Corredor Mediterraneo

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ PortEconomics, Containers – Top 15 container ports in the European Union in 2021 (3 de março de 2022). [Consult. 2022-07-28]. Disponível em: <https://www.porteconomics.eu/top-15-container-ports-in-the-european-union-in-2021/>

portuária em Espanha, potenciando a intermodalidade de transportes, em especial, entre as plataformas portuárias e ferroviárias. Neste sentido, importa lembrar que o Corredor irá também incentivar a implementação do Plano de Ação proposto pela Comissão, em 2013, referente aos desafios dos “Portos marítimos europeus no horizonte de 2030”, que incentiva a utilização

“das futuras estruturas de corredor previstas nas novas orientações para a RTE-T a fim de identificar investimentos prioritários no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (CEF) para promover a ligação dos portos às redes ferroviária, fluvial e rodoviária e incentivar os portos a fornecerem dados sobre os fluxos de tráfego que permitam uma melhor organização da logística intermodal”²¹²

De facto, segundo os estudos do Movimento *Quiero Corredor*, tendo em conta a conectividade entre portos, aeroportos e rede ferroviária promovida pelo Corredor Mediterrâneo, o tráfego de mercadorias por comboio aumentaria 29%, percentagem que vem confirmar a ideia de Josep Vicent Boira de que o futuro das empresas, dos portos e da competitividade espanhola, e também europeia, exige a intermodalidade do espaço ferroviário europeu.²¹³ A intermodalidade mais intensiva criada pelo Corredor contribuirá igualmente para a diminuição do uso do transporte de mercadorias rodoviário. Segundo os cálculos divulgados pela Ecodes “o uso das autoestradas ferroviárias permitem retirar da estrada até 350 camiões por dia, aliado à importante poupança energética e impacto ambiental que supõe”.²¹⁴

6.3.3 Corredor como “peça fundamental para a recuperação económica”

Para além de um território mais ligado, coeso e dinâmico, o Corredor Mediterrâneo promete igualmente potenciar a economia espanhola, revelando repercussões positivas em diversos setores económicos, não só através do transporte de passageiros, como também do transporte de mercadorias. Como vimos anteriormente, a RTE-T beneficia do importante financiamento europeu, através de diversos fundos como o *Connecting European Facility* (CEF). Em particular, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, nascido das dificuldades criadas pela pandemia da Covid-19, assenta também na necessidade de “*acelerar a recuperação*

²¹² Comissão Europeia, Nota Informativa – Portos marítimos europeus no horizonte 2030: os desafios (23 de maio de 2013). p.6

²¹³ Boira, Josep Vicent in Adif – Corredor Mediterraneo

²¹⁴ Ecodes – *Por un transporte marítimo limpio: La importancia del transporte multimodal y la autopista ferroviaria*. [Consult. 2022-07-28]. Disponível em: [Transporte marítimo - Autopistas ferroviarias \(ecodes.org\)](https://www.ecodes.org/)

na Europa e reforçar o empenhamento nas transições paralelas: verde e digital”²¹⁵, na qual o desenvolvimento e consolidação do transporte ferroviário parece uma exigência ainda mais premente. Neste contexto, os Estado-membros da UE tiveram a oportunidade de apresentar propostas à Comissão Europeia, no sentido de definir a ajuda necessária para o seu contexto económico e social em harmonia com os objetivos e prioridades europeias estabelecidas até 2026. De acordo com os números da Comissão Europeia, Espanha dedica quase metade do financiamento do Mecanismo de Recuperação e Resiliência para objetivos climáticos e cerca de 28% para a transição energética, o que revela uma grande preocupação com projetos e iniciativas que consigam ter um impacto positivo na proteção e sustentabilidade ambiental, mas também a exigência de o fazer através de soluções digitais eficazes capazes de interligar o país com os padrões europeus e globais (ver gráfico do anexo 9).

Neste sentido, com base nas diretrizes europeias referentes às sete áreas emblemáticas de investimento e reforma (*Power UP, Renovate, Recharge and Refuel, Conect, Modernise, Scale-Up, Reskill and Upskill*), as quais devem constar em cada plano nacional, Espanha incorpora os corredores europeus e a RTE-T na área de *Recharge and Refuel*, considerando necessário o “desenvolvimento e melhoria das infraestruturas de transportes que sejam fiáveis, sustentáveis, resilientes e de qualidade, com especial protagonismo para o transporte ferroviário”²¹⁶, através da digitalização e sustentabilidade do transporte de mercadorias. Por isso, vale a pena analisar o Plano de Resiliência e Recuperação de Espanha, o primeiro a ser aprovado pela Comissão Europeia a 13 de julho de 2021, tendo em consideração o investimento dirigido à RTE-T, nomeadamente aquilo que diz respeito aos corredores europeus ferroviários.

De maneira sucinta, o Plano de Recuperação e Resiliência espanhol (Plan de Recuperación, Transformación Y Resiliencia) é suportado por um total de 69,5 mil milhões de Euros e está dividido em 10 áreas ou temas essenciais, dentro dos quais se destacam diversas componentes de ação. Para o interesse do presente relatório vamos apenas analisar a áreas número 1: Agenda Urbana e Rural, Luta contra o Despovoamento e Desenvolvimento da Agricultura e número 2: Infraestruturas e Ecossistemas Resilientes, para as quais estão pensados, em conjunto, 25.7% do total do financiamento, tal como se pode perceber pela imagem abaixo.

²¹⁵ Comissão Europeia, Recuperação do Coronavírus – Mecanismo de Recuperação e Resiliência. [Consult.2022-07-29]

²¹⁶ Gobierno de España – Plan de Recuperación, Transformación Y Resiliencia (16 de junio de 2021). p.94

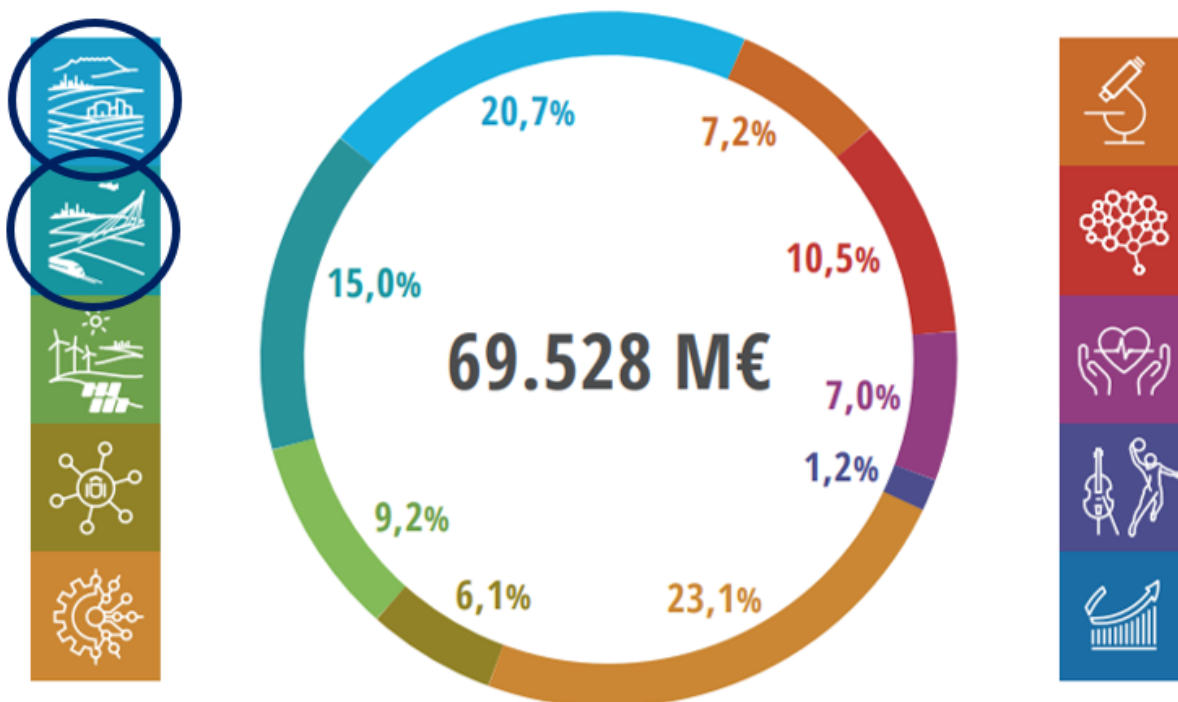


Figura 8 – Investimento total do Plano de Recuperação e Resiliência de Espanha (Fonte: Governo de Espanha)

É precisamente com base nestas duas áreas que surge referência aos corredores europeus ferroviários. Na primeira área, Agenda Urbana e Rural, Luta contra o Despovoamento e Desenvolvimento da Agricultura, assume-se a necessidade de abordar o desafio demográfico e a coesão territorial, para os quais a contribuição dos corredores é reconhecida como “*o principal alicerce da mobilidade*”.²¹⁷ Já na segunda área, Infraestruturas e Ecossistemas Resilientes, a componente integrada relativa à Mobilidade Sustentável, Segura e Conectada, prevê ações “*como o desenvolvimento de corredores europeus, ou a melhoria do transporte e distribuição de mercadorias através da promoção da intermodalidade e do desenvolvimento e modernização de terminais logísticos, portos e seus acessos*”.²¹⁸ Foca-se a atenção na modernização das infraestruturas de transportes ferroviários de mercadorias, através da “*conclusão dos corredores europeus ferroviários pendentes*” que, no caso espanhol, dizem respeito ao Corredor Atlântico e Mediterrâneo. Deste modo, torna-se importante olhar para os números específicos destinados à RTE-T e aos corredores ferroviários europeus, no sentido de percebermos com maior clareza a dimensão dada a este tema no seio das prioridades de investimento do Governo espanhol, assim como a necessidade de uniformização das mesmas

²¹⁷ *Ibid.* p.71

²¹⁸ *Ibid.* p.68

com as metas europeias para os próximos anos. De acordo com o Plano de Recuperação e Resiliência de Espanha, a componente relativa à Mobilidade Sustentável, Segura e Conectada assume-se como um dos grandes pilares na resposta à “*necessidade de descarbonização da economia e às mudanças climáticas*”, para as quais o impulso do transporte ferroviário deve ser prioridade. Como prova disso, apenas para esta componente, o Plano de Recuperação e Resiliência espanhol disponibilizará 6.667 milhões de Euros, sendo que alcançará os 7.867 milhões, se incluirmos também outras fontes de financiamento externas. Através desta quantia, vale a pena agora olhar para a devida distribuição da mesma em função das necessidades enumeradas no setor da Mobilidade Sustentável, Segura e Conectada. O gráfico seguinte ajudará a compreender melhor o financiamento dirigido aos Corredores Ferroviários, onde se encontra incluído o Corredor Mediterrâneo.

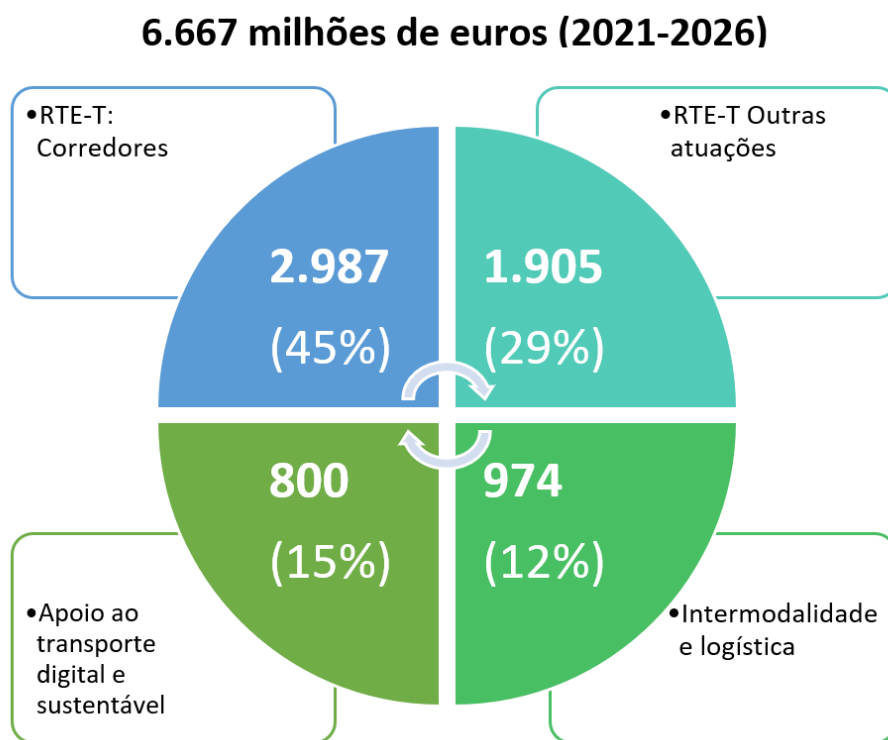


Figura 9 – Financiamento da componente Mobilidade Sustentável, Segura e Conectada (Fonte: Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa”, 2021)

Como podemos observar no gráfico acima, os corredores ferroviários europeus conseguem obter 45% do financiamento destinado à Mobilidade Sustentável, Segura e Conectada, cerca de 2.987 milhões de Euros, até 2026. A conclusão dos corredores em Espanha, Atlântico e Mediterrâneo, torna-se fulcral para tornar a rede de transportes espanhola não só mais operacional como também mais perto de atingir os padrões europeus em matéria de

transporte e ambiente. Por outro lado, a expressão deste valor prende-se também com a exigência em facilitar a mobilidade dentro das fronteiras espanholas, potenciando, ao mesmo tempo, o comércio e a competitividade industrial a nível nacional e europeu. No mesmo sentido, espera-se que com o desenvolvimento dos corredores europeus, Espanha consiga alcançar uma maior coesão territorial e satisfação dos próprios usuários do transporte ferroviário, encurtando os tempos de viagens e incrementando a segurança e eficiência económica e ambiental.²¹⁹

6.3.4 Convergência com as necessidades económicas e ambientais

O Corredor Mediterrâneo vem estabelecer um novo cenário de possibilidades no âmbito do setor dos transportes em Espanha, oferecendo um quadro importante de coesão e ligação na curva mediterrânica do litoral espanhol, mas com um impacto positivo económico generalizado a todo o país. Por isso, o governo de Espanha justifica os investimentos realizados para a concretização desta infraestrutura ferroviária como sendo um catalisador necessário para o impulso da economia espanhola. Por outro lado, percebemos que a economia não poderá avançar através dos mesmos meios usados há décadas atrás, necessitando, por isso, de mecanismos e projetos coerentes que sejam convergentes com a transição climática e ambiental.

