



A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal
(2005-2020)

por

Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro

Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais com
especialização em Globalização e Dinâmicas Regionais

agosto de 2021

Versão corrigida e melhorada após defesa pública.

Dissertação para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais realizado sob a orientação científica da Professora Doutora Alexandra Magnólia Dias.

AGRADECIMENTOS E RECONHECIMENTOS

À memória dos meus pais, que me transmitiram valores estruturais.

Ao Paulo que sempre me incentiva e motiva nos meus objetivos, com a clareza, otimismo e lucidez que o caracterizam.

À Ana e ao Diogo na sua presença alegre e linda que tanto aconchegam nestes tempos de crescimento de todos.

À minha orientadora Prof. Doutora Alexandra Magnólia Dias que me amparou e elucidou com o seu otimismo, conhecimento e sabedoria.

Um agradecimento especial aos meus entrevistados que de forma generosa e disponível contribuíram diretamente para este trabalho, através de conteúdos, notas e fontes primárias.

A todos os que me apoiaram, animaram e motivaram a concretizar este objetivo, o meu mais sincero agradecimento e reconhecimento.

“Todos são interligados. O céu e a terra, ar e água. Todos são, uma só coisa; não quatro, e não duas, e não três, mas um. Se não estiverem juntos, há apenas uma peça incompleta. “

Paracelso

“O que faz andar o barco não é a vela enfunada, mas o vento que não se vê”

Platão

RESUMO

No âmbito do presente estudo, no contexto da dissertação de mestrado, a autora desta dissertação visa uma abordagem integradora do mar português na segurança internacional no contexto económico, para o período de 2005-2020, tendo como objetivo a explanação de forma holística e inclusiva de temas como: a) Atividades económicas e a segurança, b) Ameaças e riscos à segurança marítima nacional no contexto internacional, c) As dimensões do mar Português nos fatores Geopolíticos e Geoestratégicos e d) Governação do mar e a Regulação.

Foi valorizado o conceito de oceano como bem comum, o setor económico como meio de relação entre o mar e o Homem, e a Governação como meio de equilíbrio, apesar da inerente competição entre Estados, pelos interesses comuns, mas também como meio de alianças estratégicas, ou cooperação, sendo consequentemente uma área de exercício nas Relações Internacionais. Deste modo e pelas características o mar também encerra, ameaças e riscos a gerir, uma vez que estes nunca se eliminam, e existem riscos que pela sua natureza são novos e as respostas são as possíveis, uma vez que as respostas anteriores podem não mitigar alguns riscos emergentes, os meios e as formas são diferentes, o impacto também dada a extrema volatilidade e imprevisibilidade que os mesmos comportam.

Foram entrevistados alguns especialistas de diferentes áreas e contextos no sentido de se obterem diferentes perspetivas e visões, uma vez que se almeja uma visão global dos diferentes setores e atores (privado, publico), para se adentrar em algumas áreas críticas e como estas podem ser complementares, colaborativas, ou competirem e serem conflituantes pondo em causa a homeostasia de recursos.

Considerando o mar um meio com recursos escassos para o qual é necessário zelar, manter e proteger, pelo que a operação deve assegurar que a técnica não se sobreponha à ética.

Palavras-Chave: Economia Azul, Segurança Internacional, Estratégia, Ameaças e Riscos

ABSTRACT

In the context of this study, the author of this dissertation aims at an integrative approach of the Portuguese sea in the international security in the economic context, for the period 2005-2020, having as objective the explanation of holistic and inclusive way of subjects as: a) Economic activities and security, b) Threats and risks to national maritime security in the international context, c) The dimensions of the Portuguese sea in the Geopolitical and Geostrategic factors and d) Governance of the sea and Regulation.

The concept of the ocean as a common good was valued, the economic sector as a means of relationship between the sea and Humanity, and Governance as a means of balance, despite the inherent competition between States, for common interests, but also as a means of strategic alliances, or cooperation, being consequently an area of exercise in International Relations. In this way and by its characteristics the sea also contains threats and risks to be managed, since these are never eliminated, and there are risks that by their nature are new and the answers are possible, since the previous answers may not mitigate some emerging risks, the means and forms are different, the impact also given the extreme volatility and unpredictability that they carry.

Some experts from different areas and contexts were surveyed in order to obtain different perspectives and visions, since we aim for a global vision of the different sectors and actors (private, public), to go into some critical areas and how they can be complementary and collaborative, or competing and conflicting, putting at stake the homeostasis of resources.

Considering the sea is an environment with scarce resources that must be cared for, maintained, and protected, the operation must ensure that the technical does not override the ethical.

Keywords: Blue Economy, International Security, Strategy, Threats and Risks

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMN - Autoridade Marítima Nacional
AMP- Áreas Marinhas Protegidas
CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CRP -Constituição da República Portuguesa
CSM – Conta satélite do Mar;
CSN- Conceito de Segurança Nacional
CP – Comboios de Portugal
DGRM - Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Recursos Marítimos
EISAP – European International Shipowners Association
EMEPC - Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
EMODNET- Rede Europeia de Observação e de Dados Marinhos
PFN – Plano Ferroviário Nacional
Fundos EIE- Fundos Estruturais e de Investimento Europeus
FEAMP - Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas
FEADER - Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural
FEDER - Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
FSE - Fundo Social Europeu
GNL- Gás Natural Líquido
IC- Infraestrutura crítica
ICE -Internal Combustion Engine
ICE - Infraestrutura crítica europeia
ISAC Information Sharing and Analysis Center
LOCC -Living Oceans & Climate Change
MCI - Motor de combustão interna
MIH -Ministério das Infraestruturas e Habitação
NATO/OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte
NRBQ- Nuclear, Radiológico, Biológico e Químico
OCDE - Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económico
OMS – Organização Mundial de Saúde
ONU- Organização das Nações Unidas
OSCE - Organização para a Segurança e Cooperação na Europa
OSD- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OSPAR – Convenção Oslo/Paris
PETI- Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas)
PCP- Política Comum de Pescas
PwC- PricewaterhouseCoopers
RDC - Regulamento (UE) 1303/2013
TRE-T - Rede Transeuropeia de Transportes
SAM - Sistema da Autoridade Marítima

SOLAS – Safety of Life at Sea

TMCD- Transporte Marítimo de Curta Distância

UE- União Europeia

UNCTAD/CNUCD - United Nations Conference on Trade and Development/

Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

VTS -Vessel Traffic Service (Serviço de Tráfego de Navios)

ZEE - Zona Económica Exclusiva

Índice

<i>AGRADECIMENTOS E RECONHECIMENTOS</i>	3
<i>RESUMO</i>	4
<i>ABSTRACT</i>	5
<i>LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS</i>	6
<i>ÍNDICE DE FIGURAS/TABELAS</i>	10
1 Introdução da dissertação	8
1.1 Enquadramento e metodologia.....	31
1.2 Delimitações.....	33
2 Identificação das atividades económicas e a segurança	35
2.1 Introdução.....	35
2.2 Apresentação do Cluster do Mar	35
2.2.1 Funções estratégicas e económicas dos Oceanos	37
2.2.2 Outros Componentes	52
2.2.3 Segurança – Interna e Internacional	71
2.3 Conclusão do capítulo	78
3 Ameaças e riscos à segurança marítima nacional no contexto internacional	79
3.1 Introdução.....	79
3.2 Matriz de ameaças e riscos.....	79
3.2.1 Gestão de ameaças e riscos	88
3.2.2 Atividades emergentes na economia do Mar	92
3.2.3 Portugal e o Mundo	98
3.3 Conclusão do capítulo	107
4 As dimensões do mar português nos fatores Geopolíticos e Geoestratégicos	113
4.1 Introdução.....	113
4.2 A importância da estratégia.....	113
4.3 Conclusão do capítulo	151
5 Governação do Mar e Regulamentação	155
5.1 Introdução.....	155
5.2 Pela Boa Governação	155
5.2.1 Política Marítima Integrada	161
5.2.2 Política Marítima conhecimento do meio marinho 2020	167
5.2.3 Estratégia de Segurança Marítima	167
5.2.4 Estratégia Nacional para o Mar	169
5.2.5 Pilares sobre as 14 Propostas das Nações Unidas	172
5.2.6 Gestão de Pescas	181
5.2.7 Fundos de Financiamento	194

5.3 Conclusão do capítulo	211
<i>CONSIDERAÇÕES FINAIS</i>	216
<i>FONTES E BIBLIOGRAFIA</i>	225
<i>FONTES PRIMÁRIAS</i>	231
<i>ANEXOS</i>	232

ÍNDICE DE FIGURAS/TABELAS

Figura 1-1: Resultado do questionário sobre as tendências dos vários setores da economia azul.	8
Figura 1-2: Principais indicadores (por agrupamento) valores médios no período 2010-2013	9
Figura 1-3: Principais indicadores (por agrupamento) valores médios no período 2016-2018	10
Figura 1-4: Quadros de Segurança e sobreposição.	16
Figura 1-5: Dimensão Económica adaptado pela autora de "O Mar na História, na Estratégia e na Ciência"	18
Figura 1-6: Tabela resumo de infraestruturas críticas	21
Figura 1-7: Infraestruturas Crítica de Transportes	22
Figura 2-1: Componentes do Hypercluster do Mar	36
Figura 2-2: Funções estratégicas e económicas dos oceanos	37
Figura 2-3: Incidência Setorial e Objetivos estratégicos	40
Figura 2-4: Financiamento por setor (IP- António Laranjo 2018)	48
Figura 2-5 - Atributos de Portugal no setor marítimo	53
Figura 2-6 - Financiamento nos diferentes setores de mobilidade	57
Figura 2-7 - Projetos no setor marítimo	60
Figura 2-8 - Projetos prioritários no sector marítimo-portuário	60
Figura 2-9 - Eixos de Desenvolvimento Prioritário	69
Figura 2-10 - Coordenação de meios (Adaptado pela autora de "A Estratégia Nacional do Mar" (ENM- Governo de Portugal 2013))	72
Figura 2-11 - Resumo de fatores de segurança	77
Figura 3-1 Matriz de segurança Marítima	83
Figura 3-2: Diagrama de Apetite ao Risco (By ISACA)	85
Figura 3-3 Resumo de Gestão de ameaças e Riscos	89
Figura 3-4: Crescentes Ameaças	90
Figura 3-5: Ameaças e Riscos Globais	91
Figura 3-6: Drivers do Mar	91
Figura 3-7: Atividades emergentes na Economia do Mar	93
Figura 3-8 Fileiras de exploração vs Desafios para Portugal	93
Figura 3-9 - Resumo de Ameaças/ Riscos e Segurança	96
Figura 3-10: Meios da ENM 2013-2020	97
Figura 3-11 - Principais indicadores de atividade segundo	98
Figura 3-12 - Ameaças à Segurança Marítima	103
Figura 3-13 - Ameaças à segurança marítima	104
Figura 3-14 - Objetivos das atividades de segurança.	105
Figura 3-15 - Benefício das áreas protegidas	112
Figura 4-1- Áreas do PNI	116
Figura 4-2- Setores no PNI 2030 (Governo Português 2019)	120
Figura 4-3 - Tráfego Marítimo no Atlântico em Mapa ao vivo	123
Figura 4-4- Objetivos Estratégicos referidos no PNI 2030	126
Figura 4-5- Tendências do setor dos transportes e Mobilidade	127
Figura 4-6 - Diagnóstico no Enquadramento e estratégia setorial - Transportes e Mobilidade	131
Figura 4-7 – Objetivos Político	135
Figura 4-8- Princípios de base à Estratégia	136
Figura 4-9- Áreas Prioritárias	139

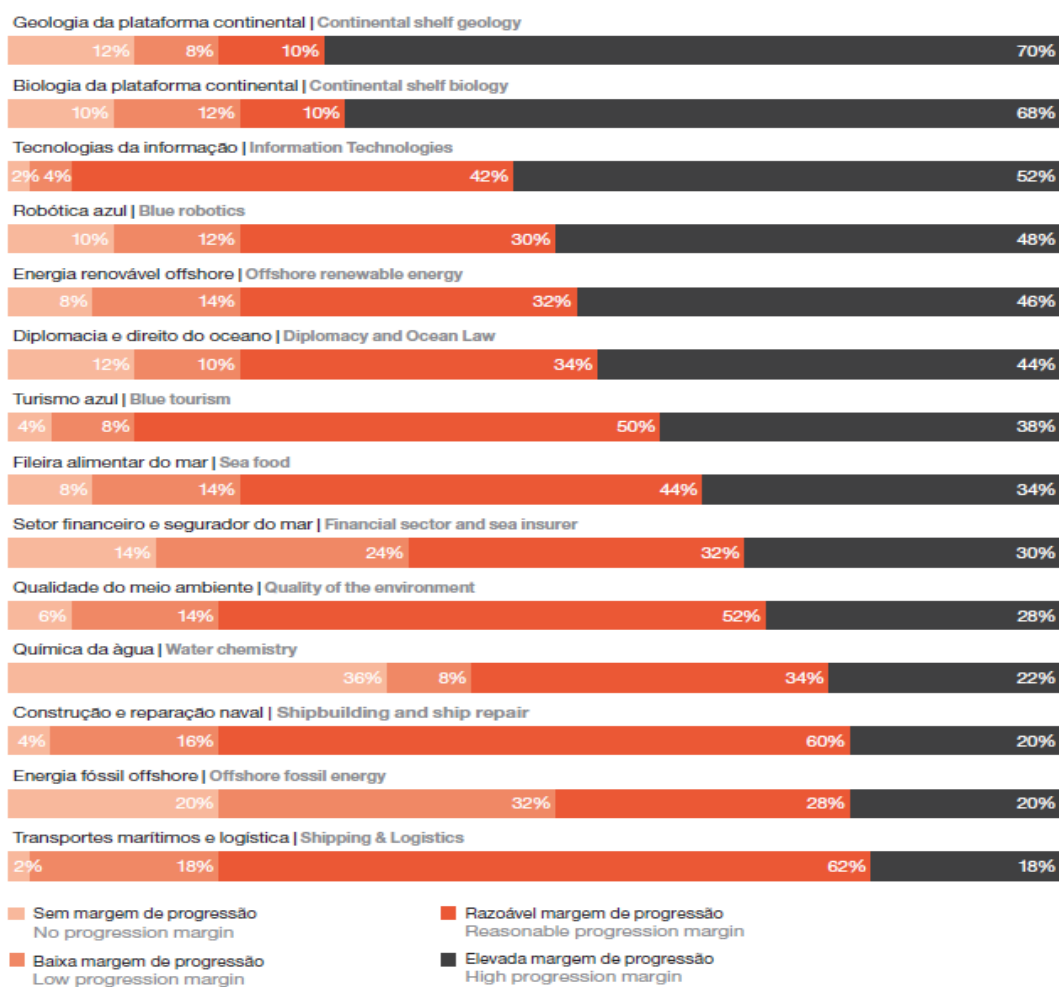
Figura 4-10- Vetores Estratégicos e Objetivos estratégico	140
Figura 4-11 Alguns Objetivos de Desenvolvimento Sustentável	146
Figura 5-1- Governação Internacional dos Oceanos: Uma Agenda para o futuro dos nosso Oceanos	157
Figura 5-2- Governação Internacional dos Oceanos	158
Figura 5-3- Elementos da Política Marítima Integrada	163
Figura 5-4- Pontos chave que a segurança marítima pretende atingir	168
Figura 5-5- Economia do Mar, como um dos 8 eixos de prioridades do Programa Portugal - 2030	170
Figura 5-6- Domínios/Pilares agregadores das 14 propostas da ONU	172
Figura 5-7- Pontos para o desenvolvimento sustentável	177
Figura 5-8- Ameaças à governação dos Mares	179
Figura 5-9- Resumo dos três pilares de governação dos Mares2	180
Figura 5-10- Resumo de Gestão de Pescas	182
Figura 5-11- Mercadorias transportadas por via marítima internacional nos portos principais.	183
Figura 5-12- Mercadorias transportadas por via marítima internacional nos portos principais: total, EU 27 e extra-UE 27	184
Figura 5-13- Serviços efetuados via rodoviária	185
Figura 5-14- Governação Internacional do Mar 2030	185
Figura 5-15- Eixos essenciais do Domínio Marítimo da EU	187
Figura 5-16- Objetivos FEAM	188
Figura 5-17- Objetivos FEAM	188
Figura 5-18- Objetivos globais de suporte aos desafios	189
Figura 5-19- Áreas do PNI 2030	189
Figura 5-20- Corredor da fachada atlântica	193
Figura 5-21- Corredor Internacional Sul	194
Figura 5-22- Corredor Atlântico Norte	194
Figura 5-23- Eixos Estratégicos do PNI 2030	195
Figura 5-24- Objetivos do setor Marítimo -portuário no PNI 2030	195
Figura 5-25- Maturidade das infraestruturas portuárias Nacionais	196
Figura 5-26- Eixos Estratégicos PNI 2030	197
Figura 5-27- Programas Marítimo – Portuários PNI 2030	198
Figura 5-28- Promoção da eficiência nas Administrações	198
Figura 5-29- Fundos Estruturais e de Investimento Europeus	204
Figura 5-30- Princípios de Intervenção do FEAMP (2014-2020)	204
Figura 5-31- Repartição da dotação FEAMP 2014-2020	206
Figura 5-32- Artigo 7º do D.L. nº 127/2019 de 29 de agosto	207
Figura 5-33- Fundos: Controlo de Pescas e Possibilidade de pesca para 2019	209

1 INTRODUÇÃO DA DISSERTAÇÃO

Este trabalho pretende, numa visão geral, enquadrar e relacionar a importância do Mar concretizada na Segurança Internacional no contexto Económico, como fatores decisivos para Portugal como Estado fronteiro e para os restantes atores envolvidos.

À guisa de apresentação de valores como ponto de partida. Durante 2019 foi efetuado pela PwC (PricewaterhouseCoopers) um questionário sobre as tendências de expectativas dos vários negócios, ligados à economia Azul, sendo de ressaltar as tendências de quantificação sobre a margem de progressão em setores retratados na presente dissertação, sendo por essa razão justificada a presença do mesmo.

Figura 1-1: Resultado do questionário sobre as tendências dos vários setores da economia azul.



Fonte: LEME– Barómetro PwC da Economia do Mar, Edição n.º 10 - Portugal, janeiro 2020 (PwC -Leme 2020)

Ao analisar o gráfico observam-se três atividades cujo indicador “Sem margem de progressão” é o mais baixo são: Tecnologias de Informação (2%), Transportes marítimos e logística (2%), Construção e reparação naval (4%), apesar do indicador “Elevada margem de progressão”, ser igual ou inferior a 20% em dois setores (Transportes marítimos e logística (18%), Construção e reparação naval (20%)), mas no caso das Tecnologias de Informação atinge os 52% a sua maturidade situa-se nos valores medianos, também justificado pela evolução constante e acelerada onde existe sempre margem de crescimento. Sendo o setor da Construção e Transportes mais estáveis e com mais histórico.

Adicionalmente, em 2016 quando da emissão do relatório da Conta Satélite do Mar (CSM) datado de 2016, referente ao intervalo de dados de 2010-2013 foi identificada a seguinte distribuição de atividades no setor.

Figura 1-2: Principais indicadores (por agrupamento) valores médios no período 2010-2013

Agrupamento	Unidades de atividade económica	VAB	Emprego
	N.º	10 ⁶ euros	ETC
1. Pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos seus produtos	10.296	1.203	62.414
2. Recursos marinhos não vivos	83	49	2.333
3. Portos, transportes e logística	1.092	676	15.086
4. Recreio, desporto, cultura e turismo	43.370	1.660	45.950
5. Construção, manutenção e reparação navais	373	119	4.404
6. Equipamento marítimo	495	159	9.028
7. Infraestruturas e obras marítimas	772	65	2.850
8. Serviços marítimos	2.235	741	18.615
9. Novos usos e recursos do mar	22	7	88
Conta satélite do mar (CSM)	58.738	4.680	160.766
Economia nacional	-	152.425	4.409.186
CSM / Economia nacional	-	3,1%	3,6%











Fonte: INE, Conta satélite do mar, Contas Nacionais

Fonte: Conta satélite do Mar de 2016 – INE (Sat et al. 2016) Pag.4

Sendo de destacar a atividade: a) Pesca e derivados e b) Recreio, desporto, cultura e turismo as que mais importância têm em termos de nº de Unidades de atividades económicas e VAB, facto justificado com o setor alimentar e o desenvolvimento de turismo que se fez notar em Portugal.

Quando analisados os mesmos indicadores no relatório da Conta Satélite do Mar (CSM) datado de 2020, referente ao intervalo de dados de 2016-2018, existe a seguinte informação.

Figura 1-3: Principais indicadores (por agrupamento) valores médios no período 2016-2018

Agrupamento	Unidades de atividade económica	YAB		Emprego	
		2016-2017	2016-2018Po	2016-2017	2016-2017
	N.º	10 ⁶ euros	ETC	10 ³ euros	
1. Pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos seus produtos		8 531	1 667	61 595	26,3
2. Recursos marinhos não vivos		115	57	1 635	33,9
3. Portos, transportes e logística		1 052	707	12 307	55,9
4. Recreio, desporto, cultura e turismo		39 487	2 860	72 147	37,4
5. Construção, manutenção e reparação navais		411	156	4 869	31,3
6. Equipamento marítimo		422	206	6 636	30,2
7. Infraestruturas e obras marítimas		738	270	6 203	42,4
8. Serviços marítimos		1 755	711	16 265	42,3
9. Novos usos e recursos do mar		81	8	340	23,6
Conta satélite do mar (CSM)		52 589	6 641	181 996	35,0
Economia nacional	-	-	169 700	4 503 007	36,8
CSM / Economia nacional	-	-	3,9	4,0	95,1

Fonte: Conta satélite do Mar de 2020 – (INE 2020), Pág.6.

Sendo de destacar as mesmas atividades que no relatório anterior (a) Pesca e derivados e b) Recreio, desporto, cultura e turismo), as que mais importância têm em termos de nº de Unidades de atividades económicas e VAB. De notar que houve um decréscimo no número de Unidades de atividade económicas em relação ao relatório anterior de cerca de 8,9%, no caso no VAB houve um aumento de 72,25%, justificado pela valorização do setor.

No que diz respeito à Segurança marítima, vários autores acrescentam que este conceito não se encontra claramente definido, eventualmente por se tratar de algo por atingir pela complexidade envolvida, por exemplo João Piedade defende em “Que segurança marítima queremos e teremos?” o quanto o termo em si pode ter diferentes abordagens, com o maior foco no ambiente

marítimo ou pela manutenção da “Boa ordem no mar”, deste modo e ainda de acordo com o mesmo autor:

“Assim, as discussões em torno da definição de segurança marítima seguem duas abordagens distintas: uma focada nas ameaças presentes em ambiente marítimo – nomeadamente na disputa de fronteiras marítimas, no terrorismo marítimo, na pirataria e assaltos à mão armada, no tráfico de narcóticos, pessoas e bens ilegais, na proliferação de armas, na pesca ilegal, nos crimes ambientais, nos acidentes marítimos, definindo a segurança marítima como a ausência dessas ameaças; outra, definindo a segurança marítima como a manutenção da «boa ordem no mar». Assim, considera-se que a segurança marítima será um estado a alcançar.” (2018, pág.2)

Acresce que as ameaças são perenes, pelo que cabe a cada Estado a gestão das mesmas, considerando as políticas e meios que investe, atentando à capacidade e às prioridades, a que estas dizem respeito em termos de maturidade e consciência.

Segundo a CNUDM (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), define, no seu ponto 1, do 19º Artigo o Significado de passagem inofensiva como exemplo de “Boa ordem no mar” dando valor a esta citação pela importância que o tema de segurança tem, sendo também um exemplo de diferentes abordagens pelos autores citados ao longo da presente dissertação.

¹

O investigador João Piedade, defende a abordagem pelo conceito que tendo o mar diversas variáveis, a segurança plena está por alcançar, como

¹ Boa ordem no mar

Artigo 19.º

Significado de passagem inofensiva

1 - A passagem é inofensiva desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efetuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional.

preconizado por Cajarabille (Cajarabille 2009). Existem ameaças no século XXI, que não existiam anteriormente, pelo que é necessário uma abordagem diferente para mitigação dos problemas, mesmo que sejam as mesmas ameaças os formatos são diferentes e mais complexos, como é o caso da Pirataria ou Trafico Humano (João Piedade 2018, Pág. 4).

Considerando o *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009) e os diferentes fatores, uma vez que estão envolvidos vários setores de vida, sendo de potenciar o binómio desenvolvimento/segurança. A segurança assume a designação nacional uma vez que tem como intento a salvaguarda, da independência e a liberdade de ação política do Estado. Cabendo a cada Estado zelar pela segurança no geral e em particular e num contexto mais específico *safety* e *security*², como defendido em *The Evolution of International Security Studies* (Buzan, Barry and Hansen 2012, Pág. 83). De valorizar a permeabilidade ao risco que o mar em si encerra, bem como o que diverge entre Estados sobre a sensação de segurança e esta em função dos recursos, enquadramento, cultura, religião, entre outros elementos.

Atualmente e no enquadramento económico existem ameaças e riscos³, sendo necessário o controlo de atividades ilícitas ou potencialmente inseguras

² Em termos marítimos também existe esta especificidade, que vários autores defendem por exemplo o Almirante Cajarabille em “A Segurança no Mar Português” (Cajarabille 2009) define a distinção entre Safety e Security, a saber:

Safety: “entre o quadro de atribuições dos órgãos e serviços sedeados em terra, com múltiplas competências no âmbito do registo patrimonial marítimo, da segurança da navegação”.

Security: “mecanismos legais aprovados internacionalmente no âmbito da security, em concreto o regime de proteção do transporte marítimo, dos navios e das instalações e equipamentos portuários.”

³ Existem diferentes visões de ameaças e riscos, para diferentes setores e enquadramento, a título de exemplo o Tenente-coronel Luís Carlos Falcão Escorrega na “A

(*safety*⁴ e *security*⁵), no futuro com o incremento de algumas indústrias relacionadas pode aumentar a complexidade, e conseqüentemente o risco pela concorrência dos espaços onde não mantendo ou não zelando é perdida a gestão e o controle, expondo a riscos emergentes no ensejo dos mercados e oportunidades em curso, pela atratividade interesses difusos e jogos de poder que tais condições potenciam. Segundo Bueger, em *Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies*.” *International Affairs*: 1–19.

Segurança e os “Novos” Riscos e Ameaças: Perspetivas Várias (Escorrega 2009), faz a distinção, entre riscos e ameaças como outros autores. No caso das ameaças e segundo “o proposto por um painel, das Nações Unidas, em 2004, a ameaça é hoje entendida como “qualquer acontecimento ou processo que cause mortes em grande escala ou uma redução maciça das expectativas de vida e que enfraqueça o papel do Estado como unidade básica do sistema internacional”. Este conceito permite a inclusão das ameaças consideradas não tradicionais à segurança, com implicações graves como é o caso do flagelo da SIDA, Covid-19 ou de catástrofes naturais e reafirma a centralidade da organização política “Estado” - com as suas características e responsabilidades - no âmbito do sistema internacional”. No caso do risco, “refere-se normalmente a um vasto leque de situações de incerteza, associadas a qualquer coisa negativa que poderá ocorrer. Tradicionalmente, no campo dos estudos estratégicos, o risco tem relação direta com o planeamento, ao assumirem-se determinadas situações que potencialmente provocam um menor (ou negligenciável) dano, em relação a outras entendidas como ameaças e merecendo, por isso, outro tratamento.” No quadro da presente dissertação optou-se por um alinhamento com esta distinção.

⁴ Outro conceito de *safety*, no contexto marítimo é o defendido no relatório de “*International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*” (K. Formela 2019, Pág 6), cuja tradução livre é “A segurança marítima é por vezes definida também como “tal condições desejáveis da atividade humana no mar que fazem por não por em risco a vida e a propriedade humanas, e não sendo prejudicial para o ambiente marinho”. É composto por de quatro componentes, nomeadamente tecnológicos e segurança dos navios operacionais, segurança da navegação, segurança de pessoas em risco, e prevenção da poluição de ambiente dos navios.”, de relevar que o conceito de *Safety* é de certa forma consensual.

⁵ O conceito de *Security* e também no contexto marítimo não é muito consensual, valorizando a complexidade e multidisciplinaridade como referido no “manter a segurança no domínio marítimo tornou-se uma tarefa que envolve diversas entidades internacionais – dos setores público e privado – com um objetivo comum, de preservar a livre circulação de pessoas e bens, e manter uma boa governação do mar”, (Piedade 2018, Pág. 4).

(Bueger and Edmunds 2017), a preocupação marítima tornou-se uma preocupação central, como um item na Segurança Global.

Como referido no mesmo documento (Bueger and Edmunds 2017), levando também à comparação com as Relações Internacionais, onde o seu estudo tende a ser mais disperso. No caso da segurança marítima e pela sua essência o pensamento deve ser uma preocupação central no enquadramento Global, uma vez que o mar encerra diferentes molduras legais, valores, políticas, entidades, sendo a valorização Global.

Como aludido por João Silveira (Silveira 2019, Pág 5) em “*The Evolution of EU’s Maritime Security Thinking*” a segurança é a ausência de ameaças. Na mesma linha, no entender de Wolfers (Arnold Wolfers 1952) a segurança define-se como um valor “de que uma nação pode ter mais ou menos e que pode aspirar ter em maior ou menor medida”, sendo necessário ser garantida segurança no mar, apesar dos riscos neste domínio.

Também para João Piedade (João Piedade 2018, Pág. 3-6), a segurança marítima é tratada como um tema recente, sem suporte de uma definição universal, sendo necessário contextualizar no largo espectro da segurança em geral, João Piedade também ancora a sua perspetiva na visão de Barry Buzan (Buzan, Barry and Hansen 2012), reportando para o período da Guerra Fria onde o conceito de segurança foi desvalorizado. Este autor salienta que a origem da segurança foi nos estudos estratégicos como “necessidade de expandir a abordagem” (dos estudos estratégicos) uma vez que estes eram considerados de grande orientação ao setor militar, concretizado em capítulo próprio desta dissertação (Ameaças e riscos à segurança marítima nacional no contexto internacional), segurança pode comprometer a concretização da estratégia pelo que a influência militar foi uma boa base em termos de conceito, foco e âmbito.

Por informação trocada com João Piedade em fevereiro de 2018 este defende que “...que a segurança marítima é um dos melhores exemplos de Relações Internacionais...”.⁶

Sendo a segurança parte inerente à Humanidade torna-se um objetivo para qualquer Estado assegurá-la. Para Portugal, pelo enquadramento geoestratégico, pela ZEE (Zona Económica Exclusiva) existente, pelo potencial alargamento da Plataforma Continental e caso não exista o que se pode ganhar com o investimento efetuado até ao momento, a questão torna-se mais crítica no que se refere ao alinhamento estratégico.

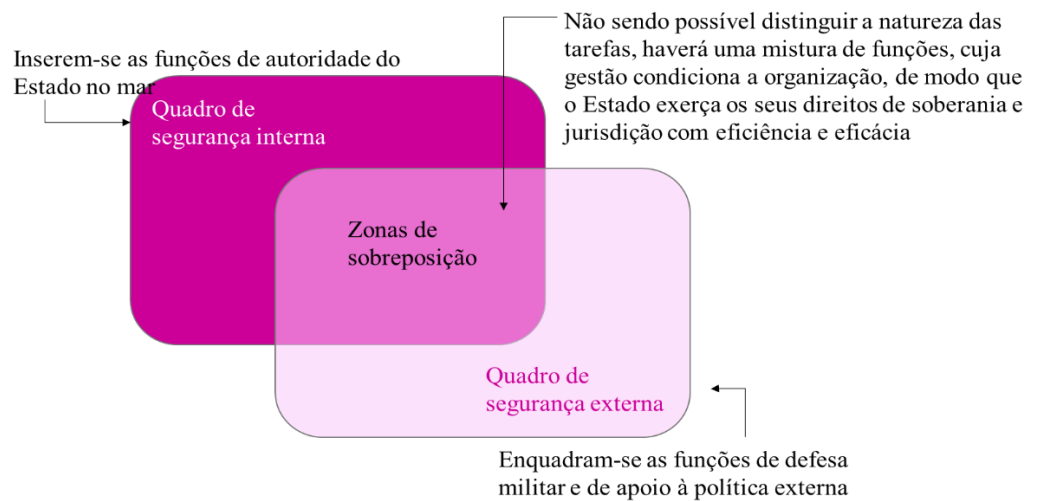
A segurança assume-se como desígnio, uma vez que tem como intento a salvaguarda da independência e a liberdade de ação política do Estado, cabendo a este arregar direitos e deveres para zelar pela Segurança Nacional, como preconizado no artigo nº 18º “Significado de passagem” (c- Unidas 1997-Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), como limite de ação das partes e respeito pelas respetivas áreas de jurisdição.

No mar também existe a fronteira difusa entre segurança interna e externa, uma vez que, para além de áreas bem definidas, existem pontos de sobreposição (Cajarabille 2009), os quais têm determinado as opções estratégicas por parte dos Estados, pelos interesses envolvidos. Deste modo poderemos ter os seguintes enquadramentos de Quadros de Segurança:

Na figura seguinte pretende-se ilustrar a sobreposição do Quadro de segurança interna e Quadro de segurança externa, referido por António Telo (António Telo, João V. Borges 2018), onde a sobreposição pode comprometer a boa gestão, facto que é crítico.

⁶ Entrevista com João Piedade em Lisboa em fevereiro de 2018.

Figura 1-4: Quadros de Segurança e sobreposição



Fonte: Adaptado pela autora de (António Telo, João V. Borges 2018, Pág.51) do livro "Dar uma razão à força e uma força à Razão"

Considerando que 90% do comércio Mundial é suportado pelo mar, é de reconhecer a importância do mesmo e o impacto que eventuais situações de insegurança têm na atividade, existindo ameaças potenciais e reais no uso do mar de forma generalizada e com riscos acrescidos em áreas de especial e potencial interesse nacional. No enquadramento económico e pelo modo como se espera que se desenvolvam (nas áreas consideradas críticas), serão acompanhadas de interesses e disputas podendo originar situações de insegurança ao nível internacional, uma vez que Portugal se encontra geográfica e estrategicamente posicionado para contribuir e defender a Segurança no Atlântico Norte (acomodando a especificidade do Mediterrâneo e Atlântico Sul), não descurando o seu estatuto de membro fundador da NATO. Portugal tem credibilidade na defesa dos valores, como ator relevante e importante numa aliança a trinta Estados, mesmo não tendo os trinta Estados a mesma capacidade.

Sendo o mar o terceiro vetor estratégico, considerando em primeira posição o Espaço e em segundo o Ar, Portugal tem necessidade de assegurar

a vigilância e o controlo dos seus espaços marítimos⁷ (Zonas Marítimas sob Soberania e ou Jurisdição Portuguesa), e garantindo um mínimo de força para que, no mar, seja garantido pela dissuasão, a mitigação dos riscos ou ameaças⁸.

Cabe a cada Estado a definição do grau de segurança pretendido, dependendo dos recursos disponíveis e do nível de cooperação, uma vez que não existe segurança plena (Cajarabille, 2009) pelo facto de não ser possível a eliminação de todas as ameaças e riscos de forma perene. Tornando-se necessário que o Estado identifique o nível de esforço a comprometer pela segurança a obter, alinhando com os Estados envolvidos nas diversas áreas e no espectro das suas obrigações, de forma a obter um nível de segurança razoável, uma vez que os riscos não se eliminam, apenas se mitigam, aceitam ou transferem e, neste pressuposto, resta fortalecer as potencialidades e mitigar as fragilidades.

Existem disputas pelos direitos de exploração dos espaços marítimos, sendo a própria Lei Direito Internacional Marítimo⁹ (CNUDM- Unidas 1997) passível de diferente interpretação, estando em vantagem quem mais competência dispuser também no âmbito tecnológico e militar. Acresce que a ausência de rentabilização ou de gestão do espaço marítimo poderá mais facilmente levar à ocupação ou uso não regulado por terceiros, pela capacidade de gestão e exploração dos recursos conhecidos e por conhecer.

⁷ By [Zonas Marítimas sob Jurisdição e ou Soberania Nacional - DGRM \(mm.gov.pt\)](http://mm.gov.pt), acedido a 22/12/2020. As Zonas Marítimas sob Soberania e ou Jurisdição Portuguesa, são: Águas Interiores Marítimas, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental e Região de Busca e Salvamento.

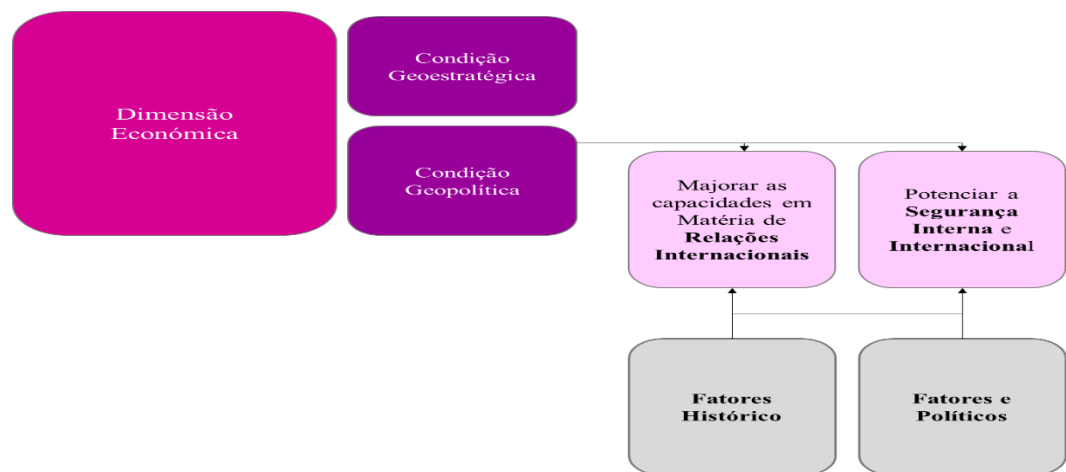
⁸ By ISACA (<https://www.isaca.org/Pages/Glossary.aspx?tid=1923&char=T>), acedido a Anything (e.g., object, substance, human) that is capable of acting against an asset in a manner that can result in harm. **Scope Notes:** A potential cause of an unwanted incident (ISO/IEC 13335).

⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) ou CNUDM. A regra das abreviaturas: a aplicar em corpo de texto.

De valorizar a dimensão económica do tema e enquadrá-lo com a condição geoestratégica e geopolítica de Portugal, que deverá potenciar capacidades em matéria de relações internacionais por forma a potenciar a segurança interna e internacional, contribuindo os fatores históricos e políticos existentes.

Na figura abaixo pretende-se resumir algumas áreas importantes que podem derivar a dimensão económica.

Figura 1-5: Dimensão Económica adaptado pela autora de "O Mar na História, na Estratégia e na Ciência"



Fonte: Adaptado pela autora O Mar na História, na Estratégia e na Ciência (Mesquita, Mário e Vicente, 2013), Pág. 353 (Capítulo: Mar uma nova economia e um novo conceito estratégico para Portugal)

Cabendo a cada Estado analisar as áreas interessantes e fraturantes para definir os focos de potencial estratégico, a interligação entre as áreas irá facilitar a definição pelo facto de se potenciarem sinergias, existem fenómenos inovadores e integradores de duplo uso, a considerar acima de tudo uma visão integradora como abordagem de equilíbrio de recursos como resposta aos desafios globais. Como referido no “Os Oceanos na História, na Estratégia e na Ciência (Mesquita, Mário e Vicente 2013, Pág. 347) enaltece o estatuto do mar como bem comum (*Global Commons*) onde perante a degradação do estado dos recursos e do meio marinho, é exigida uma governação responsável (de forma que se pense no mar comum e de compatibilização da humanidade com capacidade do planeta Terra, também é reconhecida a necessidade de alinhar o futuro, a governação do mar português em face dos tempos e desafios atuais, e da Estratégia Nacional do Mar (ENM-

Governo de Portugal 2013) com base num processo de revisão periódica discussão pública como elencado no “O Mar na História, na Estratégia e na Ciência” (Mesquita, Mário e Vicente 2013, Pág. 347), uma vez que os Oceanos ou o oceano como um só, e não a visão fracionada de bacias oceânicas (o Atlântico, o Pacífico, o Índico, Ártico, o Glaciar Ártico, o Antártico), revestidas em zonas de jurisdição e responsabilidade nacional dos Estados Costeiros, e uma zona de alto mar onde existe o princípio da liberdade, e da Área Internacional dos Fundos Marinhos, cujos recursos foram declarados “património comum da humanidade” conceito ainda hoje por realizar (Dias & Branco, Carlos Martins, 2011, Pág. 3) e o artigo de José Manuel Pureza Estudos sobre a Paz e Cultura e da Paz (Couto 2000, Pág. 21-33).

Nesta abordagem de “bens comuns” incluem-se os recursos marinhos, cabendo aos Estados e às respetivas comunidades internacionais¹⁰ assegurar o respeito pela aplicação do conceito e do desenvolvimento sustentável (“O Mar na História, na Estratégia e na Ciência” (Mesquita, Mário e Vicente 2013, Pág. 347).

Existem várias áreas do sector económico onde Portugal se pode desenvolver desde que existam meios, estratégicas e políticas, setores que se interligam e que podem crescer de forma alinhada e cooperante, existe o tema

¹⁰ O tema de Comunidade Internacional pode ter várias perspetivas consoante a orientação (Direito, Sociologia, Relações internacionais, Económico ou outras). Sendo este documento, uma dissertação de Relações Internacionais, num tema transversal foi considerado importante comentar, segundo Benestad, J. Brian no Peace Studies and International Relations (Benestad 2017), e por tradução livre própria, existem dois pressupostos sobre a natureza da Comunidade Internacional, as comunidades são escrutinadas, nomeadamente as internacionais centradas no Estado e nas pessoas. Cada um destes dois modelos diz algo sobre a comunidade internacional, mas nenhum, tomado por si, engloba todos os aspetos da Comunidade Internacional. Como orientação a seguir, deve ser uma interconexão sobreposta entre os estados-nação e atores não estatais e entre pessoas além-fronteiras. Mas, acima de todas as teorias, a Comunidade Internacional continua a ser uma tarefa por cumprir.

dos terminais de transportes de cargas ou de turismo, mas ambos são necessários e ligados ao nível das infraestruturas críticas (como energias e transportes). No texto seguinte foi considerada a definição pela importância que se atribuiu ao tema e como as diferentes áreas se relacionam. No presente caso de estudo foi considerado crítico, se relacionar com as infraestruturas, uma vez que o mar tem de ser abordado como um todo, como um meio de ligação e desenvolvimento. Pelo que e ao longo da presente dissertação será focada, a estratégia do mar em ligação com o Plano Estratégico de transportes uma vez que sem mobilidade não existe comunicação.

No Ponto 2 do Decreto-Lei n.º 62/2011 de 9 de maio, define como Infraestrutura crítica no seu artigo 2, que se transcreve, onde se pretende associar as infraestruturas ligadas ao mar, como parte integrante das infraestruturas críticas ¹¹

“Os procedimentos de identificação e de designação de ICE previstos no presente decreto-lei aplicam-se ainda ao sector dos transportes, designadamente:

- a) Transportes rodoviários;
- b) Transportes ferroviários;
- c) Transportes aéreos;

¹¹ Decreto-Lei n.º 62/2011 de 9 de maio (Ministério da Defesa Nacional 2011, Artº 2.º),

«Infraestrutura crítica» a componente, sistema ou parte deste situado em território nacional que é essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções;

«Infraestrutura crítica europeia» ou «ICE» a infraestrutura crítica situada em território nacional cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo em, pelo menos, mais um Estado membro da União Europeia, sendo o impacto avaliado em função de critérios transversais, incluindo os efeitos resultantes de dependências intersectoriais em relação a outros tipos de infraestruturas. (Ministério da Defesa Nacional 2011, Artº 2.º)

- d) Transportes por vias navegáveis interiores;
- e) Transportes marítimos, incluindo de curta distância, e portos.