De facto, segundo o Coordenador do Governo de Espanha para o Corredor Mediterrâneo, Josep Vicent Boira, a globalização, entendida desde o início do século como o fenómeno de standardização global no sentido em que as economias de todo o mundo passam a estar integradas a nível global devido aos avanços sentidos nos transportes, tecnologia e serviços, deverá passar a ser cada vez mais entendida como uma “*globalização regionalizada*”²²⁰, um processo que, segundo Boira, dá preferência à proximidade entre o centro produtor e o consumidor, que, por sua vez, terá consequências “*sobre a cadeia logística e as infraestruturas que necessitamos*”. De acordo com a sondagem da YouGov, em parceria com a Ecodes, divulgada por Boira no Webinar “*El Corredor Mediterraneo: un impulso para Europa*”, em maio de 2021, vem deixar claro a necessidade de mudança no modo como encaramos as novas possibilidades económicas e ambientais.

Analisando os dados disponibilizados pela Ecodes, disponibilizados também no anexo 11 e 12, mais de 80% dos adultos em Espanha questionados acredita que as emissões de gases com efeito de estufa são “*um problema grave*”. Como consequência, metade estaria disposto a

²¹⁹ Gobierno de España – Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: Componente 6. p.6 (Ver anexo 10)

²²⁰ Boira, Josep Vicent – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviario, 2021

substituir os voos por viagens de comboio, sendo que “*a disposición a abandonar os voos é maior entre os passageiros que viajam com mais frequência*”.²²¹ Por outro lado, 41% dos questionados espanhóis estaria disposto a passar mais de 5 horas no comboio como meio de substituição de um voo. Quando perguntados das vantagens em eleger o transporte ferroviário em vez de outro meio de transporte, são múltiplas as razões, que variam desde a oportunidade de utilizar o tempo de viagem para trabalhar (63%); a possibilidade de disfrutar melhor da viagem (56%); a consciência de que os comboios geram menos emissões prejudiciais para o ambiente que outros transportes (40%); a segurança oferecida pelo transporte ferroviário (50%); a facilidade em levar mais bagagem (33%) ou os custos mais reduzidos do próprio transporte (31%). Neste sentido, também a percentagem de pessoas dispostas a viajar de comboio pela europa é cada vez maior, sendo que “*metade das pessoas que nunca utilizaram o comboio internacional*” estaria interessada em fazê-lo (51%). Nesta sondagem, realça-se ainda o grande interesse dos viajantes, cerca de 80%, em escolher comboios noturnos para viajar, no caso de estarem disponíveis a um preço razoável, registando-se a maior percentagem de disponibilidade entre as pessoas com 25-34 anos.²²² Por outro lado, $\frac{3}{4}$ da população considera que as viagens de comboio deveriam ser mais baratas do que as viagens de avião, percorrendo o mesmo trajeto.²²³ Tendo em conta que o Corredor Mediterrâneo irá contribuir com mais e melhores estruturas ferroviárias no território nacional, ao mesmo tempo, que abrirá portas para o resto do continente europeu, algumas das aspirações reveladas pela população espanhola nesta sondagem poderiam ser respondidas de forma eficaz, em simultâneo com a diminuição das emissões de gases, extremamente prejudiciais para o meio ambiente.

Por outro lado, para além da vertente do transporte de passageiros, é importante também analisar a dimensão mercantil do próprio corredor Mediterrâneo, assim como as suas vantagens económicas evidentes para a globalidade do território espanhol. De facto, segundo dados do Movimento *Quiero Corredor*, 50% da população espanhola disfrutaria do Corredor Mediterrâneo de forma direta, algo que potenciaria também uma “*melhor saúde económica*”²²⁴ para todo o país. De facto, para Josep Vicent Boira, importa ter em conta a quantidade de empresas que se fixam junto da infraestrutura ferroviária que constitui o Corredor, com o intuito

²²¹ Ecodes – *Los españoles opinan sobre los viajes en tren y la posibilidad de abandonar el avión: Una encuesta de YouGov revela las actitudes en relación a los viajes en tren en cinco países europeos* (marzo de 2021). p.2

²²² *Ibid.* p.6

²²³ *Ibid.*

²²⁴ El Corredor Mediterraneo - ¿Cómo sería hoy España si tuviéramos el Corredor Mediterráneo? (13-11-2020). Vídeo disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=U-IGCmmT7mE>

de tirarem partido dos acessos e flexibilidade de transporte, capazes de criar um ambiente comercial e económico mais conectado. Esta ideia, confirma-se com especial evidência na zona de Valência e Barcelona, onde se regista um elevado número de empresas e sedes comerciais.

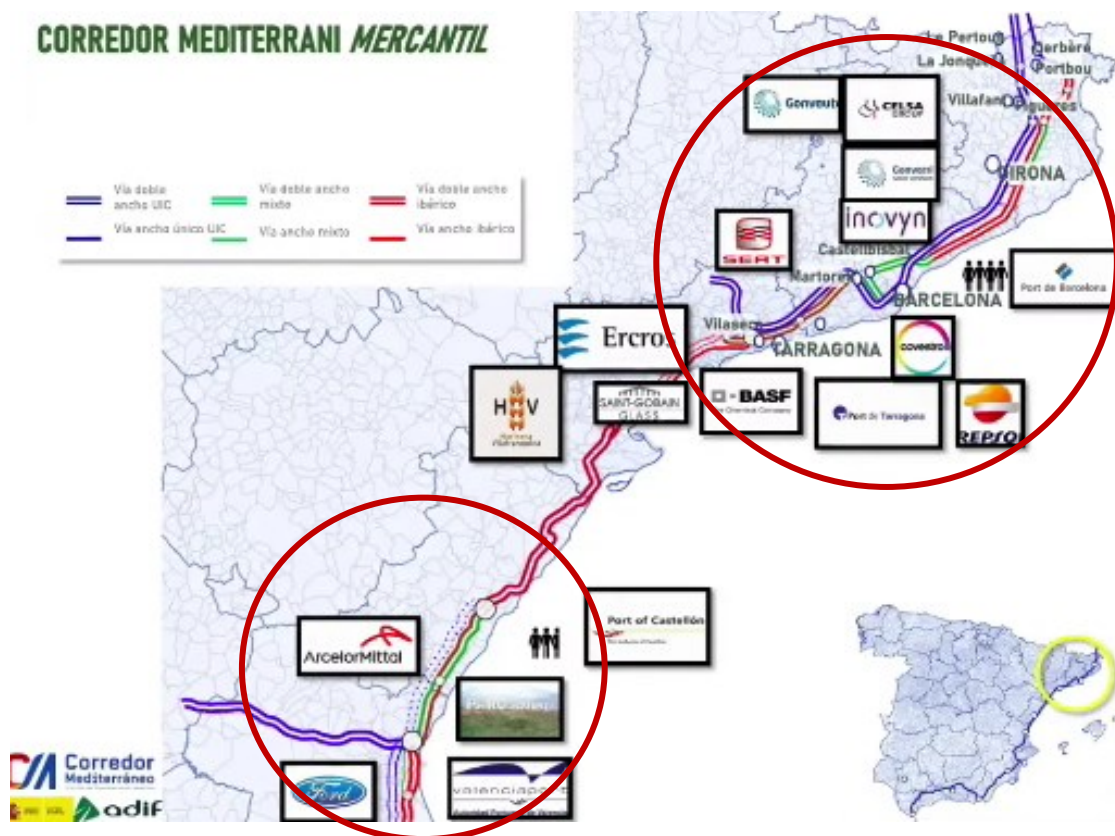


Figura 10 – Corredor Mediterrâneo Mercantil (Fonte: Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa”, 2021)

Como é possível vislumbrar no mapa acima, onde a bitola internacional dos carris está já implementada, representada a azul e necessária à conclusão do Corredor Mediterrâneo, e ao mesmo tempo existe proximidade com os portos marítimos, é onde se regista uma maior tendência para a fixação de grandes empresas. De facto, nota-se que, a sul de Barcelona os carris seguem, em grande parte, ainda o padrão da bitola ibérica, que dificulta a fixação da infraestrutura de alta velocidade, necessária ao Corredor Mediterrâneo, sendo, por isso, a zona no mapa com uma menor quantidade de empresas estabelecidas. Assim sendo, importa perceber a quantidade de empresas que poderá beneficiar da infraestrutura do Corredor na expansão da sua atividade.

As estimativas anunciadas pelo Movimento *Quiero Corredor*, com a consumação do Corredor Mediterrâneo, fornecem-nos alguns exemplos práticos sobre os benefícios económicos que Espanha poderia já estar a usufruir. Para além do porto de Algeciras conseguir

ser um dos maiores em operações logísticas da Europa, Valência viria a ser a comunidade autónoma com maior número de empresas tecnológicas, estabelecidas entre Castellón, Valência e Alicante. Do mesmo modo, com a construção do túnel de passagem de Valência, infraestrutura incluída com o projeto do Corredor Mediterrâneo, o tempo de viagem seria muito mais reduzido, conseguindo-se chegar de Alicante a Valência em três horas e de Valência a Barcelona em três. Por outro lado, com a conexão desde o sul ao norte de Espanha, o Corredor possibilitaria unir por uma só linha ferroviária a Andaluzia à Catalunha, aumentando o número de viagens no interior do país, sem haver a necessidade de deslocação à capital, no centro do país, como escala para o destino pretendido, permitindo fazer este trajeto em apenas 4 horas. A região de Múrcia viria também aumentar a exportação de produtos agrícolas, e Málaga e Granada superariam os seus melhores registos no turismo.²²⁵ De acordo com os dados disponibilizados no *4th Work Plan For Mediterranean Corridor*, relativamente aos resultados económicos produzidos pelo Corredor Mediterrâneo, é expectável que o PIB espanhol aumente 2.2% antes de 2030. Por outro lado, geraria a criação de dezenas de milhares de postos de trabalho e potenciaria o estabelecimento de novas empresas.

6.4 Qual a posição de Portugal em relação ao projeto do Corredor Mediterrâneo?

No âmbito do presente relatório, e principalmente devido ao contexto no qual o estágio foi realizado, torna-se, também, importante perceber de que maneira o Corredor Mediterrâneo é um assunto de interesse para a agenda política e económica de Portugal, nomeadamente pela relevância registada pelo próprio CGPB. Por outro lado, tendo em consideração a proximidade de Portugal com a fronteira espanhola, bem como, os problemas estruturais nos transportes e conexões a nível nacional, parece importante entender de que forma Portugal entende o Corredor Mediterrâneo, e de que maneira se tem empenhado para estar cada vez mais presente nas discussões sobre o futuro do mesmo.

Como foi possível entender pelas explicações anteriores, as infraestruturas do Corredor Mediterrâneo iniciam-se no sul de Espanha, nomeadamente em Algeciras e terminam perto da fronteira com a Ucrânia, não estando, portanto, Portugal incluído nesta importante infraestrutura transfronteiriça. Este assunto levanta algumas questões sobre a razão pela qual

²²⁵ *Ibid.*

Portugal não está abrangido, podendo, posteriormente, tirar partido dos benefícios e oportunidades do projeto.

6.4.1 Possibilidade de Portugal no Corredor Mediterrâneo

Numa entrevista dada ao Jornal Expresso, o atual Ministro das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos, foi questionado sobre o facto de Portugal se ver fora de um projeto com uma dimensão tão relevante para a economia nacional e europeia como o Corredor Mediterrâneo. De acordo com os seus esclarecimentos, Portugal tem desenvolvido várias tentativas de negociação com a Comissão Europeia no sentido de incluir o país no projeto, tendo, por isso, *“dificuldade em perceber como é que Portugal não está incluído neste Corredor”*²²⁶, apenas no Corredor Atlântico que liga, através da ferrovia o porto de Sines até Mannheim, na Alemanha. Neste sentido, explica: *“nos contactos que temos tido com a Comissão Europeia não temos perdido uma única oportunidade para puxar a ferrovia para Portugal”*, tendo em conta que o financiamento neste tipo de estruturas é feito de *“forma mais relevante”*. Por outro lado, a questão de inclusão de Portugal no projeto é entendida pelo Ministro como um entrave colocado, não só por parte da UE, que se viria, de imediato, pressionada por outros Estados-Membros para rever os corredores europeus ferroviários, mas também devido à conjuntura de financiamento em Espanha. De facto, é de Espanha, de onde provém grande parte do investimento para a concretização da infraestrutura. Com a integração de Portugal nesta infraestrutura ferroviária, seria necessário realizar *“o resto da ligação até Huelva”*. Segundo o Ministro, por parte de Portugal, já está em marcha *“o projeto para eletrificar toda a linha do Algarve, que está em fase de avaliação do impacto ambiental”*²²⁷ Contudo, Pedro Nuno Santos, clarifica a necessidade de investimento prioritário na *“aquisição de material circulante”*, nomeadamente comboios. Segundo afirma, *“o comboio pesado não teve até agora financiamento por parte da Comissão Europeia”*, o que dificulta, por sua vez, o avanço e atualização das prioridades portuguesas no que diz respeito ao transporte ferroviário, assim como harmonização com os padrões europeus nesta área.

Por outro lado, apesar de assumir a importância vital da *“ligação transfronteiriça entre o Algarve e a Andaluzia”*, o Ministro admitiu também que a fuga de muitos fundos europeus de Portugal deve-se a *“um conjunto de variáveis que não são controladas”* pelo Governo, bem

²²⁶ Jornal Expresso, Economia – Infraestruturas – Governo quer Portugal no corredor ferroviário do Mediterrâneo (1-02-2020). Disponível em: https://adfersit.pt/docs/not408_expresso-economia20200201-p12.pdf

²²⁷ *Ibid.*

como a um alto nível de “*litigância e de impugnações*” e de um “*código de contratação pública muito exigente*” que caracterizam, particularmente, o nosso país, e dificultam, a seu turno, a rapidez e progresso relativamente a oportunidades no setor das infraestruturas internacionais de transportes. Vale ainda a pena referir, que a possibilidade de exploração comercial da *Renfe*²²⁸ em Portugal não é vista com total abertura por parte do ministro português, visto que com o atual contrato de serviço público estabelecido com a *Comboios de Portugal (CP)*, responsável portuguesa pela rede ferroviária nacional, a intervenção da empresa espanhola poderia “*pôr em causa o equilíbrio financeiro*” desse mesmo contrato.

6.4.2 O “risco de isolamento da economia portuguesa”

O potencial económico e cultural do sul de Portugal parece ser indiscutível. Em particular, o Algarve, pelo seu clima, natureza, paisagem e vivacidade é visto por muitos como o *ex-libris* do turismo português, não só declarado pelos compatriotas nacionais, mas também por aqueles, que de fora, visitam a região. A possibilidade de conectar o Algarve a um corredor ferroviário europeu ganha, assim, uma dimensão importante, tendo em conta todos os benefícios que está provado poder aportar. Assim sendo, os trabalhos levados a cabo no sentido de pressionar a Comissão Europeia a rever os países que integram o Corredor Mediterrâneo deve ser visto como uma necessidade de abertura de Portugal aos padrões europeus da RTE-T, cada vez mais urgentes no contexto das exigências ambientais e novas prioridades do mercado único europeu. Assim sendo, convém lembrar as possibilidades que poderiam fazer aumentar os números do turismo numa região que, por si só, é já muito procurada, assim como o comércio e economia portuguesa para um nível mais ambicioso e competitivo, otimizando, ao mesmo tempo, os portos portugueses e o seu prestígio. Neste sentido, o apoio à internacionalização das infraestruturas e a projetos como o do Corredor Mediterrâneo, parecem ser uma prioridade para alcançar níveis mínimos de harmonização e uniformização com as exigências europeias e globais, assim como níveis compatíveis com a satisfação dos clientes que disfrutem dessas infraestruturas.

Como vimos anteriormente, Portugal está incorporado apenas no Corredor Atlântico, o qual estabelece uma ligação ferroviária importante até à Alemanha, passando por Espanha e França. Ora, esta infraestrutura revela-se crucial para o dinamismo económico de Portugal, nomeadamente “*para conectar todas as partes interessadas, mercados e serviços de transporte*

²²⁸ Entidade pública espanhola responsável pela rede ferroviária nacional

por meio do transporte ferroviário internacional de mercadorias, num esforço coletivo para qualificar e aumentar o desempenho da ferrovia”²²⁹, unindo igualmente 15 portos europeus. Note-se, contudo, que a região sul de Portugal se vê fora deste dinamismo direto provocado pelos corredores europeus ferroviários, diminuindo assim as possibilidades de oferta de transportes e de desenvolvimento para esta região. Veja-se o mapa seguinte:



Figura 11- Rede Transeuropeia de Transportes em Portugal e Espanha (Fonte: Alto Minho, Conferências 2030: Desafios Internacionais & Cooperação Territorial)

Tendo em consideração os dois corredores europeus ferroviários existentes na Península Ibérica, Atlântico e Mediterrâneo, é possível chegar à conclusão de que o sul de Portugal está desprovido de uma rede ferroviária internacional capaz de satisfazer as exigências dos passageiros e empresas aí instaladas. Tendo em conta que cerca de 70% das exportações portuguesas têm como destino a UE²³⁰, Portugal vê-se profundamente dependente das suas conexões com o resto da Europa. Para além disso, note-se que as exigências europeias no que

²²⁹ Atlantic Corridor, Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union. Disponível em: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

²³⁰ República Portuguesa, AICEP Portugal Global – Sobre Portugal. Disponível em: <https://www.portugalglobal.pt/PT/sobre-portugal/Paginas/sobre-portugal.aspx>

diz respeito à proteção ambiental e transição digital, o transporte ferroviário tem ganho, nos últimos anos, uma importância vital para o comércio intraeuropeu e com parceiros externos. Assim sendo, a RTE-T afigura-se como um mecanismo vital para a persecução das metas futuras não só no setor dos transportes, como no estilo de vida dos europeus nas próximas décadas. No caso de Portugal, é ainda mais evidente a necessidade de boas conexões com o único país com que partilha fronteira. De acordo com dados da AICEP, relativos a 2019, Espanha é o principal parceiro comercial de Portugal, logo a integração nos dois corredores ferroviários europeus, Atlântico e Mediterrâneo, vem assumir-se como um meio necessário para o sucesso económico português, a solidificação da aliança luso-espanhola e a maior integração no mercado europeu.

Foi com base nesta preocupação que um conjunto de empresários e associações portuguesas se dirigiram, pela primeira vez em julho de 2020, à Comissão Europeia de Transportes, Adina Valean, no sentido de alertar para “*o risco de isolamento da economia portuguesa*” devido ao atraso na adaptação das infraestruturas nacionais às exigências da RTE-T, nomeadamente na implementação da bitola europeia, “*relegando Portugal para uma situação de monopólio ferroviário*”.²³¹ Segundo a explicação dos empresários na carta dirigida à Comissão, “*face aos constrangimentos energéticos e ambientais e às políticas europeias de transporte, sem uma alternativa competitiva à rodovia, Portugal ficará isolado dos mercados da UE, e dessa forma condenado ao empobrecimento*”.²³² Ora, os corredores ferroviários, segundo consta no Regulamento 1315/2013, são precisamente “*um meio sólido para realizar o potencial das diferentes partes interessadas, para promover a cooperação entre elas e para reforçar a complementaridade com as ações dos estados-membros*”.²³³ Visto que Portugal se encontra numa situação de “*ilha ferroviária*” perante as diferenças na bitola ferroviária, as empresas portuguesas deixam de ter a possibilidade de expandir o seu potencial para o resto da Europa, equacionando até o uso das “*plataformas logísticas espanholas de Vigo, Salamanca e Badajoz, que se irão ligar à rede ferroviária de bitola europeia, para exportar para o centro da Europa*”.²³⁴

²³¹ Carta dirigida à Comissão dos Transportes Adina Valean sobre o Risco de isolamento da economia portuguesa – pedido de esclarecimento sobre a componente ferroviária das TEM-T em Portugal. p.2. disponível em: <https://adfersit.pt/docs/carta1-de-30-07-2020-e-resposta-de-03-09-2020.pdf>

²³² *Ibid.* p.6

²³³ Regulamento nº1315/2013 (UE), Considerando (50)

²³⁴ Carta dirigida à Comissão dos Transportes Adina Valean sobre o Risco de isolamento da economia portuguesa. p.6

O cada vez maior isolamento de Portugal em relação à RTE-T, nomeadamente, às potencialidades dos corredores ferroviários que uniformizam as infraestruturas ferroviárias ao longo das fronteiras da União Europeia, deixa à margem o mercado português no contexto europeu, aportando, assim, graves prejuízos a nível económico. De acordo com a fundamentação técnico-económica da carta, Portugal está, deste modo, mais longe de conseguir cumprir também com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, visto que depende fortemente do transporte rodoviário, mais poluente, para conseguir ligação com o resto da Europa. De facto, como explicam os empresários, “*o tráfego ferroviário internacional de mercadorias entre Portugal e a Europa além Pirenéus é de zero toneladas anuais*”, revelando as consequências negativas do atraso registado na rede ferroviária nacional que não permite “*o funcionamento do sistema com um mínimo de competitividade*”.²³⁵ A demora na mudança para a bitola europeia, facilitadora para a concretização do Corredor Mediterrâneo, por exemplo, coloca Portugal num contexto pouco aprazível face à competitividade europeia. Os empresários, técnicos, professores subscritores da carta, vão mais além e denunciam que o futuro da economia portuguesa não deve ficar refém “*de um monopólio que os atuais operadores não querem perder*”. A necessidade de ação, no campo do setor ferroviário, é urgente e a justificação do atraso com a inoperacionalidade de Espanha em chegar com a bitola europeia às fronteiras de Portugal não é aceitável, segundo os subscritores.

6.4.3 As prioridades portuguesas na conectividade com Espanha e no desenvolvimento do setor ferroviário

Perante a conjuntura nacional, a integração de Portugal no projeto do Corredor Mediterrâneo assemelha-se de difícil concretização, precisamente pela persistência dos atrasos registados na transição para a bitola europeia, mas também pela falta de incorporação da vertente internacional nas prioridades do setor dos transportes a nível nacional. De facto, ao consultarmos o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) português, é possível assinalar a incorporação dos objetivos e diretrizes europeias relativas à transição climática e transição digital, contudo ao consultarmos as componentes do Plano, assim como os investimentos associados a cada uma, nota-se a falta de referência à integração da rede ferroviária nacional na RTE-T. Na componente Resiliência, a qual receberá um investimento de 11 125 milhões de Euros, as infraestruturas (C7) assumem-se como prioridade para “*reforçar a resiliência e a coesão territorial, aumentar a competitividade do tecido produtivo e contribuir para a redução*

²³⁵ *Ibid.* p.7

dos custos de contexto”²³⁶ e, por isso, irão receber um investimento de 690 milhões de Euros. Apesar da necessidade reiterada de “*retirar veículos das zonas urbanas*” e alcançar um cada vez menor impacto ambiental, o transporte ferroviário parece ser deixado em segundo plano, priorizando-se com maior evidência a gestão do tráfego rodoviário e as infraestruturas exigidas por ele, ao mesmo tempo que as ligações transfronteiriças, neste caso com Espanha, recebem um dos investimentos mais baixos desta componente (65 milhões). Neste investimento refere-se a importância da Ponte internacional sobre o Rio Sever e a Ponte Alcoutim-Saluncar de Guadiana, infraestruturas de caráter rodoviário.²³⁷

Por outro lado, o PRR nacional destaca a importância da mobilidade sustentável (C15), para a qual se destacam 967 milhões de Euros, no sentido de “*assegurar o desenvolvimento de projetos com forte contributo para a melhoria dos sistemas de transporte coletivo*”, através nomeadamente da descarbonização dos transportes públicos (48 milhões de Euros). Nesta componente nota-se, uma vez mais, a consideração do uso crescente do transporte público e a “*consequente redução da dependência do transporte individual rodoviário*”. Para além disso, constata-se que

*“a elevada dependência do transporte individual para as deslocações, em particular as pendulares, tem a si associado um elevado impacte negativo ao nível das emissões de GEE, que se agravam em situações de congestionamento, ao nível da qualidade do ar e ao nível da segurança rodoviária. A mitigação destes impactes passará pela modernização e melhoria dos sistemas de transporte coletivo, tornando-os mais atrativos e competitivos face à alternativa automóvel.”*²³⁸

Apesar da preocupação assumida e o “*compromisso de atingir a neutralidade carbónica em 2050*”, objetivo nacional e europeu, a importância do transporte ferroviário a nível nacional e a sua articulação transnacional, não é referida com evidência, deixando para trás oportunidades de investimento, naquele que é o transporte público com menos emissões de gases com efeito de estufa, e uma visão competitiva e transnacional da ferrovia e das oportunidades económicas em Portugal. Contudo, a ausência de investimentos em ferrovia no PRR, justifica-se por estarem antes “*previstos no âmbito da Política de Coesão e do Connecting Europe Facility*”.²³⁹

²³⁶ República Portuguesa, XXII Governo – Plano de Recuperação e Resiliência. p.130

²³⁷ *Ibid.* p.131

²³⁸ *Ibid.* 176

²³⁹ *Ibid.* p.216

O isolamento ferroviário de Portugal em relação à RTE-T pode explicar-se, assim, na falta de apoio e investimento nacional, visto que as lacunas identificadas no PRR significam a prorrogação do desenvolvimento da ferrovia nacional em termos internacionais, enquanto prioridade no contexto do crescimento económico sustentável. Por outro lado, apesar do esforço de negociação assumido junto da Comissão Europeia para a integração do país no Corredor Mediterrâneo, a verdade é que se veem poucas ações concretas e investimento no sentido de capacitar a rede ferroviária nacional de condições e exigências, capazes de articular a mesma com a RTE-T. No sentido de avaliar as prioridades portuguesas em relação ao setor ferroviário, nomeadamente aos corredores ferroviários europeus, convém analisar também o Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), apresentado pelo Primeiro-Ministro e os Ministros das Infraestruturas e da Habitação, do Ambiente e Ação Climática e da Agricultura. Realce-se que os setores visados no âmbito do investimento deste Plano dizem respeito aos transportes e mobilidade, ambiente, energia e regadio. Assim sendo, importa analisar os Desígnios Estratégicos do PNI 2030 para percebermos com detalhe os objetivos e a primazia do investimento português para a próxima década. Para além do reforço da coesão territorial e da promoção da descarbonização da economia e transição energética, a competitividade e inovação são vistas pelo Governo como bases essenciais para os investimentos futuros a nível nacional. No campo da competitividade, importa salientar que se espera que o PNI 2030 incremente *“as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica”*.²⁴⁰ Neste sentido, prevê-se a realização de 16 programas e projetos na ferrovia nacional, com um investimento total de 10 510 milhões de Euros, ficando esta categoria à frente da área da mobilidade e transportes públicos (9 programas e 5825 milhões de euros), da rodovia (8 programas e 1980 milhões de euros); do setor marítimo-portuário (8 programas e 2088 milhões de Euros) e aeroportuário (3 programas e 1257 milhões de Euros).²⁴¹ No campo da ferrovia, os objetivos principais são a nova linha de alta velocidade Porto-Lisboa; a nova linha Porto-Vigo; o aumento de capacidade nas áreas metropolitanas; a modernização e eletrificação da rede ferroviária e a substituição e aumento do material circulante.