O presente Decreto-Lei tem vertidas as orientações da Diretiva 2008/114/CE, que resume na tabela infra a lista dos sectores de ICE (seu Anexo I)”, a saber:

Figura 1-6: Tabela resumo de infraestruturas críticas

Sector	Subsetor	
I Energia	1. Eletricidade	Infraestruturas e instalações de produção de transporte de eletricidade, em termos de abastecimento
	2. Petróleo	Produção, refinação, tratamento, armazenagem e transporte de petróleo por oleodutos
	3. Gás	Produção, refinação, tratamento, armazenagem e transporte de gás, por gasodutos Terminais para GNL
II Transportes	4. Transportes rodoviários	
	5. Transportes ferroviários	
	6. Transportes aéreos	
	7. Transporte por vias navegáveis interiores	
	8. Transporte marítimo, transporte marítimo de curta distância e portos	

Fonte: Decreto-Lei n.º 62/2011 de 9 de maio.

Na figura supra resume as infraestruturas críticas segundo o citado Decreto-Lei, considerando os setores (Energia e Transportes), e os respetivos Subsetores de transportes, onde para além do ponto “8. Transporte marítimo, transporte marítimo de curta distância e portos”, de valorizar para a presente dissertação os restantes tipos de transportes ligados às infraestruturas marítimas e plataformas logísticas. No caso do setor Energético tanto pode ser valorizado o tipo de energia a transportar via marítima como a mesma servir de abastecimento ao setor marítimo. De relevar a retoma da valorização atual da Ferrovia e o seu contributo na sustentabilidade ambiental promovendo a descarbonização da economia e a transição energética.

Sendo o mar parte integrante da estratégia nacional, como preconizado na Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM - Governo de Portugal 2013), de forma inclusiva, de recursos, de cultura, de fatores e atores políticos. Tendo presente como o setor económico influencia a segurança e vice-versa, cabe à estratégia a valorização do potencial inerente, pelo facto de comportar

a transversalidade de setores como a educação, a cultura, o ambiente, infraestruturas, financiamentos, remetendo para a visão matricial de diferentes dimensões que facilmente são convertíveis de potencial em poder, como valor estratégico (ENM- Governo de Portugal 2013).

Adicionalmente e como o preconizado no PETI 3 - Plano Estratégico dos Transportes e das Infraestruturas (Governo de Portugal 2014), que na figura infra se ilustra e na sequencia do Decreto-Lei n.º 62/2011 de 9 de maio, sendo o foco os Transportes.

A importância desta figura prende-se com o fator determinante que as infraestruturas críticas têm no caso de estudo desta dissertação, uma vez que o mar é um fator de ligação entre geografias e decisões estratégicas com impacto em diferentes vetores como: económicos, sociais, políticos e ambientais.

Figura 1-7: Infraestruturas Crítica de Transportes



Fonte: PETI 3+ (Governo de Portugal 2014)

O mar sempre teve diferentes importâncias para Portugal, dependendo das orientações estratégicas, políticas e económicas, segundo Tiago Pitta e Cunha (Cunha 2011), e concretizando o caso português, no período colonial existia um mercado protegido, posteriormente e quando da adesão à Comunidade Europeia o mar deixou de estar na lista das prioridades; o foco passou a ser a Europa, com as alterações das opções estruturais implícitas, como foi o caso da redução da marinha mercante tradicional de várias

centenas de navios para pouco mais de 2 ou 3 navios no registo convencional (Cunha 2011), abordagem também defendida no livro “O Mar na História, na Estratégia e na Ciência” (Mesquita, Mário e Vicente 2013, Pág. 53).

Como defendido por Aldino Campos, sobre as diferentes importâncias que o mar tem tido ao longo dos tempos, a saber:

“A humanidade mudou a sua própria visão sobre o Oceano ao longo do tempo. Essa mudança, fruto da necessidade da utilização dos mares, resultou numa constante evolução do regime dos oceanos, atualmente codificado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)” (Santos de Campos 2020).

Atualmente (2020) assiste-se a um aumento do interesse/prioridade mas em condições ainda não muito competitivas, sendo de valorizar as opções que sejam mais favoráveis para Portugal e ao Continente Europeu, eventualmente mudando alguma legislação fiscal, de relevar que em Portugal e como resultado do contínuo afastamento do mar existe falta de pessoas neste setor, nas várias áreas, como é o caso das pescas, que pelas características que encerram compromete a contratação de novos recursos humanos, pelo que a criação de um regime mais favorável poderia mitigar esta situação (Cunha 2011)¹².

Para Portugal é estratégico que os centros de decisão aqui residam, sendo favorável que existam portos uma vez que estes podem ser polos de concentração de outras indústrias, potenciando e rentabilizando os próprios portos. É importante que o mar seja visto não apenas como um ativo de turismo e alimentar mas como fonte de desenvolvimento industrial e

¹² Capítulo 3 – O mar e a República Portuguesa contemporânea e o afastamento temporal ou o fim do paradigma (Cunha 2011).

científico, por isso o *Hypercluster* do Mar¹³ tem presente o que o mar pode potenciar e refletir os cuidados e a sustentabilidade que houver com mesma parcimónia, uma vez não se tratar de um ativo inesgotável de recursos, como preconizado por Ernâni Lopes, pelo que se apela à regulação e comprometimento dos Estados que nele esperam partilhar. No *Hypercluster*, são referidas as atividades económicas relacionadas, a saber: indústria alimentar, manutenção, armação, construção são uma base para além do turismo e lazer, e outras relacionadas e potenciadas com estas, sendo os portos plataformas de concentração de recursos gerando a eficiência dos mesmos, relacionados com a mobilidade. Sendo o *Hypercluster* uma base para esta dissertação, uma vez que parte das atividades económicas (apresentando-as), elenca as ameaças relacionadas e enquadra no contexto geopolítico e geoestratégico e na importância da regulação e governação, esta dissertação pretende mitigar lacunas na área das ameaças existentes e relacionadas com a segurança e riscos no setor, uma vez que nem sempre são referidas na documentação existente, uma vez que o mar é quase sempre visto como um fator de oportunidades e raramente são referidas as ameaças e riscos que lhe subjazem, nem sempre se referindo as ameaças e cuidados a antecipar para que a boa governação. De notar que houve como fator crítico de desenvolvimento desta investigação a escassa bibliografia que integrasse os fatores economia azul, segurança e ameaças.

Neste crescimento será importante o alinhamento entre setores como o financiamento (público e privado), estando o tipo de investimento dependente das condições, pelo que a cooperação do setor financeiro deve fazer parte das

¹³Segundo o *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009), *ipsis litteris* “definimos o conceito de *Hypercluster* da Economia do Mar, a sua lógica estruturante e identificámos quais as atividades económicas que podem e/ou devem fazer parte constituinte desse *Hypercluster*”. Como referido no site da CCIP (Câmara de Comercio e Indústria Portuguesa), <https://www.ccip.pt/pt/o-que-fazemos/outras-iniciativas/estudos/o-hypercluster> (acedido dia 18/12/2020) “O estudo do “*Hypercluster* da Economia do mar” foi elaborado pela SaeR (Sociedade de Avaliação Estratégia e Risco, Lda), coordenado pelo professor Ernâni Lopes e financiado por um grupo de empresas sob a coordenação e iniciativa da CCIP. O estudo estabeleceu como objetivos duplicar o PIB que resulta diretamente da economia do mar (...).”

políticas de concretização da estratégia de Estado sobre o tema, é importante aliciar e motivar diferentes áreas mesmo que não tenham tradição portuária, desde que manifestem vontade e capacidade de apoiar os projetos de interesse económico.

O alinhamento de entidades relacionadas com as concessões e contratação pública, articulação com os financiamentos Europeus (e outros) podem ser decisões estratégicas críticas e decisivas. Em Portugal e como focos, existem os terminais de Sines e Leixões, que podem ser potenciados para outras opções que não apenas a movimentação de pessoas e/ou de cargas. Integrando com o turismo, as funcionalidades de base, onde através de uma abordagem funcional e arquitetónica pode efetuar o enquadramento portuário, transformando um local de chegadas e partidas num local de lazer pela arte implantada ou passível de implantar (tendo o terminal de Leixões reconhecimento arquitetónico).

Neste tema poderão ser incluídos serviços de suporte (como restauração) às acessibilidades gerais no que se refere ao turismo e tráfego de pessoas para atividades de lazer. A escolha entre um porto de pesca, porto de cruzeiro ou de cargas tem contornos e requisitos técnicos específicos e muitas vezes competem entre si, sendo também possível conviverem entre si desde que bem planeado e regulado, de forma que as plataformas cresçam como aliados e não como concorrentes, desde que existam condições geográficas e infraestruturas de suporte.

As decisões devem ser planeadas a longo prazo, considerando as preocupações atuais e de grande alinhamento com a Cibersegurança e outras orientações de Governança mundial, como OMS (Organização Mundial de Saúde), NATO, UNESCO, entre outras. No caso do Porto de Sines deverão ser consideradas as infraestruturas de mobilidade (ferroviária e rodoviária) de forma global, capacidade de ter zona flexível (importação), considerar a possibilidade de adotar Direitos aduaneiros aproximados dos adotados em *Tanger Med*. Portugal pode desenvolver a sua estratégia aproximando-se de rotas otimizadas como: Suez, Panamá (com alargamento), China e Rota do Índico/Cabo da Boa Esperança.

Sendo de interesse Governamental, a harmonização de recursos e projetos, aquando de uma boa programação técnica e financeira, torna-se exequível concorrer aos incentivos internacionais como ajuda financeira, ou a outros incentivos equiparados, o cumprimento dos prazos e requisitos técnicos será uma salvaguarda nacional financeira, uma vez que o seu não cumprimento compromete o recebimento, que muitas vezes é utilizado para equilíbrio orçamental, pelo que a reprogramação financeira pode ser um mecanismo útil.

De valorizar a análise de criação de portos, captadores de várias atividades relacionadas como logística e transformação, polos industriais e de concentração de recursos/componentes onde a cadeia de valor de alguns processos se aglomeram pela facilidade de acomodar a montante e a jusante a capacidade de receção de componentes/matérias-primas e saída de produtos pelo mesmo porto ou por outras infraestruturas de transportes (ferrovia ou rodovia), sem descurar o armazenamento (Gestão de Operações).

Adicionalmente e no caso de Sines (terminal Vasco da Gama) contempla a ligação a energias renováveis sendo que o gás é rececionado sob a forma líquida (GNL - Gás Natural Liquefeito). Na sequência do descarregamento dos navios metaneiros o GNL é enviado para tanques de armazenamento intermédio onde fica a aguardar ordem de regaseificação por parte do proprietário do gás. No final deste procedimento o gás natural (sob a forma gasosa) é comprimido e injetado na rede de alta pressão no ponto de entrega do terminal. Neste potencial geográfico que Portugal encerra, atuando como parte integrante da bacia energética atlântica, valorizada pelo fenómeno norte-americano do *shale gás* (gás não convencional), sendo interlocutor privilegiado com o espaço geopolítico lusófono (tendo havido descobertas recentes de hidrocarbonetos), podendo ser utilizado como elemento de capitalização de potencial, tornando-se numa importante plataforma de receção e trânsito de gás natural destinado à Europa. Este fator é cumulativamente um ativo político estratégico pela ligação e fator acelerador entre potências, através de uma “diplomacia energética” sendo outra área crítica, o *offshore*.

Deste modo o planeamento do alargamento do Porto de Sines acomodando o terminal de turismo (se o parecer de impacto ambiental for favorável), onde se planeia a cooperação e alinhamento com os terminais espanhóis de forma a se tornarem atrativos e competitivos com os portos do Norte da Europa, também elementos de suporte à manutenção de navios (cruzeiro ou de carga), aproveitando a concentração logística podem reduzir o custo de posse, rentabilizando o circuito internacional dos navios de origem no sul e ser feita a transferência para navios mais pequenos servindo Portugal de ponto de concentração e distribuição, no entanto é necessário haver capacidade e eficiência para ser concorrente com outros portos, uma vez que Portugal se encontra em fase de criação de valor com o um nível de maturidade inferior quando comparado a alguns portos da Europa melhor conceituados. Portugal será atrativo se detiver condições de mobilidade integrada, sendo necessário repensar o fator ambiental, e criadas condições, diluindo limitações técnicas, pelo que cabe à gestão de Portugal no contexto das infraestruturas, definir os meios de posicionamento central da Europa e transporte, sendo a ferrovia crítica como o transporte marítimo (de igual porte ou menor) por isso é importante que existam portos com capacidade de resposta para este movimento e ligações apropriadas à rede de mobilidade de forma mais eficiente. Atualmente (2021) a CP-Comboios de Portugal encontra-se a recuperar composições (comboios) de forma a aumentar a oferta em conformidade com o projeto do Plano Ferroviário Nacional (Governo de Portugal- MIH 2021).

Nesta dissertação é destacada importância da Economia do mar de forma emergente, devendo a mesma ser protegida, sustentável e rentabilizada. Espera-se da economia do mar circulante, em geral, proteção e sustentabilidade, através do desenvolvimento, investigação e de regulação, investimentos para os quais nem sempre a Banca comercial tem sido a adequada, uma vez que não existia conhecimento para definição apropriada do nível risco, pela ausência de prática e histórico recente capaz de imprimir valor para o cálculo de risco, originando dificuldade em obter financiamento. Outra área de integração, é o sector segurador, onde nem sempre existe um conhecimento com elevada extensão e detalhe apropriado de forma a permitir

diluir o risco mesmo que recorra ao resseguro¹⁴, pelo elevado risco inerente e potencialmente emergente.

Outro exemplo com grande potencial são as energias renováveis oceânicas, ao nível de desenvolvimento nacional mas com liderança internacional, facilmente em fase de transição investigação para uma fase comercial, pelo investimento existente por parte do estado nomeadamente no financiamento no cabo de ligação à rede terrestre, almejando-se o financiamento do fundo das marés (projeto de estudo no Centro Nacional (Peniche) e a Norte (Viana do Castelo) zonas com muito potencial para este tipo de energias, normalmente ligados a parceiros universitários e particulares.¹⁵

Neste momento em Portugal e pela junção de fatores económicos, os projetos não têm sido rentáveis, grande parte por falta financiamento ou falta de fundos vocacionados a esta área, que seriam direcionados para a área estritamente tecnológica, e pela progressão de maturidade será necessário algum tempo para rentabilização, acrescentando ao facto de serem identificados novos processos, atividade e soluções tecnológicos, requerendo novo ajuste. Nesta fase, é compreensível e expectável algum período de carência até à rentabilidade esperada e necessária de forma que Portugal se torne referência competitiva e se reúnam condições para se desenvolver, crescer e consolidar.

Perante algumas oportunidades acima referidas, são identificados os interesses envolvidos na mesma proporção e a disputa entre Estados pelos recursos, com os riscos inerentes, quando se tratam de recursos comuns será sempre necessário definir as linhas jurisdição soberana do Estado, bem como o que as mesmas comportam, a disputa não regulada pode causar conflitos internacionais mesmo que não assumidos, neste estudo pretende-se identificar alguns dos fatores mais críticos no tocante à segurança internacional no contexto económico.

¹⁴ Operação pela qual uma empresa de seguros faz um seguro, para segurar parte dos riscos que assume, de forma a diluir o risco.

¹⁵ Como referido por Ana Paula Vitorino no dia 24/3/2018, em entrevista pública.

Pretende-se concretizar o tema da segurança sob a vertente dos Estudos de Segurança Internacional, no enquadramento económico para além da Segurança Marítima, mantendo-se o tema da pirataria ativo, junto com o assalto à mão armada no mar como desafios contínuos, bem como o roubo de petróleo bruto, o tráfico de drogas e outras formas de atividades ilegais, com problemas regionais mais amplos de corrupção, falta de capacidade e criminalidade, pelo que este trabalho se reveste de uma abordagem multissetorial, pela visão holística seguida.

A segurança marítima regional é importante para a segurança energética de vários atores internacionais (Estados, Organizações Internacionais, Intergovernamentais, entidades públicas e privadas). Ao mesmo tempo, os recursos marítimos, como peixes, algas, aquicultura, recursos (vivos e não vivos) e ecossistemas saudáveis, contribuem diretamente para a subsistência dos povos, nesse sentido a recolha, exploração, pesca de forma não regulada desequilibra o meio, e potencia conflitos.

A segurança internacional faz parte das áreas de relações internacionais (Bueger 2015) mais complexa, remetendo este termo para uma tentativa de resolução de conflitos, com condições de responsabilidade uma vez que cabe arregar o Direito de zelar pela segurança dos Estados através do apoio que pode oferecer (Buzan, Barry and Hansen 2012)¹⁶. Não existem novas definições de segurança marítima, apenas novas formas de conflitos pelos interesses, com novo potencial.

No caso da Segurança Marítima, também se assiste que a técnica avança mais rapidamente que a ética o que pode comprometer a segurança, uma vez que o não alinhamento de entendimentos causa falhas de segurança, atualmente existem portos de passagem de dados, pelo que adensa a complexidade, devendo esta ter que ser regulamentada.

¹⁶ Buzan, Barry and Hansen 2012, in *The Evolution of International Security Studies* (Buzan, Barry and Hansen 2012, Pág. 49).

Pretende-se ao longo desta dissertação valorizar os pontos onde a Segurança internacional, referida na Escola de Copenhaga (Buzan, Barry and Hansen 2012, Pág. 49) e pelos interesses comuns pode gerar conflito com o desenvolvimento do setor económico, apelando à gestão do mar de forma saudável e sustentável para todos os envolvidos, incluindo as espécies/recursos que habitam o fundo do mar, sendo necessário a valorização e interação de conceitos como a segurança do mar, o *seapower*, a economia azul considerando sempre o mar como um recurso comum a gerir de forma sustentável com ações em diferentes áreas da economia, bem como em outras áreas: jurídicas, sociais e industriais. Adicionalmente e através do mecanismo de securitização¹⁷ permite estudar e contrapor a ideia de que os interesses políticos nem sempre são incompatíveis entre eles. Geralmente, a segurança permite analisar como os Estados funcionam, e qual a capacidade de resposta para que, em caso de incidente existam meios de recurso ou informação.

A Segurança Marítima de Segurança, como dimensão marítima da segurança, sendo uma das mais ténues matérias no âmbito das Relações Internacionais, uma vez que comporta muitos atores na política marítima e gestão do oceano, sendo a segurança internacional a parte mais próxima da segurança marítima (Buzan, Barry and Hansen 2012, Pág. 113). Para estes

¹⁷ No âmbito das relações internacionais, o conceito é ligado à Escola de Copenhaga e é visto como uma síntese do construtivismo e do realismo político clássico em suas abordagens. O termo cunhado por Ole Wæver em 1995, que remete para um pensamento objetivista no que concerne às relações sociais. Buzan, Wæver e De Wilde, estes autores consideram que as relações sociais e a identidade dos povos se sedimentam (Carmali 2008), “pelas práticas reiterativas e comportamentos das sociedades. Neste sentido, o conceito de segurança está ligado ao conceito de amigo/inimigo, ou, por outras palavras, segurança é equivalente ao conceito de sobrevivência. (...) Mas, para isso, não basta apenas enunciar a palavra «segurança», há que construir uma questão de segurança. “. Em termos de Construtivismo afirma-se como anti-realista que duvida e nega que haja fatos ou propriedades morais, naturais ou não-naturais, que podem ser descobertas ou intuídas e que servem de fundamentos para a ética.

autores a segurança marítima pode ser considerada como área global da segurança, mas também a forma mais precisa das diferentes dimensões que a segurança pode ter, pelo conceito global que o mar se reveste.

Com o movimento de saída do Reino Unido os atores da União Europeia mudam mas sem impacto na estrutura de gestão da NATO, de relevar a elevada expressão do Reino Unido no tocante à capacidade marítima, também pelo enquadramento geoestratégico, uma vez que tem a favor a geografia e a história, acresce referir os territórios dispersos onde exerce a sua jurisdição, para além da capacidade militar, como é o caso do poder naval (Viana, Gaspar, and Pinto 2016).

Nos capítulos seguintes concretiza-se e desenvolve-se o título, onde serão acomodadas as áreas conexas como o financiamento e a mobilidade.

1.1 Enquadramento e metodologia

A presente dissertação foi desenvolvida através da realização preferencial de dois tipos de pesquisa: Pesquisa Descritiva e a Pesquisa Explicativa. Sob estratégia de investigação qualitativa com maior peso, recorrendo também a dados estatísticos, para sustentar a investigação e estratégia quantitativa.

A utilização da Pesquisa Descritiva, foi utilizada na tentativa de descrever de forma sucinta as principais características dos pontos relacionados a forma explicativa fazendo a exegese dos mesmos. Incluindo, pesquisa, análise, investigação, comparação de fontes primárias e diferentes perspectivas, recorrendo-se a entrevistas semiestruturadas com o propósito de efetuar triangulação entre vários tipos de atores em contextos diferentes para obtenção de diferentes perspectivas para uma análise que espelhe a pluralidade de perspectivas, nem sempre coincidentes, oferecendo uma abordagem à problemática de âmbito global.

O racional para a escolha dos inquiridos teve como base o seu contexto e enquadramento, de forma a contemplar as seguintes áreas críticas:

Área	Justificação
Economia	Pelo caso de estudo a economia é basilar, onde foi importante a visão de uma pessoa da área com elevado conhecimento e reconhecimento no meio.
Segurança Marítima	A segurança marítima, como tema essencial deste caso de estudo, onde era importante obter a visão com contexto e experiência reconhecida ao nível nacional e internacional. Sendo o inquirido Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas.
Segurança de Operações	Pelo âmbito em causa era de grande importância uma visão com experiência também internacional, com conhecimento aprofundado na estratégia e segurança operacional.
Cibersegurança	Ao se analisar a segurança é elementar acomodar o tema da Cibersegurança, de preferência pela pessoa que representa o Gabinete Nacional de Segurança.
Governança	Pela importância que tem no caso de estudo tendo um capítulo próprio, tendo o inquirido conhecimento e experiência em diferentes cenários de Governança.
Governança e Defesa Nacional	Sendo a defesa uma parte da segurança e uma área crítica no Cluster do mar, foi de valorizar a visão na ótica de Governança e Defesa Nacional, através da escolha de um interlocutor do meio.
Gestão de Operações	O mar é um fator de ligação, sendo o planeamento das infraestruturas e operações uma base estratégica, o inquirido tem elevada experiência e reconhecimento nesta área.
Infraestruturas Rodoviárias	No caso de estudo, é de valorizar a importância das infraestruturas rodoviárias o inquirido tem elevada experiência e reconhecimento na gestão de empreendimentos rodoviários que integram os eixos principais estratégicos nacionais.
Mobilidade	A mobilidade é um fator de ligação entre as diferentes plataformas de ligação, que permite a otimização de recursos e contribui para a melhor gestão de meios. O inquirido tem elevada experiência e conhecimento neste meio.

Foi seguida uma estratégia de investigação qualitativa e que recorreu a entrevistas semiestruturadas com o propósito de efetuar a comparação entre vários tipos de fontes para obtenção e interpretação de dados. Seguida também uma abordagem qualitativa com base num único estudo de caso aprofundado, este caso de estudo destaca-se pela ligação, da segurança marítima internacional com o setor marítimo no contexto económico, facto pouco explorado na bibliografia disponível uma vez que se sobrevaloriza mais as oportunidades em detrimento das ameaças e risco inerente, nos anos anteriores à data desta dissertação o setor económico marítimo e aproveitando o ensejo do crescimento do turismo do setor era considerado exponencial, sem

serem referidas as ameaças, quando existem situações que competem e o não controlo e/ou não regulação do desenvolvimento pode ser autofágico. No contexto de pandemia a paragem e quebra de ritmo foram disruptivos, foi uma paragem global por um fator global, momento que poderá ser usado para repensar a estratégia e os valores, e as dependências dos Estados.

Articular os vetores económicos, a segurança (nacional/internacional) no setor marítimo e relacionar com a economia na parte mais próxima e como os setores se relacionam foi o desafio pelo vazio de literatura existente, uma vez para além das tendências à data (2021) é necessário conhecer as partes mas considerar o todo, pese embora o caso de estudo dizer respeito a Portugal. Sabemos que as soluções não são exclusivamente securitárias, económicas, jurídicas ou técnicas, mas de homeostasia de matérias e organismos. Cabendo ao Estado e organismos críticos a integração de visões e recursos. As ameaças e os riscos foram considerados neste caso de estudo como fator de alerta, e fatores para melhor definir a estratégia, que passa pelo balanceamento entre a segurança e economia desejável e o possível.

A consulta e interpretação de documentos oficiais públicos foram fatores críticos de consolidação de informação. Concomitantemente recorreu-se à análise de bibliografia considerada importante com o objetivo de obter informação passível de análise sobre o estado atual dos temas com enquadramento histórico quando e se aplicável. Com base nas diferentes fontes selecionadas para investigação do objeto de estudo e na revisão da literatura, foi possível definir algumas conclusões de alinhamento e de visão global.

Adicionalmente foram frequentados cursos, seminários, palestras em áreas críticas, onde em alguns dos casos os palestrantes fizeram parte dos inquiridos.

1.2 Delimitações

A pergunta que subjaz a esta tese é “**Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?**” no recorte temporal de 2005 a 2020 pelo modo como as oportunidades e o desenvolvimento potenciam riscos incluindo os emergentes, pelo que se como será revelado ao

longo da presente dissertação. O estudo de caso da presente dissertação é o Mar português, mas em contexto internacional pelos requisitos geográficos e geoestratégicos existentes. Justificando-se a eleição do presente tema pelo gosto, pelo interesse e vazio de literatura existente em algumas matérias nomeadamente as ameaças e riscos, uma vez que a informação disponível reforça mais as oportunidades do setor marítimo do que as ameaças, especialmente as relacionadas com a segurança. Almeja-se pontuar a importância da transversalidade do tema e urgência das medidas para gestão e continuidade futura de recursos.

Neste trabalho serão abordados os diferentes componentes da economia azul, onde os mesmos se complementam ou competem. Considerando que este caso remete para Portugal, importa considerar os fatores geoestratégicos e geopolíticos, a par da Governação e Regulação, bem como os impactos destes com a segurança internacional, sendo esta criticada em Relações Internacionais.

2 IDENTIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS E A SEGURANÇA

2.1 Introdução

Neste capítulo serão abordadas as atividade económicas, que fazem parte do *Hypercluster* do Mar (Ernâni Rodrigues Lopes 2009)¹⁸, de forma objetiva e relacionando as diferentes atividades, sendo este capitulo uma base de apresentação do *Cluster* do Mar (como um conjunto de *Clusters*, sendo assim definido como *Hypercluster*), para os capítulos seguintes, onde são versados temas como Ameaças e Riscos, Geopolítica e Geoestratégia, e Governação do Mar e Regulamentação.

Neste capítulo será também abordado como as diferentes atividades impactam de forma diferente na segurança marítima e no contexto internacional. Pelo facto de terem diferentes prioridades e importâncias para o Estado, de forma sumária será efetuada a apresentação do *Hypercluster*.

2.2 Apresentação do Hypercluster do Mar

Existem diferentes tipos de abordagens sobre o tema da economia do Mar, sendo uma delas a seguida por Ernâni Lopes no “O *Hypercluster* da economia do mar. SaeR/ACL”, (Ernâni Rodrigues Lopes 2009), que foi a base seguida neste estudo pese embora ter sido complementada com outras fontes.

Na figura infra, adaptada pela autora resumem-se as áreas *core* e de suporte, com o objetivo de apresentar as mesmas de forma objetiva e gráfica. Estas áreas serão detalhadas ao longo do presente capítulo.

¹⁸ Seguida a distinção descrita no *Hypercluster* de (Ernâni Rodrigues Lopes 2009, Pág.105) entre *Cluster* e *Hypercluster*.

Figura 2-1: Componentes do *Hypercluster* do Mar



Fonte: Adaptado pela autora com base em (Ernâni Rodrigues Lopes 2009, Pag 92).

As atividades *Core* remetem para o “núcleo”, a parte visível, apoiado nas atividades de suporte respetivas. Por definição o *Hypercluster* é um aglomerado, que pode ser composto por vários *clusters*. Neste caso os *clusters* de suporte correspondem a atividades de base, que atuam transversalmente em todos os segmentos que o compõem, fornecendo-lhe uma visão de conjunto e suporte. São de valorizar segundo “O *Hypercluster* da economia do Mar. SaeR” (Ernâni Rodrigues Lopes 2009, Pag 94), os temas de agregação das atividades de exploração e modo de rentabilização do mar, como áreas de potencial crescimento e efeito de desenvolvimento em economias relacionadas, como a indústria global, onde a capacidade tecnológica e organizativa serão fatores diferenciadores. Portugal encerra, condições e conhecimento no setor (exploração e rentabilização dos recursos) que contribuem para a diferenciação no cenário ibérico/europeu (Rodrigues 2017, pág. 223).

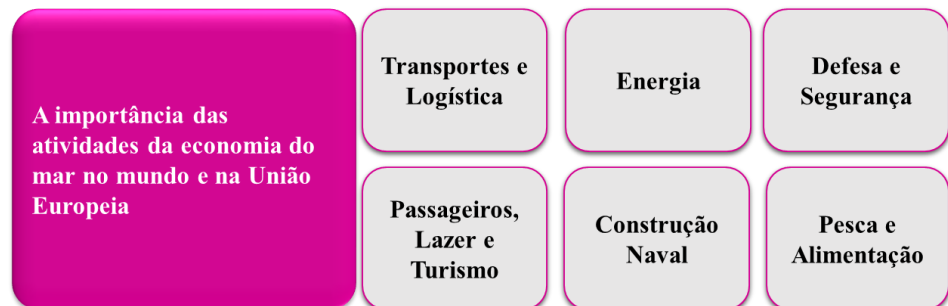
Para melhor aprofundar, mas sem exaustão os componentes, e sem os repetir, serão agrupados em duas áreas: i) Funções estratégicas dos Oceanos e por ii) Outros Componentes, pese embora se encontrarem agrupados no caso

das Funções estratégicas e económicas, uma vez se tratar de uma visão de um autor diferente.

2.2.1 Funções estratégicas e económicas dos Oceanos

A importância das atividades económicas do mar e no Mundo e na União Europeia, segundo a entidade Douglas-Westwood¹⁹, no relatório “*Marine industries global market analysis*” (Douglas-Westwood 2005, Pág 9), onde é defendida a interligação e integração de seis funções (versão integrada resumida das anteriores e enunciadas pelo *Hypercluster*) e sobre os oceanos, como cenário de equilíbrio entre os atores interessados: governos, indústrias, entidades (privadas e públicas) e meio ambiente (sendo estes os atores envolvidos no âmbito desta dissertação). Uma vez que esta abordagem contempla distintas facetas da problemática, tais como: necessidades de emprego, de biodiversidade, de comércio e de segurança nacional, deve ser seguido o racional da cooperação e alinhamento, ao nível estratégico das decisões. Deste modo é possível, resumir a seis funções estratégicas e económicas dos oceanos que na figura infra que se apresenta.

Figura 2-2: Funções estratégicas e económicas dos oceanos



Fonte: Adaptado pela autora com base em (Douglas-Westwood 2005)

¹⁹ Douglas-Westwood Ltd. Entidade que fornece pesquisa de mercado e serviços de consultoria para o setor de energia em todo o mundo.

Nos parágrafos seguintes são descritas de forma sumária a importância de cada uma das atividades da economia do Mar, na vertente considerada mais crítica para esta dissertação, de forma resumida e adaptada pelo autor.

2.2.1.1 *Transportes e logística*

Conjunto de serviços desenvolvidos através do transporte marítimo de mercadorias, da sua articulação com outro tipo de transportes e integração, considerando: a armação (*shipping*), os serviços de intermediação, a certificação de navios, os serviços financeiros e de seguros (importantes numa atividade com capital e elevado risco no transporte marítimo), movimentação portuária de mercadorias, serviços logísticos associados, controlo portuário, dragagem, construção naval, construção civil e obras marítimas, o fabrico de equipamentos de manuseio portuário e comunicações (adaptado pela autora tendo como fonte o *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009, Pág.92)).

Como referido pelo especialista em Gestão de Operações (Professor catedrático no setor Público), quando interpelado pela autora da presente dissertação sobre em que medida o desenvolvimento no setor marítimo pode contribuir para o desenvolvimento económico, foi respondido que:

*“Se por sector marítimo considerarmos o todo, desde a pesca às embarcações (barcos e navios), aos consumíveis para essas embarcações, aos desportos náuticos e a todas as atividades que usam mar, viveiros, turismo e passeios, desportos, eventual aproveitamento energético (marés) pode representar e contribuir largamente para o desenvolvimento económico. Agora, uma coisa é o mar potencial. Outra a exploração que se faz dessa economia do mar. São aspetos diferentes. Potencial existe. Muito aquém da exploração que se lhe poderia dar.”*²⁰

²⁰ Questionário respondido, em Lisboa em dezembro de 2020, Gestor de Operações e professor Universitário no Setor Público.

Na sequência desta reflexão o mesmo autor prossegue o seu raciocínio argumentando que:

“(...) O mar tem um contributo forte ao transporte marítimo de curta, média e longa distância, quer de carga quer de passageiros, a todos os serviços e consumíveis prestados às embarcações que interagem com o território e à reparação, manutenção e construção de embarcações e aos portos e sua atividade no domínio e no hinterland. Isto para além de todas as licenças e impostos que as embarcações devem pagar por usar o ativo mar. Se dissermos que existe uma economia do mar, em termos logísticos, estamos com toda a certeza a mencionar uma economia onde a capacidade de gerar receita vai muito além do que está feito até ao momento.”²¹

Esta reflexão valoriza a importância do mar como elemento agregador e de potencial estratégico, considerando os recursos existentes, o uso e a rentabilidade dos mesmos. Sendo de relevar a economia do mar como ativo a gerir. Complementado com o seguinte paragrafo:

“O meu “setor” é o das operações, sentido lato. O mar tem um contributo forte ao transporte marítimo de curta, média e longa distância, quer de carga quer de passageiros, a todos os serviços e consumíveis prestados às embarcações que interagem com o território e à reparação, manutenção e construção de embarcações e aos portos e sua atividade no domínio e no hinterland. Isto para além de todas as licenças e impostos que as embarcações devem pagar por usar o ativo mar. Se dissermos que existe uma economia do mar, em termos logísticos, estamos com toda a certeza a

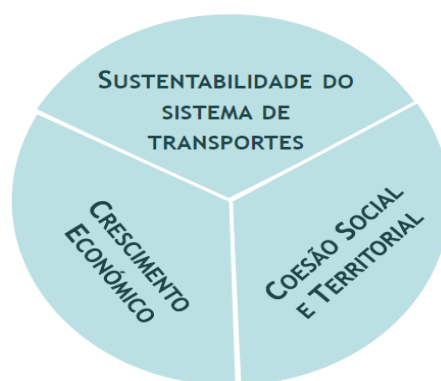
²¹ Questionário respondido, em Lisboa em dezembro de 2020, Gestor de Operações e professor Universitário no Setor Público.

*mencionar uma economia onde a capacidade de gerar receita vai muito além do que está feito até ao momento.*²²

Neste paragrafo o autor mais uma vez engradece a perspetiva marítima como um gerador de valor, constatando que atualmente a receita é muito inferior ao potencial económico. Indo ao encontro do valor que o mar tem como plataforma de transporte e agregador de valor.

Considerando a existência do Transporte, como componente integrador e facilitador fazendo parte de uma infraestrutura critica, de uma rede de mobilidade como o preconizado no PETI -3+ (Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas) (Governo de Portugal 2014), resumido no diagrama seguinte onde se demonstra a relação entre 3 vetores críticos:

Figura 2-3: Incidência Setorial e Objetivos estratégicos



Fonte: PETI 3+(IP- António Laranjo 2018, Pág. 5)

No diagrama supra destaca-se a criticidade das plataformas integradas, os meios financeiros e técnicos alinhados numa perspetiva estratégica e

²² Questionário respondido, em Lisboa em dezembro de 2020, Gestor de Operações e professor Universitário no Setor Público.

estruturante, por exemplo no caso da Extensão da Plataforma Continental²³, e dependendo da aceitação do projeto é possível estar-se perante orientações estratégicas distintas, sendo de considerar que em caso de não aceitação como deve ser capitalizado o investimento, e capacidade atual. A não aceitação da totalidade da extensão da plataforma pode não significar recusa de qualquer alargamento pelo que é importante a capacidade de negociação caso a primeira decisão não seja favorável a Portugal, o posicionamento de pessoas com conhecimento como facilitadores e fatores diferenciadores.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões governamentais sobre opções de mobilidade, e respetiva integração das plataformas (como a rodovia e a ferrovia), uma vez que tem impacto no potencial estratégico.

2.2.1.2 Energia

Apesar de o setor com maior retorno financeiro ainda ser o petroleiro e o gás (transporte em metaneiros de gás natural líquido), o *Offshore e Deep Offshores* têm-se desenvolvido na procura de petróleo, e de gás natural. As energias renováveis (maremotriz e eólica), e os complexos de refinação, desliquefação de gás natural e de transformação petroquímica localizados em

²³ A Extensão da Plataforma Continental, prevista na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, visa aumentar o território marítimo sob jurisdição dos Estados Costeiros. Esta resulta da interpretação e aplicação de conceitos jurídicos, através da aquisição de dados técnico-científicos (Hidrografia, Geologia e Geofísica) que permitem definir o limite da plataforma continental de Portugal para além das 200 milhas marítimas medidas a partir da linha de costa

A 11 de Maio de 2009, Portugal apresentou à Comissão de Limites da Plataforma Continental nas Nações Unidas a sua Proposta de Extensão da Plataforma Continental.

A 1 de Agosto de 2017 Portugal entregou uma Adenda a esta Proposta, baseada nos dados de batimetria, geologia e geofísica recolhidos desde 2009. Esta Adenda incluiu ainda um novo limite exterior da plataforma continental. (<https://www.emepc.pt/projeto-pepc>), acedido em 23 de agosto de 2020.

áreas industriais portuárias, sendo Sines no caso de Portugal um polo industrial de grande potencial (adaptado pela autora com base no *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009)). Pela localização, infraestrutura atual e prevista uma vez que se preconiza integração no que respeita à mobilidade. Onde a acessibilidade rodoviária à Extremadura reforça o papel dos Portos de Setúbal e Sines, onde é esperado um crescimento exponencial com a conclusão do Corredor Sul que inclui a nova linha Évora-Elvas, prevista para 2023.²⁴

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões governamentais sobre opções energéticas, e respetivo balanceamento com a sustentabilidade ambiental uma vez que tem impacto no potencial estratégico.

2.2.1.3 Defesa e Segurança

Atualmente a Defesa e Segurança marítima tem cada vez mais a missão de duplo uso ou utilização partilhada pelas diferentes áreas de intervenção, integrando a componente de apoio à conservação de recursos e ao combate à poluição, com vista a garantir a sua sustentabilidade. Segundo o Comandante Sardinha Monteiro em *Vis per Mare* (Navais 2018) refere que o mar tem dimensão mas só em parceria se justifica o investimento, de forma a serem partilhados os riscos e o conhecimento, devendo e no caso de Portugal ser considerada a Estratégia da Economia do Mar da gestão portuária e serviços conexos, atualmente o Turismo e a Hotelaria estão com peso económico mas poderão existir fatores que façam mudar a distribuição de pesos económicos, pelo que o investimento nas energias renováveis, Pescas e derivados do pescado pode ser uma alternativa. Esse reforço poderá ser viável com o

²⁴ Adaptado pela autora do site das Infraestruturas de Portugal ([Ferrovia 2020 | Infraestruturas de Portugal](#), acessido dia 13 de fevereiro de 2021).

aumento de envolvimento das empresas, e de apoios comunitários, e parcerias com outros portos.

Aliada à função tradicional de Defesa e Segurança, que inclui os navios de superfície e submarinos, adicionam-se os sistemas de teledeteção e controlo, como radares e sonares, para além das bases navais e arsenais associados à manutenção dos navios-plataforma de observação oceânica aérea e do espaço. Deste modo, o Mar constitui-se como fator prioritário de interesse nacional, pelos motivos abordados, dos quais se destaca a Defesa Nacional, sendo compreensível e, de alguma forma justificada, a parcimónia no tratamento deste tema. No caso presente, a Segurança não se confina à proteção dos recursos existentes, mas também em desenvolver essa proteção, de forma a não criar oportunidade para outros, requerendo vigilância e uma adequada definição da Estratégia de Segurança em cooperação com outros Estados. Com o eventual alargamento da Plataforma Continental, é necessário identificar o que existe para que possa ser defendido e mantido seguro uma vez que sem essa identificação poderá ser irrealizável a sua defesa, e, por conseguinte, a rentabilização/desenvolvimento dos recursos (Ernâni Rodrigues Lopes 2009), sendo importante a inventariação para proteção (Base de Controlo).

Como referido pelo especialista em Governação e Defesa Nacional (Diretor de Serviço em Ministério Público)²⁵, quando interpelado pela autora da presente dissertação sobre quais as principais ameaças e riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação e regulação, no contexto de segurança e Defesa Nacional, foi respondido que:

“Em termos de boa governação e regulação, não julgo que haja ameaças e riscos que diferenciem, particularmente, o setor da segurança e

²⁵ Questionário respondido, pelo especialista em Governação e Defesa Nacional em Lisboa em março de 2021 (Diretor de Serviço num Ministério Público).

da Defesa Nacional de outros setores da vida nacional. Em termos de boa governação, a ausência de uma definição política e estratégica clara, o facto de ela poder não assentar numa vontade coletiva o mais abrangente possível, de não dispor dos recursos necessários à sua concretização e de não ser capaz de mobilizar os mais capacitados a protagonizá-la serão os maiores riscos e ameaças. A par da falta de rigor no planeamento, na monitorização e na avaliação da política pública de segurança e Defesa Nacional. Ao nível da regulação, o rigor na definição das regras, requisitos e procedimentos, e da consequente auditoria, nas áreas relacionadas com os recursos a afetar à área da segurança e da Defesa Nacional será, seguramente, uma ameaça e um risco para a sua eficiência.”

Ressalvando o valor que a Defesa Nacional tem na Segurança, Governação e Regulação de um Estado, sendo aprofundada e capítulo específico. Adicionalmente são valorizadas as medidas de controlo. O mesmo inquirido sobre a questão, sobre na respetiva área de intervenção como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português), considerou²⁶ que:

“Uma área em que os PALOP e Timor-Leste necessitam de grande investimento é aquela que se liga ao Mar. Pelo que, e sem prejuízo de uma abordagem séria na criação, sustentada e inteligentemente faseada, de Marinhas/Guardas Costeiras/Componentes Navais, obviamente que a aquisição de meios navais adequados e fiáveis constitui uma oportunidade para as empresas que operem nesse setor. A capacidade que os Estados tiverem para garantirem, por si sós, a respetiva autoridade nos espaços marítimos sob sua soberania ou jurisdição será determinante para a sua economia. Quer numa lógica de mercado interno, em que os mais diversos recursos existentes nas suas águas são explorados e comercializados num

²⁶ Questionário respondido, pelo especialista em Governação e Defesa Nacional em Lisboa em março de 2021 (Diretor de Serviço num Ministério Público).

quadro nacional. Quer numa lógica de internacionalização, em que o Estado faz a gestão autónoma e soberana dos seus recursos. Em qualquer das situações, tal capacitação naval assegura, ainda, com evidentes benefícios económicos, a segurança da navegação, de pessoas e de bens. Afinal, a segurança contribui para induzir desenvolvimento.”