Entre os 16 projetos para a ferrovia nacional até 2030, o Corredor Internacional Sul é aquele que de forma mais evidente vem colmatar as necessidades do sul do país a nível ferroviário, nomeadamente do Porto de Sines até Caia, perto da fronteira com Badajoz,

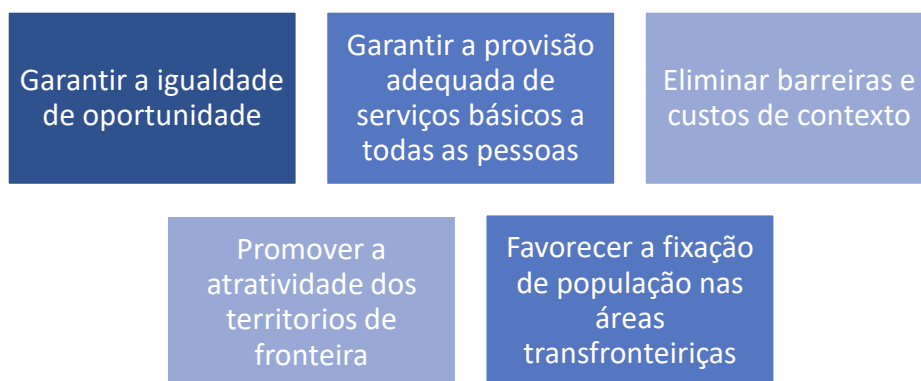
²⁴⁰ República Portuguesa, XXII Governo – Apresentação do Programa Nacional de Investimentos para 2030. p.6

²⁴¹ *Ibid.* p.9

potenciando não só a conexão ibérica, assim como “a eliminação de um dos principais missing links da RTE-T, promovendo a integração de Portugal no Corredor Atlântico”.²⁴² No entanto, volta a registar-se a falta de investimento e referência no extremo sul de Portugal, assim como a ligação vital com Huelva. Neste contexto, importa referir a última edição da Cimeira Luso-espanhola na qual foi claro o desentendimento em relação à “falta de acordo para a construção de uma linha ente Faro e Huelva”²⁴³ que apesar de desejada pelo Primeiro-Ministro português, não encontra eco do lado espanhol por este ter de “assumir a maior parte dos custos de construção”²⁴⁴, dificultando o contexto da conectividade ibérica e do seu potencial no contexto da União Europeia.

Por outro lado, se analisarmos a Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço, de setembro de 2020, percebemos que surge a necessidade de complementar e reforçar “as ações que, em termos de desafios demográficos e de desenvolvimento territorial, estão a ser implementadas pelos dois países”.²⁴⁵ Observe-se, neste âmbito, os seguintes objetivos estratégicos e áreas temáticas da Estratégia, para podermos perceber a cooperação luso-espanhola no campo da conectividade e infraestruturas de transportes.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS



²⁴² Infraestruturas de Portugal, Ferrovia 2020 – Corredor Internacional Sul. Disponível em: [CIS_2019 \(portugal.gov.pt\)](https://www.cis2019.pt/)

²⁴³ Jornal Diário de Notícias, Dinheiro -Portugal e Espanha sem acordo para Faro-Huelva (29 de outubro de 2021). Disponível em: [Portugal e Espanha sem acordo para Faro-Huelva \(dn.pt\)](https://www.dn.pt/)

²⁴⁴ *Ibid.*

²⁴⁵ República Portuguesa, Ministerio para la Transición Ecológica Y El Reto Demográfico - Estratégia Comum De Desenvolvimento Transfronteiriço. p.1

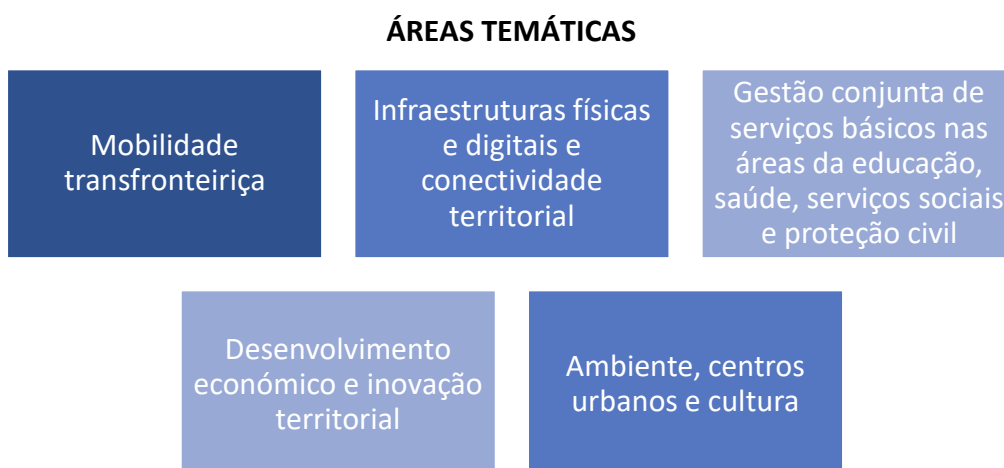


Figura 12- Objetivos estratégicos e áreas temáticas da Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço

Perante a Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço torna-se evidente a necessidade de boas conexões e comunicações entre os dois países. Convém, por isso, focarmos a nossa atenção na importância que o diálogo luso-espanhol dá a matérias como a mobilidade transfronteiriça, mas sobretudo relativamente às infraestruturas físicas e digitais que devem existir no sentido de dar resposta aos desafios atuais. Para isso, a cooperação e aliança entre Portugal e Espanha no seio de instituições e organismos internacionais, como a União Europeia, torna-se fulcral para a obtenção e concretização de políticas eficazes e duradouras capazes de incrementar o crescimento e satisfação mútua e a revitalização das potencialidades da Península Ibérica. Quanto às infraestruturas e conectividade, incentivadas pela Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço, prioriza-se um “Programa de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias transfronteiriças”, assim como o desenvolvimento de um “Plano de Conectividade Digital”.²⁴⁶ Neste sentido, a finalização das infraestruturas relativas ao único corredor europeu ferroviário em Portugal, o Corredor Atlântico, é uma exigência estabelecida, embora, por outro lado, não esteja incorporada qualquer ação de ligação ferroviária transfronteiriça com Huelva, capaz de conectar a nível ferroviário os dois países e, ao mesmo tempo, potenciar a possibilidade de integração de Portugal no Corredor Mediterrâneo. Prevê-se, contudo, a modernização das infraestruturas ferroviárias correspondentes “à ligação do eixo Atlântico

²⁴⁶ República Portuguesa, Ministerio para la Transición Ecológica Y El Reto Demográfico - Estratégia Comum De Desenvolvimento Transfronteiriço. p.5

Luso-Espanhol, que inclui Lisboa, Porto, Vigo, Santiago de Compostela e Corunha”, assim como a construção de novas infraestruturas ferroviárias para “*agilizar a implantação da linha de altas prestações Lisboa-Sines-Poceirão-Évora-Badajoz-Cáceres-Madrid*” e para o troço Évora/Caia.

Neste contexto, as prioridades portuguesas nesta matéria revêm-se igualmente no, já mencionado, Tratado de Amizade e Cooperação, estabelecido em 2021, pelas duas potências ibéricas, o qual vem novamente realçar a importância da conectividade e comunicação na Península Ibérica. Note-se, por exemplo, os capítulos do tratado referentes à cooperação transfronteiriça (artigo 4º) e à cooperação em matéria de conectividade (artigo 7º). Tendo em conta a proximidade fronteiriça e os efeitos inevitável a nível demográfico, económico e social, as partes integrantes do tratado assumem o interesse e exigência de

“revitalizar os territórios transfronteiriços e aplicar as medidas necessárias para assegurar a sua sustentabilidade presente e futura e o bem-estar de suas populações, nomeadamente criando oportunidades iguais, eliminando barreiras e custos de contexto, facilitando a mobilidade, apostando na gestão conjunta de serviços, promovendo novas atividades económicas e novas iniciativas empresariais que gerem emprego e trabalho decente, e identificando projetos de interesse comum”.²⁴⁷

Assim sendo, uma vez mais, as boas conexões, acessibilidade e comunicação luso-espanholas, prioridades referidas também pela embaixadora espanhola Marta Betanzos, parecem revelar-se fatores cruciais para aquilo que é a relação atual entre os dois países. A gestão conjunta de serviços, tal como vem referido no artigo 4º do tratado, torna-se vital para a efetiva concretização de projetos que permitam e melhorem a comunicação entre ambos os países. Por outro lado, se analisarmos o artigo 7º relativo à cooperação em matéria de conectividade, é-nos dada, com mais pormenor, informação sobre o tipo de “*esforços e projetos*” que deverão ser levados a cabo no sentido de capacitar as atividades transfronteiriças e, ao mesmo tempo, potenciar o crescimento económico e comercial de ambos os países, assim como lograr a satisfação de quem deles usufruir. De acordo com o artigo 7º, as prioridades a nível da conectividade entre Portugal e Espanha assentam essencialmente na vertente ferroviária, rodoviária e na dimensão digital, sendo que, no que diz respeito ao setor dos transportes, “*as partes comprometem-se a promover ativamente uma mobilidade entre os dois*

²⁴⁷ Ministério dos Negócios Estrangeiros, Ministerio De Asuntos Exteriores, Unión Europea Y Cooperación – Tratado De Amistad Y Cooperación Entre El Reino De España Y La República Portuguesa, Artigo 4º

países, que seja segura, sustentável e que garanta boas conexões para os seus passageiros e mercadorias".²⁴⁸ Esta ideia torna-se ainda mais importante no contexto atual do Corredor Atlântico que consegue unir os dois países ao resto da Europa, potenciando as relações luso-espanholas e o papel da Península Ibérica como região de importância acrescida para o crescimento e potencial europeu. Por outro lado, com base no artigo 7º, é assegurada a vontade de desenvolvimento de um trabalho conjunto para dar continuidade a esta "*conectividade transversal entre ambos os estados*", que vai além do projeto do Corredor Atlântico, abrangendo projetos rodoviários e digitais que favoreçam uma aliança cada vez mais estruturada e conectada. Por isso mesmo, o artigo 17º do Tratado de Amizade e Cooperação, relativo à cooperação multilateral, deixa margem para o desenvolvimento de ações conjuntas no sentido de responder a determinados desafios, nomeadamente em relação às mudanças climáticas, proteção ambiental e promoção do comércio livre, sustentável e inclusivo, sendo que, para isso, se espera o fomento da cooperação em "*organizações de cooperação com a região do Mediterrâneo, procurando, sempre que seja possível, apresentar posições conjuntas que unam valores e interesses comuns*", realçando aqui a importância geopolítica e estratégica do região mediterrânea e de uma gestão cada vez mais harmonizada com as exigências bilaterais e globais.

É partindo da análise deste novo Tratado de Amizade e Cooperação e do seu conteúdo, assim como pela própria história marítima luso-espanhola evidenciada anteriormente e dos esforços no sentido de melhorar a conectividade entre os dois países, que se deve colocar em evidência a crescente relevância do Mediterrâneo no seio da União Europeia e como elemento de negociação e cooperação político-diplomática de Portugal, enquanto Estado-Membro e aliado indispensável de Espanha em várias matérias relativas à cooperação transfronteiriça, comércio e economia. Entre estas questões, o projeto do Corredor Mediterrâneo aparece como infraestrutura essencial que potencia a economia e conectividade em Espanha em relação ao resto europeu, e sobre o qual Portugal se encontra ainda à margem e sem entendimento com Espanha para a ligação ferroviária transfronteiriça no sul da Península Ibérica. Por outro lado, perante as exigências ambientais europeias, os desafios energéticos e de abastecimento de produtos do setor primário, alvo de mais evidência perante o panorama atual da geopolítica europeia, e ainda as dificuldades em retomar a oferta equilibrada no transporte aéreo no período pós-pandemia, a tomada de ações concretas e coordenadas no sentido colocar a Península

²⁴⁸ *Ibid.* Artigo 7º

Ibérica como uma alternativa viável e sustentável, capaz de apresentar soluções a estes problemas é primordial. Para isto, o entendimento no que diz respeito à conectividade e comunicação ibérica torna-se essencial. Assim sendo, soluções apresentadas através de projetos como o do Corredor Mediterrâneo revelam-se ser de especial interesse para o contexto ibérico, no qual Portugal deverá colocar maior ênfase na vertente internacional das suas infraestruturas, principalmente aquelas relativas ao transporte ferroviário, o qual apresenta uma maior capacidade de oferecer uma solução sustentável e de qualidade para quem dele usufrui.