Neste testemunho e ancorando com a apresentação do *Hypercluster* do mar, ressalva a necessidade de haver segurança como fator crítico para o desenvolvimento económico, sem segurança não existe confiança e sem esta não existe desenvolvimento.

Fica a última nota da autora, em que medida o Mar, no seu todo e não apenas a Economia Azul estão preparados para outras ameaças, motivadas por exemplo por NRBQ (Nuclear, Radiológico, Biológico e Químico).

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as opções de segurança e respetivo impacto no desenvolvimento económico.

2.2.1.4 Passageiros, Lazer e Turismo

As atividades relacionadas com Passageiros, Lazer e Turismo têm-se desenvolvido, em compensação da redução significativa do transporte de longa distância por consequência do transporte aéreo. O setor do Turismo desenvolveu-se acomodando inúmeras atividades e negócios de suporte à mobilidade (ferrovia ou rodovia), contribuindo para o desenvolvimento de outros setores do Turismo como a Hotelaria, sendo também necessário a construção dos navios (cruzeiros, de recreio e desporto) e dos respetivos locais de atracagem (marinas ou portos) e respetivo desenvolvimento de outras áreas de suporte aos locais de atracagem, como a manutenção de infraestruturas e dragagem das bacias de manobra. Este setor teve condições para grande desenvolvimento, no entanto e se o enquadramento for alterado até que ponto o setor sobrevive ou se reinventa? No caso de Portugal, pelo incremento do Turismo em geral e dos cruzeiros em particular, houve o desenvolvimento do Porto de Leixões com elevada distinção. Adicionalmente

e pela situação de instabilidade de algumas zonas será necessária a avaliação permanente das rotas de turismo, e definição alternativas para assegurar sempre a segurança das pessoas (Ernâni Rodrigues Lopes 2009). Cabe aos atores de decisão a avaliação na justa medida do que se pretende, do que se necessita do que melhor se alinha de forma estruturada uma vez que qualquer decisão requer enquadramento e meios. Mas em contexto pandémico as dinâmicas mudaram pelo que a realidade deve ser ajustada.

Como referido no PETI 3+ (IP- António Laranjo 2018, Pág. 49), o setor Marítimo-portuário é considerado uma aposta de investimento nacional cofinanciado pelos fundos Europeus, tendo grande destaque por comparação aos demais

Este setor tem elevada importância no setor do transporte, uma vez que polui menos que o aéreo ou rodoviário, sendo de importância crucial a ligação entre o setor marítimo e as infraestruturas terrestres, pensar nas partes e de forma global.

Na perspetiva do inquirido Eng. José Luís Faleiro (Gestor de Empreendimentos, Especialista em Infraestruturas)²⁷ e sobre a questão em que medida o desenvolvimento das infraestruturas de transportes (rodo e ferroviárias), pode contribuir para o desenvolvimento do setor marítimo, foi referido que:

“...é fundamental para um país, que apresente uma política global de transportes que esta se apresente de forma interligada à estratégia Portuária, pelo que deveriam ser na sua totalidade geridos pela mesma empresa. No caso de Portugal essa não foi a escolha devido aos portos da Docapesca estarem incluídos na gestão dos portos marítimos, situação que será resolvida com a possível criação de uma empresa a nível nacional que englobe todas as empresas da Docapesca de Portugal. Para poder haver um

²⁷ Questionário respondido pelo Eng. José Luís Faleiro (Gestor de Empreendimentos) complementado com entrevista, realizada em Lisboa em novembro de 2020.

franco desenvolvimento do transporte das mercadorias, nomeadamente o transporte de contentores, é necessário que estes sejam transportados por via marítima, depois ser efetuado o seu transporte de camião para os comboios de transporte, através dos terminais de mercadorias do operador de infraestruturas e o encaminhamento desses contentores pela Europa via Portugal. Portugal tem ainda dos melhores portos de carga onde são rececionados os contentores transportados pela via marítima dos países de fora da Europa. O sentido contrário também se verifica uma vez que as mercadorias são encaminhadas dos países da Europa para os portos nacionais.”

Na resposta anterior é valorizada a importância da ligação e complementaridade entre setores, como referido no PETI 3+ (Governo de Portugal 2014, Pág. 49 e seguintes).

O mesmo inquirido e sobre o tema como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português) considerando o enquadramento de infraestruturas referiu que:

“Neste momento o escoamento dos nossos produtos pela via marítima para países fora do mercado económico europeu, é de extrema importância para o equilíbrio da nossa troca comercial entre países não incluídos na UE. Também através da via marítima se faz parte do turismo de massas via terminal de cruzeiros de Lisboa, Matosinhos, Faro e Funchal. Portugal para manter níveis elevados de economia necessita manter as suas rotas marítimas de comércio e turismo, sempre em grande desenvolvimento. Para isso conta também com os portos nacionais, como seja, o porto de Lisboa, porto de Leixões, porto de Setúbal, porto da Figueira da Foz, e porto de Sines.”²⁸

²⁸ Questionário respondido pelo Eng. José Luís Faleiro (Gestor de Empreendimentos – IP) complementado com entrevista, realizada em Lisboa em novembro de 2020.

Esta resposta adentra no tema da importância do setor marítimo com o desenvolvimento económico de Portugal, valorizando as infraestruturas portuárias nacionais como ativos potenciadores de crescimento. De relevar a ligação dos setores, e dos números apresentados na figura seguinte.

Figura 2-4: Financiamento por setor (IP- António Laranjo 2018)

FINANCIAMENTO

Milhões €

Setores	Projetos	Investi- mento	Fontes de Financiamento			
			Público	Privado	QREN	Fin. Europeu 14/20
Ferrovia	15	2.639	1.017	6	10	1.606
Rodovia	10	898	200	945	120	389
Marítimo-Portuário	19	1.534	82	600	0	96
Aeroportuário	6	241	--	241	0	--
Trans. Púb. Passag.	3	755	60	88	15	592
Total	53	6.067	1.359	1.880	145	2.683

Fonte: PETI 3+(IP- António Laranjo 2018)

Na figura supra é ilustrada a quantidade de projetos e o respetivo investimento, destrancando-se a importância do setor Marítimo-Portuário e da Ferrovia, tanto em valor como em quantidade de projetos. Enformando o que foi dito pelo entrevistado anterior, acresce referir e para dar contexto ao incremento da ferrovia que se nota um reforço do material circulante, pela via de recuperação e aquisição para recuperação, para reforço da oferta, incluindo o setor dos comboios históricos.

Como referido na Estratégia Nacional do Mar 2013-2020 (ENM-Governo de Portugal 2013, Pág. 48) reforça o citado anteriormente, *ipsis verbis*:

“O reordenamento dos estaleiros nacionais, com concentração de competências e especialização em segmentos inovadores de mercado, poderá reverter a situação atual da construção naval em Portugal. Na reparação e manutenção naval, a situação é mais favorável, já que Portugal continua a ser um país com relevo internacional neste setor, sobretudo através de estaleiros detentores de quotas relevantes, possuindo um dos principais estaleiros de

reparação naval da Europa e o terceiro do mundo nalguns segmentos de mercado.”

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões governamentais sobre opções de mobilidade, e respetivo balanceamento com a sustentabilidade ambiental, em conjunto com as decisões sobre as infraestruturas de mobilidade como por exemplo a integração da rodovia e ferrovia, no alinhamento das infraestruturas marítimas.

2.2.1.5 *Construção Naval*

Neste ponto a grande preocupação será sempre o suporte na construção e manutenção de navios, equipamento naval (nomeadamente motores e sistemas de propulsão, sistemas de comando de navio, etc.) e a eletrónica naval (comunicações, teledeteção e navegação, automação a bordo), com o respetivo acompanhamento da evolução tecnológica. Torna-se também relevante a área da construção de plataformas (e equipamento) para exploração *offshore* e *deep offshore*, incluindo os equipamentos para exploração submarina, sendo de ressaltar as quatro áreas que a UE identifica nesta função:

- *Petróleo e Gás offshore* – Mar do Norte e mar da Noruega, entre outros, onde empresas europeias continuam a ocupar posições de liderança mundial no transporte de contentores e de petróleo, gás natural e outros graneis líquidos;
- *Turismo* – Uma indústria com sucesso confirmado, pelo desenvolvimento registado nos últimos anos. Pese embora estar a sobrecarregar o mar e a terra pelo desequilíbrio consequente;
- *Pescas e Alimentação Marinha* – setor que mantém relevância por questões históricas e atuais. (Ernâni Rodrigues Lopes 2009).

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões políticas sobre as opções de segurança em contexto económico, em conjunto com a gestão de recursos nas infraestruturas marítimas.

2.2.1.6 *Pesca e Alimentação*

Atividade tradicional em Portugal, que inclui captura, armazenamento e transformação do pescado, a construção naval de navios de pesca e seus

equipamentos específicos e as atividades de aquicultura, sendo estas consideradas distintas no *Hipercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009). A abrangência remete-nos para o *governance* como base e de forma estratégica, que deve contemplar a clareza de direitos e responsabilidades daqueles que operam no mar, em conformidade com as normas de segurança (*safety* e *security*²⁹), considerando o atual enquadramento político e de terrorismo.

Como descrito na ENM (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 22), *ipsis verbis*:

“(...) está a ser levada a cabo a reforma da Política Comum das Pescas (PCP) e do fundo de financiamento que a suporta, o novo Fundo Europeu para os Assuntos do Mar e Pescas (FEAMP), para além da reforma do quadro plurianual de financiamento da UE para o período 2014 a 2020. Foram igualmente publicados importantes relatórios e documentos de reflexão e pensamento estratégico, a maior parte dos quais tendo em vista um horizonte temporal de ação até ao ano 2020.”

No ponto 6 da Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga o Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (FEAMP) (Conselho da União Europeia 2019), tendo esclarecido que a estrutura do Fundo no texto de compromisso, foi substituído pela referência a "domínios de apoio" por "objetivos específicos" relacionados com a concretização dos objetivos da Política Comum das Pescas (texto adaptado pela autora), sendo nos pontos seguintes concretizado.

²⁹ Pese embora, ambos terem significados diferentes, *Security* e *Safety* traduzem-se, como: “Segurança”. Estando “*Security*” relacionada com a segurança do património, segurança pessoal, a nível militar, ou até mesmo com a soberania/estabilidade nacional. “*Safety*” remete para a saúde, integridade física, proteção de perigos, ou ausência de riscos provocados por condições inseguras. A segurança (*security*) e *safety* no mar têm significados distintos. Ver Piedade, ver Cajarabille ou Bueger sobre a distinção no domínio marítimo.

Poderá haver como desiderato, a inclusão da parte de regulação, legalidade de ativos e áreas geográficas específicas³⁰. Torna-se de vital importância uma visão integrada e estratégica para proteção dos recursos e o estabelecimento de um clima de confiança, face aos investidores, especialmente em indústrias emergentes. As alterações climáticas influenciam a cadeia trófica³¹, na sua essência e equilíbrio. Ao se colocarem espécies denominadas por predadores em risco irá desequilibrar a base, a título de exemplo e tal como acontece em ambiente terrestre, se houver menos lobos, aumenta o número de gazelas/veados e outros, logo os arbustos reduzem, desequilibra a flora. Sendo análoga a dinâmica marítima, conforme aumenta ou reduz o número de predadores (marinhos ou aves) tem influência no fitoplâncton pela existência do efeito *Top-Down*. As alterações globais têm efeito no particular e vive versa, uma vez que existe ligação e equilíbrio na cadeia trófica³² (Tiselius and Møller 2017). No setor de pescas e alimentar, são fortemente influenciadas pelas alterações climáticas, adicionalmente outros processos relevantes com impacto na alimentação e pescas são: acidificação, morte de algumas espécies, aumento do nível do mar, entradas de água doce, circulação dos oceanos. Sendo as alterações climáticas uma ameaça às diferentes espécies que no mar vivem, esperam-se que as mudanças climáticas produzam mudanças no domínio ambiental e na migração das espécie e conseqüentemente desenvolvimento de novos hábitos, uma vez que a variação da distribuição e quantidade de predadores também é difícil de

³⁰ Os recursos minerais do Ártico, por exemplo, são alvo de diversas reivindicações pelas riquezas existentes, pelas novas rotas que podem surgir e que, até ao momento, estavam naturalmente inacessíveis.

³¹ Cadeia trófica ou cadeia (rede) alimentar é a estrutura de relações alimentares que interliga os seres vivos.

³² Tiselius, Peter. Community. Cascades in a marine pelagic food web controlled by the non-visual apex predator *Mnemiopsis leidyi*; <https://academic.oup.com/plankt/article/39/2/271/2910605> (acedido a 18/11/2018)

prever, cabendo à governação das pescas e área alimentar considerar diferentes cenários climáticos futuros que podem produzir novas combinações no ecossistema e um ciclo de vida completo, uma vez que a vulnerabilidade das alterações climáticas tem implicações nos diferentes estágios da vida. Cabe à gestão e perante as mudanças, como será a adaptação e quais as implicações no ciclo económico. No campo alimentar algumas espécies, e com o incremento do Turismo estão a ser mais consumidas, pelo que também neste setor deve ser alinhado o tema da incidência fiscal.

Adicionalmente existem outros componentes também enunciados no *Hypercluster* do Mar, (Ernâni Rodrigues Lopes 2009) que melhor concretizam áreas relacionadas, como por exemplo:

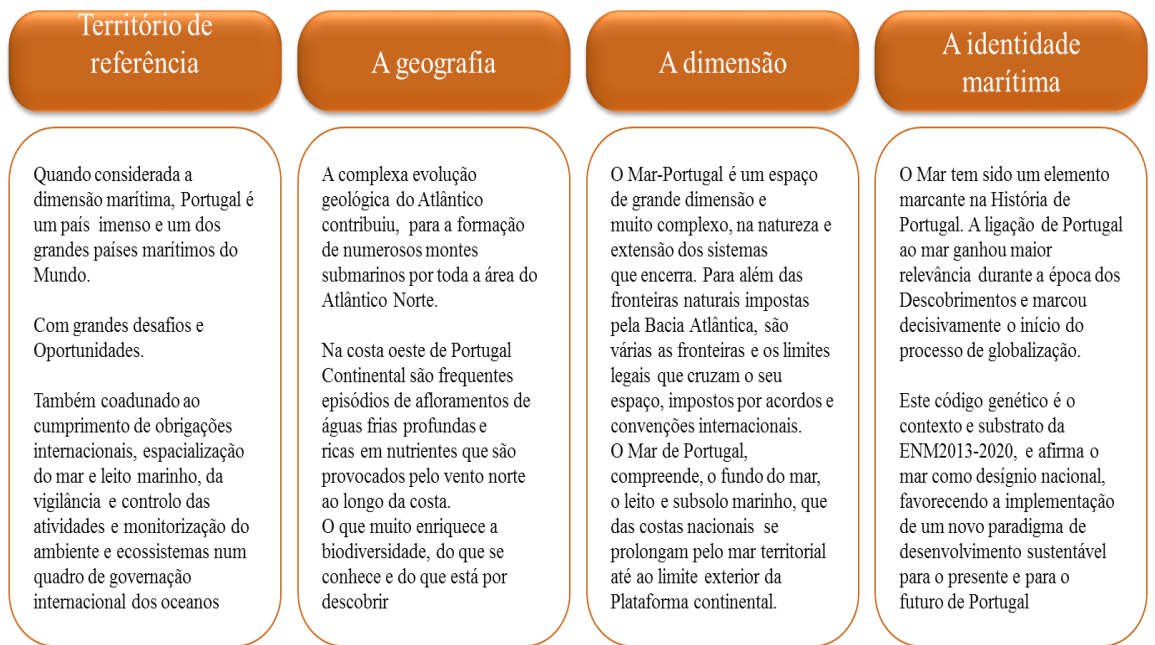
Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões políticas sobre a economia azul, em conjunto com a gestão de recursos naturais, de forma a assegurar um adequado balanceamento entre os recursos existentes e as necessidades alimentares, considerando que atualmente são mais consumidores onde cada um mais consome.

2.2.2 Outros Componentes

2.2.2.1 Visibilidade, Comunicação e Imagem /Cultural Marítimas

A identificação e caracterização dos componentes do *Hypercluster* de Portugal evidencia quatro conjuntos de atributos relevantes segundo a Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020 ((ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 23), a saber: Território de referência, Geografia, Dimensão e Identidade Marítima. No esquema abaixo é apresentado um resumo de cada atributo de Portugal no setor marítimo.

Figura 2-5 - Atributos de Portugal no setor marítimo



Fonte: Adaptado pela autora da Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020(ENM- Governo de Portugal 2013)

Estes atributos são imagem e cultura de Portugal(Dominique Jacquin Berdal et al 1998), como referido por esta autora devemos-nos interrogar sobre os conceitos que subjazem, como “O que é uma cultura?” tendo sido referenciado algumas definições de cultura, como “Consideramos que as definições culturais não pode deixar de abordar diretamente as perceções, significados e valores”, o que remete para as “predisposições das pessoas muitas vezes só podem ser inferidas a partir do seu comportamento” remetendo a cultura como fatores identitários e de marca.

Sendo a geografia um fator capitalizador estratégico e histórico, sem a geografia que tem, Portugal não poderia ter a história que teve nem ser o que é, sendo este atributo transversal e com influência nos diferentes componentes do *Hypercluster* e mais razões existem para ser valorizada toda a estrutura e organização que a mesma geografia comporta e influencia. O componente Visibilidade, Comunicação e Imagem /Cultural Marítimas também fazem parte das preocupações de todos os Estados com identidade marítima e dos diferentes componentes, sendo o mesmo influenciador e resultado pela interligação aos componentes como elemento a gerir de forma contínua, coordenada e integradora como estratégia e com planos de ação eficientes, e nesta dissertação aborda-se a ligação a segurança e a parte económica,

considerando a governação, os riscos e a estratégia como referido por José Poças Esteves no seu capítulo “O futuro sustentável dos oceanos: fomentar o crescimento económico sem deteriorar o ambiente” em “O Mar na História, na Estratégia e na Ciência” (Mesquita, Mário e Vicente 2013, Pág. 353).

As dinâmicas oscilam em função dos novos riscos e novas ameaças, o Mundo está em mudança tornando-se mais complexo e a consciência pela natureza também muda, somos mais integradores e preocupados, uma vez que existem resultados que forcem tal consciência, existem estragos no meio global. No passado houve influenciadores de afastamento atualmente existem razões para “voltar” ao mar e colocá-lo no centro da identidade e incrementador de potencial. Os vastos conhecimentos nas diferentes áreas em especial no setor económico são meios que projetam a imagem como gerador de valor, poder, posição, para além de competitividade, inovação e sustentabilidade ambiental (Viana, Gaspar, and Pinto 2016) e O Mar no futuro de Portugal (LOPES 2004), United Nations Convention on the Law of the Sea (Part, Sea, and Subsection, n.d.).

Segundo Tiago Pitta e Cunha em (Cunha 2011), apela-se à oxigenação do oceano, para evitar a atrofia do mesmo, como a economia do Mar (*Blue economy*) ser circulante deve considerar as alterações climáticas, com sustentabilidade ambiental, acomodando mecanismos de descarbonização.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões políticas de gestão recursos empregues na comunicação e como esta é divulgada de forma que transmita uma imagem verdadeira e apropriada ao contexto. Devendo haver cuidado na extensão e detalhe a aplicar.

2.2.2.2 *Obras Marítimas*

No *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009) este componente pode dividir-se em subáreas, a saber:

- “o estudo, o projeto e a construção de cais, terraplenos e obras de abrigo;
- dragagens, de estabelecimento de canais e bacias de manobra, bem como as dragagens localizadas e de manutenção;

- as obras de defesa costeira, onde se incluem o estudo, projeto e construção de esporões e defesas longitudinais aderentes ou não, e o estudo, projeto e execução de ações de enchimento artificial de praias e de recomposição dunar;
- os levantamentos hidrográficos e topo-hidrográficos, que constituem o suporte para a elaboração de cartas de navegação, projetos portuários e outros e para os estudos de dinâmica costeira e várias obras de proteção a realizar.”
In *Hypercluster* By Ernani Lopes Pág. 255.

Sendo os portos como parte do PETI 3+ (Governo de Portugal 2014), pela fundamental integração nos transportes, uma vez que a mobilidade é um fator de desenvolvimento económico, em novembro de 2018 foi publicado, o Decreto-Lei n.º 92/2018, que define um novo enquadramento jurídico para a marinha mercante nacional, com o objetivo de reforçar a competitividade, instituiu um regime especial de determinação da matéria coletável com base na tonelagem de navios (*tonnage tax*) e um regime fiscal e contributivo específico para a atividade marítima, bem como um registo de navios e embarcações simplificado³³. Como defendido pela ENIDH (Escola Náutica Infante Dom Henrique) que alinha importância da tonelagem ao peso político, uma vez que a tonelagem é fator decisor no peso político que uma bandeira e um país pode influenciar as instituições.

Como defendido em sede de questionário pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva (Professor Universitário e Administrador numa Seguradora)³⁴,

³³ Sobre a tonelagem o tema foi abordado novo regime jurídico e aumenta competitividade do transporte marítimo português <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=novo-regime-juridico-aumenta-competitividade-do-transporte-maritimo-portugues>. (acedido a 18/11/2018).

³⁴ Questionário respondido pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva (Professor Universitário e Administrador numa Seguradora), realizado em Lisboa em novembro de 2020.

“O cluster do Mar constitui um fator de desenvolvimento potencial que está subaproveitado. A economia do Mar e, em particular, a cadeia de valor de todas as atividades associadas às diversas fileiras encontra-se em diferentes estádios – desde a regressão até à emergência de novas opções.

Nas fileiras onde a concorrência de outras economias é muito forte (e.g., indústria de manutenção ou reparação naval) a capacidade de contribuir para o crescimento do PIB é relativamente baixa, no entanto, as áreas direta ou indiretamente associadas ao turismo (embora se deva excluir o atual efeito catastrófico da pandemia nessa fileira), portos e transportes, bem como pescada, tendem a contribuir de forma muito relevante para o desenvolvimento económico sustentável.

Relativamente às áreas da energia e da saúde/medicina, embora contenham um potencial importante, regista-se uma situação de natureza muito emergente e com um longo percurso de investigação e consolidação da sua viabilidade.

No caso de Portugal, sendo uma pequena economia aberta, a captura do valor acrescentado nestas fileiras da economia do Mar é essencial para diversificar as fontes de desenvolvimento.”

O referido no questionário supra, será potenciado ou limitado pela conjuntura e fatores estratégicos políticos, uma vez se tratar de infraestruturas, adicionalmente existe o fator crescimento potencial, em função da concorrência. A atividade de marinha mercante perdeu dimensão (não tem conseguido acompanhar a concorrência), pese embora se apelar à redução do transporte rodoviário, tendo este tema implicação direta na construção naval e obras marítimas (infraestruturas de suporte à construção e de exploração naval), tendo encerrado estaleiros e redução de capacidade operacional de outros. Sob a visão de centralização/especialização de competências tecnológicas, a situação poderá ser revertida e com a mesma, alavancadas oportunidades no setor, tendo Portugal potencial geoestratégico e capacidade a desenvolver e manter. Deste modo a reparação e manutenção naval será uma mais-valia, pela reconhecida capacidade portuguesa neste setor, beneficiando do posicionamento geográfico, assegurando os estaleiros nacionais quotas

interessantes detendo um dos principais estaleiros de reparação naval da Europa e o terceiro do mundo nalguns segmentos de mercado.

De destacar o defendido por Miguel Marques no seu artigo na revista de Relações Internacionais denominado “Economia, motor da interação humana com o Oceano” (Marques 2020), onde o oceano é considerado uma “Infraestrutura Natural Azul” sendo o *Hypercluster* económico do mar um fator integrador com o homem, sendo de respeitar o tempo necessário para gerir o mar ser superior ao de outros meios.

Segundo o Balanço de execução setorial global (19 de junho de 2018) (Governo de Portugal 2014)³⁵, (IP- António Laranjo 2018) a mobilidade faz parte da economia bem os portos da mobilidade.

No mesmo documento, consta o nível de financiamento para as diferentes áreas sendo possível perceber os diferentes setores de mobilidade e o quanto os Portos são críticos:

Figura 2-6 - Financiamento nos diferentes setores de mobilidade

FINANCIAMENTO

Milhões €

Setores	Projetos	Investimento	Fontes de Financiamento			
			Público	Privado	QREN	Fin. Europeu 14/20
Ferrovias	15	2.639	1.017	6	10	1.606
Rodovias	10	898	200	945	120	389
Marítimo-Portuário	19	1.534	82	600	0	96
Aeroportuário	6	241	--	241	0	--
Trans. Púb. Passag.	3	755	60	88	15	592
Total	53	6.067	1.359	1.880	145	2.683

Fonte: Balanço de execução setorial global (IP- António Laranjo 2018)

Pela figura supra verifica-se que o setor dos portos comerciais continua a ter um desenvolvimento económico promissor, acomodando atividades relacionadas, os portos plataformas logísticas de integração económica, compostas por diferentes atividades. Sendo vantajoso para os diferentes atores

³⁵ Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas PETI 3+ (Governo de Portugal 2014).

económicos manter o porto de carga contentorizada (*transshipment*)(ENM-Governo de Portugal 2013), os armazéns de componentes, transformação, serviços perto dos terminais de distribuição rodoviária e ferroviária, e na mesma área acomodar o transporte de produtos petrolíferos, gás natural e carvão e aportarem navios metaneiros e petroleiros (infraestrutura intermodal). Sendo a atividade portuária global alavancada pela prevista redução do transporte rodoviário e identificação dos portos críticos, recorrendo-se à distribuição de carga pela capilarização (ação de capilarizar, ou seja, fazer com que algo seja melhor distribuído), dos portos ou seja é importante que se transporte a granel e em portos críticos se distribua a carga, reduzindo grandes rotas por agilização dos portos e respetiva distribuição.

Facultando os portos maior capacidade de resposta no processo de transformação granel/distribuição, estando previsto grande investimento motivado pela procura. No Diário da República, 1.^a série — N.º 227 — 24 de novembro de 2017, refere a contentorização como sinónimo de globalização. O crescimento do transporte marítimo de carga contentorizada nas últimas décadas (1980 -2014 regista 8,3 %) foi impulsionado em grande parte pelo fenómeno da globalização que levou à maior contentorização das mercadorias. Numa economia globalizada, a contentorização oferece a vantagem de transporte multimodal de mercadorias, permitindo a redução do custo por unidade transportada da maioria dos produtos acabados, pelo que assiste -se a uma crescente contentorização da carga fracionada ou a granel. Em resposta a esta tendência, as frotas marítimas mundiais têm aumentado a sua dimensão resultando em impactos estruturais nas infraestruturas portuárias. Uma das mais importantes é o facto de que os portos de águas profundas terem passado a desempenhar um papel de distribuidores e de alimentadores dos outros portos do sistema mundial. Sendo de relevar a importância e ligação entre a segurança marítima, no enquadramento económico com as infraestruturas de suporte, tornando a comunicação um meio de desenvolvimento. O Mundo está em mudança os suportes serão diferentes, as prioridades também. A transformação digital pode ajudar nestas mudanças, como peça da estratégia global.

Quando enquadrado no continente Europeu, encontra-se em função crescente da navegação entre portos marítimos do mesmo país atribuindo-se o conceito termo “Cabotagem” (derivado do nome de Sebastião Caboto, um navegador Veneziano do século XVI que explorou a costa de América do Norte.) ou entre diferentes países (cabotagem internacional) sem perder a costa de vista (TMCD - Transporte Marítimo de Curta Distância) para atenuar o congestionamento terrestre.

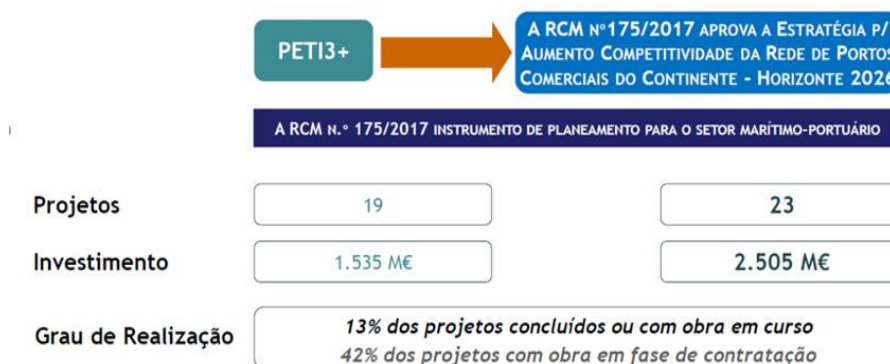
Adicionalmente e com o ensejo do turismo, potenciou o mercado de cruzeiros turísticos, o que também será oportuno para o desenvolvimento de obras portuárias pela necessidade de postos de acostagem para embarcações de recreio associada à tendência de crescimento da navegação de recreio revela um enorme potencial para a construção de portos de recreio e marinas (Ernâni Rodrigues Lopes 2009). No entanto o setor de turismo pode ter quebras, pelo que e por uma questão sã e prudente devem ser considerados e ponderados os níveis de importância a dar aos diferentes setores porque a dinâmica limita os ciclos.

Segundo o PETI 3+ (Governo de Portugal 2014), o “Estudo sobre a Revisão do Modelo Contratual e dos Mecanismos de Regulação do Sector Portuário, encomendado pelo regulador do sector, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, adiante designado por Estudo, propõe a adoção de cinco medidas de política de suporte à revisão pretendida assentes na definição:

- “a) Do novo modelo de governação dos portos;
- b) Das matérias de decisão centralizada e das matérias de decisão local;
- c) Da intervenção de uma entidade reguladora sectorial;
- d) Das linhas de orientação para as concessões portuárias;
- e) Do novo modelo tarifário.”

Na figura seguinte ilustra os projetos do setor marítimo planeados e em curso em 2018.

Figura 2-7 - Projetos no setor marítimo



Fonte: Balanço de execução setorial global (IP- António Laranjo 2018)

Estando estes inseridos nos Investimentos Prioritários, de forma que globalmente as peças estejam ligadas, no mesmo documento (Estudo) na página 84 e seguintes sendo referido o seguinte: “Os projetos prioritários no sector marítimo-portuário ascendem a 1.534 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que 62% possam ser financiados através de fundos privados e 25% através de fundos comunitários.

Destacam-se os projetos inseridos na RTE-T (Rede Transeuropeia de Transportes) relativos ao:

- Túnel do Marão,
- Corredor do IP3 Coimbra-Viseu,
- IP5 Vilar Formoso – Fronteira,
- Reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola;
- IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.”

Na figura seguinte tem a relevância nesta dissertação de forma a ilustrar o número e valor dos projetos de investimento no setor marítimo-portuário.

Figura 2-8 - Projetos prioritários no sector marítimo-portuário

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	1.524		385	945	194
Corredor do Algarve	10		4	0	6
TOTAL	1.534	0	389	945	200

Fonte: PETI 3+ (Governo de Portugal 2014)

O reconhecimento aprofundado do mar e fundos marinhos, será basilar para as questões de soberania, investigação, estratégia, equilíbrio do comércio mundial, de forma que a exploração dos recursos marinhos seja acompanhada pela sustentabilidade ambiental.

Atualmente assiste-se à redução de portos de pesca e a sua conversão de marinas/portos de recreio para aproveitamento da infraestrutura ou melhor rentabilização da mesma, uma vez que as exigências técnicas são diferentes. A decisão estratégica depende dos estudos efetuados numa ótica prospetiva considerando as necessidades da Península Ibérica com o pressuposto de centralização e otimização de capacidades, internamente existe a necessidade de um estudo integrado para distribuição de valências considerando as diferentes geografias continentais e o arquipélago dos Açores que disputam *hinterlands* apelando-se à cooperação e complementaridade infraestrutural recorrendo-se também a entidades internacionais pela experiência pese embora existir potencial.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões governamentais sobre as infraestruturas, e respetiva integração das plataformas económicas, uma vez que tem impacto no potencial estratégico.

2.2.2.3 *Serviços Marítimos*

Segundo o *Hipercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009), entende-se por Serviços Marítimos como todas as atividades profissionais ligadas ao Transporte Marítimos, excluindo as relacionadas com Armação e Operação. Sendo considerados os serviços prestados diretamente ao navio, cada vez que aporta, e todos os necessários relativos à atividade do transporte marítimo, das operações de navio propriamente ditas, até serviços relacionados pelos seguradores, corretores e financiadores.

Sendo possível enumerar algumas atividades mais comuns:

- Agências de Navegação e Transitários
- Corretores
- Afretadores
- Seguro Marítimo
- Serviços Financeiros
- Consultores e Inspetores
- Serviços Tecnologia Informação e Comunicações
- Clubes P&I - Protection & Indemnity
- Formação e Treino

- Serviços Jurídicos Marítimos
- Sociedades de Classificação
- Organizações/Associações Marítimas
- Pessoal Marítimo
- Editoras e Publicações

Pela amplitude e diferentes dimensões os serviços relacionados com o mar são de importância crucial, uma vez que agregam diferentes *players* e decisores das atividades marítimas. Deste modo quanto maior a capacidade marítima de um país, mais habilitado se torna de recursos estratégicos (desde que bem geridos), rentabilizados e sustentáveis uma vez que se está a operar com recursos escassos e nem todos reproduzíveis, dependendo das decisões da geração atual a continuidade de recursos para a geração seguinte, sem a continuidade assegurada, condiciona-se o desenvolvimento económico.

Os serviços marítimos existentes em países costeiros, e com atividade de transporte marítimos, no caso da Europa concentra-se na parte Ocidental, sendo de grande destaque para a cidade de Londres uma vez que a sua história tem assento relevante nos Transportes Marítimos, de referir empresas que no incremento dos Transporte Marítimos como o Lloyd's³⁶ e o Baltic Exchange³⁷, se desenvolveram pelas atividades relacionadas com a atividade. Historicamente locais portuários facilmente viram as suas atividades desenvolvidas, sendo cidades promissoras pelo tráfego comercial (em áreas diversas) que os serviços marítimos geravam uma vez que serviam de plataformas comerciais. Historicamente cidades portuárias mais facilmente foram capitais de Estados, pela concentração de recursos que mantinham, tornando-se interessantes centros de decisão, como entrepostos de serviços ou

³⁶ **Lloyd's**, formal name **Society of Lloyd's**, byname **Lloyd's of London**, international [insurance](#) marketing association in [London](#), known for insuring unusual items and distinguished by its [affluent](#) members (individuals, partnerships, and corporate groups) who underwrite and accept insurance for their own account and risk (acedido a 29/03/2020) <https://www.britannica.com/topic/Lloyds>.

³⁷ The history of the **Baltic Exchange** spans more than 250 years and traces its origins back to a humble coffee house - the traditional meeting place of merchants and sea captains - in the City of London (acedido a 28/03/2020). <https://www.balticexchange.com/about-us/history/>

não sendo capitais tornaram-se cidades reconhecidas ³⁸ com portos de grande destaque.

No caso nacional, e considerando a história será importante enquadrar e relacionar com os componentes atuais, no eventual alargamento da Plataforma serão potenciadas novas oportunidades, mas se aproveitadas e rentabilizadas, existe um poder latente a defender pelos técnicos que representam a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC). Outro fator importante será a relação dos diferentes riscos com as preocupações ambientais, obrigatoriedade jurídicas e oportunidades comerciais, onde existem diferentes flutuações de mercado. Portugal ao aumentar a jurisdição sobre o solo e subsolo marinho, não quer dizer que aumente na mesma proporção a riqueza, uma vez que se depende do emprego da capacidade e rentabilidade desse conhecimento, por exemplo existem setores como o farmacêutico e cosmética por rentabilizar do subsolo marinho acrescentando ao facto de existirem outras potencialidades por catalogar uma vez que se deve acomodar na capacitação de conhecimento, pelo que é importante existir receptividade para acomodar ou não desvalorizar/ estragar o desconhecido, por se considerar que à data da catalogação não tem aplicabilidade.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões políticas no respeitante à economia azul, de forma a balancear os vetores de sustentabilidade, rentabilidade e cooperação.

³⁸ A título de exemplo Lisboa; Porto de Rotterdam, Holanda; Porto de Hamburgo, Alemanha; Porto de Valencia, Espanha; Porto de Algeciras, Espanha; Porto de Barcelona, Espanha; Porto de Cagliari, Itália; Porto de Felixstowe, Reino Unido, entre outros.

2.2.2.4 *Investigação Científica, Desenvolvimento e Inovação; Ensino e Formação*

Neste item estão envolvidos pilares de capacitação de desenvolvimento, na sequência do ponto anterior, sendo este ponto o “fazer acontecer” para gestão coordenada, se não houver conhecimento não pode haver estratégia apropriada, implicando perda de recursos pela não rentabilidade de recursos e de oportunidade.

Como o referido no *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009), uma estratégia de Investigação de suporte da estratégia geral da economia do mar, deverá considerar alguns fatores³⁹ que podem ser resumidos como Investigação e desenvolvimento das “Ciências do Mar”, como fator estratégico, uma vez que o modelo logístico encontra-se em mudança, pela

³⁹ *Hypercluster*(Ernâni Rodrigues Lopes 2009), sobre o tema:

- centralização de esforços de I&D nas “Ciências do Mar” com potencial comercial a longo prazo, uma vez que o modelo de logística cada vez mais assenta na redução de custo de posse, pelo que são de valorizar terminais ágeis e redução do transporte rodoviário em benefício do marítimos por fatores ambientais mais sustentáveis, dispondo Portugal de fatores diferenciadores em termos de recursos – tal é o caso da Biologia dos Ambientes Extremos e da respetiva Biotecnologia. Esta inclusão está definida no Corredor do atlântico (Executive 2018) e no Diário da República, 1.ª série — N.º 227 — 24 de novembro de 2017 (Constitutional and Econ 2017),
- integração nas equipas internacionais focadas, orientadas e desenvolvidas para o desenvolvimento das tecnologias de processamento dos hidratos de metano (com o Japão, por exemplo), desenvolvimento e preservação de espécies.
- concentração de capacidade nacional nas tecnologias marítimas, como fator diferenciador, integrando os diferentes potenciais atuais e futuros, que mais e melhor alavanquem do Oceano, com destaque para a Energia. Acomodar esforços nacionais no setor da biotecnologia das algas focado na produção de biocombustíveis sustentáveis, associados à de captação e processamento de CO2 libertado parques industriais, utilização de medusas (na economia (turismo, alimentação e fármacos), na medicina) no entanto as medusas alimentam-se de outra medusas, zooplâncton, pequenos crustáceos peixes o que pode ser uma fator desregulador do ecossistema, tendo efeito nos humanos e podem aumentar ou reduzir em função dos hábitos destes (cadeia trófica).
- cooperar e acompanhar o desenvolvimento de novos projetos e conceitos de navios, acompanhados de infraestruturas portuárias para o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD), suportado por infraestruturas de mobilidade.
- rentabilizar as concessões de licenças de instalação de investimentos efetuados no setor da Aquicultura e Energias Renováveis para reforço das competências e capacidades, bem com utilizar as conclusões da EMEPC sobre este ponto.

essência e pela orientação económica, o modelo de logística cada vez mais assente na redução de custo de posse, pelo que são de valorizar terminais ágeis e redução do transporte rodoviário em benefício do marítimos por fatores ambientais mais sustentáveis, dispondo Portugal de fatores diferenciadores em termos de recursos.

Quanto ao ensino e formação, são basilares para a realização dos projetos (independentemente do formato que a transformação digital pode espoletar) uma vez que sem comunicação, conhecimento e formação não existe desenvolvimento, alinhado com a tecnologia e aproveitando o ensejo da emergência do setor do mar e recursos humanos inerentes para o desenvolvimento das atividades económicas do *Hypercluster*. Sendo determinante a preparação de recursos humanos através de capacitação com formação específica adequada, qualidade e motivação. Pelo tempo inerente à preparação de recursos, para o crescimento e maturidade que este tipo de formação envolve é necessário planear para ter crescimento. Se a carreira não for promissora e atraente compromete a angariação de recursos humanos, e sem tripulação não é possível aumentar frotas e rotas.

Na Publicação o LEME – PWC de dezembro de 2017 (PwC -Leme 2017) sob o tema da Revolução Digital, são identificados alguns desafios sobre a valorização e capacitação de recursos, sendo constatada a redução em 2016 de profissionais da Marinha por oposição ao aumento de pescadores e alunos colocados em primeira fase de candidaturas nos cursos do ensino superior relacionados com o mar, esta situação pode remeter para o facto de ser necessário reduzir custos com pessoal no setor militar mas a transversalidade do tema na economia será um fator diferenciador, pelas diferentes dimensões que o tema adquire e se espera adquirir. No conjunto e de forma integradora será possível potenciar o desenvolvimento e inovação do setor.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões no investimento no desenvolvimento respeitante à economia azul e

matérias comunicantes, e como as mesmas são orientadas à ética, para além da técnica.

2.2.2.5 Ambiente e Conservação da Natureza

Enquadrado como cenário de atividades económicas, sociais, culturais e de lazer, atividades relacionadas com empregabilidade, diversão e desenvolvimento. O Mar já foi considerado um recurso inesgotável, de riquezas certas e abundantes o que contribuiu para a não preservação atempada e prudente, não identificando as ameaças de forma assertiva e atempada cujo resultado é conhecido, tal como existe potencial por catalogar também existem perdas por identificar, existem locais cujo estrago é irreversível pela degradação e contaminação de espécies. Concomitantemente às atividades que o Turismo potencia à economia, considerando as atividades de suporte, uma vez que se existem mais pessoas nos barcos recreio, transportes marítimos, desportos, também existe o devasso, pelo excesso de pessoas e embarcações, traduzindo-se no aumento de poluição marítima (física, luminosa e sonora), tomemos o caso do Arquipélago das Berlengas onde há mais de 40 anos existia apenas um barco de transporte de recreio, operando em 3 viagens diárias de ida para a ilha e as respetivas de regresso, posteriormente permitiu-se que barcos pequenos fizessem várias travessias, menos demoradas e várias viagens ou seja a ilha passou a ter mais tráfego, mais ruído mais, poluição, quem regula este desequilíbrio entre satisfação de procura e as questões ambientais, quem lucra com este desequilíbrio e com a falta de regulação ou regulação permissiva? Neste caso concreto foi notória a redução de algumas aves, pelo ruído excessivo, pela redução de alimentação, pelos ovos retirados pelos turistas. Para além das aves que morrem pelos predadores (de que é exemplo o “Rato-preto”) ou porque ficam presas nas

redes pesqueiras⁴⁰. Sendo este exemplo apenas uma visão de como a dinâmica económica quando não controlada, pode comprometer a sustentabilidade e preservação, em caso de extinção da espécie também existe o efeito no setor económico, estando perante alguma autofagia.

De uma maneira geral as atividades com grande peso humano, a navegação de recreio, a exploração de recursos minerais (petróleo e gás), como a pesca, os transportes marítimos, a ocupação urbana das zonas costeiras e as instalações portuárias são fatores de pressão nos recursos da natureza em geral incluindo os marinhos. Sabe-se que aumentando o tráfego aéreo, rodoviário ou portuário, aumenta a degradação do ambiente pelo que se apela à regulação de forma integral e a novas energias, em detrimento dos combustíveis fósseis, é conhecido que no caso dos automóveis e à luz dos combustíveis tradicionais não se conseguiu o binómio elevada potência /velocidade com baixa poluição, pese embora os meios de “disfarce” a que a indústria cedeu, independentemente de quem pressionou. Como no triângulo da fraude (Pressão, Oportunidade e Motivação/Justificação) onde é comum o ambiente de controlo ou a falta dele não permite a robustez suficiente e a deteção de incidentes em tempo, acrescido com a falta de ética, a regulação também peca uma vez que nem sempre tem a independência suficiente e tudo junto as empresas deveriam poder confirmar se o requisito de ética está musculado, nas várias áreas das organizações, a ética deve ser encarado como um modo de estar e não obrigatoriedade, os reguladores e supervisores devem

⁴⁰ Atualmente a população das aves marinhas das Berlengas é pouco conhecida segundo site <https://www.berlengas.eu/pt/aves-marinhas> (acedido a 27/5/2018) existem muitas lacunas na conservação da cagarra (*Calonectris borealis*), do roque-de-castro (*Hydrobates castro*), da galheta (*Phalacrocorax aristotelis*) e do airo (*Uria aalge*), e desconhecimento em manter facilita a degradação pelo não preservação. As dinâmicas das populações, e da ação da pressão pela gaivota-de-patas-amarelas ou rato-preto, bem como a referida interação com as atividades piscatórias e outras ações humanas tendem em conjunto em ser uma ameaça. Este foi apenas um exemplo geográfico, mas há mais com as mesmas ameaças e outras.

atuar como agentes de vigilância e definição de penas, de forma a ter a função preventiva e punitiva.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões sobre políticas ambientais, considerando o balanceamento entre a economia azul, a rentabilização de recursos e a natureza, tendo as alterações climáticas em curso e outros riscos emergentes.

2.2.2.6 Produção e Pensamento Estratégico

A definição de uma estratégia pressupõe escolhas, de pensamentos e interesses opostos. No cenário atual de mudança e de níveis de imprevisibilidade elevados, sabe-se que a estratégia deve estar comprometida com o cenário atual e preparada para os tempos futuros. No plano em análise, são relacionados fatores económicos com o mar, remetendo para fatores passíveis de se conflitarem e competirem entre si, que naturalmente concorrem como o referido no tema da gestão da infraestrutura portuária para porto de pesca, porto comercial ou de recreio considerando que também podem ser ameaças como estruturas e não apenas ao nível de recursos, no entanto todos podem beneficiar se a estratégia for de alinhamento geográfico, funcional e financeiro para melhor rentabilidade de recursos e capacidade para um cenário futuro. Sendo que a escolha de algo, pode implicar rejeição de outra opção, nem sempre se completam ou ajustam, residindo a escolha eficiente na gestão do risco, dos recursos e da não conflitualidade. O pensamento estratégico é a base, no caso dos Portos encontram-se enquadrados no PETI 3+ ⁴¹ 3 (Governo de Portugal 2014), onde o fator marítimo-portuário alinha-se com outros fatores: ferrovia, rodovia, transportes públicos de passageiros e aeroportuários, com os seguintes focos, segundo o Balanço de Execução Setorial (IP- António Laranjo 2018):

- Sustentabilidade do sistema de Transportes;

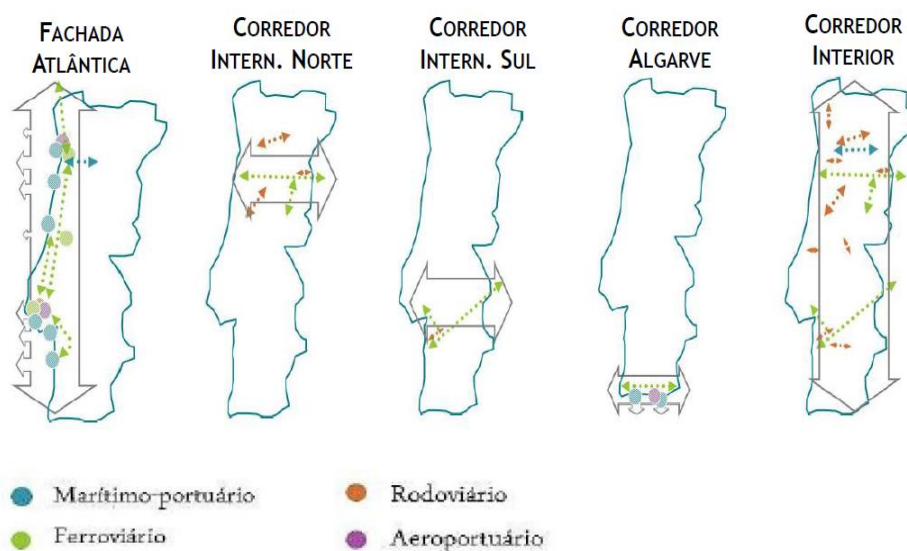
⁴¹ Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas.

- Coesão social e territorial;
- Crescimento económico.

E concretizado na seguinte figura, do mesmo documento:

Figura 2-9 - Eixos de Desenvolvimento Prioritário

EIXOS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIOS



Fonte: Balanço de Execução Setorial (IP- António Laranjo 2018)

A maior dificuldade do pensamento estratégico será o ajuste às condições futuras com base na informação atual, e em que medida cooperam ou competem, neste sentido será necessária a leitura objetiva dos indicadores atuais, de forma a não se decidir sob o modo manipulado e dependente. No tema em causa e considerando que existem recursos escassos e não reversíveis, mas sabe-se à data que o excesso de plástico está a contaminar o meio ambiente em geral e o mar em particular, segundo o *World Wide Fund for Nature*⁴²⁾, que emitiu um relatório que alerta para o efeito nefasto no plástico no mar Mediterrâneo com efeito direto em Portugal, como consequência do Turismo. É referido no mesmo relatório que mais de 200

⁴²WWF–*World Wide Fund for Nature* (acedido a 6/6/2018)
<https://www.wwf.org.uk/updates/holiday-plastic-choking-our-oceans>

milhões de turistas que visitam anualmente o Mediterrâneo são responsáveis por um aumento de 40 por cento no lixo marinho. E uma vez degradado irá ter implicações no Turismo e Pescas, perdendo o setor mais de 61 milhões de euros por ano, sendo este tema um exemplo como o setor se auto degrada. À data da realização desta dissertação, assiste-se a campanhas de sensibilização de redução de lixo e uso de plástico e remoção do mesmo das praias, como meio e proteção dos ambientes urbanos, costeiros e marinhos. Apelando-se aos governos que regulem o uso das zonas costeiras, sendo um exemplo em como o pensamento estratégico deve ser articulado com a realidade, e efetiva aferição das consequências e aplicação de medidas apropriadas perante o impacto. O pensamento estratégico só terá resultados satisfatórios, com interpretações objetivas na definição e realização do mesmo, mas flexível a ponto de se ajustar a novos fatores (naturais, concorrenciais, regulatórios, novos mercados, entre outros). Segundo *Hypercluster* (Ernâni Rodrigues Lopes 2009, Pág. 284) existe também o pensamento “programático, doutrinário e ideológico” cujo objeto é “promoção da convergência dos diversos interesses que existem numa sociedade”, apesar desta não assegurar *per si* os objetivos de base, mas apenas os desejáveis para determinada geografia, o que não quer dizer que sejam realizáveis nas condições definidas.

O pensamento estratégico será o guia em *latus sensus* com as diferentes variáveis e fatores, com objetivos claros, valores praticáveis, de forma a evangelizar as massas, as práticas que alavancam a rentabilização de recursos. O pensamento estratégico deve tendencialmente seguir o modelo de cooperação e envolvimento governamental, com assunção política de compromisso que deve ser alinhado à estrutura social, independentemente da orientação política.

No caso de Portugal, a projeção é vital, de forma a ganhar capacidade e estrutura em maior escala, pelo que o pensamento estratégico contempla o alinhamento com outras geografias e alianças sólidas, entre atores estatais e não estatais, articulando as melhores práticas com os equipamentos inovadores.

Pelo que se valoriza o pensamento integrador e complementar das matérias, orientações políticas de forma a valorizar o bem comum em si, que é o mar.

Um dos fatores de risco, que pode comprometer esta área serão as decisões no investimento em termos de desenvolvimento respeitante à economia azul e matérias comunicantes, considerando a estratégia e respetiva governação.

2.2.3 Segurança – Interna e Internacional

Apresentadas as atividades, com a correspondência a áreas críticas como as infraestruturas e a sua relação com as atividades económicas será mais fácil aprofundar a relação das mesmas com a Segurança Marítima nas diferentes dimensões e estabelecer paralelos com a segurança como um todo. Uma vez que a segurança, e segundo “O Mar na Estratégia de Segurança e Defesa Nacional” (T. F. e outros Rodrigues 2017) é concomitantemente um objetivo de qualquer Estado e um pré-requisito para a evolução e estabilidade de uma nação.

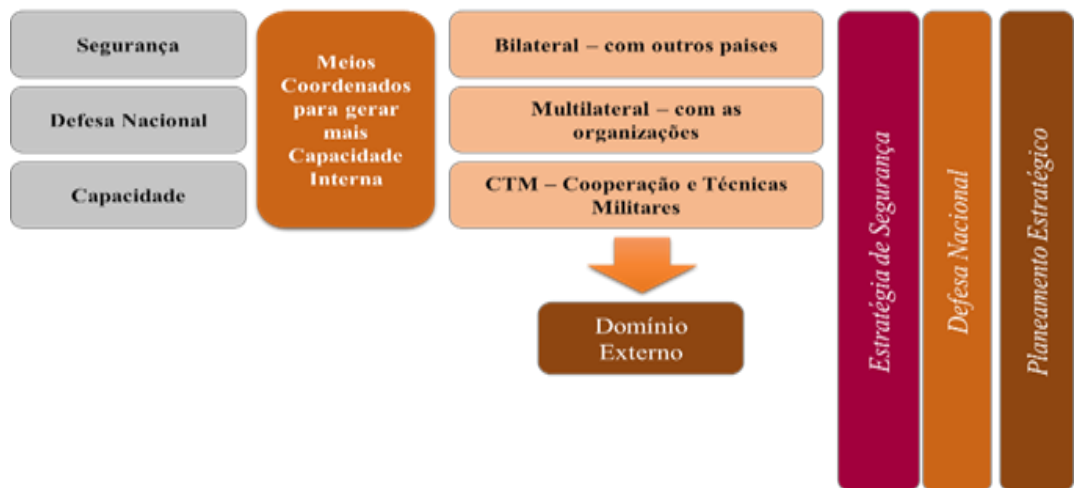
De um modo geral “a segurança é o resultado de uma apropriada utilização de capacidade, recorrendo a diferentes recursos: políticos, económicos, sociais, militares, energéticos, educacionais e outros, de forma a proporcionar confiança” (Cajarabille 2009) Concretizado no capítulo 7, do Estudos de Segurança Internacional (Buzan, Barry and Hansen 2012) de forma holística e basilar aos Estados.

John Herz, acrescentou valor à teoria realista, integrando e valorizando a ética nas relações internacionais. Adicionalmente introduziu o conceito dilema de segurança onde perante a ameaça um Estado investe em armas, e a médio prazo promove que os Estados em redor se sintam igualmente ameaçados, investindo estes também armamento. Deste modo, todos os Estados ficam numa situação pior que anteriormente, em termos de segurança, pese embora o objetivo original tivesse sido o de aumentar a própria segurança.

Deste modo o Conceito de *Defesa Nacional* tem subjacente o tema de «Segurança Nacional». Dependendo dos recursos e do nível de cooperação com outros Estados, assim será a definição do grau de segurança pretendido.

Na figura seguinte encontram-se representados fatores críticos neste tema e como se relacionam.

Figura 2-10 - Coordenação de meios (Adaptado pela autora de “A Estratégia Nacional do Mar” (ENM- Governo de Portugal 2013))



Fonte: Estratégia Nacional do Mar (ENM- Governo de Portugal 2013)

Estes conceitos aplicam-se também ao mar, tendo neste caso e pela sua complexidade e enquadramento, especificidades e riscos próprios atribuindo-se um valor psicológico ao conceito de segurança, uma vez que se reveste de uma ilusão, por ausência de perigos conhecidos que podem limitar ameaças reais (Cajarabille 2009). Cumulativamente dever-se-á considerar os controlos inerentes, as oportunidades e, como estas, por serem disponíveis e apetecíveis para os demais, tornam necessária a capacidade de gestão dos recursos, considerando que estes também podem ser ameaças se mal salvaguardados num contexto jurídico movido por interesses complexos e determinantes na estratégia económica e de segurança de um país.

No caso de Portugal, pela geografia e importância estratégica, deve ser valorizado o saber gerir este potencial e considerando a segurança marítima como parte da Segurança Nacional, de forma transversal a outros sistemas: militares, económicos, ambientais ou empresariais.

Cabendo à Marinha, ou outra entidade com função equivalente, a proteção, segurança e vigilância do espaço marítimo, um Estado com recursos técnicos ou capacidade, está menos suscetível a riscos. Por outro lado e pelo elevado valor, a suportar podem ser importantes as alianças, desde que bem negociadas e geridas a utilização e disponibilidade dos equipamentos navais.

Pelo que muito tem contribuído o enquadramento político europeu, como meio de fortalecer e afirmar o mar português na Europa, este enquadramento não tem de ser apenas económico, social, técnico, securitário. No caso de Portugal teve os seus opositores como Espanha que acabou por concordar após Portugal ter aceite o seu alargamento para oeste das ilhas Canárias (ver documento *Permanent Mission of Spain to the United Nations* (Nations 2016)⁴³ e *Permanent Mission of the Kingdom of Morocco to the United Nations 2015* (United Nations 2015))⁴⁴ sendo estes documentos fontes primárias de importância basilar neste tema uma vez se tratarem de documentos das Nações Unidas.

De uma forma geral a segurança é um meio de obter confiança (mesmo a um nível razoável), sem confiança não pode existir continuidade nem estratégia, sendo a segurança traçada em função dos riscos e ameaças identificadas que requer o enquadramento apropriado uma vez que novos cenários e fatores podem remeter para novas ameaças e novos contornos de segurança.

O conceito de segurança *per si* também não é único ou estático, variando do enquadramento, da escola ou corrente de pensamento. Varia pela política, social, económica, ambiental e tecnológico (Buzan, Barry and Hansen 2012), varia no âmbito e profundidade com que se relaciona para além do que se pretende alcançar, no tema em causa tende para a Segurança Internacional, pese embora ter também influência na Segurança Interna, pelo modo como se

⁴³ Permanent Mission of Spain to the United Nations No. 186 FP/ot ESPAÑA2015-2016

⁴⁴ Permanent Mission of the Kingdom of Morocco to the United Nations New York NV/ATL/No./325/2015

reveste. Segundo Barry Buzan, no *The Evolution of International Security Studies* (Buzan, Barry and Hansen 2012, Pág. 39-60), a “Escola de Copenhaga era constituída claramente numa posição intermédia entre o estado centrismo tradicional, de um lado e as reivindicações a favor da “Segurança individual” ou “global” dos Estudos Críticos de Segurança e Pesquisa da Paz, por outro.

Segundo a mesma escola a “segurança social” limitava o objeto de referência possível para duas unidades coletivas, Estado e sociedade, excluindo o individual e o global. In *The Evolution of International Security Studies* (Buzan, Barry and Hansen 2012).

De forma sumária poderemos ter no Realismo, considerada uma das mais importantes teorias das Relações Internacionais, e Política Internacional, uma vez que são tratadas as relações políticas entre os Estados, considerando a diplomacia e técnicas estratégico-militares.

Se o mar for enquadrado como “objeto” de oportunidades e capacidades, também terão de ser relevados contornos de incerteza, de competição e de insegurança. As diversas visões e abordagens têm origens e orientações diferentes com diferentes contornos, mas tudo remete para conceito básico de “conforto” o que pode facilitar este estado, também o pode limitar.

Adicionalmente devem ser enquadrados os recursos técnicos e a capacidade económica, para além dos recursos naturais e ambientais sendo estes mais escassos ou limitados existe outro recurso que deve agregar e cooperar na preservação e agregação de potencial ao recurso do conhecimento como alavanca de capacidade e poder.

No tema presente a segurança deve ser tratada como elemento libertador com prioridade da “promoção da justiça e dos direitos humanos por intermédio da cooperação entre os agentes”, segundo Ulrich Beck , “O risco é, para Beck, um estádio intermédio entre a segurança e a destruição, e a percepção dos riscos ameaçadores determina o pensamento e a ação...” (Mendes 2015), ainda Ulrich (Otto 1988) que distinguia dois processos de modernização na história recente das sociedades: i) modernização como

aliada do processo de industrialização e ii) construção da sociedade de massas, na segunda modernização ou modernização reflexiva, tende-se à globalização a par do desenvolvimento tecnológico constante. Deste modo o risco é uma função a gerir, mitigar ou transferir, por cada Estado em função do nível de segurança que pretende atingir e dos recursos que pode envolver. A Segurança deve fazer parte da Estratégia Global, fazendo parte da mesma as diferentes matérias, física, lógica, Cibersegurança e sanitária.

Segundo o Contra-Almirante António Gameiro Marques⁴⁵ sobre como pode ser relacionado o setor marítimo com as ameaças à segurança (no contexto Português), defende que:

“Devido à sua exposição ao mar, Portugal está, como qualquer estado ribeirinho, exposto às ameaças de segurança ligadas ao setor marítimo, sejam elas na área da “safety” sejam na área da “security”. Nesta última área em particular, assinalaria as relacionadas com a “cybersecurity”, que possuem um especial destaque no contexto da União Europeia, mais concretamente no âmbito da Diretiva NIS⁴⁶, uma vez que o transporte marítimo constitui um serviço essencial, sendo, por essa razão, objeto a medidas especiais de segurança. Esta diretiva encontra-se transposta para a legislação nacional através da Lei 46/2018 de 13 de agosto.

Ainda neste contexto, relevaria o excelente relatório produzido pela ENISA sobre a cibersegurança no setor dos portos, apresentado em 26 de

⁴⁵ Questionário respondido pelo Contra Almirante António Gameira Marques (Diretor-Geral do Gabinete Nacional de Segurança), complementado com entrevista, realizada em Lisboa em dezembro de 2020.

⁴⁶ União Europeia, mais concretamente no âmbito da Diretiva NIS (<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/network-and-information-security-nis-directive>) acedido no dia 2/12/2020.

novembro de 2019⁴⁷), no qual se identificam cenários plausíveis de ameaça para estas importantes infraestruturas e se assinalam as políticas adequadas para os mitigar.”

Nesta visão é de destacar a importância da Cibersegurança, como ferramenta crítica de proteção, nos dias atuais (2020) as tecnologias são um ativo estratégico e não apenas de suporte como eram consideradas no passado. Existem ameaças do contexto marítimo identificadas cabendo aos diferentes atores alinhar de forma cooperante as diferentes cada vez mais a resolução dos temas passa pela cooperação e homeostasia das matérias.

Sendo a visão de Beck, alarmística para as organizações e não apenas para as pessoas, uma vez que emergem novas políticas de Governo para gerir os novos modelos económicos e de risco, com contornos económicos neoliberalizados. Atualmente (2021) classificam-se como Riscos Emergentes, que se caracterizam pela novidade e com impactos desconhecidos.

O mar encerra em si várias dimensões em profunda transformação (económicas, políticas, militares, societárias e ambientais) como referido numa dimensão e interna e internacional, para além dos fatores económicos, políticos, sociais, estratégicos e geográficos. Neste ponto a Sociedade de Risco de Ulrich Beck (Mendes 2015) representa para as Relações Internacionais um estudo social, com contornos físicos no sentido de gerir o emprego do uso da força, optando sempre pela cooperação da segurança e do Direito Internacional sob a perspectiva dos riscos e ameaças atuais à segurança.

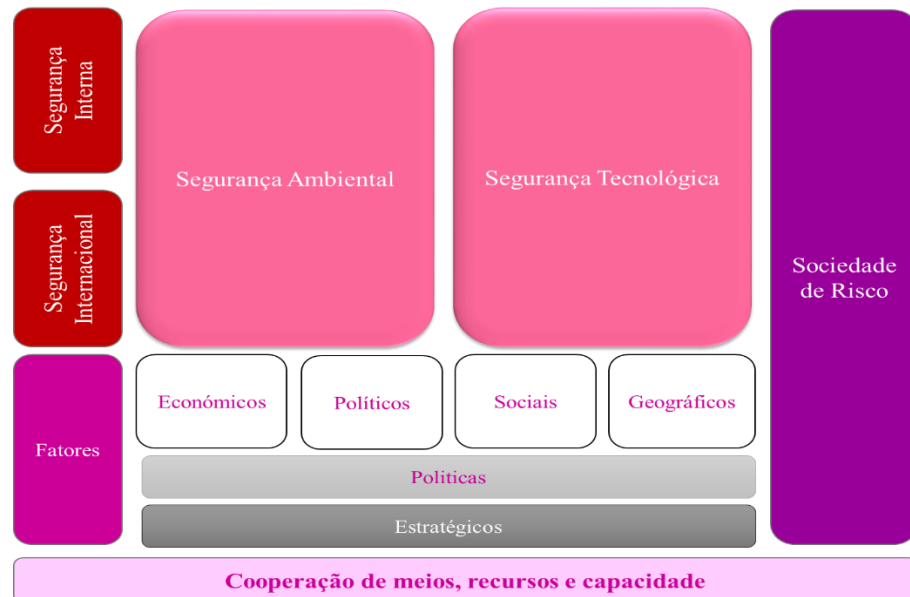
Segundo João Cravinho em *Visões do Mundo* (Cravinho 2002, Pág. 39-47) e após o descritivo da evolução das Relações Internacionais, introduz o conceito de 'sociedade internacional' no enquadramento global, remetendo para a era da globalização, ao desenvolvimento de instrumentos de análise inovadores.

⁴⁷ ENISA sobre a cibersegurança no setor dos portos, apresentado em 26 de novembro de 2019 (<https://www.enisa.europa.eu/publications/port-cybersecurity-good-practices-for-cybersecurity-in-the-maritime-sector>) acedido dia 2/12/2020.

No quadro seguinte resume-se uma visão centralizada na Segurança Ambiental e Tecnológica, sendo ambas preocupações da Segurança Interna como internacional. Tendo como suporte os fatores Económicos, Políticos, Sociais e Geográficos.

Em modo de resumo:

Figura 2-11 - Resumo de fatores de segurança



Fonte: Realizado pela autora, baseado em (Cravinho 2002, Pág 67) e Sociedade de Risco de Ulrich Beck (Mendes 2015).

Como referido pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva⁴⁸ e de forma resumida o:

“Cluster do Mar constitui um fator de desenvolvimento potencial que está subaproveitado ...No caso de Portugal, sendo uma pequena economia aberta, a captura do valor acrescentado nestas fileiras da economia do Mar é essencial para diversificar as fontes de desenvolvimento.”

⁴⁸ Questionário respondido Professor Doutor Paulo Martins da Silva (Professor no ISEG e Administrador numa Seguradora) realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

Adicionalmente existe o desafio do crescimento sustentável, para o qual é crítico o balanceamento entre a rentabilidade e a continuidade sendo a Globalização uma realidade e o Desenvolvimento uma ambição. No caso de estudo e uma vez que Portugal se enquadrar no contexto Europeu as atividades do *Hypercluster* económico de Portugal, enquadram-se num conceito matricial europeu com enquadramento de Globalização e Governação no que concerne às políticas e estratégias no aplicável ao nível global e local. Sendo cada estado-membro sujeito à apreciação dos pares nas matérias comuns. Ao nível global existem desafios novos que, por essa razão as soluções são mais complexas, para os quais a história não tem soluções, desafios como: a) Alterações Climáticas, b) Crescimento exponencial da humanidade, c) o consumo maior de recursos pelo maior número de população.

2.3 Conclusão do capítulo

Perante o referido e considerando a segurança numa ótica global, e pelos fatores apresentados, apesar de existirem importâncias diferentes para qualquer Estado e neste caso concreto Portugal, por razões económicas, políticas, regulamentares, mercado e a governação, pelo que se remete para dilemas como a dinâmica de poder e influência e no impacto, consoante a área económica em causa.

Nem todos os elementos podem ter impacto ao nível internacional na primeira derivada, mas numa segunda abordagem poderão ter, uma vez que ao nível interno existe o fator proximidade.

Sendo as estratégias, dependentes da orientação conjuntural, devendo-se assegurar o alinhamento estrutural, uma vez que a estratégia contempla seleção de meios, sendo neste caso a Segurança considerada como um meio de estabilidade.

3 AMEAÇAS E RISCOS À SEGURANÇA MARÍTIMA NACIONAL NO CONTEXTO INTERNACIONAL

3.1 Introdução

Neste capítulo serão abordadas as ameaças e riscos da segurança marítima e como esta pode ser considerada uma ameaça, no caso de estudo nacional, mas em contexto internacional. Pretende-se focar algum contexto de ameaças do mar, uma vez que este não gere apenas oportunidades, sendo também palco de dissidências, confronto e competição, pese embora que numa visão mais imediatista não sejam visíveis.

3.2 Matriz de ameaças e riscos

O conceito Estratégico de Defesa Nacional, é referido no “O mar no futuro de Portugal- Ciência e visão estratégia (Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico 2014, Pág 227), valorizando os “programas de cooperação militar e a definição de novos quadros de cooperação, que se possível poderiam passar para inclusão de ações de segurança marítima, combate à pirataria criminalidade organizada e cibercriminalidade”. Ou seja, desde sempre, o mar é visto como um palco de risco e com variáveis críticas. Não sendo esperado que o “Conceito Estratégico possa comportar a sua identificação e a definição das respetivas linhas de ação com a necessária profundidade, mesmo na sua atual versão abrangente que pretende cobrir todas as políticas setoriais do Estado.” (*ipsis verbis* “O mar no futuro de Portugal- Ciência e visão estratégia (Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico 2014)). O conceito de segurança difere entre disciplinas e âmbito, a saber também que os indicadores ditos “padrão” variam consoante geografia e o momento. Sendo, como referido nos capítulos anteriores desta dissertação a vigilância marítima uma atividade crítica em termos de defesa, e deteção de inconformidades como função preventiva.

Com o desenvolvimento tecnológico, a capacidade de vigilância aumenta, e de forma mais discreta tornando mais eficaz e eficiente para além dos acordos regionais e internacionais que permitem a cooperação.

Como referenciado na Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (adiante abreviado por ENM2013-2020) (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 17) remete para o pilar, do desenvolvimento sustentado, orientado pela visão da Comissão Europeia para o sector marítimo: o “Crescimento Azul”.

De acordo com Christian Bueger em “What is maritime security?” (Bueger 2015, Pág. 8) a segurança marítima é tratada como um bom exemplo das relações internacionais, pelo facto do mar ser um “corpo” internacional e a segurança ser sempre um interesse comum, bem como a insegurança uma ameaça perene e global também, remetendo para novas ameaças, Bueger trata o quadro de securitização e a sua relação com o contexto político a gerir, uma vez se tratarem de espaços que competem entre si, existindo diferentes níveis de incidentes é necessário referenciar e categorizar zonas geográficas de forma a capacitar as zonas consoante a tipologia de incidentes.

À data desta dissertação (2020) e mesmo excluindo o contexto pandémico o processo de transformação está em curso, onde estamos certos de que a segurança, a autonomia e a capacidade de decisão, de futuro serão diferentes porque a informação, as ameaças e riscos e contexto serão diferentes. Assistimos à evolução das diferentes infraestruturas, conscientes que a evolução acontece dependendo da abordagem do que se faz com as mesmas.

Tendo como conceito importante a tentativa de resolução de conflitos no âmbito marítimo que lhe subjaz valorizando a segurança mais no âmbito geral do que internacional, pese embora remeter para a coordenação de atividades e esforços, para além da necessidade de consenso. Que também determinam que os desentendimentos e o conflito político são inconstantes e muito contribuem para a segurança marítima. Adianta-se também e em rigor podem não existir novos conceitos de segurança marítima, apenas novas abordagens, novas ameaças, novos riscos, também as organizações sociocomunitárias são diferentes e mais complexas e sempre de forma holística a comunhão de novos fatores com novos resultados e novas

variáveis. Pelo que é determinante que se considere a relação com outros conceitos de base, como a segurança do mar, o *seapower*⁴⁹ e a economia azul⁵⁰. Adicionalmente o processo de securitização permite compreender uma afirmação polémica sobre até que ponto os interesses políticos são ou não incompatíveis ideologicamente e com orientações divergentes. Ao se abordar o tema de segurança marítima, facilmente se aproxima do tema do terrorismo marítimo, sendo uma ameaça direta, um exemplo de zona de pirataria marítima e necessidade de intervenção é Somália, tendo sinalizado no período entre 2008 e 2011 Segundo o Leme de dez de 2017 (PWC 2017, Pág. 12), os atores de combate à pirataria marítima internacional e ao nível da segurança global souberam aplicar políticas eficientes. O tema da pirataria sempre existiu, nos tempos mais recentes com novas variáveis e interesses geográficos como Ártico, o Mar do Sul da China, ou Mar Este da China, onde através de investimentos significativos em águas azuis com potências emergentes, tais como a Índia e a China, a atenção para a Segurança de pessoas e nações foi exaltado e sob vigilância.

O termo de Segurança Marítima, pode desencadear diferentes entendimentos, além disso o tema em si de segurança também tem implicações nos temas de sempre como a privacidade, a liberdade e outros pelas especificidade geográfica e requisitos sobre as relações internacionais dos países e zonas confinantes “What is maritime security”? (Bueger 2015, Pág. 8)) e “Orientações para uma abordagem integrada da política marítima: rumo a melhores práticas de governação marítima integrada e de consulta das partes” (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS and Bruxelas 2016) neste documento é focado o tema da complexidade do mar, os

⁴⁹ Seapower (poder marítimo), segundo Vigílio de Carvalho no “O poder marítimo” (V. Carvalho, n.d.)

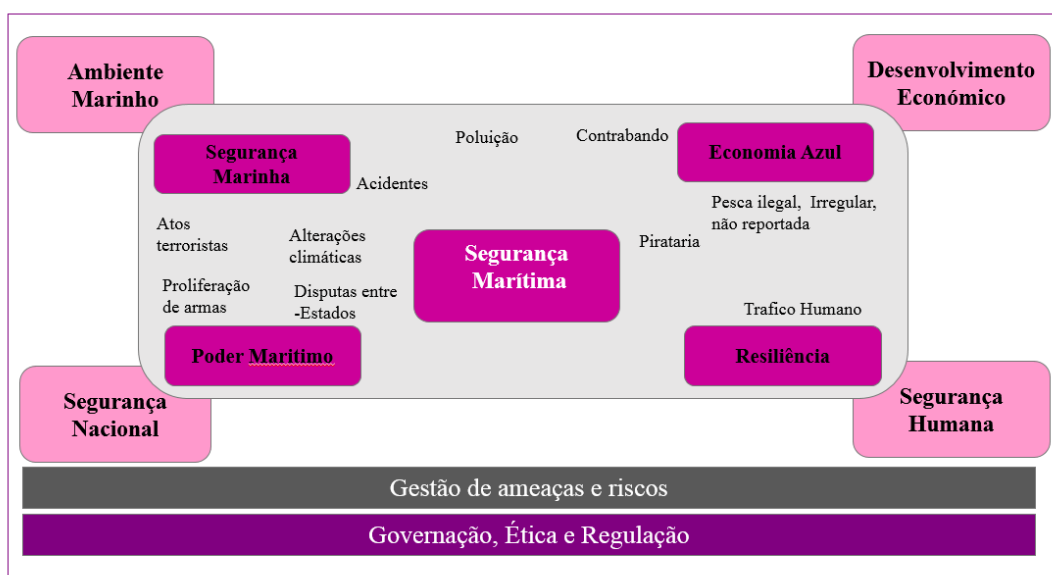
⁵⁰ Economia azul: Jim Sims analisa a Economia Azul, um conceito cujo objetivo é promover filosofias e medidas práticas para o crescimento económico associado à economia marinha e marítima (ver em <https://urbact.eu/bluact-porque-%C3%A9-que-economia-azul-%C3%A9-um-crescente-mar-de-oportunidades>, acessado a 7/10/2020).

interesses e a competitividade. Em termos de ameaças podem ser sempre zonas de disputa, pelos interesses envolvidos, ameaças ao estado marítimo terrorismo marítimo, pirataria, tráfico de humano, e substâncias ilícitas, tráfico de armamento, pesca ilegal, atentado ao meio ambiente, ou acidentes marítimos e desaparecimentos.

Situações que a segurança internacional e muitas vezes o próprio mercado e as oportunidades económicas podem potenciar, e desencadear medidas protecionistas para mitigar o risco e as ameaças. Pode não ser a perspectiva mais justa quando se abordam temas do mercado como potenciador de insegurança, ou pior, o modo como o mercado beneficia da insegurança e falta de capacidade uma vez que a insegurança marítima pode ser usada como branqueamento de capitais ou usado o canal marítimo para meios ilegais, pelo que urge redimensionar o conceito de segurança marítima, reforçado articulando com o tema da Ética, Regulação e Governança. No “*Security, Liberty and Politics: thinking the Copenhagen School in Portuguese*” (Moulin 2017) são elencados alguns fatores como a comunicação social com um fator de insegurança, pelo modo como o tema funciona e como os resultados são analisados, o fator de subjetividade não ajuda mas intensifica fatores de disputa.

Também e segundo Bueger (Bueger 2015, Pág. 1) é focada a compreensão da segurança social como um conceito de “*stable order at*” marítimo, em vez da definição “negativa” do tempo segurança, por causa de uma ameaça, mas uma conceptualização ‘positiva’ ou seja no mesmo artigo está representada a matriz de segurança Marítima que de forma esquemática e com alguma interpretação da autora da presente dissertação se apresenta abaixo.

Figura 3-1 Matriz de Segurança Marítima



Fonte: Adaptação pela autora de *What is maritime security?* (Christian Bueger Department 2015)

Nesta figura são considerados alguns fatores críticos e como os mesmos se relacionam, para além dos fatores técnicos ao tema desta dissertação, existem os transversais (Gestão de ameaças e riscos e Governança, Ética e Regulação), sendo estes de suporte a qualquer ecossistema, onde a Ética deve acompanhar a Técnica.

Considerando os quatro pilares de base da figura anterior (Ambiente Marítimo, Desenvolvimento Económico, Segurança Humana e Segurança Nacional), apreende-se que a Segurança Marítima pode ser na perspetiva deste trabalho como centro agregador ameaças e riscos pelos incidentes envolvidos, o conceito de Segurança Marítima foi alterado com desenvolvimento da Economia Azul (ver capítulo anterior), nos vários domínios do mar. As operações de pesca foram desenvolvidas, o valor comercial das pescas aumentou, alavancando as indústrias relacionadas. Concomitantemente, o valor de mercado do setor marítimo tem influência no incremento das energias renováveis, biotecnologia, *phitoplanton* bem como nas economias do turismo e restauração. Os conceitos economia azul detalhado no “Livro Branco sobre o Futuro da Europa” (Comissão Europeia n.d., Pág. 8), tem por base a Estratégia de crescimento da Europa com o qual

o crescimento da economia azul deve estar em conformidade, remetendo e integrando diferentes dimensões do desenvolvimento económico dos recursos, estratégias de gestão sustentável do ambiente marinho de forma global pela sua especificidade e complexidade. A título de exemplo entre os dias 7 e 13 de julho de 2018, decorreu na Cidade de Peniche o LOCC (*Living Oceans & Climate Change*) com palestrantes nacionais e internacionais ligados com as alterações climáticas, e o impacto na fauna e *planton*, assistir a diferentes temáticas⁵¹.

Neste evento foram experienciadas e observadas pela autora da dissertação reações em espécies marinhas (algas, medusas, bivalves, *phytoplanton*) o ambiente de criado de acidificação das águas, e impacto nas espécies em regime de laboratório com os reagentes definidos pelos especialistas, adicionalmente foi observado e experienciado o habitat natural nas ilhas Berlengas e numa enseada em Peniche (Papôa) por forma a efetuar recolha de espécies e comparar com o espaço de laboratório para ancorar e complementar a formação teórica, para efeito do nosso caso de estudo e para além dos impactos que o meio natural tem as diferentes ameaças.

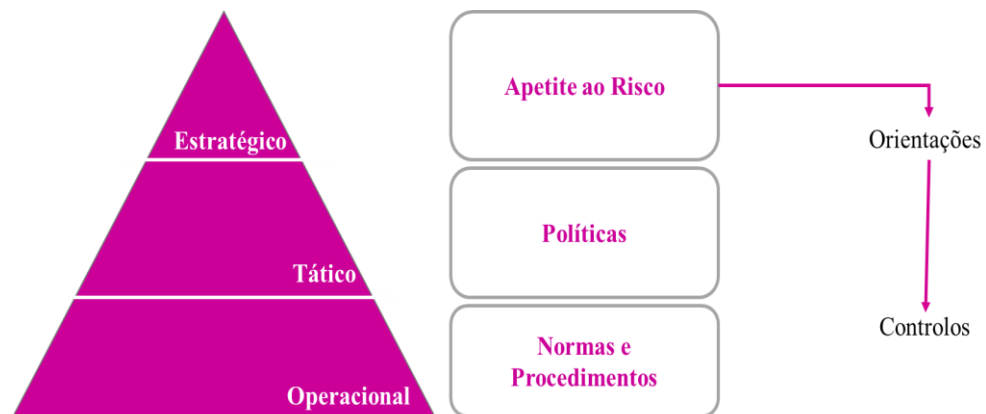
As principais conclusões foram: i) importância do mar sustentável como ativo global, ii) importância das diferentes espécies como equilíbrio do mar e como eventuais desequilíbrios da cadeia trófica pode comprometer esse equilíbrio, iii) como a acidificação é uma ameaça para o ecossistema marinho,

⁵¹ Mantendo os nomes originais do programa: Genomic tools for plankton research, Biophysical processes leading to the ingress of temperate fish larvae into estuarine, nursery areas: A review, eDNA - Environmental DNA, as a tool to evaluate status of marine ecosystems, Zooplankton and upwelling events, MarinEye – New concept of ocean observation, The global anthropogenic imprint on the large scale, long term changes of jellyfish – ecological and societal challenges and implications, Linking stress through different levels of biological organization – from the gene to the ecosystem, Community cascades in a marine pelagic food web, Minimizing and addressing the impacts of ocean acidification, Jellyfisheries –Towards an integrated approach to enhance predictive accuracy of the jellyfish impact on coastal marine ecosystems.

iv) impacto das medusas e fauna do mar contribui para o equilíbrio, bem como espécie consideradas como predadoras contribuem para o equilíbrio. (Curso gerido por Sérgio Leandro⁵²).

Os fatores indicados da Matriz de Segurança Marítima (ver figura anterior) não carecem de explicação pela especificidade, são ameaças inerentes, em termos de economia azul e desenvolvimento a considerar concomitantemente o fator financeiro e de financiamento como fator acelerador pondo em causa a proteção e a própria segurança de forma sustentável, uma vez que se pode estar perto de um sistema autofágico dependendo da governação e orientação estratégica do mesmo, pelo facto de existirem atividades conflitantes e não sustentáveis a longo prazo, a Estratégia pode não exigir a definição e aplicação regulamentar, mas carecem de monitorização a medição das medidas, no entanto o ambiente marítimo depende da predefinição de gestão de recursos. Cabendo à gestão de ameaças e riscos a abordagem global.

Figura 3-2: Diagrama de Appetite ao Risco (By ISACA)



Fonte: ISACA⁵³ (ISACA 2019) entre outros.

⁵² Sérgio Leandro, Diretor adjunto do Escola Superior de Turismo e Tecnologia Marítima - Instituto Politécnico de Leiria (ESTM-IPLLeiria) e Co-Manager da Biosfera da UNESCO Reserva de Berlengas/Peniche (Portugal).

⁵³ ISACA: Information Systems Audit and Control Association.

Outro conceito a considerar será o de *segurança humana este tema, é abordado em “Routledge Handbook of Human Security”* (Martin and Owen 2015), onde nos capítulos 3 e 4 cujo títulos são: Em “*Defense of the Broad View of Human Security, Shahrbanou Tadjbakhsh*” e “*Human Security Thresholds, Taylor Owen*” respectivamente. Neste livro são aprofundados os conceitos sobre segurança humana, e esta como uma perspectiva política e institucional, nos diferentes cenários geográficos e políticos sendo valorizada e enquadrada a segurança humana, como segurança crítica, pelos pontos de conflito existentes. Tal como no documento da União Europeia “*Shared Vision , Common Action: A Stronger Europe Shared Vision , Common Action : A Stronger Europe*” (Representative, Commission, and The 2016) no Cap. 1 focando a Paz e a Segurança como atividades a cumprir pela União Europeia, frisando promover a paz como meio de garantir a segurança dos seus cidadãos e do território.

Sendo o erro humano transversal a qualquer entidade e o mar meio de ligação entre nações. Como referido no artigo do ISACA Engenharia social: uma ameaça subestimada na Governança e gestão de segurança de TI, (Puricelli 2015). Onde é referido o fator humano como parte necessária da segurança de informação, e de forma holística a Economia Azul, é suportada num sistema de informação, no entanto os colaboradores de uma entidade têm sido de forma histórica a ameaça à própria entidade, e fonte de problemas de segurança, o primeiro ponto relaciona-se com as ameaças internas, uma vez que qualquer colaborador, em situação de descontentamento, mal formado ou mal intencionado (incluindo ex-funcionários, consultores, e parceiros de negócio) possam beneficiar do conhecimento adquirido da organização ou sistemas de intenção (como estratégias de mercado/concorrência) para prejudicar a entidade, é necessário também acautelar os funcionários descuidados. Estas pessoas, podem ser facilmente permeáveis quando influenciadas por um ataque de engenharia social, colocando informações corporativas em risco ao executar uma ação maliciosa mesmo que de forma não intencional. Sendo alvos fáceis para os criminosos cibernéticos e outros pelo que as técnicas de engenharia social podem ser utilizadas para manipular

pessoas de forma a obter informações sigilosas, aumentando assim a taxa de sucesso dos ataques.

No mesmo documento é referido, “o erro humano ou comportamento inadequado estão frequentemente relacionados à falta de informação, consciência de riscos associada a fatores não racionais, como experiência pessoal e atitude tornando maior o apetite ao risco”. Sendo este tema confirmado pela prática de *phishing*, que continua sendo uma das armas mais eficazes de engenharia social, mesmo num contexto onde os ataques cibernéticos evoluem constantemente e ficam mais sofisticados. Dada a complexidade do tema da segurança marítima e contexto internacional, é importante considerar a segurança humana como ameaça ao sistema de segurança internacional (Buzan, Barry and Hansen 2012, pag. 93) pelos interesses comuns, uma vez que o mar é sempre um ponto comum entre estados passível de conflitos que se podem tornar ameaças à segurança, sendo as fronteiras tão fortes quanto o ponto mais fraco.

No mesmo artigo (ISACA Engenharia social: uma ameaça subestimada na Governança e gestão de segurança de TI, (Puricelli 2015) tendo como o fator humano, em concreto o fator de engenharia social, como vulnerabilidade relevante nos sistemas empresariais e neste caso em relação à segurança marítima no enquadramento internacional. Esta área de risco, nem sempre é valorizada sendo de difícil gestão e mitigação de riscos. No caso corporativo (independentemente de se tratar do setor público e privado), os colaboradores podem ser alvo desses ataques através de engenharia social, uma vez que detêm conhecimento e formação necessária sobre essas ameaças, e nem sempre existe capacidade de as identificar, pelo que é fundamental desenvolver uma estratégia que contemple este risco específico relacionado com a segurança humana e organizacional no processo de governação da Segurança marítima como noutro tipo de segurança. Deve também existir categorização de erros ou “quase erros” de modo a melhorar a maturidade do processo de identificação e prevenção dos problemas, de forma a se obter maior maturidade e consciência e risco.