7 CONCLUSÃO

Chegada a esta última parte deste trabalho, espero que este relatório tenha sido um bom reflexo da minha experiência enquanto estagiária curricular no CGPB, através da qual pude desempenhar as funções que me foram delegadas, e que se viram reforçadas pelo conhecimento adquirido ao longo do mestrado. O programa lecionado na fase letiva e a oportunidade de estagiar, promovida através do PECMNE, traduziram-se em perspetivas únicas de aprendizagem, as quais, com base neste relatório, espero que resultem na obtenção do grau de mestre em Direito Internacional e Europeu.

De facto, as tarefas executadas ao longo deste estágio permitiram-me perceber de maneira abrangente as especificidades e características da política externa de Portugal, mais concretamente o papel vital desempenhado por postos consulares. De facto, o trabalho diário levado a cabo por entidades como o CGPB demonstra-se ser de importância vital para aquilo que é a missão do MNE na condução da política externa de Portugal no seio da comunidade internacional que, por sua vez, se traduz não apenas no contacto próximo com as necessidades da comunidade portuguesa espalhada pelo mundo, mas também numa dinâmica flexível de acompanhamento e cooperação com as exigências estabelecidas nas várias arenas de diálogo multilateral a que pertence. Assim sendo, as atividades desenvolvidas no estágio, nomeadamente o contacto próximo estabelecido através do atendimento ao público e arquivo, revelou-se essencial para a perceção da dimensão e do impacto da comunidade portuguesa no estrangeiro, e da força da diplomacia e da atividade consular entre as nações, principalmente entre aquelas com alianças históricas e singulares, como é o caso de Portugal e Espanha. Por outro lado, através do apoio prestado na preparação de documentos e pesquisa sobre a realidade correspondente à área de jurisdição do CGPB, inserido sob a influência da Embaixada portuguesa em Madrid, tive também a oportunidade de testemunhar a importância da diplomacia na construção de uma agenda consertada com os desafios atuais. É neste contexto

que faz sentido falarmos sobre a questão do Corredor Mediterrâneo que, como vimos anteriormente, é de extrema importância para a definição de estratégias futuras no setor da mobilidade e conectividade ibéricas e europeias. Apesar de podermos apontar ainda algumas indefinições, nomeadamente quanto à consumação e adaptação deste projeto ao panorama atual, o Corredor Mediterrâneo demonstra-se hoje como uma solução viável e sustentável aos problemas ambientais e reivindicações de vários grupos sociais e económicos. Assim sendo, Portugal, um dos maiores aliados de Espanha e partilhando do seu posicionamento estratégico na Península Ibérica, deve tomar uma atitude proativa e de interesse para com este tipo de projetos, em particular aqueles que digam respeito à comunicação e conectividade dentro da UE, no sentido de responder também ao seu potencial, enquanto estado-membro que se rege por princípios democráticos como a igualdade de oportunidades.

Por último, devo realçar a importância deste estágio para as minhas perspetivas futuras enquanto estudante de Direito Internacional e Europeu e entusiasta pela área das relações internacionais. De facto, esta experiência demonstrou-se ser uma verdadeira lição de como pôr em prática o aprendido numa sala de aula, bem como um marco importante para a consciencialização da dinâmica e ritmo de trabalho numa instituição consular. Apesar das dificuldades naturais de adaptação à exigência de um estágio internacional, ao seu contexto e ambiente profissional, termino esta experiência com a convicção de que usufruí de uma oportunidade única, para a qual depus toda a minha dedicação e esforço. A responsabilidade, o compromisso e a flexibilidade na adaptação a novos contextos são características pessoais que considero ter reforçado. Por outro lado, a capacidade de análise sintética, comunicação e cooperação em equipa, adaptação a outros idiomas de trabalho, assim como responder em situações de maior pressão revelaram-se aprendizagens cruciais ao longo do período de estágio.

Deste modo, e com base na conjugação de todos os fatores até agora mencionados, posso com confiança afirmar a relevância deste estágio curricular para o meu percurso académico e pessoal, enquanto parte fulcral da minha aprendizagem enquanto estudante que procura especializar-se em Direito Internacional e Europeu, através sobretudo do trabalho estimulante e extremamente positivo no CGPB e com todos os membros da equipa consular, que desde o início se demonstraram ser excelentes mentores daquilo que poderá ser o meu horizonte profissional.

BIBLIOGRAFIA

- Almeida, Jeison B. de – A Humanização do Direito Consular. Revista Onis Ciência, 2014, p.123
- Borchardt, Klaus-Dieter – O ABC da União Europeia. Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia, 2017
- Brandão, Fernando de Castro – Aspectos das relações diplomáticas luso-espanholas (1814-1821) de A Diplomacia na História de Portugal. Academia Portuguesa da História.
- Brito, Wladimir -Direito Diplomático. Coleção Biblioteca do MNE – Série A, 2007
- Câmara, João Brito – Estudos de História Diplomática e Consular. Fundação Macau, 1999
- Carta de Lei de 23 de dezembro de 1870, ratificando e confirmando a convenção consular entre Portugal e Hespanha de 21 de fevereiro de 1870. Casa Ventura Abrante, Lisboa, 1944.
- Coelho, Carlos – Coesão Económica, Social e Territorial. *In* Paula Brandão, Ana *et al* –Enciclopédia da União Europeia. Petrony Editora, 2017. p.78
- Compreender as políticas da União Europeia: Transportes. Luxemburgo: Serviços das Publicações da União Europeia, 2014
- Cucurull, Felix – Dois Povos Ibéricos (Portugal e Catalunha). Assírio & Alvim, Cadernos Peninsulares, Ensaio 13, 1975. p.95
- Decisão (UE) 2020/2228 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de dezembro de 2020 sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)
- Decreto-Lei n.º 183/72 Convenção sobre Relações Consulares, concluída em Viena em 24 de Abril de 1963
- Decreto-Lei n.º 48295 Convenção sobre Relações Diplomáticas, celebrada em Viena em 18 de Abril de 1961
- Denza, Eileen – Diplomatic Law: Commentary on the Vienna Convention on Diplomatic Relations. Oxford Scholarly Authorities on International Law, 2016
- Diário da República n.º 114/2021, Série I. Decreto-Lei nº 51/2021
- Diário da República n.º 249/2011, Série I. Decreto-Lei nº 121/2011
- Duarte, Daniel Filipe Silva – Portugal e Espanha. Vantagens do reforço da cooperação nas relações internacionais. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, 2010. p.

11. Trabalho de Investigação Individual do CPOG. Disponível em; [Microsoft Word - TII cmg AN Duarte 09Abril2010_revfinal.doc \(rcaap.pt\)](#)

- Duarte, Maria Luísa – União Europeia: Estática e Dinâmica da Ordem Jurídica Eurocomunitária. Almedina, 2017. p. 18
- European Commission, Innovation and Networks Executive Agency – Investing in European networks: The Connecting Europe Facility, 2019. p.5. Disponível em: [CEF Implementation Brochure 2019.indd \(europa.eu\)](#)
- European Commission, Mobility and Transport – Mediterranean: *Fourth Work Plan of the European Coordinator* Iveta Radičová, 2020. Disponível em: [Microsoft Word - Work Programme MED final draft 18 May 2020.docx \(europa.eu\)](#)
- Fonseca, Luís Adão da – Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos: a formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontínuo. *In* Relações Portugal-Espanha. Partilha e Fronteira, População e Sociedade, n. °17, 2009
- Kowalski, Mateus; Pereira Coutinho, Francisco – Fatores Pós-soberanistas de União. *In* As Fronteiras Luso-Espanholas Das Questões De Soberania Aos Fatores De União. Instituto Diplomático, 2014.
- Magalhães, José Calvet de – Breve História Diplomática de Portugal. Publicações Europa-América, Lda, outubro 2000.
- Magalhães, José Calvet de – Manual Diplomático: Direito diplomático, Prática diplomática. Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1985
- Martins, Armando – Direito Consular Internacional. Imprensa Nacional de Lisboa, 1961, p.28
- Martins, Patrícia Fragoso – Primado do Direito da UE. *In* Paula Brandão, Ana *et al* – Enciclopédia da União Europeia. Petrony Editora, 2017
- Moura, Álvaro Mendonça e – Comentário ao artigo 2º da Convenção de Viena sobre as Relações Diplomáticas. *In* Teles, Patrícia Galvão - Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas Comentada. Instituto Diplomático, 2020
- Queirós, António José - As Relações Luso-Espanholas: Da Primeira República à União Europeia (1910-1997). *In* Relações Portugal-Espanha. Partilha e Fronteira, População e Sociedade, n. °17, 2009
- Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de julho de 2021 que cria o Mecanismo Interligar a Europa

- Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro de 2013
- Silva, José Luís Moreira da – Transportes. *In* Paula Brandão, Ana *et al* – Enciclopédia da União Europeia. Petrony Editora, 2017. p.436
- Teles, Patrícia Galvão – Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas Comentada. Instituto Diplomático, 2020

Referências eletrónicas:

- Arquivo Nacional Torre do Tombo. A viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães. Website consultado a 26 de junho de 2022. Disponível em <https://antt.dglab.gov.pt/exposicoes-virtuais-2/a-viagem-de-circum-navegacao-de-fernao-de-magalhaes/>
- Atlantic Corridor, Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union. Disponível em: <https://www.atlantic-corridor.eu/>
- Betanzos, Marta – *Masterclass: Portugal e Espanha: Política, Diplomacia e Cultura*. Lisboa: Universidade Europeia, 14 de março de 2022. Disponível em formato vídeo em: <https://www.youtube.com/watch?v=uJztQhq5D8o>
- Boira, Josep Vicent – Adif: Corredor Mediterraneo (5-10-2021). Vídeo disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=-LeTLs9T7hQ&t=34s>
- Carta dirigida à Comissária dos Transportes, Adina Valean sobre o Risco de isolamento da economia portuguesa – pedido de esclarecimento sobre a componente ferroviária das TEM-T em Portugal. Disponível em: <https://adfersit.pt/docs/carta1-de-30-07-2020-e-resposta-de-03-09-2020.pdf>
- Comissão Europeia – 2021: Ano Europeu do Transporte Ferroviário, Pacto Ecológico Europeu (março de 2022). [Consult. 2022-06-5]. Disponível em: [2021_ Ano Europeu do Transporte Ferroviário_ Comissão Europeia \(1\).pdf](#)
- Comissão Europeia, Nota Informativa – Portos marítimos europeus no horizonte 2030: os desafios (23 de maio de 2013). Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/MEMO_13_448
- Comissão Europeia, Recuperação do Coronavírus – Mecanismo de Recuperação e Resiliência. [Consult.2022-07-29]. Disponível em: [Mecanismo de Recuperação e Resiliência | Comissão Europeia \(europa.eu\)](#)

- Corte Interamericana de Derechos Humanos. Opinión Consultiva OC-16/99, Solicitada por los Estados Unidos Mexicanos, 1999. Disponible en: [Microsoft Word - seriea_16_esp \(corteidh.or.cr\)](#)
- Ecodes – *Los españoles opinan sobre los viajes en tren y la posibilidad de abandonar el avión: Una encuesta de YouGov revela las actitudes en relación a los viajes en tren en cinco países europeos* (marzo de 2021). Disponible en: [EU_Rail_polling_report_ESP.pdf \(ecodes.org\)](#)
- Ecodes – *Por un transporte marítimo limpio: La importancia del transporte multimodal y la autopista ferroviaria*. Disponible en: [Transporte marítimo - Autopistas ferroviarias \(ecodes.org\)](#)
- El Corredor Mediterráneo - *¿Cómo sería hoy España si tuviéramos el Corredor Mediterráneo?* (13-11-2020). Vídeo disponible en Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=U-lGCmmT7mE>
- España, Arcadi – Webinar: Ciclo de Conferencias del Año Europeo del Transporte Ferroviario, “*El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa*”, 2021. Vídeo disponible en Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=2e-6ERAr-Zo&t=2996s>
- European On Rail, GermanWatch – *European public opinion poll shows support for shifting flights to rail*. Disponible en: [EU_Rail_polling_report_final.pdf \(ecounion.eu\)](#)
- Excerpto de Entrevista – Portugal e os portugueses, entrevista com António Ferronha. RDP Internacional, 1998. Vídeo disponibilizado em <https://ensina.rtp.pt/artigo/quais-foram-as-condicoes-para-a-revolta-de-1-de-dezembro/>
- Facebook - Consulado-Geral de Portugal em Barcelona: Publicações
- Gobierno de España – Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia: Componente 6. p.6. Disponible en: [Componente 6. Movilidad sostenible, segura y conectada | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(mitma.gob.es\)](#)
- Gobierno de España– Plan de Recuperación, Transformación Y Resiliencia. Disponible en; [Documentos y enlaces | Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Gobierno de España. \(planderecuperacion.gob.es\)](#)
- Gobierno de España, República Portuguesa – XXXII Cumbre Hispano-Portuguesa 28 de octubre de 2021. Disponible en: [281021-DeclaracionConjuntaCumbreHispanoPortuguesa.pdf \(lamoncloa.gob.es\)](#)
- Infraestruturas de Portugal, Ferrovia 2020 – Corredor Internacional Sul. Disponible en: [CIS_2019 \(portugal.gov.pt\)](#)