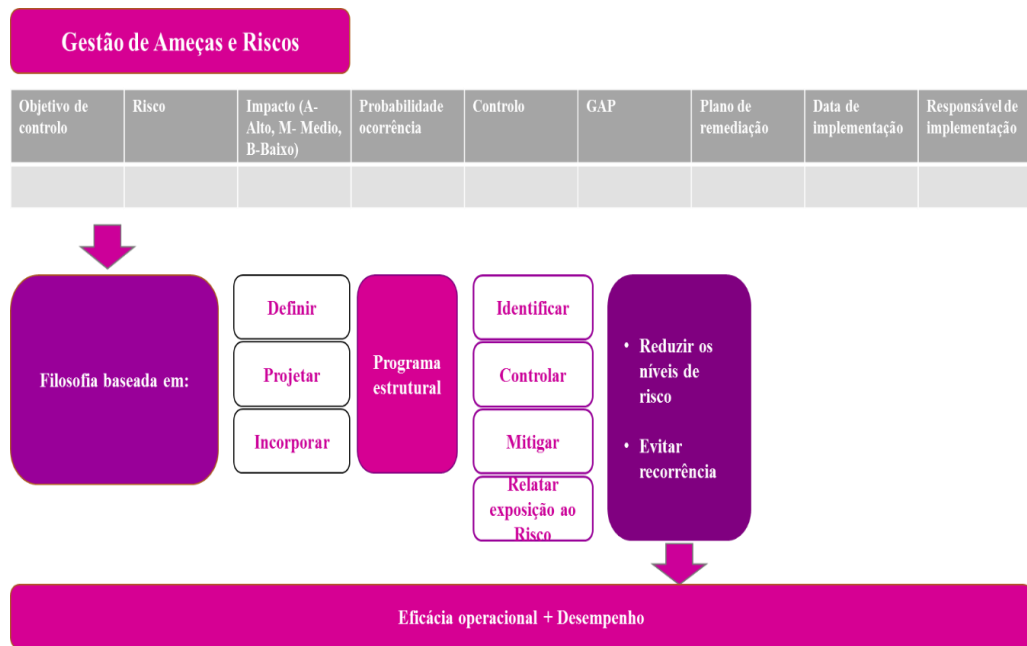
3.2.1 Gestão de ameaças e riscos

No tocante aos erros humanos existem eventos que ocorrem a partir da falha ou inadequação de processos, pessoas ou sistemas durante o desempenho das atividades correntes representando uma ocorrência real de risco do negócio. Consequentemente, certos eventos podem ter um impacto negativo no desempenho operacional e / ou financeiro da entidade ou organização, neste caso a governação da segurança marítima deve considerar ameaças e riscos, recorrentes e as emergentes, de forma a manter um âmbito alargado de proteção. A categorização de eventos, e quantificação em termos de probabilidade de ocorrência e impacto são cruciais para a classificação de riscos, por exemplo uma matriz de riscos. Outra classificação importante será em termos de impacto financeiro, ou que têm potencial para tal situação, sendo necessária a classificação e categorização de eventos e que a classificação seja atualizada periodicamente (p.e. anualmente) ou ajustar a frequência da análise se algum evento anómalo forçar tal categorização. Sem classificação não se gerem riscos, sem gestão dos riscos não se assegura um nível de segurança adequado, e de forma prudente deve ser adotada uma filosofia baseada em riscos em todas as fases de suas operações e suportes (incluindo o risco cibernético), definir, projetar e incorporar um programa estruturado de atividades e uma cultura que busca identificar, controlar, mitigar, e relatar a exposição ao risco, de forma a mitigá-lo.

A eficácia operacional e o desempenho podem ser melhorados quando a entidade avalia, identifica *gap*'s com as boas práticas, uma vez que se aprende com os erros e constroem-se mecanismos apropriados para evitar a recorrência. Devendo implementar mecanismos de avaliação e medida dos procedimentos de controlo implementados.

Em resumo, e como exemplo poderemos ter a seguinte matriz de risco e mecanismos de controlo como resumo à gestão de riscos.

Figura 3-3 Resumo de Gestão de ameaças e Riscos



Fonte: Adaptado pela autora de (ISACA Engenharia social: uma ameaça subestimada na Governança e gestão de segurança de TI, (Puricelli 2015).

Na figura supra são ilustrados os principais campos de uma matriz de risco, com um exemplo de abordagem, com as principais fases. Sendo possível a aplicação a diferentes realidades.

Não existem definições universais de segurança, riscos e ameaças, depende da organização orientadora e *framework*, neste caso de estudo foi referido o ISACA⁵⁴, mas se se considerar entidades como a Organização das Nações Unidas (ONU), Organização do Tratado do Atlântico (NATO) ou a União Europeia (UE), como organizações mais globais com influencia ao nível dos Estados, mantêm-se as diferentes definições, por exemplo no caso na União Europeia e de modo relacionado considera que as ameaças são avaliadas como parte no processo, e as decisões são tomadas com base na avaliação do risco.

⁵⁴ Information Systems Audit and Control Association.

No caso de Portugal sendo um dos doze membros fundadores da NATO, aliança militar de defesa coletiva entre países norte-americanos e europeus, instituída pelo Tratado de Washington em 4 de abril de 1949⁵⁵, sendo de valorizar a posição geográfica de Portugal, pela centralidade do Atlântico sendo estratégico para a Europa.

Como referido no “O mar no futuro de Portugal” (Centro de Estudos Estratégicos do Atlânticos 2014, pág. 129 e seguintes), nem sempre existe uma abordagem globalizante de segurança internacional e a relação com a economia do mar, tanto na UE como no Mundo em geral, uma vez que divergem os atores, a história, o enquadramento. O fator segurança nem sempre é abordado numa perspetiva transversal e estratégica, não como risco emergente, mas de forma isolada e ocasional, uma vez que são considerados apenas alguns riscos, não se identificando impacto dos mesmos, não é possível mitigá-los.

Desta forma, e considerado no Livro Branco sobre o Futuro da Europa:

Figura 3-4: Crescentes Ameaças

CRESCENTES AMEAÇAS E APREENSÕES EM MATÉRIA DE SEGURANÇA E FRONTEIRAS

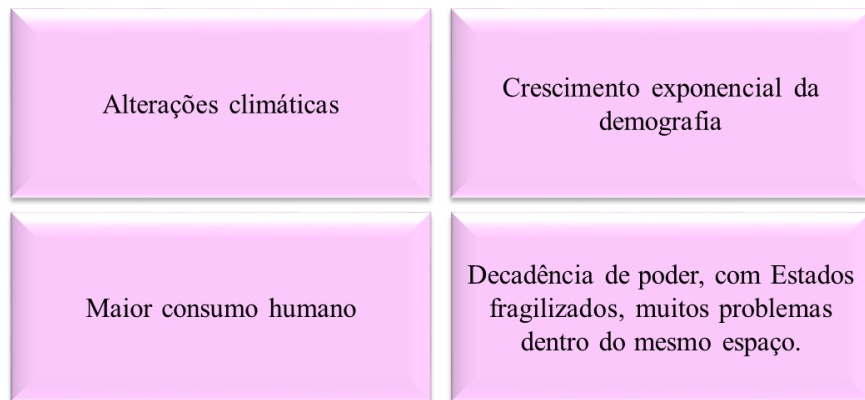
A Europa é um lugar extraordinariamente livre e estável para os seus cidadãos, num mundo onde ainda reinam a discórdia e a divisão. Dos 25 países considerados como os mais pacíficos do mundo, 15 pertencem à União Europeia. No entanto, o efeito dissuasor dos recentes atentados terroristas tem abalado a nossa sociedade. O esbatimento progressivo da distinção entre ameaças internas e externas está a mudar a forma como os cidadãos concebem a segurança pessoal e das fronteiras. Paradoxalmente, isto acontece num momento em que as deslocações pelo mundo, por motivos de trabalho ou de lazer, são mais fáceis e frequentes do que nunca.

Fonte: Livro Branco sobre Futuro da Europa (Comissão Europeia n.d, Pág. 11)

⁵⁵ Decreto de ratificação do Tratado do Atlântico Norte publicado no Diário do Governo n° 165, 1ª Série, de 28 de julho de 1949.

Na figura infra, apresentam-se quatro ameaças globais consideradas críticas, pelas implicações estruturais que têm no Planeta, como forma de representar preocupações latentes no Planeta sendo críticas para este caso de estudo, uma vez que o mar é um ativo global e estes fatores influenciam a Governação.

Figura 3-5: Ameaças e Riscos Globais



Fonte: Elaboração pelo autor a partir de: <https://eurocid.mne.gov.pt/alteracoes-climaticas> (acedido dia 23/10/2020) e <https://news.un.org/pt/tags/demografia> (acedido a 12/09/2020)

Adicionalmente, e na mesma orientação, segundo o estudo de 2018 da E&Y denominado a “Economia e o Mar em Portugal” (E&Y and AM&A 2018), poderemos ter os seguintes drivers, como fatores determinantes:

Figura 3-6: Drivers do Mar



Fonte: Economia do Mar em Portugal (E&Y and AM&A 2018)

Sendo estes factos considerados numa base de análise de relações internacionais, de qualquer análise matricial denominada por estratégia (não havendo estratégia sem política), onde é necessário compreender:

- Ameaças e Riscos
- Vontade política e as políticas que a dirigem.

É importante saber negociar e articular com os diferentes atores envolvidos, de modo a não desperdiçar recursos, ter presente que existem investidores e financiadores importantes (públicos e privados), que são decisores para o futuro da economia azul, sendo de considerar a responsabilidade envolvida, pela conservação e exploração sustentável dos recursos marítimos, e a importância de equacionar variáveis de forma ampla e fidedigna para que a cenarização e respetiva decisão seja a mais adequada para o planeta.

3.2.2 Atividades emergentes na economia do Mar

No estudo de 2018 da E&Y denominado a “Economia e o Mar em Portugal (E&Y and AM&A 2018), são identificadas atividades emergentes no *Hypercluster* do Mar (explicado no capítulo anterior) e as diferenças entre a Economia do Mar vs. Economia baseada no solo. Deste modo temos:

Figura 3-7: Atividades emergentes na Economia do Mar

Principais atividades baseadas nos oceanos	
Atividades Estabelecidas	Atividades Emergentes
Pesca	Aquacultura marítima
Indústria do pescado	Oil & Gas (águas profundas)
Transporte marítimo	Energia eólica offshore
Atividade portuária	Energias renováveis do oceano
Construção e reparação naval	Mineração marítima e do fundo do mar
Oil & gas offshore (águas pouco profundas)	Segurança e vigilância marítima
Construção e manufatura marítima	Biotecnologia marítima
Turismo costeiro e marítimo	Produtos e serviços marítimos de alta tecnologia
Serviços marítimos às empresas	Outros
Educação e I&D marítima	
Dragagem	

Fonte: Adaptado de OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris

Economia do Mar vs Economia Baseada no Solo

A natureza particular do oceano (estado líquido) quando comparada com o solo tem importantes implicações ao nível da atividade e dos desafios que têm de ser enfrentados:

- ▶ Os oceanos são menos transparentes e mais tridimensionais (profundidade) que o ar, levando a um maior desconhecimento dos recursos e a elevados custos de mapeamento e monitorização;
- ▶ Os oceanos são fluidos e interconectados, exacerbando significativamente a importância e impacto das externalidades;
- ▶ As espécies marinhas, em maior proporção, deslocam-se em grandes grupos, por maiores distâncias e em padrões menos rígidos, tornando a sua gestão mais complexa;
- ▶ Os oceanos não são habitats naturais da humanidade, implicando a necessidade do uso de tecnologia e maiores custos de suporte de vida e de gestão das sociedades (e.g. policiamento);
- ▶ Nos oceanos, a gestão dos direitos de propriedade e dos direitos de exploração é muito complexa, dadas as suas características intrínsecas já elencadas;
- ▶ O impacto da atividade humana (e.g. agentes poluentes) tende a ser mais propagado e a perdurar mais tempo nos oceanos do que nos solos ou no ar, com elevadas implicações potenciais para a sustentabilidade ambiental dos ecossistemas globais que dele dependem.

Fonte: Economia do Mar em Portugal da E&Y e AM&A (E&Y and AM&A 2018, Pág. 8)

No descritivo da Economia do Mar versus Economia baseada no solo, e por inerência é possível identificar ameaças e riscos, pela barreira natural, pela abrangência, pelo custo de investimento, pela complexidade regulatória, pelo impacto do fator humano. Quando detalhada cada uma das atividades do *Hypercluster*, é possível serem identificados alguns desafios em Portugal.

Figura 3-8 Fileiras de exploração vs. Desafios para Portugal

Fileiras de exploração ou Atividades económicas	Desafios em Portugal com influência internacional
Pescas, Aquicultura e indústria de Pescado	Definição de áreas ambientalmente protegidas, de forma a assegurar um sistema económico sustentável. Considerando o crescimento na parte agrícola e

Fileiras de exploração ou Atividades económicas	Desafios em Portugal com influência internacional
	piscícola, passando pela categorização, definição, e exploração de áreas com potencial. Desenvolver, capacitar e modernizar a frota para se tornar competitiva e rentável, sendo o caminho o investimento.
Transportes marítimos e logística	Considerando a vantagem geoestratégica de Portugal, inserida nas principais rotas mundiais críticas, sendo vantajoso que a estratégia nacional inclua de forma eficiente as vantagens competitivas do posicionamento. Considerando o PETI 3+ (Governo de Portugal 2014) e as linhas de mobilidade definidas (Rede Europeia de Transporte) nas denominadas Autoestradas do Mar. Sendo as infraestruturas Portuárias integradores de plataformas logísticas, incluindo o Gás Natural Líquido (GNL) onde em Sines aportam navios metaneiros. Tornando-se um desafio a melhoria e integração da rede portuária nacional, rede de mobilidade, melhoria das plataformas logísticas de forma integradora, otimização dos processos imputação de impostos e alinhar com o conhecimento. Os transportes como soluções integradoras, onde terão de ser desenvolvidos alinhados com a infraestrutura, por exemplo a composição e a linha ferroviária.
Manutenção, construção e reparação naval.	Investimento em formação e requalificação de recursos neste setor uma vez que neste momento são insuficientes em número e capacitação. Onde alguns pontos de melhoria podem passar pela: melhoria e qualificação dos estaleiros para atividades de recreio, aumento da capacidade instalada no tratamento logístico dos estaleiros, flexibilização de recursos de forma a poder trabalhar em mais do que um estaleiro.
Turismo e lazer	<p>Em Portugal a Fileira de Turismo relacionado com Lazer, consiste em dois segmentos principais: Turismo Costeiro (Sol e Mar) e o Turismo Náutico (e.g náutica de recreio ou animação turística do mar). No segmento de Turismo Costeiro e apesar da tradição nacional e de outros países (Mediterrâneos) depara-se com alguns constrangimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sazonalidade da atividade; • competição mundial; • dependência de grupos específicos de turistas e visitantes; • fragmentação da oferta; • baixo valor acrescentado dos serviços e reduzida criação local de valor; • fraca capacidade de investimento; • crescentes pressões ambientais sobre os recursos; • baixas qualificações; • capacidade limitada de inovação. <p>Acresce referir que nem sempre este setor se encontra bem regulado de fora a ter um desenvolvimento sustentável, sendo muitas vezes conflituante com atividades relacionadas com o setor do mar e com o ambiente e outros setores de atividades.</p> <p>Em Portugal, a fileira do turismo e lazer ligado ao mar encontra-se enquadrada tanto no âmbito da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 tal como a Estratégia Turismo 2027 (Turismo de Portugal I.P. (TdP) 2017).</p>

Fileiras de exploração ou Atividades económicas	Desafios em Portugal com influência internacional						
<p>Onde o mar surge como ativo diferenciador nos Ativos Estratégicos.</p> <div style="text-align: center;"> <p>ATIVOS ESTRATÉGICOS</p> <p>ATIVO ÚNICO TRANSVERSAL</p> <p>1. PESSOAS</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #4CAF50; color: white;">ATIVOS DIFERENCIADORES</th> <th style="background-color: #4CAF50; color: white;">ATIVOS QUALIFICADORES</th> <th style="background-color: #4CAF50; color: white;">ATIVOS EMERGENTES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="font-size: small;"> 2. Clima e luz 3. História, cultura e identidade 4. Mar 5. Natureza 6. Água </td> <td style="font-size: small;"> 7. Gastronomia e Vinhos 8. Eventos artístico-culturais, desportivos e de negócio </td> <td style="font-size: small;"> 9. Bem-Estar 10. Living - Viver em Portugal </td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>Fonte: Estratégia Turismo 2027</p> <p>No que respeita ao segmento referente ao turismo náutico, faz parte das atividades emergentes em Portugal, fazendo parte das atividades com elevado potencial, o que pode facilitar o facto de ao nível Europeu este sector ter maior maturidade, devendo Portugal saber identificar o que tem sido feito de menos bem na Europa e no Mundo. Por exemplo, o fator poluição, incompatibilidade com outras atividades, qualidade das infraestruturas com a mobilidade das atividades relacionadas. Em termos de segurança nem sempre têm sido considerados os fatores críticos entre Estados membros das diferenças licenças de Skipper, o que compromete a regulação ao nível do Estado Único e a segurança dos estados e das pessoas.</p> <p>Nem sempre se consegue aferir e corrigir atempadamente sendo possível recolher informação de base para a tomada de decisão.</p>		ATIVOS DIFERENCIADORES	ATIVOS QUALIFICADORES	ATIVOS EMERGENTES	2. Clima e luz 3. História, cultura e identidade 4. Mar 5. Natureza 6. Água	7. Gastronomia e Vinhos 8. Eventos artístico-culturais, desportivos e de negócio	9. Bem-Estar 10. Living - Viver em Portugal
ATIVOS DIFERENCIADORES	ATIVOS QUALIFICADORES	ATIVOS EMERGENTES					
2. Clima e luz 3. História, cultura e identidade 4. Mar 5. Natureza 6. Água	7. Gastronomia e Vinhos 8. Eventos artístico-culturais, desportivos e de negócio	9. Bem-Estar 10. Living - Viver em Portugal					

Fonte: Economia do Mar em Portugal da E&Y e AM&A (E&Y and AM&A 2018, Pág. 17 e seguintes)

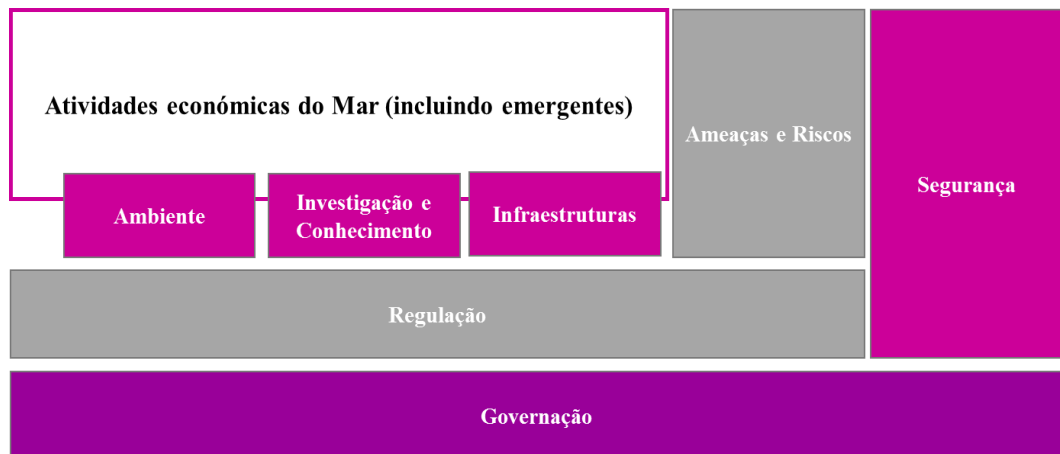
Em modo de resumo sobre as ameaças e riscos é necessário considerar o mar como um fator global, onde as oportunidades, os riscos, e as ameaças são igualmente globais. Não se pode considerar o mar e os seus diversos fatores económicos sem considerar: ambiente, segurança, regulação como fatores agregadores do *hypercluster* marítimo (incluindo as atividades emergentes e os riscos emergentes) e atividades relacionadas como as infraestruturas, conhecimento e como os modelos de negócio podem evoluir.

Como referido na “Economia do Mar em Portugal” da E&Y e AM&A, Portugal (AM&A 2018, Pág. 8 e seguintes) tem características geoestratégicas que conferem a este setor elevado potencial, porém a concretização, ao nível global e nacional, destas oportunidades e deste potencial exige resposta adequada a três desafios nucleares:

- A preservação do mar e dos seus ecossistemas, dada a sua importância para o planeta e para vida em geral, assim como para a manutenção e sustentabilidade dos recursos económicos;
- A renovação de modelos de negócio empresariais, especialmente ao nível de atividades económicas consolidadas como a pesca ou o turismo costeiro, com o objetivo de garantir a competitividade das atividades económicas e a sustentabilidade dos recursos a longo prazo;
- O desenho de incentivos e a promoção de investimentos infraestruturais que potenciem a competitividade das atividades mais maduras ligadas à Economia do Mar e o crescimento robusto e consolidado de atividades mais emergentes com elevado potencial de desenvolvimento futuro.

Na figura infra a autora da dissertação efetuou um resumo de Ameaças /Riscos de segurança, tendo como base alguns documentos considerados críticos integrando fatores como: Ambiente, Investigação/ Conhecimento e Infraestruturas. Estes fatores são importantes para o estudo pelo contexto em que o Mar se insere e os riscos que lhe subjazem.

Figura 3-9 - Resumo de Ameaças/ Riscos e Segurança



Fonte: Adaptado pela autora pelo PETI 3+ (Governo de Portugal 2014), Conceito Estratégico de Defesa Nacional (Conceito Estratégico de defesa Nacional República 2014) e Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020 (ENM- Governo de Portugal 2013).

A figura anterior pretende demonstrar um resumo de como a gestão do mar comporta diferentes fatores, quando se remete para as atividades económicas e como as mesmas terão de ser relacionadas com o Ambiente, Investigação e Infraestruturas sem estes primeiros fatores a gestão não pode existir de forma equilibrada, e de imediato teremos diferentes Ameaças e Riscos, com implicações e origens diferentes, ou seja fatores que podem

comprometer a boa gestão, como por exemplo de origem operacional, financeira ou de conformidade. Este ambiente é regulado, e no caso do mar e dependendo do âmbito existente, deverá ser respeitada a moldura legal nacional e dos estados contíguos se aplicável dada a natureza. Considerando estes fatores e as políticas (internas e internacionais) respetivas e deste equilíbrio teremos a maturidade em termos de segurança, pela proteção que se pretende obter, sendo a Governação o somatório, gestão e decisão destes fatores.

Na Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020 (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 61) são referidos 4 tipos de meios, onde qualquer um dos mesmos pode ser cumulativamente um constrangimento, alguns aduzidos anteriormente:

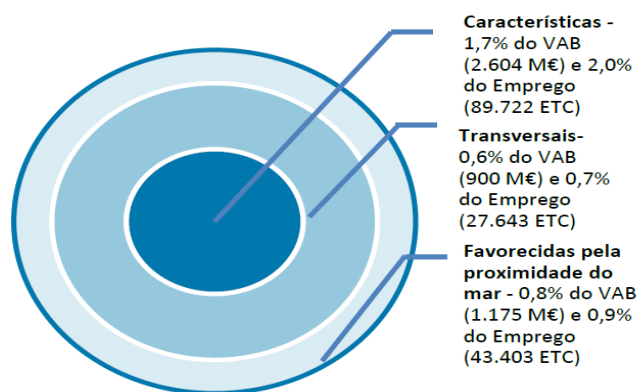
Figura 3-10: Meios da ENM 2013-2020



Fonte: Adaptado pelo autor ENM 2013-2020.

A figura supra pretende apresentar os meios da Estratégia Nacional para o Mar 2013 (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 61), como referido e melhor desenvolvido nos capítulos seguintes, os meios humanos e a qualidade dos mesmos serão um fator crítico de sucesso, a título de exemplo de uma atividade tradicional, atualmente assistimos a um decréscimo de pescadores (como referido no relatório “Estatísticas da pesca 2019” (Instituto Nacional de Estatística 2019, pág. 7) onde refere um decréscimo de 9,6 % por comparação ao ano anterior num total se 14617 pescadores inscritos. Como referido no relatório da Conta Satélite do INE de 2016 (Sat et al. 2016, pág. 3) onde para além da pesca, são englobadas: “aquicultura, a salicultura, a construção naval, a atividade portuária, os transportes marítimos, as obras costeiras, etc. representaram 1,7% do VAB e 2,0% do emprego.

Figura 3-11 - Principais indicadores de atividade segundo



Fonte: Relatório da Conta Satélite do INE (Sat et al. 2016, pág. 3)

3.2.3 Portugal e o Mundo

Segundo o relatório da PwC Leme – Circum-navegação:

“entre 2010 e 2017, mais de 4.000 pessoas foram alvo de ataques de pirataria marítima, sendo que mais de 3.800 foram feitas refém e 31 foram mortas. No acumulado dos anos analisados, Somália, Nigéria e Indonésia, são países com grande intensidade de ataques. Em 2017, quanto ao setor da defesa a Rússia, a China e os Estados Unidos da América têm as três principais armadas à escala global. Os cinco oceanos: Oceano Atlântico, Oceano Índico, Oceano Pacífico, Oceano Ártico e Oceano Antártico, e os outros mares do

mundo, são ativos valiosos dos quais a humanidade deve usufruir de forma sustentável” (PWC 2019, Pág. 9)

Pelo que foi referido remete para a abrangência do setor económico e atividades conexas, da regulação, da segurança internacional e riscos inerentes, adicionalmente também incide na visão global como uma responsabilidade partilhada bem como uma ameaça latente comum, pelo facto que a má atuação de algum Estado se torna numa ameaça global.

Como referido na Estratégia Nacional para o Mar 2013 - 2020

“O Oceano é, também, um vetor de desenvolvimento através dos numerosos e diferentes usos e atividades que suporta, como o transporte marítimo, o turismo, a construção e reparação naval ou a náutica de recreio, entre muitas outras atividades tradicionais ou emergentes.” (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 12)

Tendo os pontos supra, já referidos anteriormente. Sendo o mar, um vetor estratégico e transversal em várias áreas, nomeadamente na Economia também aumenta o risco de competitividade, e na perturbação da segurança, pela complexidade inerente, pelos interesses envolvidos, pela gestão de economia da segurança respetiva gestão de riscos inerentes, cabe a cada estado identificar onde investir, para proteção de áreas de interesse uma vez que são áreas expostas à perturbação da navegação e paz. Atualmente e no decorrer de uma pandemia (2020) remete-nos para a nossa fragilidade como seres humanos pelas novas ameaças, como exemplo de risco emergente, e como se pode lidar na incerteza, mas aperfeiçoando as técnicas em função da informação que existe, e como os meios e as medidas de contenção, podem ser aplicadas.

No caso da Segurança Marítima, no capítulo 19 sob o título “A segurança marítima no Sec. XXI“ do Livro “O mar no futuro de Portugal” 2014 (Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico 2014) é referido (como aludido por outros autores) que não existe entendimento sobre segurança marítima, nas diferentes interpretações como resultado da caracterização

geopolítica dos respetivos Estados, dos seus interesses, ambições e capacidades.

No caso de Portugal, e com todo o seu património geográfico e histórico, persistem grandes interesses no mar, e independentemente de ser reconhecida/aprovada⁵⁶ a Extensão da Plataforma Continental o que se investigou para esta candidatura deverá ser capitalizado e rentabilizado.

Tal como o autor do referido artigo “A segurança marítima no Sec. XXI“ do Livro “O mar no futuro de Portugal” 2014 (Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico 2014) cujo autor é Alexandre Reis Rodrigues, sendo defensável, em que medida quando o foco é a segurança marítima se se remete “(...) à questão genérica da utilização livre e segura do mar ou para as preocupações específicas de cada Estado em relação à sua área marítima próxima, principalmente as respetivas águas de jurisdição, como uma componente da estratégia nacional de segurança e defesa” (Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico 2014, Pág. 219 e seguintes).

Onde as organizações internacionais tratam os temas na vertente holística e genérica da utilização do mar, a título de exemplo os EUA e pelas suas ambições globais e capacidade também abordam o tema pelo mesmo prisma (pelas condições geoestratégicas e políticas), os restantes países tendem a abordar o tema em função de utilização, da capacidade e importância que o mar ocupa e contribuir no seu desenvolvimento e estratégia de defesa. Uma vez, que envolve o fator de proteção do país, como meio de mitigação de riscos e ameaças. O fator jurisdicional também coopera para a gestão da

⁵⁶ Foi efetuado o primeiro depósito da proposta para alargamento, da plataforma continental portuguesa a 11 de Maio de 2009, (https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_prt_44_2009.htm). Com adenda em 22 de agosto de 2017, estando a esta data (outubro de 2020) o processo suspenso e a data de retoma dos trabalhos indefinida.

“nacionalização dos espaços marítimos”, que pese embora a função importante na regulação dos assuntos marítimos que a CNUDM⁵⁷ tem desempenhado, existirão sempre espaços de conflito no mar que acumulam com os fatores integradores, sendo de importância extrema a regulação e a governação. O mar, como “*global commons(...)*”, tal como o espaço aéreo, espaço exterior e o espaço cibernético, todos fatores globalizantes e fraturantes que o compõem como defendido no “O Mar no espaço da CPLP”, número temático da Revista Nação e Defesa (N&D) do Instituto de Defesa Nacional, n. 128, (Dias & Branco, Carlos Martins, 2011, Pág. 9-18) e no “A Governação do mar: *enclosure* ou património comum?” (José Manuel Pureza (FEUC) 2017, Pág. 3) quando é referido

“(…) e as massas de água são partes de um todo integrado e que deve ser tratado como tal.”

Servindo a segurança marítima como facilitador da Globalização, através da proteção de atividades legítimas e ilegais, a título de exemplo e como referido Estratégia Nacional para o Mar 2013 - 2020 (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág. 18), não invalidando a estratégia de segurança marítima com mais extensão e detalhe na segurança, no enquadramento europeu e nas mudanças que decorrem, pelas ameaças existentes no Mediterrâneo, que com o decorrer dos anos tem deixado de ser “*Mare Nostrum*” para “*Mare Clausum*” pelos incidentes, pela utilização ilícita como o fluxos migratórios para a Europa, pelas novas rotas que podem existir e pelas ameaças que as mesmas têm associadas. Pela proximidade com África e as dinâmicas associadas por Portugal ser estratégico também pela passagem para a América. Uma estratégia de segurança marítima é uma base de gestão de ameaças e de oportunidades. Como referenciado capítulo 19 “A segurança marítima no Sec. XXI” do Livro “O mar no futuro de Portugal” 2014 (Centro de Estudos Estratégicos do Atlânticos 2014, Pág. 225) no paragrafo infra.

⁵⁷ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

“Portugal tem declarado ambiciosos objetivos em relação ao Atlântico, quer sob a ideia da necessidade de alargar e consolidar o relacionamento bi e multilateralmente do âmbito da CPLP, quer na operacionalização de uma visão integrada do Atlântico, tema que tem uma matriz de segurança malgrado, na sua essência, seja do âmbito da política externa do Estado. O Conceito Estratégico de Defesa Nacional é muito explícito sobre esse objetivo, quando recomenda valorizar os programas de cooperação militar e o estabelecimento de novos quadros de cooperação, eventualmente, para incluir ações de segurança marítima, combate à pirataria, criminalidade organizada e cibercriminalidade.”

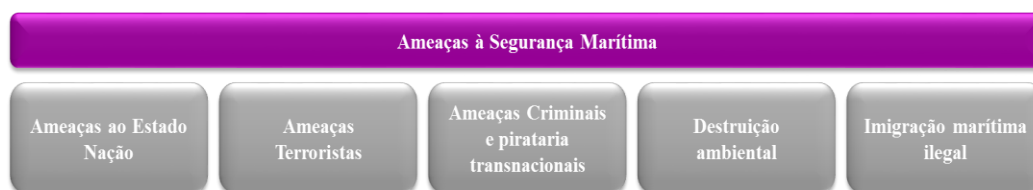
O tema de segurança deve ser alargado à Cibersegurança, bem como toda a cultura inerente e envolvente. Como referido na revista ISACA Journal 2019 (volume 2), “Políticas de segurança, procedimentos e tecnologias ajudam a construir uma infraestrutura segura, sendo essa infraestrutura mantida e usada pelas pessoas” (ISACA 2019, Pag. 55).

Pelo referido, em jeito de resumo deste capítulo e comparando os estudos do caso português com as preocupações dos Estados Unidos da América são de valorizar os pontos identificados na Estratégia Nacional de Segurança Marítima no capítulo Proteger Centros de População Marítima e Infraestrutura Crítica (The National Strategy for Maritime Security 2005, Pág. 8), onde são focadas as necessidades de ligação entre a parte pública e a parte privada, os atores decisores e os detratores, e como a articulação dos atores torna a estratégia realizável e eficiente, pela escala de capacidade atingida, pela abordagem comum na mitigação de ameaças e riscos. Neste documento podem ser identificados alguns domínios, a saber: a) Plano Nacional para Conscientização do Domínio, b) Plano Global de Integração da Inteligência Marítima, c) Plano Interino de Resposta a Ameaças Operacionais Marítimas, d) Estratégia de Alcance Internacional e Coordenação, e) Plano de Recuperação de Infraestrutura Marítima, f) Plano de Segurança do Sistema de Transporte Marítimo, g) Plano de Segurança do Comércio Marítimo e h) Plano de Divulgação Doméstica. (The National Strategy for Maritime Security 2005, Pág. 22). Tendo sido o desenvolvimento do referido plano orientado pelo princípio de segurança, devendo os mesmos ser revistos e

atualizados periodicamente ou em função de algum incidente determinante, as ameaças também têm níveis de severidade mutáveis uma vez que variam em função do ambiente, das políticas e estratégias.

Neste documento (The National Strategy for Maritime Security 2005, Pág. 22), o uso dos oceanos é um fator determinante para a segurança em geral e segurança económica em particular dos Estados Unidos da América, tendo estes um interesse nacional vital na segurança marítima. No nosso caso de estudo (Portugal) e pelo Atlântico é um ponto de proteção e controle dos Estados Unidos, uma vez que o mar de forma geral é um meio de segurança e proteção das pessoas e da economia, mesmo os Estados não costeiros têm que o contemplar pela mobilidade de suporte às vias críticas, o mar também pode ser meio de insegurança pela existência de atos ilícitos (terrorismo, tráfico de pessoas e bens, ataques), encerrando concomitantemente uma fragilidade inata pelas suas características, sendo a segurança marítima também valorizada como garante para a liberdade dos mares, facilitar a livre navegação e comércio, e ao mesmo tempo proteger os recursos marinhos. A saber que o mar é um suporte de atividade económica, sendo um fator mais económico (no sentido da rentabilização de recursos) e menos poluidor que a via área, se se agir com responsabilidade e ética. Sendo interesse comum das nações alcançar dois objetivos de forma a ter alguma sustentabilidade: facilitar o comércio marítimo, de forma a ter uma adequada segurança económica e a proteção de atos ilícitos (terrorismo, hostilidade, crime organizado e outros riscos marítimos), uma vez que estes também têm impacto financeiro negativo pelas perdas que originam, pelo que todas as nações beneficiam da segurança coletiva, onde todos deveriam partilhar responsabilidades e esforços. O documento em causa, elenca cinco domínios de ameaças à Segurança marítima que merecem ser citadas, a saber:

Figura 3-12 - Ameaças à Segurança Marítima



Fonte: Elaborado pela autora com base em The National Strategy for Maritime Security 2005, Pág. 4 e seguintes.

Considerando um resumo de cada domínio poderemos ter, no mesmo documento:

Figura 3-13 - Ameaças à segurança marítima

Ameaças ao Estado Nação: Independentemente da existência de conflito inter-Estado, devem ser considerados os meios de defesa de segurança individual uma vez que tem impacto na segurança global. Alguns Estados oferecem refúgios seguros para criminosos e terroristas, que se suportam nesses países como bases de operações de atividades ilícitas para o domínio marítimo e para outras áreas do globo.

Ameaças Terroristas: Existem situações que podem ser vistas como oportunidades e ameaças depende do uso e da interpretação, como é o caso das Tecnologias. Existem grupos terroristas não estatais que exploram fragilidades dos Estados, acresce referir que a figura do terrorismo nem sempre tem responsável, ou está organizado, o terrorismo é disseminado em células isoladas e dispersas ou em grupo, mas nem sempre com apoios Estatais. O terrorismo atual, reveste-se de maior eficácia e alcance, existem novas ameaças e novos riscos (e.g. bioterrorismo), mas acomodam os canais tradicionais com novos contornos (posicionando os seus agentes com apoio logístico).

Ameaças criminais e pirataria transnacionais: O incremento contínuo do comércio internacional legítimo no domínio marítimo foi acompanhado pelo crescimento do uso do domínio marítimo para fins criminosos. O contrabando de pessoas, drogas, armas e outros atos ilegais contrabandos, bem como a pirataria e o assalto à mão armada contra embarcações, representam uma ameaça à segurança marítima. Estamos perante criminosos com capacidade técnica em novas áreas de canais tradicionais. Sendo o mar o suporte e estrado à criminalidade, pelo que nos reserva a questão de até que ponto existem medidas preventivas e de controlos para temas como tráfego, lavagem de dinheiro, suborno de elementos do Governo, como facilitadores de não deteção.

Destruição ambiental: Deparamo-nos com menos recursos, mais desastres, de maior impacto e imprevisibilidade. Desastres que podem ter impacto negativo na economia e estabilidade política de uma região ao nível global. Os Estados competem pelos recursos destruindo os mesmos, os mares são utilizados para atividades ilícitas, ações agressivas. Existe poluição massiva dos oceanos (pelo terrorismo ou não cumprimento de normas), que fragilizam os Estados, pela perda de recursos, conflitos e insegurança gerada.

Imigração marítima ilegal: Este tema será sempre delicado, desafiante e preocupante para a estabilidade internacional, sendo por si só uma ameaça à segurança marítima, a migração transnacional, incentivada pelo declínio do bem-estar social ou da agitação política interna, tornou-se comum nas últimas décadas. Existem sistemas políticos que movem a confiança das pessoas e as orientaram para sistemas ilegais, pelo benefício de sistemas ilegais, aliciando as vítimas com a promessa de mudança. Pese embora terem apenas como objetivo: i) obter retorno financeiro, ii) fragilizar as regiões de destino, iii) expor as fragilidades da região de origem e de destino. Os terroristas recorrem à tecnologia para combater a deteção ilegal. Como se equilibra o direito a ter uma cidadania ou de aceder a uma cidadania? Como se regula o transporte de quem quer sair ou de

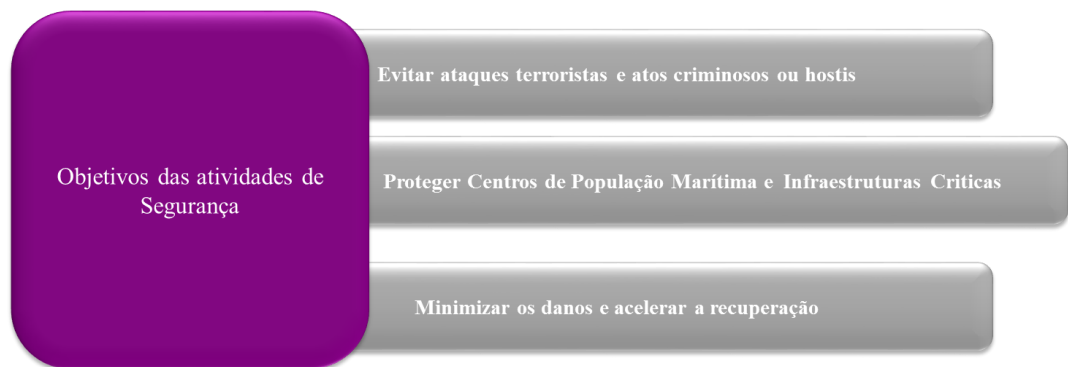
quem quer transportar? Quando os casos de falha de transporte pode implicar retorno à origem e nova viagem, ou seja, novos rendimentos para quem transporta. Como são definidos os critérios de acolhimento, pela necessidade de quem chega, pela integração no destino, questionando-se os contornos éticos que subjazem à aplicabilidade da medida. Considerando que quem está na viagem não serão os que mais precisam uma vez que esses não detêm possibilidades de sair (Neves, n.d.).

Em que medida a imigração ilegal contribui para a Redução de casos de apatridia, sendo um tema complexo a aplicação da Convenção das Nações Unidas (Ministério Público, n.d.).

Fonte: Elaborado pela autora com base em The National Strategy for Maritime Security 2005, Pág. 4 e seguintes.

No mesmo documento estão também identificados os objetivos das atividades de segurança, para os Estados Unidos da América, cuja aplicação pode ser refletida em qualquer geografia, como em Portugal.

Figura 3-14 - Objetivos das atividades de segurança.



Fonte: Adaptado pela autora do The National Strategy for Maritime Security 2005.

Evitar ataques terroristas e atos criminosos ou hostis: Criar meios de detetar, limitar, proibir e combater ataques terroristas, atos criminosos ou atos hostis no domínio marítimo e impedir sua exploração ilegal para esses fins. Desenvolver com a tecnologia meios de regulação ética e crescimento económico sem comprometer a sustentabilidade.

Proteger Centros de População Marítima e Infraestrutura Crítica: Proteger os centros populacionais relacionados com as atividades marítimas, infraestruturas críticas, recursos-chave, sistemas de transporte, fronteiras, portos, pontos de atracagem. Os Estados dependem da infraestrutura crítica, das respetivas plataformas de integração física, como as de mobilidade (incluindo os portos) quanto de redes cibernéticas, como os sistemas de operações de computadores interligados. Os portos, canais e margens do domínio marítimo estão repletos de instalações militares, eclusas, refinarias

de petróleo, diques, terminais de passageiros, tanques de combustível, dutos, fábricas de produtos químicos, túneis, terminais de carga e pontes.

Minimizar os danos e acelerar a recuperação no caso de locais afetados, criando concomitantemente meios de prevenção e controlos das áreas marítimas e zonas costeiras, se existe informação e meios de se proteger também existem consequências menos boas em caso de má utilização, acessos que quando mal geridos é possível se tornarem numa ameaça (*Intelligence Management*). Uma vez que a interrupção operacional num nó de uma Infraestrutura crítica tem impacto na operação de uma entidade, zona e canais subsequentes. Pelo que é necessário proteger, identificar, controlar e corrigir. A zona costeira e espaços marítimos podem ser uma alternativa aos criminosos, uma vez que os aeroportos, fronteiras terrestres e outros pontos de entrada mais tradicionais estão cada vez mais robustos.

Minimizar os danos e acelerar a recuperação: Outra preocupação será sempre a recuperação e redução do tempo de inoperacionalidade das plataformas, e atividades relacionadas e dependentes. Cada vez mais as entidades, definem os chamados Planos de Recuperação de Desastre, ou apenas a Análise de Impacto de Negócio, onde são calculados os RPO (*Recovery Point Objective*) que diz respeito à quantidade de informação que é tolerável perder, no caso de paragem das operações e o RTO (*Recovery Time Objective*) diz respeito à quantidade de tempo que as operações demoram para voltar ao normal, após incidente com paragem de operação. Pelo que a segurança deve ser gerida de forma holística e integrada, com os diferentes atores públicos e privados. A recuperação das Infraestruturas Críticas, a retoma da operação do sistema de mobilidade marítimo e recuperação da área lesada devem ocorrer em parceria e paralelamente quando aplicável.

3.3 Conclusão do capítulo

Pelo que foi referido e em jeito de resumo deste capítulo os riscos e as ameaças são meios de zelo, de proteção e alerta para mitigar a insegurança, tendo como objetivo a continuidade das operações. Uma vez que o mar será sempre uma via de comunicação que une pontos, quando ligados às infraestruturas energéticas ou de mobilidade são plataformas de ligação e de desenvolvimento, uma vez que sem fluxo não há troca, e sem troca não existe desenvolvimento.

É importante se considerar a função global do mar, como fator integrador se bem gerido e fraturante se mal gerido, uma vez que o mar encerra em si pontos de interesse comum entre Estados, sendo um ponto de grande importância no âmbito das Relações Internacionais.

Como defendido pelo Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires⁵⁸ em sede de questionário e sobre a temática como o mar contribui para o desenvolvimento económico numa perspetiva securitária e holística:

“É fundamental. Portugal é, provavelmente, o único país que pode dizer que o “mar é o seu território”, não numa postura de posse, mas sim o de – Garantia de liberdade de circulação. Para Portugal, historicamente, atualmente e no futuro, é fundamental garantir a liberdade de circulação não só entre continente e ilhas, mas também entre continentes e espaços de pertença global. Somos uma nação cosmopolita, universalista e o mar é o meio por onde circulamos, onde nos juntamos e onde mais nos poderemos continuar a afirmar.”

Sendo complementado com

“Ameaças e Riscos devem ser entendidas na sua globalidade – a segurança marítima é relevante porque é necessário proteger os recursos

⁵⁸ Questionário respondido pelo Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires (Subdiretor-Geral de Política de Defesa Nacional (MDN) e Professor da Academia Militar), realizado em Lisboa em novembro de 2020.

marítimos, os cabos submarinos, prevenir poluição, pirataria e pescas ilegais. Não será a maior ameaça a Portugal, mas é uma parte muito relevante do leque das ameaças e riscos.”

O mesmo autor e como citado no seu capítulo “Das Ameaças e riscos Intangíveis aos Estados Frágeis e às Guerras” in Ameaças e Riscos Transnacionais no novo Mundo Global (J. V. B. e T. F. Rodrigues 2016) refere como o receio maior a dificuldade de gerir riscos e ameaças num Mundo paradoxalmente mais global e universal. Ou seja, o autor remete para a novas ameaças num Mundo onde surgem novos riscos porque a globalização também promove riscos para os quais podem carecer de medidas de pronta resposta pelo facto de serem novos.

Sendo as estratégias, dependentes da orientação conjuntural, devendo-se assegurar o alinhamento estrutural, uma vez que a estratégia contempla seleção de meios, sendo neste caso a Segurança considerada como um meio de estabilidade. Como referido pelo Contra-Almirante António Gameiro Marques⁵⁹, sobre a questão em que medida o setor marítimo integra o desenvolvimento de Portugal numa visão holística e securitária defende que:

” Independentemente do Mar estar inexoravelmente ligado à História de Portugal e à sua identidade, verificou-se, durante algum tempo, que as atividades económicas a ele ligadas não tinham um peso significativo na criação de valor na sociedade. No entanto, hoje, se bem que pode ainda ser consideravelmente maior, já tem alguma expressão, designadamente pelo facto da maioria das exportações e importações portuguesas serem efetuadas por cinco dos nossos portos, devido ao mar ter uma expressão direta e indireta no turismo (cruzeiros, náutica de recreio, atividades de lazer ligadas

⁵⁹ Questionário respondido pelo Contra-Almirante António Gameiro Marques (Diretor-Geral do Gabinete Nacional de Segurança), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

afins), na produção de conhecimento científico, nas atividades piscatórias, na indústria alimentar, entre outras. O Barómetro da Economia do Mar, que tem, desde há cerca de 10 anos, monitorizado o valor económico do Mar no nosso País, dá disso um testemunho significativo.”

Acrescentando o mesmo inquirido que:

” Relativamente à componente securitária, sabemos que não existe desenvolvimento económico sustentado sem segurança, quanto mais não seja porque os agentes económicos se retraem nos investimentos promotores desse desenvolvimento por falta de confiança. Esta, tem de ser conquistada, quer demonstrada, porque decorre de uma perceção que cada um de nós, individual ou coletivamente, vai construindo ao longo do tempo em relação a alguém ou a algo, fruto da assimilação de um conjunto de elementos cuja natureza é maioritariamente subjetiva. Por outras palavras, a confiança não se compra; constrói-se. No setor marítimo, por várias ordens de razão, mas sobretudo por não existir (pelo menos de forma consolidada) essa visão holística e consequente, que é também promotora da confiança. Este facto leva a que haja desconhecimento dos maiores fatores de risco associados ao setor marítimo como um todo, existindo apenas numa lógica vertical (portos, pesca, etc.). Julgo que esta perspetiva transversal é instrumental para se darem passos no sentido de incrementar o valor económico do setor marítimo no desenvolvimento de Portugal. “

Neste testemunho é valorizado o conceito confiança como um acumulado de fatores, sendo a segurança um fator de desenvolvimento.

Adicionalmente e segundo o Comandante Doutor Aldino Santos Campos⁶⁰ em sede de questionário e entrevista, sobre a temática em como o mar contribui para o desenvolvimento económico numa perspetiva securitária e holística referiu que:

“Apesar de ser um setor que aparentemente possa ter uma expressão significativa, dado o imenso mar detido por Portugal, a verdade é que essa dimensão não reflete o seu potencial em termos económicos. Isso reflete-se nos seus mais diversos domínios, tais como o capital humano a trabalhar no setor, os investimentos limitados no setor, e a própria atratividade do setor para o desenvolvimento de novas atividades económicas.

Um outro fator decisivo, para o desenvolvimento do país pelo mar, é a clara definição de políticas a longo prazo.”

Tendo complementado com:

“Em termos de segurança podemos definir várias dimensões. Podemos falar de segurança ambiental, segurança económica e a própria segurança jurisdicional. Todas estas dimensões revestem um especial interesse para o país e, como tal, é fundamental ter uma capacidade avançada para promover a sua vigilância efetiva no mar. Outro ponto fundamental nesta matéria é a clarificação da delimitação dos espaços de soberania do Estado para que se possa claramente “segurar” aquilo que é nosso.”

⁶⁰ Questionário respondido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos (Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

Remetendo para o conceito de território e jurisdição, como definição e recorrendo ao Art.º n.º. 5⁶¹ da Constituição da República Portuguesa que define o conceito de “Território”. De salientar que na Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), enunciadas as iniciativas desta entidade nomeadamente das Áreas Marinhas Protegidas (AMP)⁶² sendo estes “espaços marinhos integralmente delimitados em águas oceânicas” (*sic* AMP/DGRM), este organismo assegura a proatividade exercida nas áreas marinhas protegidas na Plataforma Continental Estendida, zelando e arrogando os direitos plenos de Portugal atuais e os que pode ter pelas características existentes, arrogando direitos ao máximo. Segundo o Comandante Doutor Aldino Santos Campos⁶³, considerando o ensejo do processo em curso sobre a Extensão da Plataforma de Portugal, que defende que mesmo que não seja aceite deve ser defendida posição do potencial de Portugal, exercendo os nossos direitos nas áreas protegidas, uma vez que Portugal faz parte dos países que do chamado “*Good Governance*” ou seja contribuidores interessados na gestão das águas confinantes com as, à data atual de Portugal e em eventuais áreas futuras.

Como resumo e como descrito no *Marine Protect Areas*, a vantagem da área protegidas é seguinte:

⁶¹ Artigo 5.º (Território) – da Constituição da República Portuguesa (CRP).

1. Portugal abrange o território historicamente definido no continente europeu e os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

2. A lei define a extensão e o limite das águas territoriais, a zona económica exclusiva e os direitos de Portugal aos fundos marinhos contíguos.

3. O Estado não aliena qualquer parte do território português ou dos direitos de soberania que sobre ele exerce, sem prejuízo da retificação de fronteiras.

⁶² Áreas Marinhas Protegidas, ver site da DRRM, <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/areas-marinhas-protegidas> (acedido dia 4/12/2020)

⁶³ Questionário respondido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos (Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas), complementado com entrevista realizada em Lisboa em dezembro de 2020.

Figura 3-15 - Benefício das áreas protegidas

QUAIS SÃO OS BENEFÍCIOS DAS ÁREAS MARINHAS PROTEGIDAS?

- Manter a biodiversidade e fornecer refúgios para espécies comerciais e ameaçadas de extinção
- Protegendo habitats críticos de danos por práticas de pesca destrutivas e outras atividades humanas e permitindo que eles se recuperem
- Fornecer áreas onde os peixes são capazes de se reproduzir, desovar e crescer até seu tamanho adulto
- Aumentar as capturas de peixes (tamanho e quantidade) nos pesqueiros circundantes
- Construir resiliência para proteger contra impactos externos prejudiciais, como as mudanças climáticas
- Ajudando a manter as culturas, economias e meios de subsistência locais que estão intimamente ligados ao meio ambiente marinho

Fonte: Tradução livre pela autora do site *Marine Protect Areas*⁶⁴

De considerar que o mar carece de infraestruturas críticas ou não desde que se suporte como polos “transmissores” e fixadores de pessoas e empresas, como plataformas logísticas ou seja de desenvolvimento. Quanto melhor as ameaças forem identificadas (antecipadamente e com detalhe), maior a proteção e emprego de mecanismos de segurança para proteger os riscos, mesmo que estes nunca se anulem.

⁶⁴ Marine Protect Areas

(https://wwf.panda.org/discover/our_focus/oceans_practice/solutions/protection/protected_areas/) acessado a 6/12/2020

4 AS DIMENSÕES DO MAR PORTUGUÊS NOS FATORES GEOPOLÍTICOS E GEOESTRATÉGICOS

4.1 Introdução

Neste capítulo serão abordadas dimensões do mar português nos fatores Geopolíticos e Geoestratégicos, tendo como caso estudo Portugal, mas enquadrado com contexto internacional. São descritas e valorizadas as infraestruturas críticas e como estas são necessárias e fatores determinantes de sucesso para o desenvolvimento de um Estado, de forma geral.

No tocante ao nosso objeto de estudo “O Mar” como património global, sendo de boa gestão a visão conjuntural de diferentes fatores integrados, neste capítulo é considerada uma estratégia global para um bem comum, sendo as infraestruturas críticas um meio de alcance de uma estratégia, consciente de uma escolha conjuntural de diferentes atores com enquadramento Geopolíticos e Geoestratégicos uma vez que analisar o mar como uma parte, é redutor.

Qualquer fator que o mar integre é apenas um fator de um todo onde as decisões e os impactos, são transversais ao contexto marítimo e não marítimo, é importante ver como os diferentes componentes contribuem para o sucesso de uma estratégia comum. Como defendido na introdução no “Oceano global: quo vadis?” (T. Rodrigues and Pinto 2018) onde é valorizado o conceito de mar global pelas seguintes palavras “O oceano global é assim visto como uma última fronteira e, ao nível das relações internacionais, os Estados deverão estar à altura de desenvolverem políticas globais para resolver problemas globais.”

4.2 A importância da estratégia

No relatório das Nações Unidas “*Digital Economy Report 2019*”(United Nations 2019, Pág. 17 a 20), é evocado o fluxo, os dados e os valores na economia digital global, destacando as diferenças entre os países desenvolvidos e em desenvolvimento.

O mesmo documento, refere que na Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), onde os Estados Unidos e a China são responsáveis por 75% de todas as patentes relacionadas com a tecnologia *blockchain* “*Digital Economy Report 2019*”(United Nations 2019, Pág. 17 a 20).

Adicionalmente e se considerada a definição de porto será sempre um local de interface/intermodalidade e desenvolvimento industrial e do comércio, não tendo necessariamente de ser ligado à exclusividade de zonas marítimas segundo Bichou & Gray (Khalid Bichou 2009, Capítulo II: Port Development and Organisation).

Considerando que atualmente existe o incremento de plataformas digitais e na sua utilização, nos diferentes modelos comerciais, se se considerar que a atividade portuária é complexa e integradora e fator de desenvolvimento económico, também se enuncia que o seu sucesso se deve, também às infraestruturas de suporte (atuais e futuras), para que as trocas intermodais sejam efetuadas, advindo também riscos pela complexidade inerente. Este capítulo pretende descrever a importância da Geopolítica e Geoestratégia nas dimensões do mar português onde no capítulo, “Identificação das atividades económicas e a segurança” foram clarificadas com detalhe as atividades marítimas no *Hypercluster* e no Capítulo “Ameaças e riscos à segurança marítima nacional no contexto internacional” pelo que neste Capítulo serão consideradas também as dimensões: Segurança, Infraestruturas, Transportes na Geopolítica e Geoestratégica. Estas dimensões são focadas como diferentes perspetivas, sendo consabido que a geografia sempre influenciou a economia.

Estes fatores são suportados por orientações políticas de distribuição de investimentos, por decisões políticas e estratégias, por reprogramações financeiras quando necessário em função dos planos orientadores, as infraestruturas serão um pilar, e estes têm os Fundos como suporte. Os portos como conceito alargado, incluindo porto seco e como referido no livro de Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento (Carvalho 2012, Pág. 608), os terminais e plataformas Logísticas, considerados como integradores e acima de tudo infraestruturas de desenvolvimento aos Sistemas Logísticos

que integram as Cadeias de Abastecimento. Nos tempos atuais (2020) as plataformas logísticas em geral e os portos em particular têm como desafios de serviço: a) as comunicações incluindo a mobilidade, b) meios de exploração e c) gestão centralizada. No mesmo documento se remete para o conceito já referido nesta dissertação como uma “Plataforma Multimodal, é aquela em que concorre com os vários modos de transporte, rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo.” Sendo possível que alguns deles concorram no mesmo espaço físico ou ligação primária ou secundária mesmo não sendo em regime intermodalidade.

Atualmente, o mar voltou a ser um meio de transporte preferencial, sendo necessário este se suportar em infraestruturas de diferentes: i) dimensões, ii) naturezas e iii) complexidade. Os recursos devem ser ajustados às necessidades internas e internacionais, o fator global é considerado como determinante na estratégia de distribuição financeira, no desenho da rede logística com os troços e pontos de ligação.

Se considerados os Fundos Estruturais de Investimento Europeu 2014-2020 (Comissão Europeia 2015) e a respetiva alteração de agosto de 2019 (DL_127_2019_Alteração ao FEEI)⁶⁵, são de destacar 5 tipos de fundos, tendo cada um regime de elegibilidade e estatutos diferentes, pese embora se complementarem, a saber:

- Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional - FEDER
- Fundo Social Europeu – FSE
- Fundo de Coesão
- Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural - FEADER
- Cooperação Territorial Europeia
- Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas-FEAMP.

Nesta dissertação e sendo o mar o objeto de estudo, o mar é um espaço onde se movem e interagem atores estatais e não estatais, num contexto nacional e internacional, pelo que será mais aprofundada a influência do

⁶⁵ Direção da República Eletrónica, <https://dre.pt/home/-/dre/124283151/details/maximized> acedido no dia 25/5/2020.

FEAMP⁶⁶ com os fatores geopolíticos⁶⁷ e geoestratégicos⁶⁸, pese embora e sempre que possível e necessária, será feita a relação com os restantes Fundos.

Também deve ser considerado, como documento crítico o PNI - Programa Nacional de Investimento 2030 (Governo Português 2019) bem como outros documentos críticos como: a) Estratégia Nacional do Mar 2013-2030 (ENM- Governo de Portugal 2013) ou b) Plano Estratégico das Infraestruturas e Transportes – PETI 3+ (Governo de Portugal 2014), referidos na presente dissertação pela visão global que encerram. Sendo elencados e materializados os planos de investimento estruturantes de promoção pública, a realizar entre 2021 e 2030, em Portugal Continental, com foco nas seguintes áreas:

Figura 4-1- Áreas do PNI



Fonte: PNI 2010-2030 (Governo Português 2019)

⁶⁶ FEAMP - Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas

⁶⁷ Geopolítica - segundo Josué de Castro, citado no Geopolítica e Geoestratégia - O Que São e para que servem - (Martins 1996) é uma disciplina científica que busca estabelecer as correlações existentes entre os fatores geográficos e os fenómenos políticos, a fim de mostrar que as diretivas políticas não têm sentido fora dos quadros geográficos (. . .)”.

⁶⁸ Geoestratégia – segundo Jacques Sopelsa, citado no Geopolítica e Geoestratégia - O Que São e para que servem - (Martins 1996), é o estudo das relações entre os problemas estratégicos e os fatores geográficos, Com a Geopolítica, que completa, ela analisa assim as relações fundamentais que regem ao mundo contemporâneo.

No PNI 2010-2030 (Governo Português 2019) relaciona a mobilidade com o Clima, descarbonização e transferência energética, sendo o Investimento como um elemento Estratégico, enquadrado na Geoestratégica de base e na Geopolítica para se alcançar as primeiras. Considerando a Geopolítica, como uma área relacionada com a Geografia e História, enquadrando a teoria política, e num conceito mais alargado na geologia com as Ciências Humanas e Sociais. Permitindo efetuar a análise dos factos num enquadramento político, no contexto interno e internacional. Como defendido pelo Mestre Luís de Almeida Amaral⁶⁹ que sobre o facto de em que medida a estratégia de transportes e mobilidade portuguesa está alinhada com os requisitos de sustentabilidade, defende que:

“Existe um grau de alinhamento entre as políticas internas para promover a descarbonização da mobilidade e o cumprimento das metas do Acordo de Paris, ao nível da mobilidade terrestre, e em particular a adoção de veículos elétricos.”

e sobre o facto de as infraestruturas de transportes e mobilidade serem, geradores de valor no contexto geopolítico e geoestratégico, o mesmo inquirido defende que:

“A competitividade dos portos depende em grande medida das infraestruturas de transporte que permite o escoamento das mercadorias que movimenta. Tanto os portos como as infraestruturas são cruciais na competitividade internacional do país na atração de investimento no sector primário (extração de minério) e secundário.”

⁶⁹ Questionário respondido pelo Mestre Luís de Almeida Amaral (Técnico Superior no Setor Empresarial do Estado, Especialista em Transportes e Mobilidade), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

Remetendo para importância da visão global, e como os fatores se relacionam e suportam um objetivo comum.

Noutra visão e sobre a questão das infraestruturas críticas, como geradores de valor, como as mesmas podem ser relacionadas no contexto geopolítico e geoestratégico, o Comandante Doutor Aldino Santos Campos⁷⁰ referiu que:

“As infraestruturas são um dos pilares fundamentais para a prossecução das políticas definidas e, como tal, têm um papel decisivo no contexto geopolítico e geoestratégico. Vejamos um exemplo: Um Estado com uma considerável linha de costa só poderá ser considerado um Estado marítimo se tiver um determinado volume de atividades diretas, ou indiretas, com o mar. Essas atividades, se não forem devidamente municiadas das infraestruturas críticas para que as possam sustentar, com o tempo serão alvo de concorrência, saudável ou não, pondo em causa a sua manutenção ao longo do tempo. Pela negativa podemos observar muitos países, que embora tenham uma grande costa, e demais espaços marítimos, não podem ser considerados marítimos, mas sim costeiros, uma vez que não reúnem as condições mínimas para o desenvolvimento marítimo sustentável ao longo do tempo.”

Sobre a mesma questão o Contra Almirante António Gameiro Marques⁷¹ e numa perspetiva de Cibersegurança considera que:

⁷⁰ Questionário respondido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos (Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

⁷¹ Questionário respondido pelo Contra Almirante António Gameiro Marques (Diretor-Geral do Gabinete Nacional de Segurança), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

“As infraestruturas críticas, independentemente da sua natureza, representam sempre um recurso estratégico e vital para o País, que importa levar em consideração em diversas dimensões, designadamente no que concerne a sua segurança (safety e security). Na dimensão marítima, identificaria os portos, os lugares de amarração dos cabos submarinos (de notar que Portugal está ligado, por esta via, a todos os continentes habitados), os sistemas de controlo de tráfego marítimo, seja o costeiro sejam os portuários e os principais estaleiros nacionais.

No contexto, geopolítico e geoestratégico, enalteceria os três primeiros conjuntos, por equivalente ordem de importância, em particular, no primeiro o Porto de Sines (sobretudo devido à sua importância enquanto porto de águas profundas com fácil acesso ao oceano por navios de grande calado, designadamente como potencial entrada alternativa de gás liquefeito na Europa), no segundo os pontos de amarração de Sesimbra e de Sines (mais de 90% do tráfego na Internet circula por cabos submarinos e qualquer interrupção destas infraestruturas comprometeria inexoravelmente o funcionamento da Internet em todo o Mundo), no terceiro o VTS nacional (que é um garante da segurança da navegação na nossa costa continental, que é atravessada por mais de quatro centenas de navios por dia, e cuja falha poderia comprometer essa segurança e assim a reputação de Portugal neste domínio) e no 4º os Estaleiros da Westsea em Viana do Castelo e o Arsenal do Alfeite, os quais, embora ainda de singela expressão, representam o início da recuperação da construção naval em Portugal e o foco da reparação dos navios da Marinha Portuguesa respetivamente.”

O mesmo autor, complementa sobre a importância da Centralidade Atlântica a:

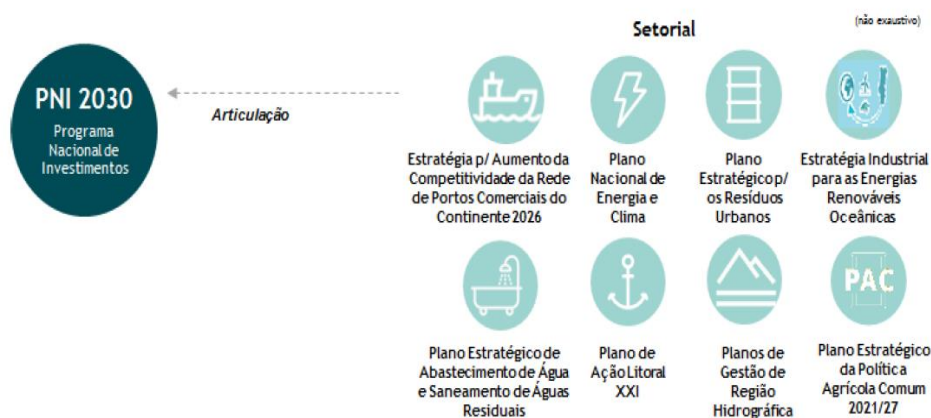
“A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, cuja consulta pública terminou a 16 de novembro, não possui qualquer alinhamento (que seja evidente da sua leitura) com a Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço 2019-2023, publicada em junho de 2019. Todavia, este facto deve ser colmatado na medida em que não só é política do GNS/CNCS que

todas as políticas públicas possuam uma expressão no domínio da cibersegurança (dado que grande parte das atividades depende do digital), como também, conforme referido anteriormente, o transporte marítimo é um serviço essencial à luz da Lei 46/2018 de 13 de agosto, que transpõe a Diretiva NIS e estabelece o regime jurídico de segurança do ciberespaço em Portugal.”

Estes dois testemunhos valorizam a visão também global e de cooperação, com o incremento da parte de Cibersegurança. De notar o tema de entidades que efetuam manutenção nos navios de Marinha Portuguesa como sinal de retoma do setor.

Mais uma ilustração de como no PNI 2030 (Governo Português 2019) e os diferentes setores se encontram ligados e como o setor marítimo, faz parte dos setores prioritários, e nas várias vertentes.

Figura 4-2- Setores no PNI 2030 (Governo Português 2019)



Fonte: Plano Nacional de Investimento 2030 (Governo Português 2019)

Como referido anteriormente o mar necessita de pontos de distribuição ou entrepostos de articulação com as infraestruturas, com o conceito de portos e autoestradas inteligentes, de uma forma geral, e autoestrada marítima como conceito tecnológico onde remete para o conceito de transporte marítimo mais segmentado e de curta distância mas ligado com longa distância, tendo como visão integradora e global da ligação dos diferentes meios de alavancagem

económica (adaptado pela autora de “A Rede Transeuropeia de Transportes e as Autoestradas do Mar: do discurso à prática” (Sousa, Nova, and Resumo, n.d.). A par destes, serão desenvolvidos meios de controlo de cobrança na utilização dos portos, conceito de rastreabilidade, redes de colaboração e cooperação e desenvolvimento de modelos de segurança integral (incluindo os conceitos de *Safety & Security*)⁷², estes conceitos mitigam ameaças como o terrorismo, assalto aos navios, migração clandestina, tráfico de géneros e humano entre outros, pelo que o conceito global de meios, de controlo e segurança fomentam robustez ao processo, como recorrendo à Tecnologia de Informação e comunicação inteligentes.

Em geral, no setor de Transportes e Mobilidade foram consideradas as áreas também elencadas no PETI 3+ (Governo de Portugal 2014), no Capítulo 9.1 Prioridades de Intervenção/ Prioridades de Intervenção para os projetos de Investimento a concretizar no Horizonte 2014-2020 (de A a D) cujos títulos são transcritos:

- A) Promoção da Competitividade eficiência da economia e dos sistemas de transportes;
- B) Fomento da intermodalidade entre modos e redes de transportes;
- C) Enquadramentos na política de transportes;
- D) Sustentabilidade financeira e disponibilidade de fontes de financiamento

Sendo estas matérias, também suportadas pelo PNI- Plano Nacional de Investimento (Governo Português 2019), como quadro de referência de objetivos para a prossecução de projetos de investimentos e Infraestruturas de

⁷² *Em termos marítimos também existe esta especificidade, que vários autores a defendem por exemplo o Almirante Cajarabille em A Segurança no Mar Português (Cajarabille 2009) define a distinção entre Safety e Security, sendo Safety: “entre o quadro de atribuições dos órgãos e serviços sedeados em terra, com múltiplas competências no âmbito do registo patrimonial marítimo, da segurança da navegação.*

Security: “mecanismos legais aprovados internacionalmente no âmbito da security, em concreto o regime de proteção do transporte marítimo, dos navios e das instalações e equipamentos portuários.”

Transportes, devendo ser definido o modelo de financiamento (público, privado, semiprivado) e qual o critério de afetação, valor acrescentado e retorno para a economia nacional. Uma vez que sem o bom uso do mar, a sua utilização pode ser nociva, sendo importante o conhecimento ser suportado em regulação e ética, ressalve-se que neste momento (2020) as técnicas estão mais ágeis que a ética e a própria regulação, com lentos entendimentos e acordo do que se pretende do mar, sendo este um fator determinante para o desenvolvimento do setor económico, e com problemas de gestão criados pelo próprio setor económico, sendo o mar 5% da economia (Ver dados no INE Conta Satélite do Mar, dados de 2016 e previsão de novos dados de 2020). No setor de Economia Azul esta deve ser abrangente, circulante e integradora.

Nos tempos atuais (2020) só prevalece o desenvolvimento se este for integrador, mas coloca-se o tema de quem regula, os cenários possíveis e as decisões, a título de exemplo quais os critérios e atores de decisão sobre a escolha entre fazer uma marina de recreio em vez de manter um sapal, se o mar é natureza e as alterações climáticas uma realidade. Como referido no capítulo anterior os riscos e as ameaças existem, sabemos que estamos no ensejo do Turismo, pese embora atualmente se atravessar uma crise pandémica e sanitária tendo o setor do Turismo sofrido contração significativa, e consabido que este setor económico é o que mais contribui em termos de peso económico mas também dos que mais polui, como se zela pelos interesses do mar e do ambiente?

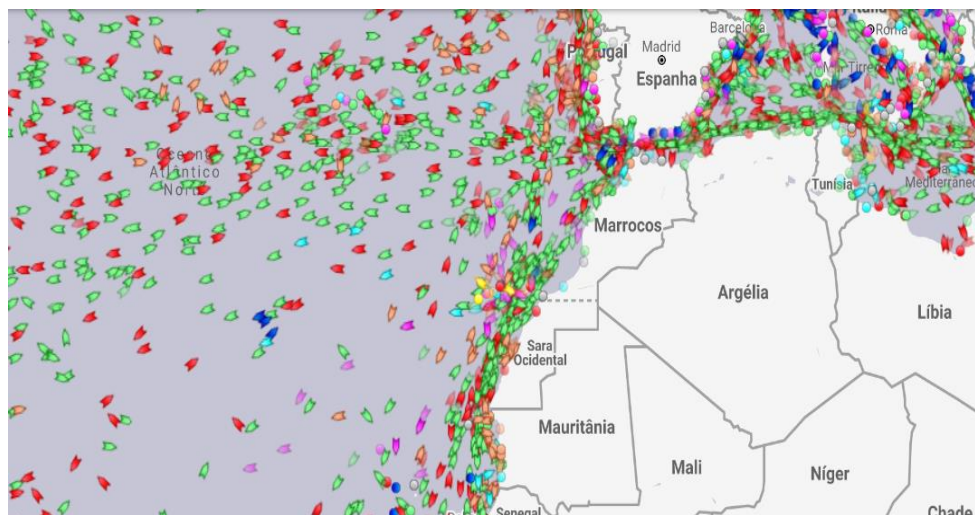
Para além do transporte de carga e passageiros, o mar também pode funcionar como ponto de transporte de passagem de dados, *hub* de informação.

Nesta fase Portugal assume ser parte interessada na economia azul e circulante, tendo a favor a centralidade Atlântica, mas para apostar forte no transporte pode, ou criar capacidade ou fazer parcerias com outros portos, para ter o transporte de longo curso e de cabotagem, usando por exemplo as rotas dos países da CPLP. Existem rotas críticas como o Suez, Panamá (alargamento), China e Rota do Índico/Cabo da Boa Esperança e neste

momento com o Projeto *Tanger Med*⁷³, considerado um projeto de grande interesse estratégico para Portugal, pela proximidade, que permite alavancar tráfego derivado desta grande plataforma logística.

A figura seguinte ilustra o tráfego marítimo no Atlântico, pela importância que Portugal tem pela centralidade que beneficia. Sendo de relevar a concentração no Mediterrâneo e a proximidade que o mesmo tem de Portugal e como esse ativo pode ser gerido.

Figura 4-3 - Tráfego Marítimo no Atlântico em Mapa ao vivo



Fonte: Marine Traffic⁷⁴

Para além, das rotas existem os portos estratégicos, que deverem ser relacionados com os temas emergentes ao nível global, como i) Alterações climáticas, acidificação dos mares, descarbonização ii) Mobilidade, iii) Cidades inteligentes, considerando que não existe desenvolvimento sem troca

⁷³ Tanger Med é considerado o maior porto do Mediterrâneo em termos de capacidade, segundo a Revista Cargo (ver: <https://revistacargo.pt/porto-de-tanger-med-torna-se-o-maior-de-todo-o-mediterraneo-em-termos-de-capacidade/>, acedido a 19/09/2020). E <http://www.tmpa.ma/> acedido no dia 19/09/2020.

⁷⁴Marine Traffic <https://www.marinetraffic.com/pt/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4> acedido dia 20/09/2020.

de informação relacionada com setores como: Banca/ Seguros, sem descurar a Segurança, Regulação e Supervisão. Pelo que também estes atores serão parte interessada na gestão do Capital Natural (Natureza), na economia Azul. Definindo estratégia de Oceano limpo com enfoque nos seguintes aspetos: saudável, seguro, sustentável, transparente e acessível.

O setor segurador é de grande importância como ator económico e de desenvolvimento como defendido em sede de questionário pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva⁷⁵.

“A indústria seguradora constitui um suporte muito importante para a criação de condições para o desenvolvimento e proteção dos investimentos efetuados nas atividades da economia do Mar, bem como para criar as medidas de proteção ao desenvolvimento das trocas comerciais.

No caso em que a indústria seguradora tem o papel de investidor institucional, as futuras possibilidades de investimento em infraestruturas, associadas à esperada redução dos requisitos de capital em ativos financeiros de longa duração, poderá criar os incentivos para que a área seguradora financie os projetos que estão no(s) planos(s) de desenvolvimento da economia do Mar.”

Acresce, que o mesmo autor (Professor Doutor Paulo Martins da Silva), lembra o facto de o setor segurador ser um estabilizador económico:

“A indústria seguradora permite a proteção das atividades e, nesse prisma, contribui para a redução do risco enquanto distribuidor de riscos.

Na função de investidor institucional, a capacidade de intervir nos mercados e nos setores induz a expectativa de um suporte financeiro a médio e longo prazo.”

De considerar também nos eixos de desenvolvimento prioritário no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território - PNPOT

⁷⁵ Questionário respondido Professor Doutor Paulo Martins da Silva (Professor no ISEG e Administrador numa Seguradora), realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

(Governo de Portugal 2019), onde consta a manutenção ao sistema de gestão territorial, sendo definidos os objetivos e estratégias de desenvolvimento territorial, concretizando com os corredores críticos, com os projetos de Infraestruturas de transportes de ligação com a Europa e com o Mundo. No ensejo das alterações do canal do Panamá, é uma oportunidade para Portugal pela rentabilização da plataforma logística, pelo acesso direto à Europa sendo Portugal um ativo geograficamente privilegiado, contribuindo e desenvolvendo-se nesta plataforma de redistribuição de mercadorias, com a exportação direta para o centro da Europa pela ferrovia e a redistribuição, por transporte marítimo através de barcos de menor porte, aproveitando a costa africana, e toda a relação histórica que Portugal mantém com este continente.

Neste contexto o Porto de Sines, é estrategicamente interessante, desde que suportado pelas infraestruturas rodo e ferroviária, de forma a ser central ao nível do comércio europeu. Ressalvando-se que o porto de Sines é o único porto de águas profundas em Portugal, e integra cinco terminais especializados (granéis líquidos, petroquímicos, multiusos, gás natural liquefeito e contentores), dois portos interiores, com algum suporte de plataforma de logística. Com requisitos interessantes área energética, como "a principal porta de entrada em termos de abastecimento", sendo uma "alternativa ao gasoduto terrestre, movimentando mais de 50 por cento do gás natural consumido em Portugal⁷⁶ sendo reconhecido a dependência e riscos inerentes que o gasoduto terrestre comporta. Também existem autores⁷⁷ que defendem que o Porto de Sines não tem mais desenvolvimento porque é explorado por poucos operadores, sendo de considerar as razões que subjazem a tal decisão. Mais uma vez cabe à regulação este tema de entendimento de equilíbrio, nivelar em que medida os gastos públicos são usados para fins

⁷⁶ Porto de Sines, <http://www.portodesines.pt/o-porto/caracter%C3%ADsticas-gerais/> acessido no dia 11 de janeiro de 2020;

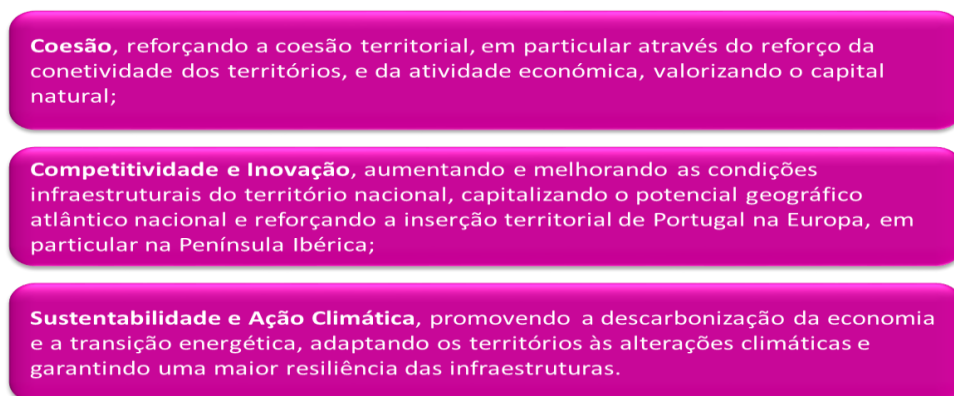
⁷⁷ Revista Cargo, <https://revistacargo.pt/porto-de-tanger-med-torna-se-o-maior-de-todo-o-mediterraneo-em-termos-de-capacidade/> a 11 de janeiro de 2020.

também públicos ou se apenas alguns privados têm a concessão e os benefícios, limitando o pleno desenvolvimento. Mas independentemente do uso, Sines é reconhecido por ter uma boa infraestrutura, com capacidade instalada suficiente para servir o *hinterland*⁷⁸, natural do Porto de Lisboa.

No PNI 2030 (Governo Português 2019), são definidas linhas de orientação estratégica de desenvolvimento territorial nacional, como quadro de referência para outros programas, que integram a Ferrovia, Rodovia, Marítimo-Portuário e Aeroportuária. Este documento é quando enquadrado com a Geoestratégia, onde numa visão simples remete para a definição de Estratégia dos Estados num enquadramento Geográfico, no livro “Pode Portugal Ter uma Estratégia?” (Reis 2019, Pág. 21). Onde são considerados também os fatores orográficos, como fatores críticos da organização dos centros populacionais e industriais do país, dependendo também da proatividade dos Estados e da abordagem geopolítica e do interesse nacional.

Nos parágrafos seguintes será desenvolvido o tema dos **Transportes e Mobilidade**, como fatores críticos de sucesso e preponderante na dimensão Geopolítica e Geoestratégica, considerando que o PNI 2030 (Governo Português 2019) remete para três objetivos estratégicos, a saber:

Figura 4-4- Objetivos Estratégicos referidos no PNI 2030



Fonte: Adaptado pela autora com base no PNI 2030 (Governo Português 2019)

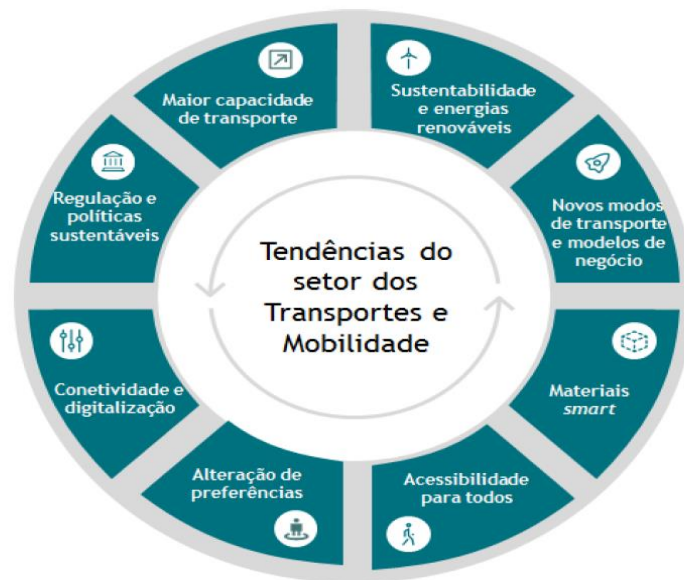
⁷⁸ Área terrestre de influência do porto, incluindo as zonas de origem e destino das cargas que movimentam. A sua viabilidade depende do potencial de desenvolvimento da região e dos custos de transporte viário e logístico de apoio.

Sobre os **Transportes e Mobilidade** e no mesmo documento consta a figura infra que representam as preocupações com o setor de mobilidade, considerando que atualmente este setor também influencia outros setores (tais como *Bancassurance*), uma vez que mesmo em relação ao setor Segurador assiste-se à mudança nos seguintes drivers:

- Transformação Digital/Disrupção tecnológica;
- Regulação;
- Alterações climática;
- Alterações dos Hábitos de vida/Mobilidade;
- Demografia/aumento da esperança de vida;
- *Big Data* e os FAANG (Facebook, Amazon, Apple, Netflix e Google);

Sendo a mobilidade uma área transversal a vários setores da economia, como ilustrado na figura infra:

Figura 4-5- Tendências do setor dos transportes e Mobilidade



Fonte: Plano Nacional de Investimento 2030 (Governo Português 2019)

A mobilidade, deverá ser relacionada com desenvolvimento das plataformas logísticas no qual os portos se incluem mas não se limitam, no documento "*An integrated perspective on the future of mobility*" (Hannon et

al. 2016), é referida a importância da energia solar fotovoltaica, bem como do armazenamento descentralizado podem ser cruciais para permitir a mudança para a eletrificação.

Em muitas cidades em desenvolvimento, a rede elétrica central opera com capacidade quase máxima e não é suficiente para absorver totalmente a eletrificação extensiva do transporte. Em áreas com um número suficiente de telhados não utilizados, os proprietários de veículos particulares podem usar microgeração e armazenamento descentralizados para abastecer suas casas e veículos, sendo menos vulneráveis à consequência das interrupções de energia (vulgo apagão), pelo nível de dependência menor. Os operadores logísticos podem considerar mais fácil garantir a sua própria infraestrutura de recarga usando energia descentralizada, sendo os primeiros a aderir significativamente aos veículos elétricos devido à atratividade de seus custos de operação reduzidos em alta quilometragem.

Partilha de automóveis (*Ridesharing*) e mobilidade partilhada, fazem parte do vetor de economia partilhada criando, porém, novas questões sobre a responsabilidade em caso de sinistro se colocam, se plataforma, do operador da via/viatura, do construtor da viatura da entidade responsável de quem fez o desenvolvimento. O crescimento populacional pode aumentar, a procura de mobilidade, em especial dos veículos particulares, para níveis insustentáveis. A partilha de viagens e o transporte público de alta capacidade podem ser incentivados em detrimento dos veículos particulares. No contexto deste caso de estudo estes fatores podem ser importantes para consolidar e qualificar determinada zona, um porto também vale pelos fatores exponenciadores, na infraestrutura envolvente, pela plataforma logística onde se enquadra, pela economia que gera, pela mobilidade e como e em quanto tempo são possíveis as deslocações, sendo de valorizar a visão global e integradora. Complementarmente, de referir que a vantagens de proximidade entre plataformas será também o desenvolvimento mútuo.

Como referido por Regina Salvador, em “A política marítima integrada da União Europeia: visão global e desafios para Portugal” (Regina Salvador 2018, Pág. 6) .

“As indústrias e serviços marítimos estão intimamente ligados. Tal significa que decisões numa área podem ter efeitos adversos noutras. Por exemplo, uma central de energia offshore pode prejudicar os transportes marítimos ou a pesca, o que, por sua vez, poderá ter efeitos negativos nos portos marítimos.”

Os portos, as plataformas logísticas, tendem a crescer e se desenvolverem com as cidades emergentes (*hinterland*), assistindo-se a um número crescente de veículos elétricos de baixa velocidade projetados especialmente para o centro das cidades ou para a condução fora da rodovia. Para tal irá contribuir a redução dos preços das baterias e menos peças móveis do que os veículos de motor de combustão interna (MCI ou ICE "*Internal Combustion Engine*") tornando-se uma opção competitiva de mobilidade local.

O alinhamento dos fluxos de tráfego, com a melhoria da infraestrutura básica, desde estruturas de faixas até semáforos dinâmicos, pode ajudar a melhorar a rentabilidade nas estradas atuais como referido no "*Shared Mobility the Transformation of Public Transit*research" (Public and Association 2016, Pág. 12).

Num sistema ambiental limpo e partilhado, o aumento correspondente em milhas de passageiros e veículos seria compensado por um alto grau de partilha e transporte público. Até 2030, os veículos leves e partilhados, graças a uma combinação de maior utilização e mais passageiros por viagem, poderiam ser responsáveis por um terço das milhas percorridas. A rápida adoção da eletrificação provavelmente resultará em quase 40% dos veículos na estrada serem elétricos, no entanto, a penetração de veículos autómotos deverá permanecer muito baixa como referido no "*An integrated perspective on the future of mobility*" (Hannon et al. 2016, Pág. 23).