- Jornal Diário de Notícias, Dinheiro -Portugal e Espanha sem acordo para Faro-Huelva. Disponível em: <https://www.dn.pt/dinheiro/portugal-e-espanha-sem-acordo-para-faro-huelva-14268137.html>
- Jornal Expresso, Economia – Infraestruturas – Governo quer Portugal no corredor ferroviário do Mediterrâneo (1-02-2020). Disponível em: https://adfersit.pt/docs/not408_expresso-economia20200201-p12.pdf
- La Razón, Comunidad Valenciana - *La Cámara de Comercio de Valencia insta a “relocalizar” la producción para evitar la dependencia de otros países* (9-09-2021). [Consult. 2022-07-28]. Disponível em: <https://www.larazon.es/comunidad-valenciana/20210909/deszyhru6vcczm362j5ueb6duq.html>
- La Vanguardia, Barcelona – *Los hoteleros alertan del riesgo de decadência de la Barcelona del no* (17-09-2021). [Consult. 2022-06-16]. Disponível em: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20210917/7727033/hoteleros-alertan-riesgo-decadencia-barcelona.html>
- La Vanguardia, Comunidad Valenciana – *La financiación condiciona la Noche de la Economía Valenciana* (10-09-2021). [Consult. 2022-07-28]. Disponível em: [La financiación autonómica condiciona la Noche de la Economía Valenciana \(lavanguardia.com\)](https://www.lavanguardia.com/comunidad-valenciana/20210910/7727033/la-financiacion-condiciona-la-noche-de-la-economia-valenciana.html)
- Ministério dos Negócios Estrangeiros, Ministerio De Asuntos Exteriores, Unión Europea Y Cooperación – Tratado De Amistad Y Cooperación Entre El Reino De España Y La República Portuguesa. Disponível em: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2021/281021-TratadoAmistadCooperacionEspanaPortugal.pdf>
- Ministério Público Portugal – Consulta de Tratados Internacionais: Tratado de Amizade e Cooperação entre Portugal e Espanha de 22/11/1977. Disponível em: <https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/rar59A-1978.pdf>
- Parlamento Europeu, Atualidade – Assuntos da UE- 2021, Ano Europeu do Transporte Ferroviário. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-ano-europeu-do-transporte-ferroviario>
- Portal Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros – Questões Frequentes. Disponível em <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/comunicacao-e-media/questoes-frequentes#qual-a-diferenca-entre-um-embaixador-e-um-consul>

- Portal Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros – Rede Consular
- Portal Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros – Relações Bilaterais, Reino de Espanha. Disponível em <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/espanha>
- PortEconomics, Containers – Top 15 container ports in the European Union in 2021 (3 de março de 2022). [Consult. 2022-07-28]. Disponível em: <https://www.porteconomics.eu/top-15-container-ports-in-the-european-union-in-2021/>
- *Quiero Corredor*, La iniciativa que defiende la culminación del Corredor Mediterráneo: El Corredor. Website consultado em junho de 2022. Disponível em <https://elcorredormediterraneo.com/el-corredor/>
- Radičová, Iveta – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “*El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa*”, 2021. Vídeo disponível em: [\(390\) El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa - YouTube](#)
- República Portuguesa, AICEP Portugal Global – Sobre Portugal. Disponível em: <https://www.portugalglobal.pt/PT/sobre-portugal/Paginas/sobre-portugal.aspx>
- República Portuguesa, Ministerio para la Transición Ecológica Y El Reto Demográfico - Estratégias Comum De Desenvolvimento Transfronteiriço. Disponível em: [ficheiro.aspx \(portugal.gov.pt\)](ficheiro.aspx (portugal.gov.pt))
- República Portuguesa, XXII Governo – Apresentação do Programa Nacional de Investimentos para 2030. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNDAzswQA1R63XAUAAAA%3d>
- República Portuguesa, XXII Governo – Apresentação do Programa Nacional de Investimentos para 2030. Disponível em: [ficheiro.aspx \(portugal.gov.pt\)](ficheiro.aspx (portugal.gov.pt))
- República Portuguesa, XXII Governo – Plano de Recuperação e Resiliência
- Sanchez, Tomas – Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, 2021
- Tratado da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia. Disponível em: [Tratado da União Europeia \(versão consolidada\) \(europa.eu\)](Tratado da União Europeia (versão consolidada) (europa.eu))
- Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “*El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa*”, 2021. Vídeo disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=2e-6ERAr-Zo&t=2996s>

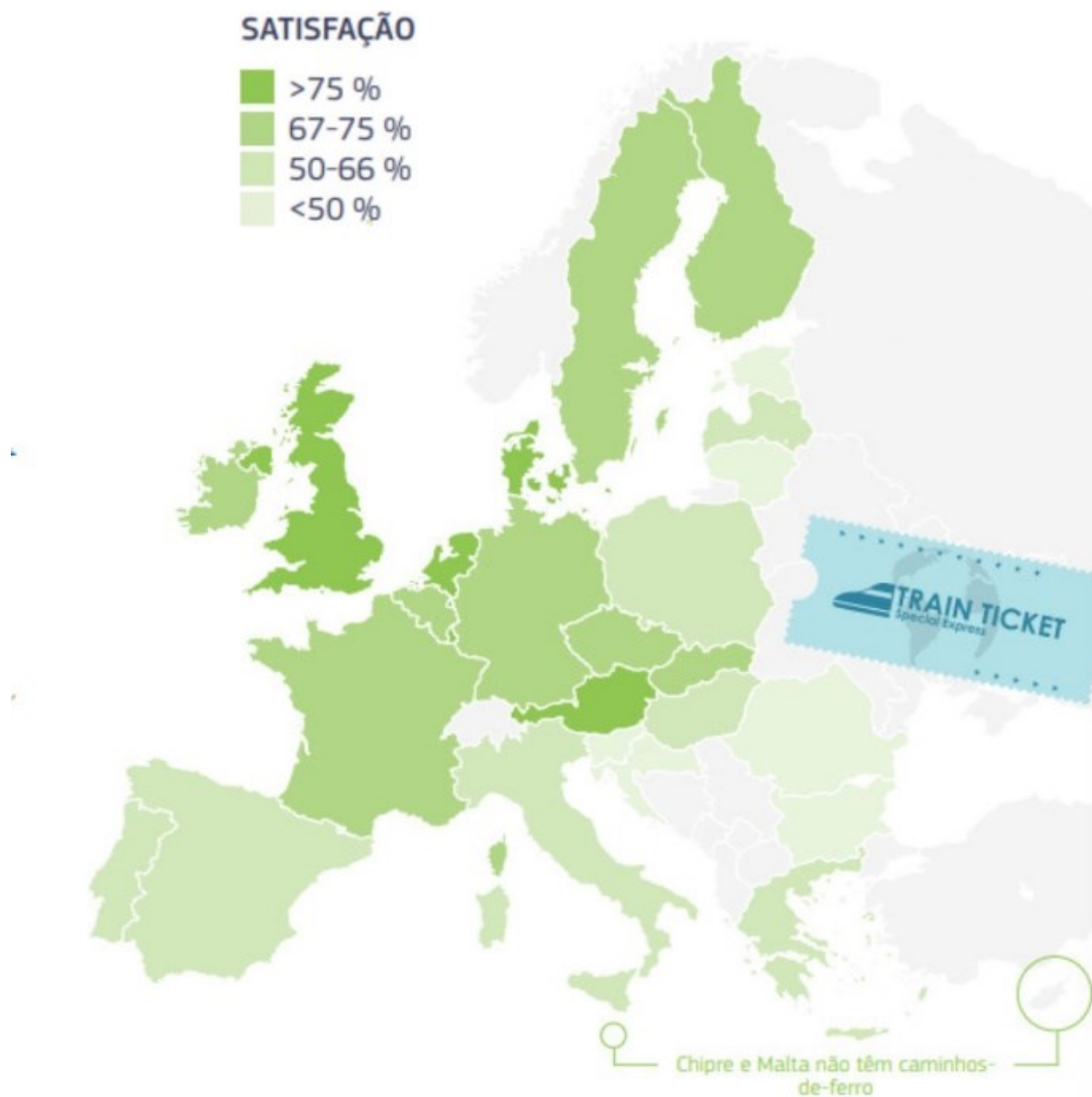
- Website Consulado-Geral de Portugal em Barcelona – Serviços Consulares. Disponível em: SERVIÇOS CONSULARES (consuladoptbarcelona.com)
- XXII Governo – República Portuguesa – Notícias. Disponível em: Notícias - XXII Governo - República Portuguesa (portugal.gov.pt)

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Rede diplomática portuguesa no território espanhol (Fonte: Portal Diplomático)..	32
Figura 2 - Esquema da estrutura orgânica do MNE de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 121/2011.....	34
Figura 3 - Fotografia pessoal da fachada do Consulado-Geral de Portugal em Barcelona.....	37
Figura 4 - Mapa de Espanha com adaptação da área de jurisdição do CGPB (Fonte: imagem online com edição própria).....	39
Figura 5 - Esquema de realização própria com base no Capítulo VI sobre a Ação consular do Regulamento Consular.	41
Figura 6 - CEF na RTE-T (Fonte: Comissão Europeia - The Connecting Europe Facility, julho 2019).....	54
Figura 7 – Valores acumulados do emprego e PIB gerados pelos corredores ferroviários (Fonte: <i>Fourth Work Plan of the European Coordinator Iveta Radičová</i>)	60
Figura 8 – Plano de Recuperação e Resiliência de Espanha (Fonte: Governo de Espanha)....	66
Figura 9 – Financiamento da componente Mobilidade Sustentável, Segura e Conectada (Fonte: Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa”, 2021).....	67
Figura 10 – Corredor Mediterráneo Mercantil (Fonte: Webinar: Ciclo de Conferências do Ano Europeu do Transporte Ferroviário, “El Corredor Mediterráneo: un impulso para Europa”, 2021).....	70
Figura 11- Rede Transeuropeia de Transportes em Portugal e Espanha (Fonte: Alto Minho, Conferências 2030: Desafios Internacionais & Cooperação Territorial)	74
Figura 12- Objetivos estratégicos e áreas temáticas da Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço	80

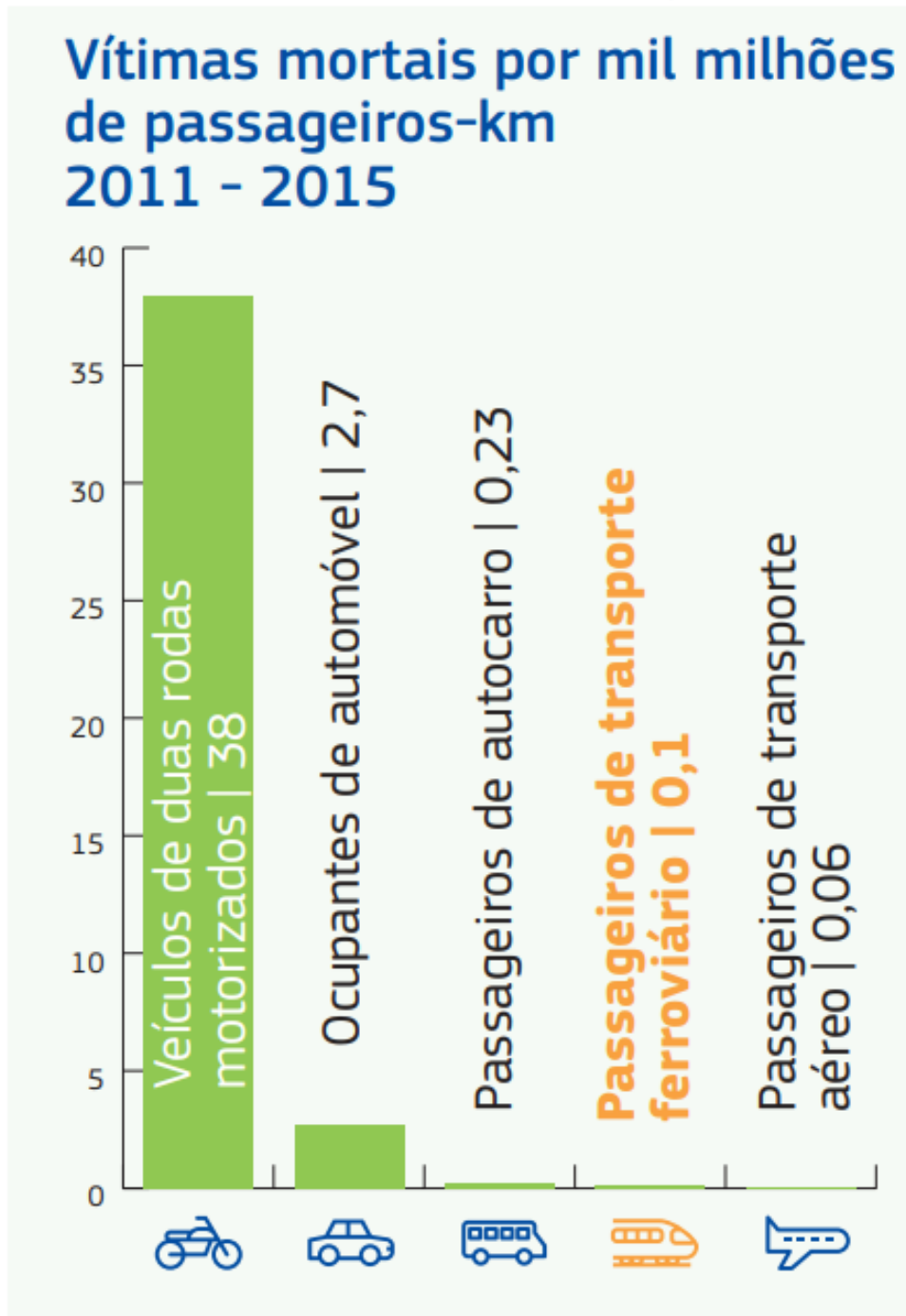
ANEXOS

ANEXO 1 - Flash Eurobarómetro 463: nível de satisfação dos europeus com os serviços de transporte ferroviário de passageiros. Período de realização: janeiro- fevereiro de 2018 (Fonte: Comissão Europeia - 2021: Ano Europeu do Transporte Ferroviário Pacto Ecológico)