No documento "*Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*" (Government of Canada 2011) é valorizada a importância da cooperação entre os domínios aéreo, terrestre e marítimo, bem como no espaço e ciberespaço, sendo referida a relação de defesa nacional duradoura e o apoio militar às autoridades civis envolvidas

nos esforços de resposta a catástrofes e na proteção de infraestruturas críticas, contribuíram significativamente para a segurança das populações. Mais uma vez o foco para visão integradora, a partilha de recurso e de informação (pese embora serem respeitados os níveis de confidencialidade de informação). Neste documento é reconhecido que, uma maior partilha de informação irá reforçar a capacidade de alcançar os objetivos desta visão. Vários são os documentos que remetem para o trabalho global e transversal, com o envolvimento das diversas entidades incluindo o Governo com as comunidades, organizações não governamentais o sector privado, e cidadãos, em abordagens inovadoras de segurança e competitividade. De reforçar a opinião do Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires⁷⁹ que valoriza as infraestruturas críticas como gerador de valor, contextualizando-as na geopolítica e geoestratégia como:

“(..) uma das ameaças e riscos emergentes como referido no livro Civilização Quântica (Nuno Lemos Pires 2020, Pág. 27) – infraestruturas críticas têm de ser mapeadas, protegidas e preparados planos para a sua defesa e segurança de forma integrada e coordenada. Inclui as redes de comunicações, o ciberespaço e a estruturas de ligações ao espaço (para além das habituais de energia, alimentos, água, etc....)”

Sendo destacado que para além das ameaças e riscos emergentes os riscos tradicionais mantêm-se ou seja aumenta o lastro de preocupações e ameaças, para além de os riscos tradicionais terem tomado outras formas, mais complexas logo com maior risco acrescido.

Na sequência do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), devem ser valorizadas as estruturas constitucionais e legais que protegem a






⁷⁹ Questionário respondido pelo Brigadeiro General Nuno Lemos Pires (Subdiretor-Geral de Política de Defesa Nacional (MDN) e Professor da Academia Militar), efetuado em Lisboa em novembro de 2020.

privacidade, as liberdades civis e os direitos humanos e proporcionam recurso e reparação adequados, considerando o binómio segurança e privacidade e as diferentes especificidades geográficas.

Na figura infra, encontra-se um diagnóstico no enquadramento e estratégia setorial no que concerne aos Transportes e Mobilidade. Sendo ilustrados como os setores de transporte são distribuídos face aos constrangimentos. A saber:

Figura 4-6 - Diagnóstico no Enquadramento e estratégia setorial - Transportes e Mobilidade

DIAGNÓSTICO/ CONSTRANGIMENTOS	TENDÊNCIAS/ DESAFIOS
CAPACIDADE/ COBERTURA/ NÍVEL DE OFERTA E SERVIÇO	DESCARBONIZAÇÃO E PROMOÇÃO DA ECONOMIA CIRCULAR
SINISTRALIDADE/ SEGURANÇA	PREFERÊNCIAS POR SOLUÇÕES PERSONALIZADAS E COMPATIBILIZAÇÃO COM EFICIÊNCIA COLECTIVA
CONSERVAÇÃO/ OBSOLESCÊNCIA	CONNECTIVIDADE E DIGITALIZAÇÃO
EMISSÕES DE GEE	NOVOS MODOS DE TRANSPORTE (E AUMENTO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE)
INTEGRAÇÃO EM CADEIAS LOGÍSTICAS/ POTENCIAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS EXISTENTES	REGULAÇÃO E POLÍTICAS SUSTENTÁVEIS

- 
■ **Acessibilidade equitativa**, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;
- 
■ **Conectividade alargada**, alargando a conetividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais;
- 
■ **Mobilidade inteligente**, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade;
- 
■ **Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica**, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes;
- 
■ **Infraestruturas e equipamentos resilientes**, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Fonte: PNI 2030 (Governo Português 2019)

No caso do setor marítimo-portuário e segundo o Programa Nacional de Investimento 2030 (Governo Português 2019), considera como eixos estratégicos:

- Criar plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências;
- Adequar as infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios (procura) e ligações ao *hinterland*;
- Melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias.

Considerando estes eixos estratégicos, é consabido e reconhecido que, Portugal encerra no seu espaço geográfico e costeiro o seu potencial identitário e potencial (histórico e futuro) acomodando com o fator geopolítico, uma vez que abrange um conjunto de visões e perspetivas, que diferem do que eram há 20 ou 10 anos atrás na medida que são orientações que se relacionam com outros fatores como a mobilidade, o ambiente, a energia e outros fatores de sustentabilidade, com amplitudes diferentes. Como referido por Tiago Pitta e Cunha (Cunha 2011) e no “Vetores geopolíticos do «mar português» face à visão integrada de um “mar europeu” Geopolítica do Mar Português de Teresa Cierco e Jorge Tavares da Silva) (Cierco and Silva 2015), sendo o mar considerado numa estratégia nacional ou num conceito estratégico pelo potencial que encerra, pela geografia existente como realidade física, e pela vocação com realizações históricas e potencial atual e futuro alinhado com desafios respetivos. Este potencial tem contornos geopolíticos, sendo a política considerada numa perspetiva estratégica com decisões e opções, de acordo com Tiago Pitta e Cunha (Cunha 2004):

“esta especificidade e esta condição geográfica constitui uma diferença marcante relativamente a outros países europeus, porque nos oferece consideráveis oportunidades e alternativas no nosso relacionamento internacional”, na linha de orientação e como preconizado na Estratégia Nacional do Mar 2013-2020 (ENM- Governo de Portugal 2013, Pág 25):

“Considerando apenas a dimensão e as características do seu território terrestre, Portugal é um país com uma dimensão relativamente pequena, parco em recursos naturais e afastado do centro da Europa”.

Porém, quando considerada dimensão marítima, Portugal é um país global, e um dos maiores países marítimos do mundo, que em muito reforça a relação das condições geográficas que Portugal encerra, uma vez se tratar de um país costeiro, também considerado por alguns por periférico na Europa mas remete para uma centralidade Atlântica que lhe confere identidade e oportunidades passadas e futuras, como referido no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos tomo I e II (Oceanos 2004), que remete para a questão da identidade e estratégia. Sendo este documento de 2004 ainda com alguma proximidade temporal à Expo 98 cujo tema foi “Oceanos”, mas sendo consabido que desde essa data existiram diferentes orientações, e dependendo do contexto político, económico e social foram tomadas diferentes opções, no entanto existe um lado comum de referir os Vetores Estratégicos⁸⁰.

⁸⁰ Vetores estratégicos:

- A utilização sustentável do Oceano como imagem e marca distintiva para Portugal;
- A necessidade de se enveredar por uma política que promova a consciencialização e educação ambiental dos Oceanos;
- A valorização do património cultural que o Oceano representa para Portugal, incluindo do património cultural subaquático;
- A valorização económica, política, diplomática e militar do posicionamento geoestratégico de Portugal, no plano das relações internacionais;
- O imperativo da adoção de um modelo de gestão integrada para os assuntos do Mar que assente numa plataforma institucional moderna e adequada a desenvolver essa gestão integrada;
- A promoção e o desenvolvimento dos sectores económicos ligados diretamente ao Mar, com vista à sua contribuição para o crescimento económico e do emprego em Portugal, incluindo o turismo, a pesca e a aquacultura, os portos, as plataformas logísticas multi-modais e as suas ligações ferroviárias, os transportes marítimos, a construção e a reparação naval, a biotecnologia e os recursos minerais e energéticos;
- A aposta na investigação, na ciência, e na tecnologia e inovação, em particular em áreas com potencial interesse para o desenvolvimento nacional;
- A garantia da defesa nacional, da fiscalização e vigilância das áreas marítimas sob jurisdição portuguesa e o cumprimento das nossas obrigações internacionais;
- A assunção de uma posição ativa e proeminente na agenda e nos debates das organizações internacionais relativas aos Oceanos;
- O estabelecimento de uma plataforma institucional de governação do Oceano, adequada a consagrar uma gestão integrada dos assuntos do Mar.

Estes vetores, foram referidos no âmbito da presente dissertação, relacionados e enquadrados com matérias críticas na atualidade (2020) como os investimentos estratégicos e os fundos que lhes subjazem, a mobilidade, tendo como base o setor económico.

Adicionalmente, e como defendido, pelo Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires⁸¹ sobre a estratégia marítima portuguesa e o seu alinhamento com a centralidade Atlântica, que remete para a complementaridade como a recente aposta no *Atlantic Centre* é uma demonstração clara desse alinhamento (Pires, Cardoso, and Simão, Licínia 2020).

Segundo o Comandante Doutor Aldino Santos Campos⁸², sobre em que medida a estratégia marítima portuguesa está alinhada com a centralidade Atlântica, que referiu:

“As diversas estratégias nacionais para o mar têm, de uma certa forma, articulado esta questão. Apesar da Europa a 28 (ou 27) ser essencialmente continental, a verdade é que tem havido, por parte dos denominados países do Arco do Atlântico, uma presente preocupação em manter essa centralidade. Poderá ser questionável se se deveria ir mais longe nesta matéria, mas em boa verdade estes países fazem a linha de charneira entre a Europa tradicional e a Europa Atlântica.”

Que nos remete para o conceito de Tradicional/Não Costeiro e Europa Atlântica, que pelas diferentes características opera a diferentes velocidades nos diferentes setores e nos temas do mar não é exceção, no nosso caso de estudo o tema do mar e das Zonas costeiras são a preocupação da União

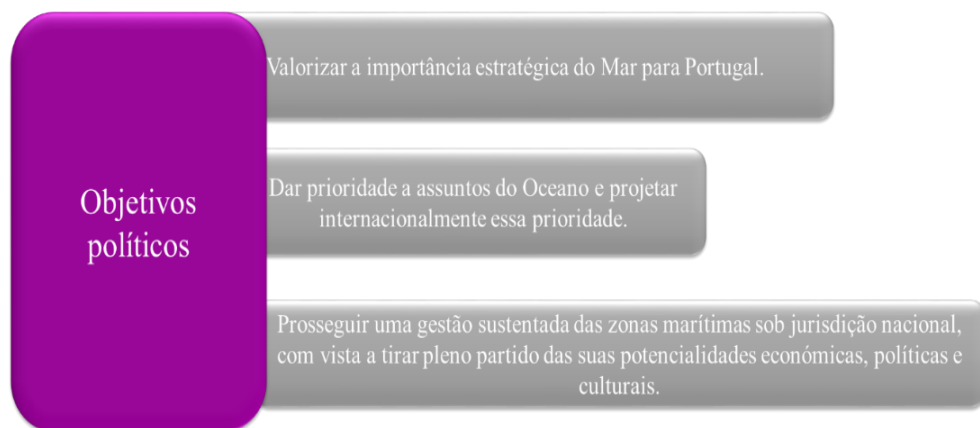
⁸¹ Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires (Subdiretor-Geral de Política de Defesa Nacional (MDN) e Professor da Academia Militar.

⁸² Questionário respondido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos (Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas), complementado com entrevista realizados em Lisboa em dezembro de 2020.

Europeia definindo para a “extensão de 89 000 quilómetros e cerca de metade da população dos Estados-Membros com costa marítima vive numa faixa de 50 quilómetros ao longo do litoral.” Como referido no documento “A União Europeia e as Zonas Costeiras” (Comissão Europeia 2001, Pág. 5-12) com o conceito da Gestão Integrada da Zona Costeira (GIZC). Quando concretizado o tema da centralidade atlântica é importante se considerar que Portugal faz parte dos países que emitem contributos sobre as medidas de gestão das áreas confinantes com as atualmente sob jurisdição portuguesa numa abordagem de “*Good Governance*”, áreas essas pertencentes a zonas comuns logo não são geridas por nenhum Estado específico, uma vez que existem interesses comuns de gestão, operação e segurança.

E como citado na Resolução do Conselho de Ministros nº 81/2003, de 17 de Junho (Presidência do Conselho de Ministros and Governo 2003) que de acordo com o preâmbulo desse documento, o mandato da Comissão Estratégica dos Oceanos é fundamentado nos seguintes objetivos políticos:

Figura 4-7 – Objetivos Político



Fonte: Adaptado pela autora, do Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte I.

No mesmo documento, são referidos os princípios nos quais a Estratégia se alicerça, que foi efetuado a seguinte ilustração pela importância que estes títulos têm.

Figura 4-8- Princípios de base à Estratégia



Fonte: Adaptado pela autora, do Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte I⁸³

⁸³ No mesmo documento também são referidos os parâmetros orientadores que entre os quais podem ser destacados (extraído do Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte I):

- **Gestão integrada**, como veículos que consubstancie uma visão holística do Oceano e dos seus recursos;

- **Transversalidade, intersectorialidade e interdisciplinaridade**, como veículos de concretização do conceito de gestão integrada;

- **Visão de conjunto**, na busca de soluções que compatibilizem considerações ambientais, económicas, sociais e culturais;

- **Desenvolvimento sustentável**, numa perspetiva que compatibilize ambiente e desenvolvimento económico e social, bem como que optimize equidade intergeracional e intrageracional;

- **Precaução**, como predisposição à implementação de medidas dirigidas à prevenção de uma degradação séria e irreversível do Oceano, das zonas costeiras e dos seus recursos;

- **Importância do ecossistema**, no sentido de que a manutenção de ecossistemas marinhos saudáveis e produtivos é fundamental para o uso e a gestão dos Oceanos;

- **Conhecimento**: a gestão das atividades humanas que produzem impactos no Oceano requer uma melhoria progressiva do conhecimento e perceção dos recursos e processos oceânicos.

- **Fundamento científico das decisões**: o planeamento e a gestão das decisões relativas ao Oceano devem basear-se fundamentalmente em informações de carácter científico que sejam o mais atualizadas possível, bem como no reconhecimento de que, no que diz respeito aos processos e recursos oceânicos, as informações são ainda em muitos casos incompletas e limitadas;

Para além dos atributos de base, também deverão ser incluídos os seguintes fatores: a) como definir e avaliar indicadores, b) controlar resultados e c) equidade nacional.

Se em termos de estratégia poderemos relacionar com os referidos princípios, considerando como base a geografia, sendo estes fatores influenciadores e definidores de estratégia. Em termos de Geopolítica e como referido no “Geopolítica do Mar Português” de Teresa Cierco e Jorge Tavares da Silva (Cierco and Silva 2015), onde se concretiza a Geografia (Regina Salvador 2018, Pág. 6), como fator de poder estratégico como referido pelo Almirante Vítor Lobo Cajarabile no artigo “As principais envolventes da Segurança Marítima e a postura da União Europeia” publicado “Revista Científica Eletrónica *Maria Scientia* n.º 3”⁸⁴ (Spring 2012), para além, da referida identidade, uma vez que Portugal no contexto internacional soube

Coordenação, entre departamentos da Administração Central, Regional e Local, e com todos os parceiros relevantes (meios académicos e científicos, o sector privado, o sector não governamental, etc.);

- **Transparência dos objetivos e dos processos de gestão**, enquanto modo de promover o envolvimento efetivo da sociedade e garantir a consideração de todos os interesses em questão;

- **Participação** das organizações representativas da sociedade civil nos processos de planeamento e de implementação de políticas públicas relativas ao Oceano, tendo em vista a sua respetiva aceitabilidade;

- **Responsabilização**, no sentido em que devem existir linhas muito claras ao nível da responsabilização nos processos de gestão, decisão e execução da decisão;

- **Desburocratização e simplificação reguladora e processual**: sem prejuízo da adequada proteção ambiental e da segurança da vida humana no Mar, os processos de gestão e decisão relativos aos recursos oceânicos deverão, em benefício dos utentes do Oceano e das atividades marítimas, envolver um mínimo de carga regulatória;

- **Cooperação e coordenação internacional**, a ser apoiada e desenvolvida na ótica de uma participação efetiva na governação do Oceano enquanto espaço global;

⁸⁴Universidade Católica Portuguesa <https://iep.lisboa.ucp.pt/asset/3041/file>, acessido a 15/07/2020.

aproveitar a geografia que tinha, independentemente dos fatores internos, a Geografia foi fator diferenciador interno e internacional pelo facto de proporcionar oportunidades de desenvolvimento. Neste documento o Almirante Cajarabile ressalva logo de inicio o valor do mar, pelos fatores de interesse, a saber: (i) Fonte recursos, incluindo os do solo e subsolo marinhos, ii) Via de comunicação e transporte e iii) Meio para projetar força à distância, quer em terra, quer no próprio mar, sendo reforçado neste artigo que estes fatores têm interesses comuns entre Estados também se podem tornar fatores de insegurança pela competição, fazendo parte da estratégia dos Estado o equilíbrio entre a taxa de esforço que pretendem investir considerando o nível de risco que estão dispostos a ter.

Ainda sobre a Geografia e como esta é fator determinante de valorizar a perspectiva do Brigadeiro General Nuno Lemos Pires no seu livro “Civilização Quântica” (Nuno Lemos Pires 2020, Pág 32), na frase “A geografia é ditadora em tudo o que marca as atividades dos povos incluindo, as grandes opções de protagonismo mundial.“, no caso da dimensão marítima de Portugal, a história assim foi ditada pese embora nas decisões ter havido enquadramento determinante a geografia.

No caso de Portugal, também deve ser valorizada e considerada a segurança marítima como parte da Segurança Nacional, de forma cooperante entre setores (e.g. privado, publico, militar, empresarial), pelos interesses comuns. Cabendo à Marinha a proteção, segurança e vigilância do espaço marítimo, num Estado com recursos técnicos ou capacidade, e mitigação de riscos. Por outro lado e pelo elevado valor, a suportar podem ser importantes as alianças, desde que bem negociado e gerido sobre a utilização e disponibilidade do equipamento. O mar sempre foi utilizado em atividades criminosas, como tráfico de estupefacientes e outras substâncias ilícitas, sendo necessário mobilizar recursos técnicos para sua deteção e combate, sendo vantajosa a cooperação de meios. O contrabando de artigos vários e armamento, é um tema que persiste carecendo de vigilância, em conformidade com os diferentes regimes. Retirado parcialmente de um capítulo da autora *in* “A Extensão das plataformas continentais. Portugal e Espanha. Perspetivas e Realidades” (Rodrigues 2017, Pág. 209).

O Mar é também um meio com elevado risco, pela dimensão, profundidade, e perigosidade variável, requerendo preparação científica específica, de meios conjugados (terrestre e aéreo). Cabendo a cada Estado costeiro arrogar direitos de proteção aos espaços marítimos sob sua jurisdição, zelando pelo cumprimento da Lei nesses espaços, através da segurança e defesa, conjugando, reconfigurando e rentabilizando fatores de uso transversal para uma resposta mais eficiente e eficaz às ameaças cada vez mais complexas. Retirado parcialmente de um capítulo da autora *in* A Extensão das plataformas continentais. Portugal e Espanha. Perspetivas e Realidades .(Rodrigues 2017, Pág. 209).

Nesse sentido Portugal, pelos vários fatores que o caracterizam (posição geográfica, cultura, identidade), relações políticas e alianças internacionais, encerra particularidades únicas no contexto europeu. Dado o exposto, existem áreas prioritárias (três) que podem ser identificadas para valorizar o posicionamento (Cunha 2004) e potencial estratégico, a saber:

Figura 4-9- Áreas Prioritárias



Adaptado pela autora de um capítulo do próprio *in* “A Extensão das plataformas continentais. Portugal e Espanha. Perspetivas e Realidades” .(T. F. e outros Rodrigues 2017).

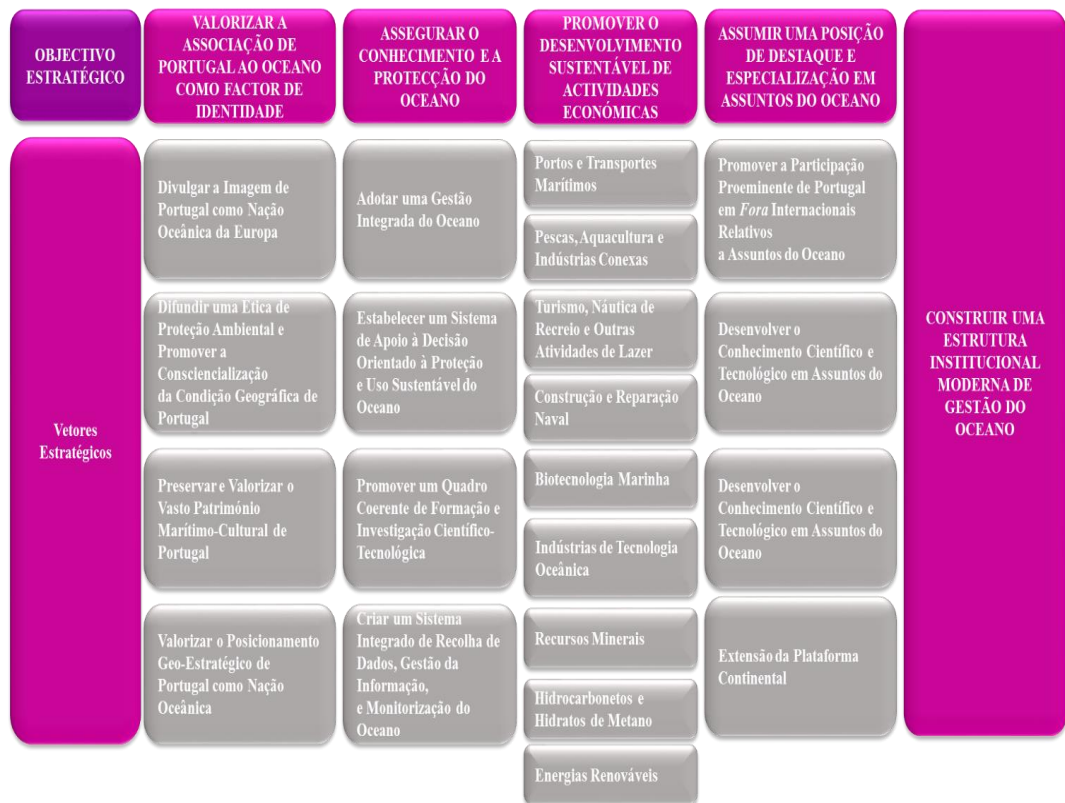
Na figura supra estão resumidas as áreas prioritárias considerando alguns fatores que caracterizam Portugal e as três áreas prioritárias, pretende-se ilustrar a ligação entre os mesmos.

Promover a condição geoestratégica portuguesa como nação oceânica tornando-se necessário compreender a identidade, individualidade, mas também saber e ser capaz de rentabilizar o potencial estratégico nos vários setores incluindo na Defesa Nacional. Retirado parcialmente de um capítulo da autora *in* A Extensão das plataformas continentais. Portugal e Espanha. Perspetivas e Realidades .(Rodrigues 2017, Pág. 209).

Perante o referido, os atributos e potencial Geopolítico e Geoestratégico existem, mas a sua rentabilidade depende das decisões de capacitação e rentabilização dos meios, para que os diferentes fatores e estratégia seja convergente, global e integradora.

No Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004), descreve diferentes objetivos estratégicos, que são as seguintes dimensões:

Figura 4-10- Vetores Estratégicos e Objetivos estratégico



Fonte: Adaptado pela autora tendo como base o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004).

Considerando a figura supra, de forma sucinta e tendo os objetivos estratégicos como dimensões poder-se-á adicionar alguns breves comentários de reforço aos objetivos estratégicos (Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004).

VALORIZAR A ASSOCIAÇÃO DE PORTUGAL AO OCEANO COMO FACTOR DE IDENTIDADE

Para além do referido ao longo da dissertação, e considerando as condições geográficas, culturais e políticas, deverão ser também incluídas as questões éticas no balanceamento rentabilidade e desenvolvimento, uma vez que a técnica está mais ágil que os mecanismos de regulatório e de ética, por uma questão de fazer de forma correta, assegurado a continuidade do património marítimo-cultural. Bem como zelam pelo meio ambiente de forma globalizante. Acresce a divulgação de Portugal como país de identidade marítima e promotora de futuro com sustentabilidade, pelo que cuidar e gerir do Capital Natural, acrescenta valor.

Destacam-se as áreas de impacto Geoestratégico nas quais com um merecedor capítulo no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004), onde se associam as oportunidades que o posicionamento Geoestratégico, podem ser consideradas pelo menos três áreas, *sic*: a) A economia, através das atividades marítimas; b) As relações internacionais, através da diplomacia e da cooperação; c) A defesa nacional. Uma vez que estas três áreas são basilares no todo, para além de uma visão e foco objetivo nas ameaças e riscos inerentes à atividade, mas também o desenvolvimento de sinergias estratégicas.

ASSEGURAR O CONHECIMENTO E A PROTECÇÃO DO OCEANO

Para se assegurar o conhecimento tem de existir planeamento integrado de fatores críticos, conhecimento da estratégia e definição de políticas e prioridades. No caso do Mar deve haver identificação e catalogação possível como foi referido noutros capítulos quando da apresentação do *Hypercluster* do Mar, sobre o tema de formação e desenvolvimento.

No tema da rentabilidade também é abordado o tema de Ética como meio de se definir um Sistema de apoio à Decisão Orientado à Proteção e Uso sustentável do Oceano de forma a assegurar a continuidade do mesmo, ou seja, usar a investigação como meio de preservação.

O apoio à decisão mais uma vez como ferramenta de ajuda na escolha das várias hipóteses, onde a escolha de determinada decisão pode implicar e renunciar outra hipótese, ou alinhamento de cenários e ajustes. Também é importante incluir a Criação de um Sistema Criar um Sistema Integrado de Recolha de Dados, Gestão da Informação, e Monitorização do Oceano, uma vez que remete para a utilização Dados e criação de indicadores de performance e controlo. Uma vez que não basta ter recolha de Dados, mas analisar o seu enquadramento e monitorização de resultados, sem controlos não se consegue gerir, sem gestão não se assegura proteção.

PROMOVER O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Considerando o que foi descrito em capítulos anteriores (2 - Identificação das atividades económicas e a segurança na secção apresentação do *Hypercluster* do Mar, e no 3- Ameaças e riscos), sobre o *Hypercluster* do Mar (Ernâni Rodrigues Lopes 2009), devem ser realçados os fatores económicos entre os quais as indústrias conexas concomitantemente com as tecnologias que suportam o desenvolvimento, uma vez que permitem o acesso ao Mar, pelo muito valor que tem sido aumentado neste âmbito, com novos conceitos, dinâmicas, estudos e projetos. Estamos na fase da automação de mobilidade partilhada (pese embora a pandemia ter alterado algumas tendências), automação e assistência por operador, definição de novas redes de transporte de alta velocidade em projeto em Portugal que deve ligar os eixos críticos.

No setor marítimo, e no ensejo da mobilidade sustentável, foram desenvolvidos sistemas de navegação acústica e redes de sensores. Pelo que se tem assistido ao desenvolvimento de modelos para investigação, e conhecimento do fundo do mar, para e de apoio a outras indústrias como a farmacêutica e alimentar. No mesmo documento Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004) Portugal poderá ter estações de acostagem submarina,

uma vez que a maturidade atual permite almejar a integração de sistemas operacionais transversais aos vários modelos, sem descuidar a integração de plataformas logísticas junto com a rede rodoviar e ferroviária (estando em grande evolução este setor em Portugal, considerando a reabilitação de linhas, material circulante por renovação da abordagem de gerir (indo ao encontro do projeto do PFN – Plano Ferroviário Nacional (Governo de Portugal- MIH 2021), voltando à reparação de material parado, uma vez torna mais célere e menos dispendioso).

Nas áreas de Investigação e Desenvolvimento, existe cada vez mais a tendência para os recursos alternativos que há uns anos poderiam ser desconhecidos ou inacessíveis, como a aposta nos recursos minerais, hidrocarbonetos, hidratos e de metano e energias renováveis em modelos alternativos (eólica em offshore, energias das ondas). No entanto os Oceanos e as responsabilidades inerentes estão aquém do pleno conhecimento, pelo que a capacidade de acesso e intervenção tem sido regulada, para proteção e protegida pela jurisdição própria. Em termos de salvaguarda e definição de áreas e interesse, é uma prioridade e uma atividade complexa, pela integração de estratégias de intervenção sustentada do Oceano. Existe um crescente de estudos e intervenções nos oceanos, que devem ser geridos com prudência pelos riscos afetos, pelos interesses comuns entre países.

ASSUMIR UMA POSIÇÃO DE DESTAQUE E ESPECIALIZAÇÃO EM ASSUNTOS DO OCEANO

Neste separador foi valorizada a relevância que Portugal tem em temas relacionados com o mar, facto motivado pelo contexto geográfico e de identidade. E como referido no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004):

“Assumir uma posição de destaque e especialização em assuntos do oceano”, designadamente na:

- na Agenda Internacional;
- no Conhecimento Científico e Tecnológico;
- na Defesa dos Interesses Nacionais.”

Assim consta no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004), onde os pontos supra citados remetem para a projeção de um

país sendo o Oceano um fator identitário, e de projeção internacional do país no que concerne aos assuntos do Oceano, pretende-se posicionar um país num patamar superior ao atual. Sendo o caminho para tal objetivo a gestão integrada das diferentes visões, numa estratégia que promova o desenvolvimento económico sustentável e consciencialização interna e externa, do setor marítimo. Definir os limites entre setores e equilibrar pesos da economia, tendo como objetivo gerir o capital natural, pensar na estratégia como integradora, onde são contemplados os diferentes setores, pensar na tecnologia como meio de se atingir a estratégia.

Em Relações Internacionais, os Oceanos podem assumir um vetor na gestão da Política Externa, sendo primordial o enfoque nos Fóruns de governação dos Oceanos e Mares, comprometendo-se internacionalmente, arrogando Direitos e obrigações nacionais, com alinhamento de governação dos Oceanos e Mares, visando cumprir compromissos internacionalmente assumidos, defendendo os interesses de Portugal, e da comunidade internacional, atuando como plataforma global de integração.

Para além de assumir posição, é importante manter o espaço sob jurisdição portuguesa seguro, com enfoque na proteção do meio marinho e orla costeira. Na oportunidade da possibilidade o aumento da plataforma continental e independentemente da aceitação do alargamento da Plataforma, Portugal já aumentou posição de destaque no cenário internacional, podendo capitalizar internamente os setores que fizeram parte do estudo de viabilidade.

CONSTRUIR UMA ESTRUTURA INSTITUCIONAL MODERNA DE GESTÃO DO OCEANO

Segundo o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos Parte II (Oceanos 2004), e pela Resolução do Conselho de Ministros nº 81/2003, que criou a Comissão Estratégica dos Oceanos, valorizando o facto de ser importante para Portugal o reforço, cooperação, a coordenação e a integração racional dos vetores institucionais programático e de meios relativos aos Oceanos. Para Portugal o mar é identidade, história e a estratégia.

Foram enunciadas as vantagens da visão integrada, a transversalidade dos setores pelo enunciado no *Hypercluster* do Mar. Onde as diferentes visões e áreas

comunicantes e complementares se alinham, mas também competem, sendo estes fatores críticos de sucesso para definição de estratégia, de crescimento sustentável para os quais contribuem os vetores, atores, entidades (públicas e privadas), programas e meios envolvidos.

Acresce o fato, de existirem matérias relacionadas com os Oceanos onde, por vezes, é complexo se identificar em termos de totalidade e exatidão as áreas de jurisdição inerentes, pelos direitos conexos envolvidos.

Uma vez que existem zonas de vazio e zonas de interesse sobrepostos que competem entre elas, pelos interesses comuns. De lamentar muitas vezes a ausência de critérios no que concerne à definição de direitos e gestão de setores, pelo entendimento e compreensão requerida.

A Governação do Mar e dos Oceanos, só funciona se houver uma gestão integrada, para o qual devem contribuir as infraestruturas dos diferentes setores, a mobilidade, o crescimento sustentável, o desenvolvimento das pessoas e das regiões. Segundo o Mestre Eng.º Luís de Almeida Amaral⁸⁵, um dos principais riscos que Portugal pode enfrentar na governação e regulação das infraestruturas, e no:

“(...)contexto da exportação das exportações e escoamento das mercadorias movimentadas pelos portos portugueses, o maior risco reside na ausência ou inoperância de entidades supranacionais que possam gerir a utilização das infraestruturas ferroviárias para transporte internacional de mercadorias.”

Complementado com:

“(...) julgo que o maior desafio com que se depara o sector em Portugal para ser competitivo em relação a outros portos europeus não é a existência de boas infraestruturas rodo-ferroviárias e bons serviços de transporte para escoamento de mercadorias para o exterior, mas sim a sua condição de localização periférica no contexto geográfico europeu. Sendo o custo do

⁸⁵ Questionário respondido pelo Mestre Eng.º Luís de Almeida Amaral (Técnico Superior no Setor Empresarial do Estado, Especialista em Transportes e Mobilidade), complementado com entrevista realizado em Lisboa em novembro de 2020.

transporte terrestre sempre superior ao custo de transporte marítimo, existirá sempre uma desvantagem dos portos portugueses em termos de competitividade em relação aos portos europeus que se encontram mais próximos dos centros dos mercados europeus.”

Quando se analisam os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável⁸⁶ para além do objetivo 14- Proteger a Vida Marinha (que no capítulo 5 e melhor concretizado e enquadrado no caso de estudo), também é de ressaltar a importância dos seguintes objetivos que se apresentaram na seguinte representação, onde foram extraídos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável considerados pela autora, como críticos.

Figura 4-11 Alguns Objetivos de Desenvolvimento Sustentável



Fonte: Extraído do site da ONU e adaptado pelo autor⁸⁷.

⁸⁶ Fonte: Organização das Nações Unidas, ONU, cujo sitio da internet (<https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>) foi acedido no dia 23/5/2020.



⁸⁷ Fonte: Organização das Nações Unidas, ONU, cujo sitio da internet (<https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>) foi acedido no dia 23/5/2020.

Nos seguintes parágrafos serão apresentados e enquadrados os objetivos selecionados e contextualizados no caso de estudo.

No caso do objetivo **7 (Energias Renováveis e acessíveis)** onde o mar faz parte do setor das energias alternativas, como descrito no documento “Energias Renováveis Marinhas em Portugal” (Maria A. Cunha-e-Sá, Ana Faria Lopes 2017) neste documento para além de se enunciar as tendências em investimentos críticos são considerados os custos e benefícios. De realçar o que foi descrito no capítulo desta dissertação 1 e 2 sobre os diferentes elementos do *Hypercluster* Marítimo.

No caso do objetivo **8 (Trabalho e crescimento económico)**, onde o mar assume posição como fator de desenvolvimento e de integração, referido no capítulo 2 na apresentação do *Hypercluster*, como elemento integrador e agregador de valor.

No objetivo **9 (Indústria, inovação e infraestruturas)** e no presente capítulo se elencam alguns documentos críticos relacionados com as infraestruturas e desenvolvimento estratégico de Portugal, considerando o enquadramento internacional. Sem estratégia de cooperação não existe desenvolvimento, sem desenvolvimento não existe evolução. O mar é um elemento que agrega valor, e potencial valor com outros fatores.

No objetivo **11 (Cidades e comunidades sustentáveis)**, são consideradas as cidades inclusivas com especial foco na habitação e mobilidade, neste contexto e como referido neste capítulo o tema dos transportes será sempre um tema decisor de qualidade, valorização e de integração, sendo os portos plataformas logísticas, a mobilidade a integração com a envolvente e catalisador. Atualmente e no incremento das cidades emergentes, estamos perante desafios com fatores de informação, segurança, ambiente para boa gestão de tráfego. No presente caso de estudo a relação das cidades e comunidades sustentáveis prende-se com a forma como a governação pode ser aplicada, como a informação e boa gestão pode ter efeito diferenciador no sentido que otimiza recursos e potencia oportunidades. Sendo o mar um fator diferenciador, desde sempre na fixação e desenvolvimento das cidades, a geografia e orografia são fatores de valor.

No objetivo **13 (Ação climática)**, sendo o mar ambiente natural são de balancear as decisões de exploração, rentabilidade e sustentabilidade existentes. No Capítulo “Identificação das atividades económicas e a segurança” é referido como o mesmo ambiente (mar) pode competir entre si, tornando-se autofágico. Como elementos do *Hypercluster* podem desequilibrar o meio ambiental, e comprometer o equilíbrio da cadeia trófica. Atualmente e pelas alterações climáticas estão a influenciar o ecossistema, contribuindo para o desenvolvimento de espécies não nativas invasivas e acidificação dos oceanos, que muito influenciam negativamente o meio marinho por exemplo através das alterações da temperatura das águas e ventos sazonais.

No objetivo **15 (Proteger a Vida Terrestre)** e nos pontos específicos consta o seguinte objetivo específico:

“Até 2020, assegurar a conservação, recuperação e uso sustentável de ecossistemas terrestres e de água doce interiores e seus serviços, em especial florestas, zonas húmidas, montanhas e terras áridas, em conformidade com as obrigações decorrentes dos acordos internacionais.”

Sendo o mar o destino das ribeiras e rios, a atividade terrestre tem de ser gerida com responsabilidade e enquadramento global, uma vez que o mar começa em terra, porque o ecossistema é único (assim a autora deste estudo o defende como visão global) uma vez que os ambientes marinho e terrestre são comunicantes.

De ressaltar que os restantes Objetivos de Desenvolvimento Sustentável têm também impacto no contexto marítimo e na segurança (pese embora de forma menos direta), uma vez que são fatores que se relacionam como *Hypercluster*, têm impacto pelas dinâmicas sociais, económicas e ambientais, que pressupõe definição de políticas e estratégias estruturais.

Como defendido por Tiago Pitta e Cunha numa entrevista da revista jornal Expresso (Expresso 2020, Pág. 46-53) de 31/12/2020 onde é possível identificar ao longo da entrevista alguns dos Objetivos de Desenvolvimento

Sustentável, tendo como objetivo basilar o 14- Proteger a Vida Marinha, mas também os seguintes: 7- Energias renováveis e acessíveis, 8- Trabalho e crescimento económico, 9- Indústria, inovação e infraestruturas, 13- Ação climática, 15- Proteger a vida terrestre. Objetivos aqui referidos nas últimas páginas, acrescido do 4- Educação de Qualidade apelando para a educação como meio de sensibilização das novas gerações para se atingir maior consciência sobre a importância do ativo natural que o mar encerra, nas seguintes palavras:

“Significa que temos de investir muito em educação e este é um dos eixos de atuação da Fundação (Fundação Oceano Azul)” ...e ” Queremos levar os portugueses a serem os cidadãos da Europa mais conscientes e mais preocupados com a sustentabilidade do oceano.”

Nesta entrevista Tiago Pitta e Cunha remete para: a) a importância da Natureza como um bem escasso, e como moeda do século XXI, b) urgência de se gerir o património natural (Capital Natural), uma vez que o desconhecimento remete para a não valorização e consequente perda, c) valorização do Porto de Sines para preservação do estuário do rio Sado, d) são identificados os três pilares da economia sustentável (económico, social e ambiental).

“Temos vivido desde a cimeira do Rio de 1992 com base no paradigma da economia sustentável assente em três pilares: económico, social e ambiental. Mas nos últimos 30 anos, a delapidação ambiental do planeta continuou a prosseguir alegremente e nunca conseguimos equilibrar esses pilares.”

Nesta dissertação o tema da economia do mar tem grande importância sendo defendido por Tiago Pitta e Cunha no mesmo artigo,

“O atual paradigma de desenvolvimento sustentável não resolve isto. A sustentabilidade económica e social não existirá sem a ambiental.”

Como o mesmo autor também defendeu em sede de seminário no dia 9/1/2020 (10 anos da publicação Leme, organizado pela Pwc) que:

“Não é o ambiente que tem que mudar, mas a economia.”

Mais uma vez se ressalva a necessidade do alinhamento entre áreas, e como o fator ambiental é determinante na economia e vice-versa.

Para reforçar o tema sobre a necessidade do valor agregado da economia, é importante ter as infraestruturas como um pilar, segundo o Diretor de Serviço de um Ministério Público⁸⁸ defendeu sobre como relacionar as infraestruturas críticas, no contexto geopolítico e geoestratégico, que:

“As infraestruturas críticas de um qualquer Estado constituem bens essenciais à sua sobrevivência, logo à sua soberania. Nesse sentido, a segurança dos mesmos em relação a todo e ao mais diversificado tipo de riscos e ameaças (desde as catástrofes naturais ao terrorismo, em território físico ou ciber, desencadeados por pessoas singulares, Estados ou entidades não convencionais) deve constituir prioridade do Estado, enquanto entidade administrativa, mas também enquanto conjunto de cidadãos, e do tecido científico, tecnológico, empresarial e industrial nacionais. Sem essa proteção garantida, dificilmente os Estados podem cuidar dos seus interesses geopolíticos e geoestratégicos.”

A segurança das infraestruturas são valorizadas como fator de estabilidade de um Estado, e por essa razão também são pontos de ameaças devendo as mesmas fazer parte dos planos estratégicos de segurança.

⁸⁸ Questionário respondido, pelo especialista em Governação e Defesa Nacional em Lisboa em março de 2021 (Diretor de Serviço num Ministério Público).

4.3 Conclusão do capítulo

Neste capítulo, foram apresentadas perspetivas, de Geopolítica e Geoestratégica, e como as dinâmicas de poder podem influenciar as decisões, neste tema do mar também é possível aplicar visão de Moisés Naim no livro *O Fim do Poder* (Moisés Naím 2014, Pág. 150 e seguintes) sobre como os sinais de transformação influenciam as decisões, atualmente existem mais Estados, mais influenciadores para novos atores e novos cenários, com novas realidades, oportunidades e riscos.

As decisões tornam-se mais complexas, tendo impactos mais rápidos, pela velocidade dos ciclos sendo os critérios das decisões ajustados constantemente, e o risco de exposição é reavaliado quando necessário para assegurar a adequabilidade. De ressaltar que os riscos atuais (2020) são muito diferentes dos anos anteriores sendo inglório comparar com períodos precedentes, em concreto no ano de 2020, e no decorrer de uma pandemia Covid-19 (SARS-CoV-2) os próprios riscos emergentes foram acrescidos, as medidas de contingência foram adaptadas ao novo normal, o mundo mudou rapidamente, onde as decisões de prevenção e mitigação foram ajustadas diariamente em função da informação que ia surgindo, gestão da informação e comunicação diária. Sendo um exercício de gestão de crise, à escala global, a humanidade (de forma geral) teve a consciência da sua dependência e fraqueza, mas também redescobriram novas formas de viver. Mais uma vez neste contexto pandémico estão a ser tomadas medidas estratégicas globais com enquadramento local.

A título ilustrativo e como consolidação deste capítulo foram identificados dois riscos emergentes, pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva⁸⁹ face ao contexto pandémico à data deste texto (2020):

⁸⁹ Questionário respondido pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva (Professor no ISEG e Administrador numa seguradora), realizado em Lisboa em novembro de 2020.