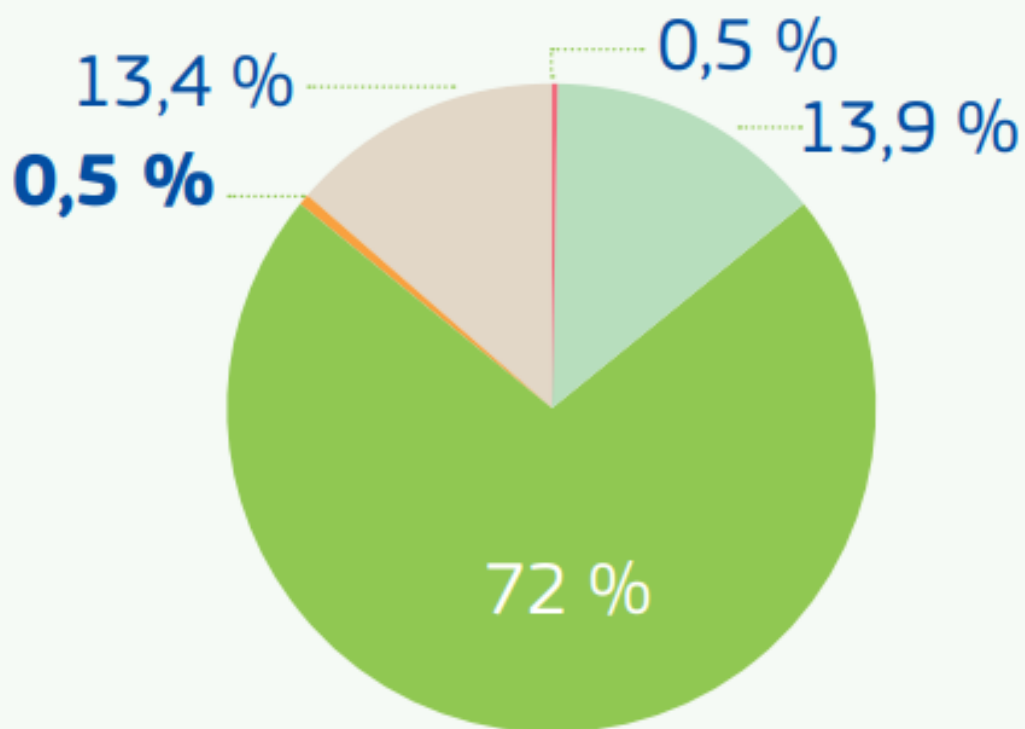
ANEXO 2 - Vítimas mortais por mil milhões de passageiros-km 2011 – 2015 (Fonte: Comissão Europeia - 2021: Ano Europeu do Transporte Ferroviário Pacto Ecológico Europeu, março 2021)

O transporte ferroviário é seguro



O transporte ferroviário é sustentável

Emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes (UE-28, 2017)



- Transporte rodoviário
- **Transporte ferroviário**
- Navegação (incluindo internacional)
- Outros
- Aviação civil (incluindo internacional)

ANEXO 4 - Transporte de passageiros por modo: % do total de passageiros-km terrestres, ferrovia (Fonte: *Statistics for the European Green Deal, Eurostat*)

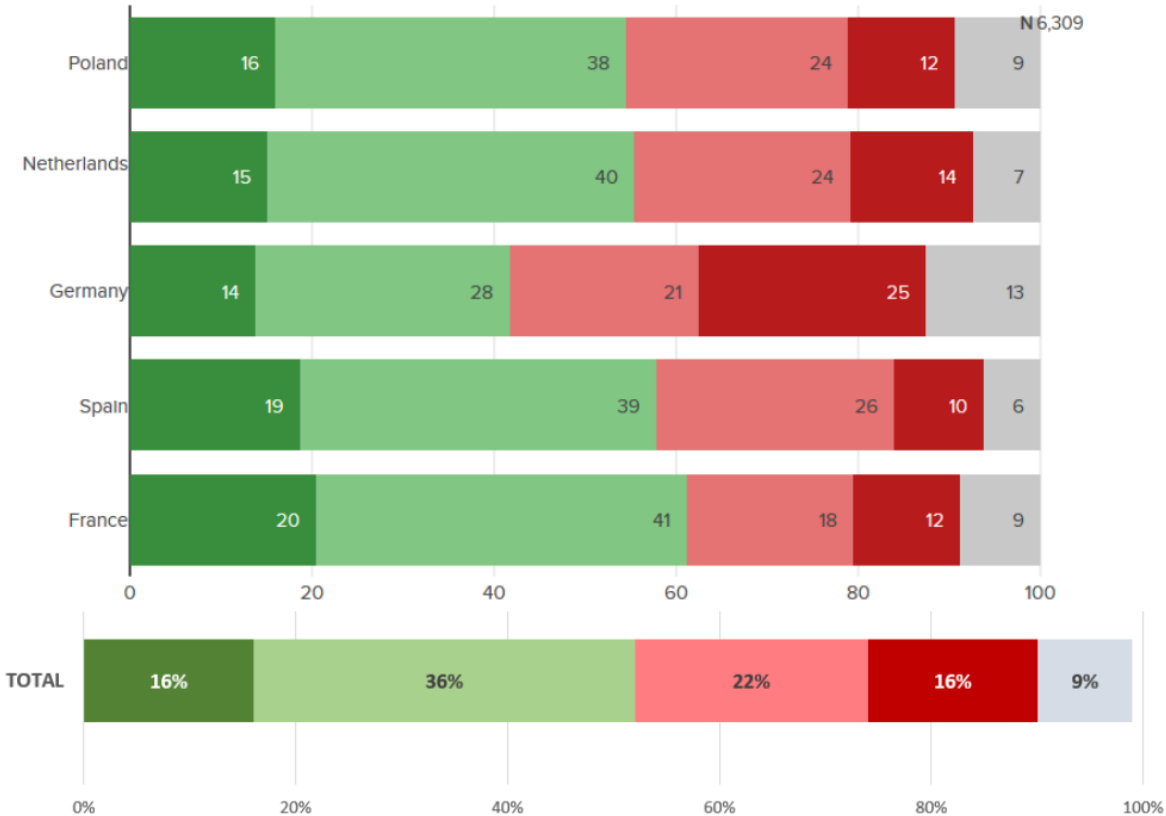


ANEXO 6 - Interesse dos cidadãos europeus em substituir voos por viagem em comboio
 (Fonte: Relatório Europe On Rail “European public opinion poll shows support for shifting flights to rail”, março 2021)

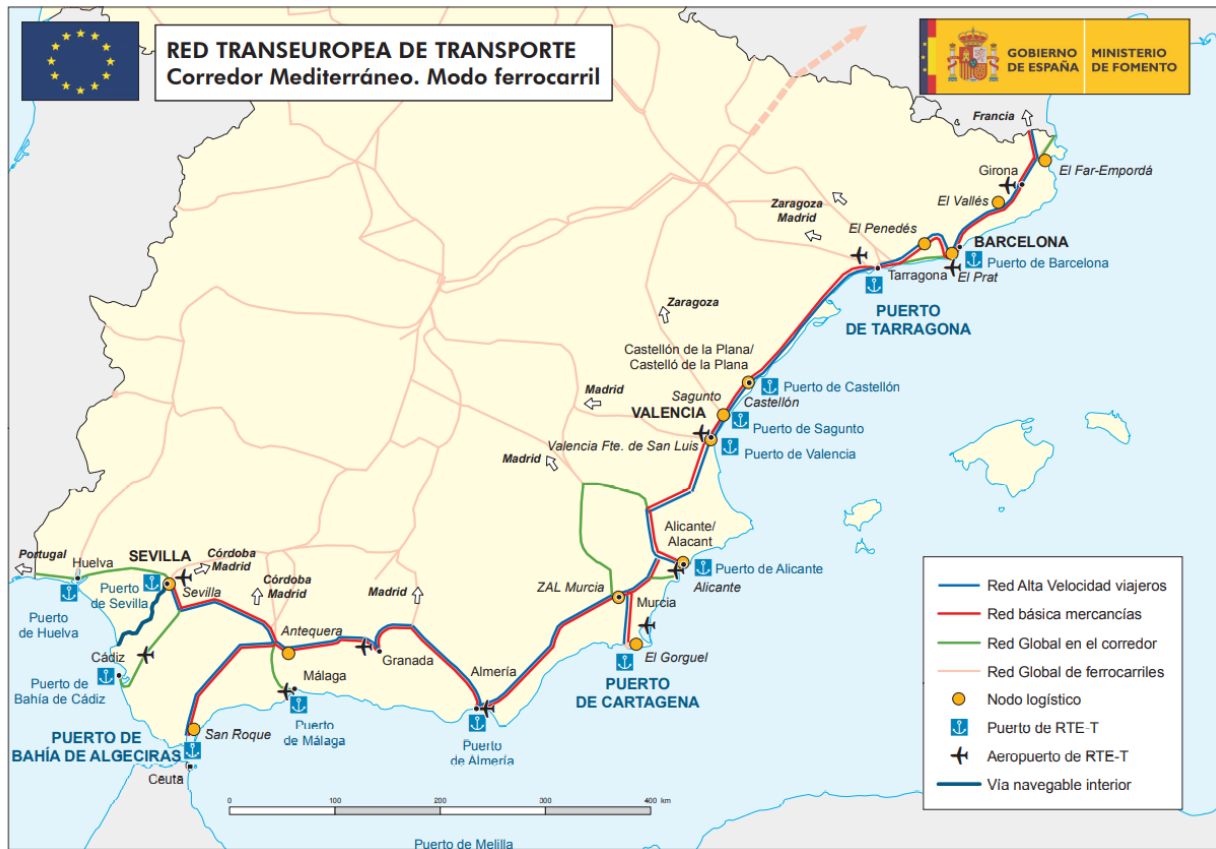
Half of the citizens are interested in replacing flights with rail

How interested, if at all, would you personally be in replacing flights that you may take with rail travel, if it was available to you at a price you consider reasonable?

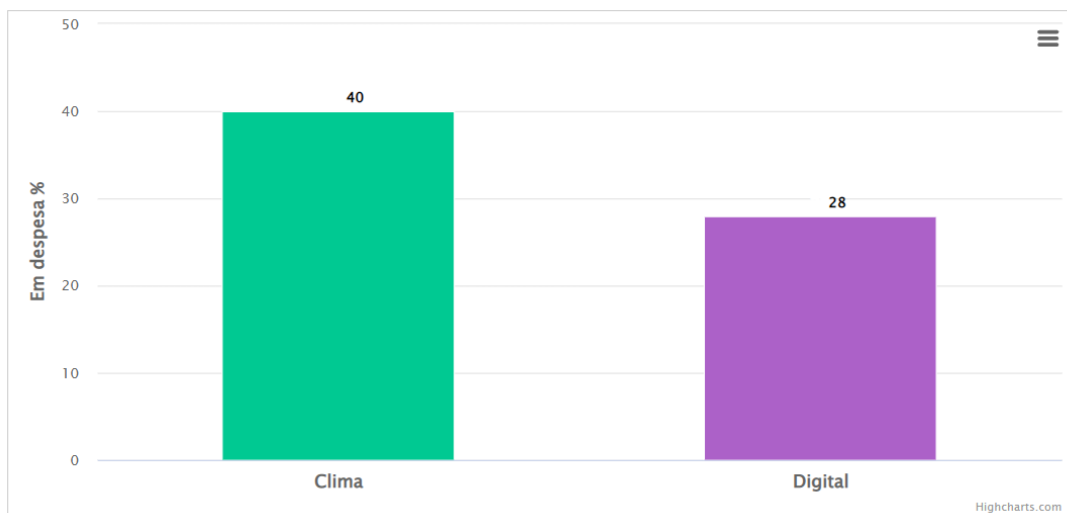
● Very interested ● Fairly interested ● Not very interested ● Not at all interested ● Don't know



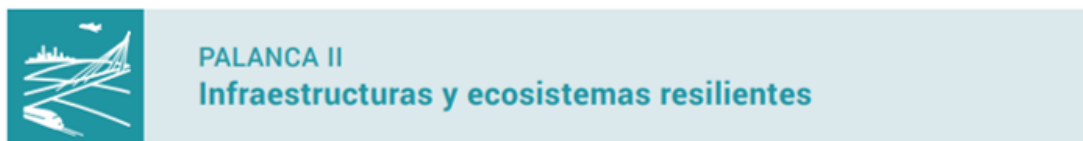
ANEXO 8 - Mapas Rede Transeuropeia de Transporte (Fonte: Ministério dos Transportes, Mobilidade e Agenda Urbana do Governo de Espanha)



ANEXO 9 - Conteúdo do Plano de Recuperação e Resiliência de Espanha (Fonte: Comissão Europeia)



ANEXO 10 – Área I e II do Plano de Recuperação, Transformação e Resiliência de Espanha
(Fonte: Governo de Espanha)



4. Conservación y restauración de ecosistemas y su biodiversidad

5. Preservación del espacio litoral y los recursos hídricos

6. Movilidad sostenible, segura y conectada

ANEXO 11 - Interesse dos cidadãos espanhóis em substituir voos por viagem em comboio
(Fonte: Relatório Europe On Rail “Los españoles opinan sobre los viajes en tren y la posibilidad de abandonar el avión”, março 2021)

La mitad de los ciudadanos estarían interesados en sustituir los vuelos por viajes en ferrocarril

En general, ¿hasta qué punto estarías interesado, en caso de estarlo, de sustituir los vuelos potenciales por trayectos en tren si estuvieran disponibles a un precio que consideraras razonable?

Muy dispuesto Bastante dispuesto Poco dispuesto Nada dispuesto No lo sé



ANEXO 12 - Interesse dos cidadãos espanhóis em escolher o comboio para viajar pela Europa (Fonte: Relatório Europe On Rail “Los españoles opinan sobre los viajes en tren y la posibilidad de abandonar el avión”, março 2021)

El 61% está interesado en coger un tren para viajar por Europa

¿Hasta qué punto te interesarían personalmente, en caso de hacerlo, coger trenes para trayectos europeos en general, si estuvieran disponibles a un precio que consideraras razonable?

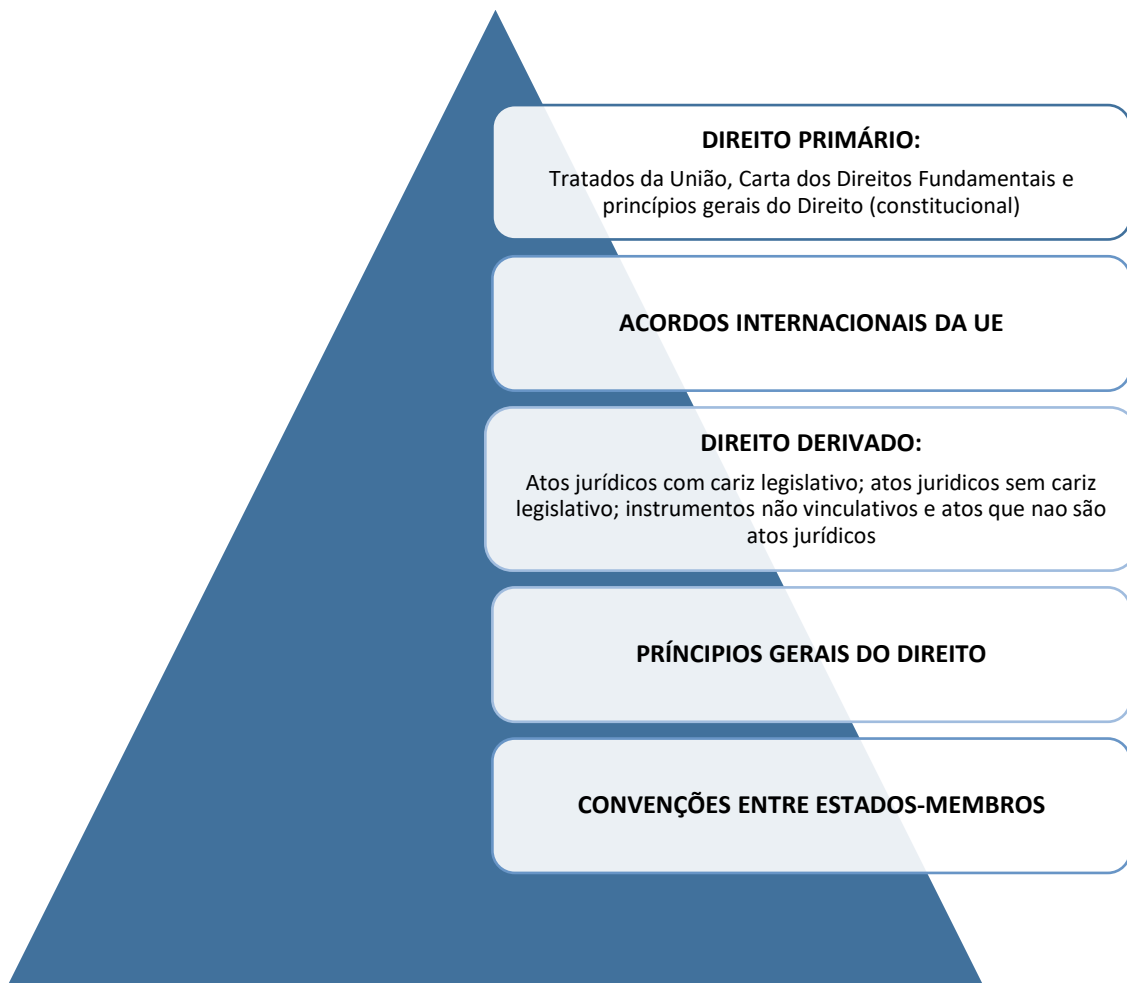
● Me interesaría mucho ● Me interesaría bastante ● Me interesaría poco ● No me interesaría en absoluto ● No lo sé



ANEXO 13 - Projetos Ferrovia (corredores internacionais) do Plano Nacional de Investimentos (Fonte: XXII Governo)

PNI 2030 - FERROVIA		
	DESIGNAÇÃO	INVESTIMENTO
F12	Corredor Internacional Sul (2ª Fase)	150 M
F13	Corredor Internacional Norte (2ª Fase)	600 M

ANEXO 14 - Estrutura das fontes jurídicas do Direito da União (Fonte: O ABC da União Europeia de Klaus-Dieter Borchardt)



ANEXO 15 - Plano de Estágio Curricular



MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS
SECRETARIA-GERAL

PLANO DE ESTÁGIO CURRICULAR

De acordo com o Regulamento do PECMNE, o Plano de Estágio Curricular é um elemento obrigatório para a definição das funções dos estagiários.

A estagiária, Rita Cabral Fernandes, irá desempenhar funções no âmbito das competências enquanto estagiária, no Consulado Geral de Portugal em Barcelona, participando nas seguintes atividades:

- a) Apoio no atendimento ao público, tradução de documentos, arquivo e atualização de listas de contactos.
- b) Elaboração de resenhas de imprensa, pesquisa de temas de interesse para o trabalho do Consulado Geral (comunidades portuguesas, questões políticas, económicas, sociais e culturais) e participação em reuniões, seminários e *briefings* organizados para o Corpo Consular sobre matérias relevantes para a atividade do Posto.
- c) Acompanhamento da agenda da *Generalitat*, do *Parlament* e dos partidos políticos na Catalunha, apoio na preparação de documentos e relatos sobre a situação política e económica na Catalunha, bem como sobre os processos judiciais relevantes.

Este Plano de Estágio servirá como base para a Avaliação final do estagiário.

Assinatura do aluno

Assinatura do orientador de estágio

iD
INSTITUTO
DIPLOMÁTICO

ANEXO 16 - Modelo do Boletim de Inscrição do CGPB



Consulado Geral de Portugal

Rda. San Pedro, 7, 1.º, 1.ª
08010 BARCELONA

BOLETIM de INSCRIÇÃO n.º

Nome..... (a)
(estado civil).....(profissão).....
Filho de..... (a)
E de (a)
Nascido no dia de de 19....., na freguesia
deconcelho de
Distrito demorada completa em Espanha.....
Telefone fixo.....Telemóvel
E-Mail.....
apresenta-se neste Consulado-Geral a fim de ser inscrito no respectivo Livro de Matrícula de
Cidadãos portugueses.

Barcelona, de de 20.....

Assinatura: _____

Queira responder ao seguinte questionário:

- Morada em Portugal ?
- Quando saiu de Portugal ?
- Última residência antes de entrar em Espanha ?
- Desde quando se encontra em Espanha ?
- Última residência em Espanha ?
- Desde quando se encontra neste distrito consular ?
- Onde exerce a sua profissão ?
- Nome e endereço da firma onde trabalha

Documentos de identificação que apresenta:

- Passaporte n.º..... passado por..... em/...../.....
- Bilhete de identidade n.º..... passado por em...../...../.....
- Certificado de inscrição consular emn.º..... em/...../.....
- Documentos militares:
- Caderneta militar:
- Licença militar:
- Autorização de Residência em Espanha n.º..... emitida em/...../..... por
- Outros documentos:

- (a) Mencionar o nome completo
- (b) NOTA Juntar UMA FOTOGRAFIA A COR EM MODELO PARA B.I.

DECLARAÇÃO DE NASCIMENTO (a)

Nome próprio do registando (b)
Apelidos (c)
Sexo....., Hora do nascimentoDia
Mês Ano de
Lugar do nascimento
Filho de: Pai de anos (d)
Estado civil Natural da freguesia de
Concelho de, distrito de
Residência habitual (e)
Mãe de anos (d)
Estado civil Natural da freguesia de
Concelho de, distrito de
Residência habitual (e)
Neto paterno de e
de e materno
de..... e
de.....Declarantes

Barcelona, aos.....de.....de 20....

Os Declarantes

-
- (a) A preencher a máquina ou em letra de imprensa
 - (b) Dois vocábulos como máximo
 - (c) Quatro vocábulos como máximo
 - (d) Idade à data do nascimento
 - (e) Morada completa à data do nascimento



S. R.
MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS
INSTITUTO DIPLOMÁTICO

CERTIFICADO

Rita Cabral Fernandes

*Realizou um Estágio Curricular no Consulado-Geral de Portugal em
Barcelona, entre 24 de maio de 2021 e 15 de outubro de 2021, tendo
obtido a classificação final de 19 valores.*


José de Freitas Ferraz
Embaixador

Diretor do Instituto Diplomático

id
INSTITUTO
DIPLOMÁTICO

ÍNDICE

RESUMO	VII
ABSTRACT	VIII
LISTA DE ABREVIATURAS	IX
1 INTRODUÇÃO.....	1
2 PLANO DE ESTÁGIO CURRICULAR.....	2
3 REGIME JURÍDICO E CONTEXTO TEMÁTICO	3
3.1 Direito Diplomático e Consular	3
3.1.1 Enquadramento.....	3
3.1.2 O regime jurídico da atividade consular.....	9
3.2 Direito da União Europeia.....	10
3.2.1 A política comum dos transportes e o Corredor Mediterrâneo.....	12
3.3 Relações diplomáticas e consulares entre Portugal e Espanha.....	17
3.3.1 A partilha da lógica marítima	17
3.3.2 A revolta da Catalunha como início da consolidação de relações diplomáticas	20
3.3.3 A Convenção Consular entre Portugal e Espanha de 1870	21
3.3.4 Os frutos diplomáticos da desconfiança do século XX	23
3.3.5 Contexto atual da diplomacia luso-espanhola e suas particularidades	27
3.3.6 A rede diplomática e consular de Portugal em Espanha	31
4 O CONSULADO-GERAL DE PORTUGAL EM BARCELONA	33
4.1 Contexto jurídico e articulação institucional	33
4.1.1 Decreto-Lei nº 121/2011	33
4.2 Organização, símbolos e estrutura do CGPB	36
4.3 Área de jurisdição e atribuições do CGPB na rede consular	38
4.4 Ação do CGPB e sua importância	41
5 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO ESTÁGIO CURRICULAR	46
6 O CORREDOR MEDITERRÂNEO E O SEU IMPACTO NO CONTEXTO DA UNIÃO EUROPEIA	51
6.1 Contextualização do tema no âmbito do trabalho do Consulado-Geral e articulação com o Mestrado em Direito Internacional e Europeu	51
6.2 Qual a relação do Corredor Mediterrâneo com as prioridades da União Europeia?	52
6.2.1 Financiamento Europeu.....	53
6.2.2 Ano Europeu do Transporte Ferroviário 2021	55
6.2.3 Convergência com o Pacto Ecológico Europeu	57
6.2.4 Impacto económico a nível europeu.....	60
6.3 Qual é o impacto do projeto do Corredor Mediterrâneo no contexto de Espanha?.....	61

6.3.1	Espanha como maior beneficiário	61
6.3.2	Desempenho regional e intermodal	62
6.3.3	Corredor como “peça fundamental para a recuperação económica”	64
6.3.4	Convergência com as necessidades económicas e ambientais	68
6.4	Qual a posição de Portugal em relação ao projeto do Corredor Mediterrâneo?	71
6.4.1	Possibilidade de Portugal no Corredor Mediterrâneo.....	72
6.4.2	O “risco de isolamento da economia portuguesa”	73
6.4.3	As prioridades portuguesas na conectividade com Espanha e no desenvolvimento do setor ferroviário	76
7	CONCLUSÃO.....	83
	BIBLIOGRAFIA.....	85
	ÍNDICE DE FIGURAS	92
	ANEXOS.....	93
	ÍNDICE	108