“Na atual situação, apesar de anteciparmos um grau de incerteza menor, a concretização de alguns riscos (emergentes) podem ter um impacto muito relevante:

- I. agravamento da crise económica e financeira na perspetiva setorial (o efeito contágio no turismo em toda a cadeia de valor, bem como os impactos ao nível do prolongamento da crise económica). Mitigação: a implementação de medidas extraordinárias de apoio público para evitar os efeitos em cadeia no rendimento das famílias e das empresas. Do ponto de vista de um agente económico sujeito ao risco, podem ser definidas medidas de compartimentação setorial de 1ª e 2ª ordem (i.e., exposição direta às atividades de turismo e redesenho das dependências dos efeitos secundários – restauração, transportes).*
- II. alteração do comportamento das famílias. A modificação dos hábitos de consumo e de investimento das famílias determina um grau de despesa do rendimento que pode limitar o fluxo de circulação monetária na economia. O aumento da poupança poderá constituir um efeito artificial no que diz respeito à reintegração desta poupança nos investimentos, dadas as limitações nas opções disponíveis aos investidores. Mitigação: consolidar as medidas de incentivo à poupança, que devem ser compensadas com a geração de oportunidades de investimento, sob pena de estarem a ser condicionadas as potencialidades da menor dependência do financiamento externo da economia. Do ponto de vista de um agente económico sujeito ao risco da poupança forçada, a esperada redução na venda de serviços/produtos deverá ser acomodada por medidas de otimização operacional dos running costs.*

Ao nível da economia do Mar, estes dois riscos materializaram-se em termos de contágio e de disrupção nas atividades tradicionais, que não tiveram capacidade para se adaptar a uma economia mais digital, e os fluxos financeiros disponíveis para as atividades emergentes nas fileiras do Mar foram substancialmente reduzidos (sem ter em conta a bomba relógio das moratórias de crédito a famílias e empresas). “

A descentralização ou as novas formas de poder serão fatores de decisão. A definição da estratégia global como base, as políticas que lhe subjazem, bem como a definição de meios tecnológicos (mesmo que em

níveis de maturidade diferentes) sendo a tecnologia um fator que faz parte da estratégia, conseqüentemente necessária a definição de meios para concretização da estratégia.

A identificação de atores críticos de sucesso para a concretização do resultado, como o equilíbrio entre patrocínios estatais e privados ou nacionais e internacionais, onde devem ser considerados os interesses do país e da ciência, neste caso é importante se motivarem pessoas e entidades para a indústria marítima sendo esta assumida como um fator de vantagem de Portugal. Ter consciência que existem alterações dos comportamentos de forma acelerada, alterações dos panoramas de risco e hábitos no que respeita ao ser humano, o fator ético não evolui à mesma velocidade do fator técnico, as novas tecnologias estão presentes em todos os setores, devendo ser considerada a visão sistémica e a economia terrestre.

Também é importante gerir o Capital Natural, recorrendo a entidades várias, e sensibilizar as novas gerações para o real valor do mar como garante de um futuro.

Como referido pelo Mestre Paulo Faroleiro⁹⁰ e sobre o pressuposto que sendo as infraestruturas críticas geradores de valor, como as mesmas são relacionadas no contexto geopolítico e geoestratégico. Defende que:

“Através de duas perspetivas: a) numa perspetiva geopolítica, enquanto alavancas geradoras de vantagens competitivas nacionais, que suportam atividades críticas da sociedade ou da economia, e como tal devem ser enquadradas com os ambientes social e físico em que se inserem e para o qual contribuem. Nesse sentido, o desenvolvimento de políticas adequadas de desenvolvimento, manutenção e salvaguarda destas infraestruturas críticas é fundamental para a manutenção dessa geração de valor. b) Numa perspetiva geoestratégica, as infraestruturas críticas devem ser elementos fundamentais

⁹⁰ Questionário respondido pelo Mestre Paulo Faroleiro (Diretor de Serviço num Regulador, Professor Universitário), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

a considerar no desenvolvimento da estratégia, em articulação com os elementos geográficos e políticos condicionantes da elaboração dessa mesma estratégia.”

Dado o exposto e defendido é-se levado a concluir da importância das infraestruturas como fator dominante do desenvolvimento de um Estado, uma base de confiança na medida que as mesmas asseguram a operação sendo fatores ponderadores e influenciadores de decisões políticas, uma vez que o poder das nações é suportado em múltiplos fatores como os geopolíticos e geoestratégicos. A saber também que sem poder não se pode falar de estratégia, e sem esta não existe decisão.

Neste capítulo foram consideradas a Geopolítica e Geoestratégia, com os fatores de infraestruturas, transportes e mobilidade, bem como os planos de investimento que os suportam. Onde a segurança da centralidade Atlântica é gerida em modo multidisciplinar, de forma a assegurar um Oceano saudável, limpo e sustentável.

5 GOVERNAÇÃO DO MAR E REGULAMENTAÇÃO

5.1 Introdução

Neste capítulo será abordada a Governação do Mar e Regulação em Portugal, enquadrando com documentos críticos (de definição e divulgação da estratégia, regulatórios ou de orientação), e relacionando com o contexto internacional uma vez que o mar é um bem comum com regulação global e local. Será ressalvada a importância da abordagem global e as dinâmicas que assistem ao tema, uma vez que se tratar de matérias complexas e relacionadas com diferentes fatores e atores (políticas, culturas, estratégias), dado que uma análise parcial não permite analisar a dinâmica relacional dos fatores determinantes ficando a análise limitada logo, insuficiente.

Pretende-se focar a importância dos diferentes intervenientes e como os mesmos se relacionam, valorizando a cooperação em vez da competição e razão de se tratar de um património comum que deve ser protegido, explorado de forma responsável de forma a assegurar a sustentabilidade do Mar e do planeta. Outro fator importante a considerar são os fundos de investimento da União Europeia, como meios de realização de investimentos, devendo a sua natureza promover o desenvolvimento estratégico e necessários.

5.2 Pela Boa Governação

Segundo o Comandante Doutor Aldino Campos no artigo “Os desafios da Governança Global do Oceano” (Campos 2020, Pág. 111), a Governação do Mar, a governança como processo. Ao que se pode inferir que qualquer mudança estrutural é suportada em três fatores: a) as pessoas, b) os processos e c) a tecnologia. Neste artigo é feita referência aos “múltiplos espaços marítimos definidos pela CNUMD, acordados durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Terceira Conferência), concluída em 1982. Relacionando os conteúdos desta conferência, no que diz respeito aos espaços marítimos, com o quadro conceptual de acordo com o qual as Relações Internacionais podem ser analisadas, sendo relativamente simples

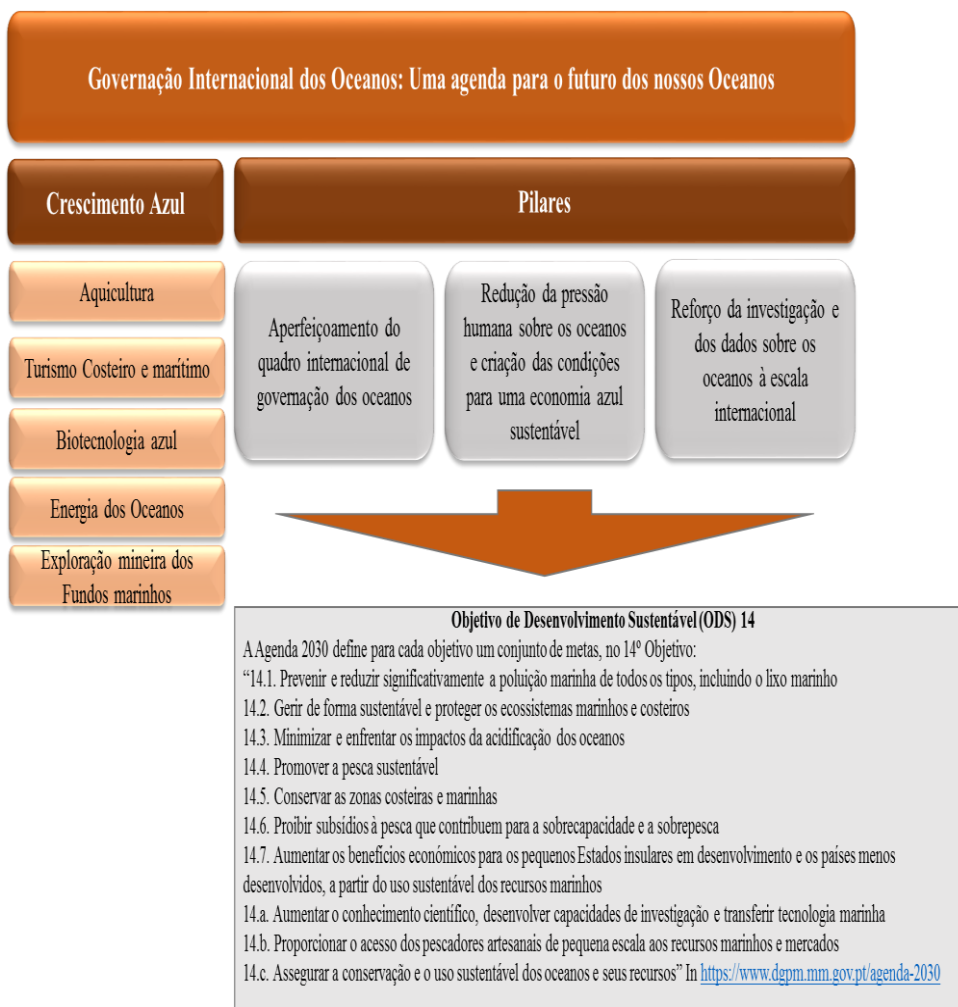
identificar as três teorias mais proeminentes das Relações Internacionais (RI) como o realismo, o liberalismo e o construtivismo.” (Campos 2020, Pág. 111).

No Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos – dois anos de progressos (European Commission 2019)⁹¹, tem início com uma referência sobre a abordagem adotada pela Comissão Europeia e pela Alta Representante da União Europeia sobre uma comunicação conjunta intitulada «Governação internacional dos oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos» (European Commission 2019)⁹², cuja agenda se pode resumir no quadro seguinte:

⁹¹ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho, Centro de informação europeia Jacques Delors, Republica Portuguesa, Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 27/4/2020);

⁹² Direção Geral da Política do Mar, Republica Portuguesa, In Governação Internacional dos Oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos, <https://www.dgpm.mm.gov.pt/agenda-2030> (acedido no dia 27/2020);

Figura 5-1- Governação Internacional dos Oceanos: Uma Agenda para o futuro dos nossos Oceanos



Fonte: Feito pela autora com referência no Relatório de Governação Internacional dos Oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos.

A importância da figura supra, prende-se com os fatores de Governação do Mar, retirados de uma agenda sobre o Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 14º que fizeram parte de uma agenda, pela importância que têm na Governação.

Este relatório, remete para a boa Governação Internacional, assegurando a todas as entidades que operam no mar um ambiente de trabalho seguro, sendo a segurança um fator estratégico de desenvolvimento, em conformidade com estratégia global e com as políticas regionais específicas.

Como reforço do paragrafo anterior, pode ser usada a informação do site oficial da Eurocid (European Union Information)⁹³ pelo facto de traduzir como linha geral que “A UE defende que o quadro de governação dos oceanos tem de ser reforçado”. De forma a evidenciar a posição de cada ator e Estado tem na Governação do Mar. A regulação também ajuda a balancear o poder, desde que efetuada de forma independente e com o objetivo de gerir o bem comum.

Figura 5-2- Governação Internacional dos Oceanos



Fonte: Adaptado pela autora do Eurocid (European Union Information)

Na figura anterior pretende-se ilustrar e resumir o que a União Europeia defende para a Boa Governação dos Oceanos, considerando os pressupostos e o que se pretende reforçar.

⁹³ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho, Centro de informação europeia Jacques Delors, Republica Portuguesa, Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 27/4/2020);

Dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS)⁹⁴, elencados pela Organização das Nações Unidas (ONU) a proteção dos Oceanos está refletida no OSD 14-Proteger a Vida Marinha⁹⁵, conservar e utilizar de forma sustentável os oceanos, mares e recursos marinhos.

Fazendo a proteção e conservação dos Oceanos parte da estratégia global, estes terão de existir de forma saudável, é importante que os diferentes componentes sejam vistos de forma global e uma vez que não existe uma entidade de controlo / supervisão global cabe a cada Estado o cuidado nas áreas alinhadas para o bem comum. Em especial aos Estados costeiros por

⁹⁴ Organização das Nações Unidas, ONU, cujo sitio da internet (<https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>), acessado no dia 23/5/2020.



⁹⁵ Organização das Nações Unidas, ONU, cujo sitio da internet (<https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>) acessado no dia 23/5/2020.

- Até 2025, prevenir e reduzir significativamente a poluição marítima de todos os tipos, especialmente a que advém de atividades terrestres, incluindo detritos marinhos e a poluição por nutrientes.
- Até 2020, gerir de forma sustentável e proteger os ecossistemas marinhos e costeiros para evitar impactos adversos significativos, inclusive através do reforço da sua capacidade de resiliência, e tomar medidas para a sua restauração, a fim de assegurar oceanos saudáveis e produtivos.
- Minimizar e enfrentar os impactos da acidificação dos oceanos, inclusive através do reforço da cooperação científica em todos os níveis.
- Até 2020, efetivamente regular a extração de recursos, acabar com a sobrepesca e a pesca ilegal, não reportada e não regulamentada e as práticas de pesca destrutivas, e implementar planos de gestão com base científica, para restaurar populações de peixes no menor período possível, pelo menos para níveis que possam produzir rendimento máximo sustentável, como determinado pelas suas características biológicas.
- Até 2020, conservar pelo menos 10% das zonas costeiras e marinhas, de acordo com a legislação nacional e internacional, e com base na melhor informação científica disponível.

fatores identitários, interesse direto de proteção e desenvolvimento, mas também a outros Estados pelos interesses existentes, pela rentabilidade que o mar pode trazer, pelo que o mar move em termos económicos, pelo que o tema deverá ser analisado com a complexidade que lhe assiste, pelos diferentes fatores e contexto. O Mar é um “ativo” comum e partilhado, pese embora existirem nomes nas diferentes geografias, mas deve ser tratado de forma global, e por essa razão as dinâmicas entre Estados, quando na gestão de um bem comum devem ser objetivas e integradoras. Sendo de realçar a importância que as Relações Internacionais têm, na negociação entre as partes o modo como podem alertar e esclarecer para temas menos objetivos os representantes da negociação, mais uma vez se valoriza a importância da cooperação.

Sendo esta dissertação sobre Portugal, pertencendo este ao Continente Europeu circundado por quatro mares ou bacias marinhas (Mediterrâneo, Mar Báltico, Mar do Norte e Mar Negro e por dois Oceanos (Atlântico e Ártico)), no caso da União Europeia, dos 27 Estados membros, 22 são costeiros⁹⁶, onde 40% do PIB da União Europeia é alicerçado nas regiões marítimas, sendo o transporte de 75% do volume do comércio Externo efetuado via Marítima, chegando através das infraestruturas rodoviária ou ferroviária a países não costeiros. Sendo o mar fundamental para a União Europeia em especial e Europa no Geral.

Segundo Tiago Pitta e Cunha em 2006 na Revista "Europa: novas fronteiras " (Suva 2008).

"Para os Estados costeiros – onde se inclui Portugal – reconhecer o imenso valor político, estratégico, económico, ambiental e cultural dos oceanos é fundamental. Também para a Europa, ainda mais do que para o

⁹⁶ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho, Centro de informação europeia Jacques Delors, Republica Portuguesa, Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 6/6/2020); De referir os 5 que não são costeiros e quais os principais em termos de território em espaços marítimos sob jurisdição soberana.

mundo em geral, os oceanos têm um papel crucial. Tiveram-no no passado, têm-no no presente e terão seguramente no futuro. De facto, os desafios económicos e ambientais com que a Europa se confronta, por si só, exigem uma atenção especial aos assuntos dos oceanos, bem como um proporcional investimento neste tema.⁹⁷”

Neste pequeno texto Tiago Pitta e Cunha, resume o potencial do mar como um ativo sempre presente aos estados costeiros europeus onde Portugal se inclui. Como ativo vivo de desenvolvimento económico, cultural e identitário. Noutro documento “Portugal e o Mar” (Cunha 2011) o mesmo autor explica os momentos em que o mar não foi prioridade para Portugal, em benefício da Europa, mas também faz o enquadramento do momento ou seja numa fase em que a prioridade não poderia deixar de ser a Europa, ou seja a medida foi a correta, pese embora a aplicação do processo de anulação do Mar ser um ativo estratégico poder ter sido excessivo e uma quebra de oportunidades que poderiam ter sido concomitantes com a Europa, uma vez que não eram incompatíveis nem conflitavam entre si. Deste modo este autor reforça o conceito marítimo como fundamental.

5.2.1 Política Marítima Integrada

Na Política Marítima Integrada⁹⁸ (Europeu 2014) desenvolvida pelo Parlamento Europeu enuncia de forma global as dimensões principais do mar e as respetivas responsabilidades, este documento remete para a visão holística na forma como a abordagem ao tema é efetuada, onde são apresentadas as linhas de orientação, numa visão de operacionalização dos

⁹⁷ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho, Centro de informação europeia Jacques Delors, Republica Portuguesa, Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 6/6/2020);

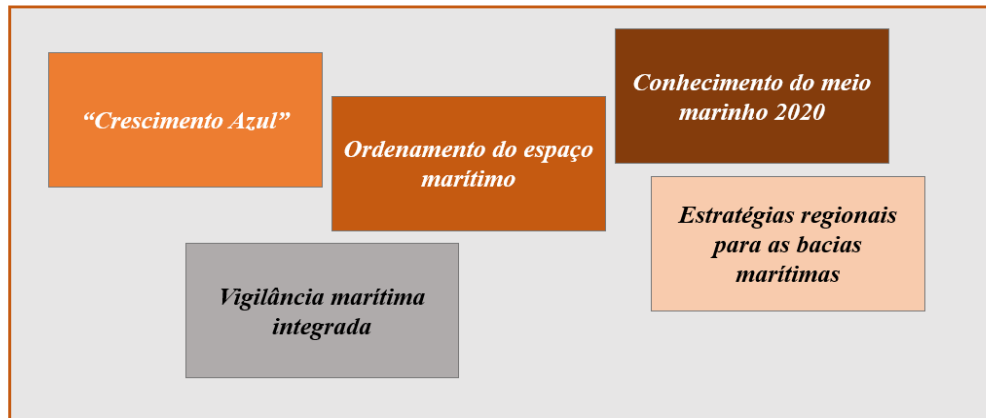
⁹⁸ Política Marítima Europeia da Comissão Europeia, União Europeia, [Política marítima integrada da União Europeia \(europa.eu\)](https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/politica-maritima-da-uniao-europeia) (<https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/politica-maritima-da-uniao-europeia>, acessido no dia 21/12/2020).

assuntos marítimos, alinhados com os diferentes atores internacionais, e considerando questões não abordadas em áreas setoriais uma vez que o Mar será sempre um ativo comum. Apesar de existir como gestão territorial, acomoda as questões globais e desafios na mesma natureza (Global), o mar e os Oceanos são pontos reguladores de ambiente, de economia nas várias vertentes do *Hypercluster* marítimo, de biodiversidade. Pelo que se apela que a governação seja fator de cooperação entre nações pelos interesses comuns. E fator regulador entre os diferentes poderes e disputas, pelo que se defende a cooperação como meio de crescimento.

Neste sentido a Política Marítima Integrada pretende dar orientações, e boas práticas de forma global, adequando os recursos (técnicos e financeiros), sensibilizando as autoridades respetivas nos vários domínios políticos e que partilhem informações de forma cooperante. Nesta Política remete-se para o alinhamento dos vários níveis de administração (Autoridade marítima Nacional), autoridades regionais e locais, bem como autoridades internacionais, independentemente de se tratar da Europa. Onde atualmente (2020) se nota um crescente reconhecimento da necessidade que na maior colaboração como medida de fortalecimento estruturado. Adicionalmente, sendo o mar um setor de futuro considerando a tecnologia de ponta para os sistemas de controlo, segurança e vigilância, mas também um setor tradicional, com forte componente manual. Dando como exemplo os transportes, é possível o mar contemplar o transporte marítimo, dinâmica portuária, *offshore* (energias e extração), investigação, estas áreas são comunicantes e complementares, influenciam-se entre elas, sendo de interesse de todos o alinhamento. Como exemplo até na definição de rotas e uso de recursos, por exemplo existem situações que na mesma embarcação pode ter a função de investigação e transporte, caso tenha os recursos (humanos e técnicos) apropriados. Sendo de valorizar a comunicação com as autoridades respetivas de forma a otimizar tempos e recursos financeiros, pela cooperação.

Concretamente a política integrada, visa a coordenação das diferentes políticas aplicáveis aos setores marítimos específicos, e contemplam as seguintes matérias:

Figura 5-3- Elementos da Política Marítima Integrada



Fonte: Adaptado pela autora da Política Marítima Europeia da Comissão Europeia, União Europeia .



Como referido no site⁹⁹ da União europeia, e de forma resumida: “o crescimento azul é a estratégia a longo prazo para apoiar o crescimento sustentável nos sectores marinho e marítimo no seu conjunto. Os mares e oceanos são motores da economia europeia e têm um grande potencial de inovação e crescimento.”

Uma vez que “a economia "azul" representa cerca de 5,4 milhões de empregos e gera um valor acrescentado bruto de quase 500 mil milhões de euros por ano.”

⁹⁹ Política Marítima Europeia da Comissão Europeia, União Europeia, <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/politica-maritima-da-uniao-europeia>, (acedido no dia 7/6/2020).

Considerando a interdependência dos setores com componentes e infraestruturas partilhadas como, portos e redes de distribuição. Existem os seguintes domínios ou componentes a considerar: i) Energia dos Oceanos, ii) Aquicultura, iii) Turismo costeiro e marítimo, iv) exploração mineira dos fundos marinhos e v) biotecnologia.

Ipsa facto o “Crescimento Azul” é convergente, global e integrador. Se for resultado de uma adequada política integrada, integradora, afirmativa e compensada. Conjugada com a vontade política e interagência.

Ordenamento do espaço marítimo

O espaço marítimo, *per se* é um espaço de competição e de cooperação pelas características que encerra, como referido acima, em termos de espaço marítimo e considerando as energias renováveis, aquicultura e outros fins. De considerar que em cada área de interesse que pode ser operada no mar devem ser também acrescentadas do potencial futuro pelo facto de existirem áreas em desenvolvimento, e com potencial desenvolvimento, que naturalmente podem causar competição. Pelo que o ordenamento do espaço marítimo será um meio de regular, zelar e gerir recursos, de forma a ter uma utilização eficiente, sustentável e segura de atividades que operem no meio marinho. Pelo que o parlamento Europeu e o Conselho têm desenvolvido legislação para regular o Ordenamento do espaço marítimo na Europa.

Conhecimento do meio marinho 2020

Sem conhecimento não se consegue proteger, salvaguardar e desenvolver, pelo que a obtenção de dados sobre o meio marinho e por diferentes canais será o meio para melhor compreensão dos recursos, gestão de capacidade, segurança de pessoa e espaços. Legislando e regulando para equilíbrio de intervenção segura e sustentável.

Nesta recolha de informação é importante o alinhamento internacional, pelas diferentes naturezas existentes, como a fauna, as correntes, o microplâncton (resultante dos anteriores), pelo que uma análise ao nível

continental ou mundial, será um fator de alavancagem e proteção de todos os atores envolvidos. Ao nível da Europa existem diferentes níveis de competências e domínios do setor económicos, pelo que e através do alinhamento será possível potenciar valor.

***Vigilância marítima
integrada***

O controlo e a vigilância em qualquer setor e atividade são medidos detetivas e preventivas de como: i) medidas de boa ordem estão a ser cumpridas e ii) deteção de casos não cumpridores. No caso da vigilância marítima e de forma integrada tem como objetivo o reforço da eficiência de capacidade e recursos pela partilha de informação, que no caso do mar é de extrema importância para segurança de todos os Estados envolvidos. Como referido no Site da União Europeia¹⁰⁰ “Atualmente, as autoridades da UE e nacionais responsáveis por diferentes aspetos da vigilância, por exemplo, controlo das fronteiras, segurança, controlo das pescas, alfândegas, ambiente ou defesa, recolhem os dados separadamente e, muitas vezes, não os partilham. Os mesmos dados podem, assim, ser recolhidos mais de uma vez”. De relevar as abordagens de vigilâncias em segmentos específicos, como o relacionado com pirataria e segurança marítima em geral.

***Estratégias regionais
para as bacias
marítimas***

Considerando as diferentes zonas marítimas com as quais a Europa está relacionada (oceano Atlântico, oceano Ártico, mar Báltico, mar Negro, mar Mediterrâneo) tendo cada área uma especificidade e estratégias próprias,

¹⁰⁰ Política Marítima Europeia da Comissão Europeia, União Europeia, <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/politica-maritima-da-uniao-europeia>, (acedido no dia 17/6/2020).

sendo por essa razão definida a estratégia (Comissão Europeia 2011) considerando os restantes fatores enunciados.

Tendo cabido à política marítima, a definição, promoção e aplicação de estratégias de crescimento e planos de operacionalização (Comissão Europeia 2013), de forma a rentabilizar o potencial de cada região marítima de UE, mitigando algumas das preocupações que podem comprometer o desenvolvimento e serem pontos críticos de sucesso. Como temas críticos existem as alterações climáticas no Ártico, a eventual produção de energia renovável no Atlântico, poluição excessiva das águas ou a segurança marítima pelo tema do tráfico. Sendo necessário, conhecer os espaços, vigiar, definir o ordenamento de forma a existir um crescimento sustentável de potencial, sendo de valorizar o alinhamento dos intervenientes.

Estes fatores de regulação são de grande importância no desenvolvimento da Economia Azul, uma vez que são geridos ambientes complexos, cujas variáveis e variantes nem sempre se encontram definidas, com riscos e ameaças desconhecidas, cujas respostas podem ser insuficientes para os desafios. Pelo que as diferentes políticas, estratégias ou medidas apelam sempre para a complementaridade de forças e instrumentos operacionais, evitando a duplicação de recursos ou a fragmentação.

A regulação deve ser abordada como um meio de zelar pela continuidade do mar de forma saudável e segura, a regulação deve ser independente e não indexar a programas específicos ou guiões, outro fator crítico de sucesso na execução será a parte financeira, nomeadamente os fundos, e sua gestão. Pelo que a regulamentação deve ser clara, e simplificada de forma a não comprometer a execução por interpretação dúbia, visando reduzir os encargos de execução.

5.2.2 Política Marítima conhecimento do meio marinho 2020

O projeto, "Conhecimento do meio marinho 2020" teve como objetivo, o referido no site respetivo¹⁰¹:

- “ajudar a indústria, as autoridades públicas e os investigadores a encontrarem os dados de que precisam e a utilizarem-nos de forma mais eficaz para desenvolver novos produtos e serviços;
- melhorar a compreensão do comportamento dos mares;”

Desta forma esta iniciativa teve como fim a aquisição de informação crítica sobre o meio Marinho, de forma a aprofundar e consubstanciar o conhecimento e a tomada de decisão, uma vez que existem temas que serão decididos cumulativamente e outros por recusa de outros, ou seja, o conceito de *trade off* na sua essência. Juntando informação com diferentes perspetivas e valências de forma a se poder decidir em consciência de ter o maior número de dados possível. A acrescentar o *European Maritime Security Strategy* (COMMISSION 2015), e respetiva documentação subsequente como os planos de ação (European Commission 2020), sendo defendida a cooperação internacional, consciência marítima, partilha de informação, desenvolvimento de capacidades, investigação e inovação, sensibilização e gestão do risco, educação e formação e cooperação regional, valores descritos nesta dissertação e relacionados com a especificidade do tema em causa.

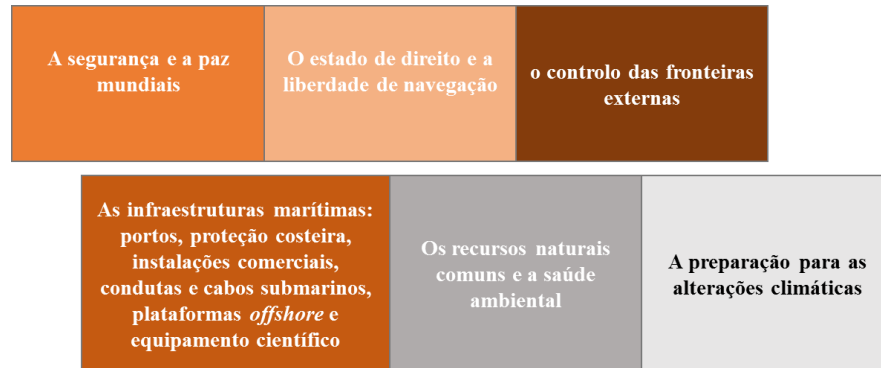
5.2.3 Estratégia de Segurança Marítima

O conceito de segurança em qualquer dimensão será sempre inerente a paz e prosperidade. No caso da segurança marítima o conceito de segurança, encerra as próprias especificidades na medida da complexidade respetiva,

¹⁰¹ Política Marítima Europeia da Comissão Europeia, União Europeia, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/marine_knowledge_2020_pt (acedido no dia 21/7/2020).

uma vez que se pretendem mares e oceanos seguros, protegidos e limpos¹⁰². Como preconizado no mesmo site, a segurança Marítima, pretende garantir o “estado de direito nas zonas situadas além de jurisdições nacionais e proteger os interesses estratégicos marítimos da UE, nomeadamente:”

Figura 5-4- Pontos chave que a segurança marítima pretende atingir



Fonte: Site da Comissão Europeia, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth (Acedido dia 1/7/2020). Adaptado pela autora.

Como foi referido o mar tem contornos globais, para além da jurisdição geográfica deve ter preocupações e objetivos comuns, se o mar “fronteira” de determinada jurisdição estiver poluído ou for inseguro, torna-se de imediato uma ameaça, pelo que e para Governação marítima, cabe a responsabilidade global de zelar pela segurança e continuidade do mar numa perspetiva global e única. No caso da União Europeia em junho de 2014 o Conselho Europeu, definiu um plano conjunto (ao nível europeu) para melhorar a capacidade de respostas às ameaças globais, como meio de consolidar segurança marítima zelando pelos valores que defendem e de forma global nas várias dimensões que afetam (pessoas, atividades, infraestruturas, tecnologia, segurança) ao nível da União Europeia, regional e local, procurando a sensibilização e reforço de capacidade operacional. Existe um segundo objetivo desta iniciativa que é a proteção dos interesses marítimos da União Europeia em todo o sistema internacional projetando-se enquanto ator global com

¹⁰² Política Marítima Europeia da Comissão Europeia, União Europeia, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_pt, (acedido no dia 17/6/2020).

importância no domínio marítimo e, potencialmente, na arquitetura institucional de governação global dos oceanos. Reforçando a relação entre segurança interna e externa, associando a estratégia europeia de segurança global e a política marítima integrada.

5.2.4 Estratégia Nacional para o Mar

Como referido na Estratégia Nacional do Mar 2013-2020 (ENM-Governo de Portugal 2013) com atualização para o período até 2030, são identificados os domínios a intervencionar no contexto da economia azul a saber: i) a energia azul, ii) a aquicultura, iii) o turismo, iv) os recursos minerais marinhos e v) biotecnologia azul. Temas referenciados ao longo desta dissertação a saber que o tema do Turismo e considerando a pandemia que assolou o mundo em 2020, terá de ser repensado face às novas ameaças globais, e o impacto que o tema tem na Ciência Política e nas Relações Internacionais. O tema é global e estrutural, as variáveis são diversas e complexas, sendo necessário pensar global e localmente, para incluir as diferentes realidades, cabendo aos atores de governação as medidas a aplicar em função da informação existente.

Esta crise (Pandemia de 2020) expôs fragilidades, valores, dependências, funções críticas e os pilares em que a sociedade se baseia. Sendo em muitos casos muito frágil. No tocante ao Turismo, e considerando o enquadramento marítimo de Portugal é fraturante e disruptiva a realidade pandémica, existem várias atividades relacionadas com o Cluster económico, para as quais serão necessárias resposta globais para desafios globais. O Mar para Portugal será sempre identidade, que dependendo das orientações político estratégicas tende a ter mais ou menos peso. É importante também considerar a informação existente, e os cenários possíveis de ter, sobre os caminhos a tomar, considerando espaço e disponibilidade de pensamento para outros cenários uma vez que só a investigação permite ir conhecendo e definindo novos caminhos.

Como referido no Programa Portugal - 2030.

Figura 5-5- Economia do Mar, como um dos 8 eixos de prioridades do Programa Portugal - 2030

<p>Inovação e Conhecimento</p> <p>Assegurar as condições de competitividade empresarial e o desenvolvimento da base científica e tecnológica nacional para uma estratégia sustentada na inovação.</p>	<p><i>Economia do Mar</i></p> <p>Enformar o potencial económico estratégico da economia do mar, assegurando a sustentabilidade ambiental e dos recursos marinhos.</p>
<p><i>Qualificação, Formação e Emprego</i></p> <p>Assegurar a disponibilidade de recursos humanos com as qualificações necessárias ao processo de desenvolvimento e transformação económica e social nacional, assegurando a sustentabilidade do emprego</p>	<p><i>Competitividade e coesão dos territórios do litoral</i></p> <p>Assegurar a dinâmica económica e a coesão social e territorial dos sistemas urbanos atlânticos.</p>
<p><i>Sustentabilidade demográfica</i></p> <p>Travar o envelhecimento populacional e assegurar a sustentabilidade demográfica, assegurando simultaneamente a provisão e bens e serviços adequados a uma população envelhecida.</p>	<p><i>Competitividade e coesão dos territórios do interior</i></p> <p>Reforçar a competitividade dos territórios de baixa densidade em torno de cidades médias, potenciando a exploração sustentável dos recursos endógenos e o desenvolvimento rural, diversificando a base económica para promover a sua convergência e garantindo a prestação de serviços públicos.</p>
<p><i>Energia e alterações climáticas</i></p> <p>Assegurar as condições para a diminuição da dependência energética e de adaptação dos territórios às alterações climáticas, nomeadamente garantindo a gestão dos riscos associados.</p>	<p><i>Agricultura/florestas</i></p> <p>Promover um desenvolvimento agrícola competitivo com a valorização do regadio, a par de uma aposta estratégica reforçada na reforma florestal.</p>

Fonte: Site da Comissão Europeia, <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/governo/programa/portugal-2030.aspx> (Acedido dia 1/7/2020).

Dos diferentes eixos de prioridades de Programa Portugal – 2030 (República Portuguesa. Planeamento e Infraestruturas 2019) e atualização da Estratégia Nacional do Mar 2013-2020 (ENM- Governo de Portugal 2013), onde alguns dos eixos foram referidos ao longo deste estudo pelas áreas

conexas em causa. Neste capítulo pretende-se relacionar a governação com os diferentes elementos do *Hypercluster* e outros fatores, de modo valorizar a regulação com a governação, como meio de concretização do potencial económico, geoestratégico e geopolítico do território marítimo nacional. Sendo a regulação um meio para evitar atitudes abusivas ou pouco transparentes.

A estratégia será a base de orientação, após a qual se definem políticas, procedimentos, atividades de controlo. Neste caso e considerando as especificidades do Mar existem preocupações económicas, sociais e ambientais, sendo importante criar condições na origem, para atrair e fixar investimento nacional e internacional nos diferentes setores da economia do mar, sendo importante aumentar a capacidade científica e tecnológica, de forma a promover o desenvolvimento das novas áreas críticas (atuais e futuras), que fomentem o conhecimento dos oceanos e o seu potencial, como: i) eficácia e eficiência das operações e das medidas, ii) a sustentabilidade das opções (devendo esta ser regulada), iii) gestão de recursos (humanos e técnicos), iv) gestão de atividades que possam promover o desenvolvimento, considerando a parte técnica e ética, sendo a regulação um meio de assegurar a boa governação.

No campo do investimento internacional que pode ser privado ou público, mas deve haver cuidado nas escolhas, no controlo dos investimentos e respetivas contrapartidas, nas dependências futuras, e na transferência de conhecimento que penaliza a longo prazo o recetor de investimento dependendo de como a medida é aplicada, situações que parecem solução a curto prazo podem ser muito penalizantes no longo prazo.

Pretende-se enquadrar Portugal num contexto global, assumindo-se como nação marítima e como parte intercontinental da Política Marítima Integrada da União Europeia (Europeu 2014), considerando na zona Atlântica. Neste documento, PMI (Política Marítima Integrada) foi definido como objetivo “...promover o desenvolvimento sustentável de todas as atividades marítimas e das regiões costeiras, melhorando a coordenação das políticas relativas aos oceanos, mares, ilhas, regiões costeiras e

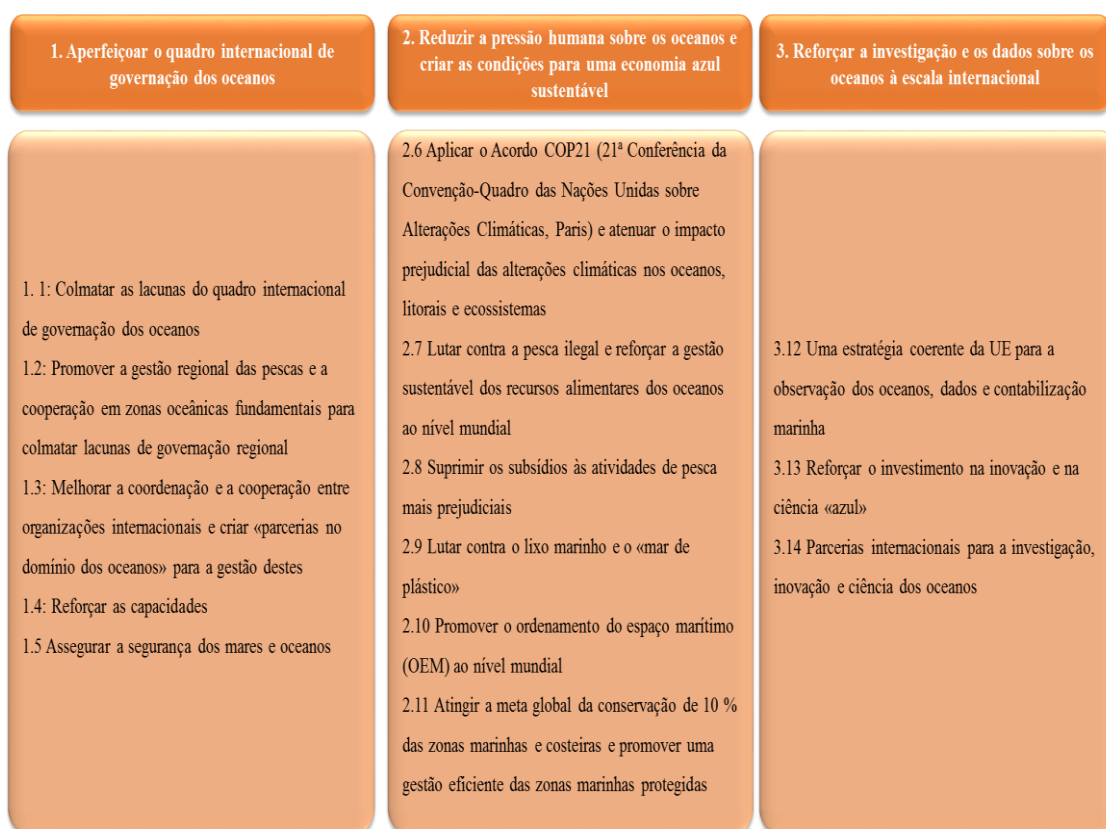
ultraperiféricas e sectores marítimos, e desenvolvendo instrumentos transversais.”

Quando se relaciona com Portugal encerra em si condições onde esta política deve ser integrada e integradora.

5.2.5 Pilares sobre as 14 Propostas das Nações Unidas

De modo a materializar o que foi referido, a ONU (Organização das Nações Unidas), definiu 14 propostas de ação distribuídos em 3 domínios agregadores a saber:

Figura 5-6- Domínios/Pilares agregadores das 14 propostas da ONU



Fonte: Adaptado pela autora, dos Domínios agregadores que se encontram no site da Eurocid¹⁰³

¹⁰³ Eurocid, Governação Internacional dos Oceanos- <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/governacao-internacional-dos-oceanos> (acedido no dia 27/5/2020).

Os três domínios, encerram pilares críticos de sustentabilidade dos oceanos. a importância desta figura é pelo resumo dos temas, como i) regulação internacional, de grande influência na regulação e governação local, ii) promover a economia azul sustentável através da redução da pressão humana como meio equilibrado de zelar pela saúde marinha e iii) Aumentar a investigação e os dados sobre os oceanos. Quanto maior o conhecimento melhor o Mar pode ser cuidado, gerido e preservado, desde que seja feito bom uso do conhecimento.

Na Eurocid¹⁰⁴ foi abordada com alguma profundidade o denominado Painel de Alto Nível que pretende pontuar para uma Economia Sustentável do Oceano. Em termos de enquadramento deve ser frisado Portugal, como Estado-Membro da União Europeia e da Organização das Nações Unidas, com interesse e contributo para que os resultados da agenda internacional de governação dos oceanos sejam atingidos. Neste Painel de Alto Nível para uma Economia Sustentável do Oceano, pretende-se o comprometimento e envolvimento dos líderes mundiais no desenvolvimento e apoio de “soluções para a saúde e riqueza dos oceanos, através de políticas, governança, tecnologia e financiamento” (Eurocid¹⁰⁵).

É importante a mobilização de recursos para a proteção do meio marítimo contra as ameaças inerentes, como: i) pirataria e tráfico humano, ii) redução de acidentes e iii) redução de catástrofes ambientais. Deste modo nos parágrafos seguintes serão aprofundadas algumas linhas dos domínios ou pilares.

¹⁰⁴ Site da Eurocid - Governação Internacional dos Oceanos, <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/governacao-internacional-dos-oceanos> (acedido no dia 27/5/2020).

¹⁰⁵ Site da Eurocida, Mares e Oceanos, <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 24/5/2020);

Pilar 1: Aperfeiçoamento do quadro internacional de governação dos oceanos

No Relatório de Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos— dois anos de progresso (European Commission 2019), neste primeiro pilar são ressaltadas as prioridades e iniciativas da União Europeia, através da utilização de uma presença ativa em maior medida nas instâncias internacionais e regionais, acomodando nas suas relações bilaterais com os principais parceiros, de forma a assegurar que as normas existentes são aplicadas com efetividade, mitigando eventuais lacunas regulamentares. Sendo estas (lacunas) identificadas através de uma avaliação do “estado da arte” com base no conhecimento existente, nas tendências, nos riscos emergentes, e informação de ambiente de controlo.

No mesmo documento, são descritas as áreas de atuação da União Europeia (e negociação com os seus Estados membros), no contexto da CNUDM (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), sendo definidas múltiplas dimensões sobre as diversas atividades geridas pela CNUDM como: i) proteger a Biodiversidade em alto mar; ii) criar zonas marinhas importantes do ponto de vista de ecologia e biologia, considerando as metas como: i) apoios aos financiamento e ii) sustentabilidade dos oceanos, numa escala regional.

Como já referido a cooperação e alinhamento de meios sejam públicos ou privados, zela pela: promoção de parcerias bilaterais e dinamiza capacidade.

Para além de “a União Europeia apoiou financeiramente a aplicação da Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies de Fauna e Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção, ajudando assim os países exportadores a assegurar que o comércio de espécies marinhas selvagens é legal e

sustentável.”¹⁰⁶ Assegurando a todas as entidades que operam no mar um ambiente de trabalho seguro, sendo a segurança um fator estratégico de desenvolvimento, em conformidade com estratégia global e com as políticas regionais específicas.

Pilar 2: Reduzir a pressão sobre os oceanos e mares e criar as condições para uma economia “azul” sustentável

Neste pilar zela-se pelo bom estado dos oceanos, ou seja, mantê-los vivos, como condição fundamental da continuidade do ambiente marítimo, sendo a economia azul como gerador de valor¹⁰⁷, com base nos denominados “Setores de economia azul” e comunidade costeira. Como referido nas Orientações para uma abordagem integrada da política marítima: rumo a melhores práticas de governação marítima integrada e de consulta das partes interessadas Portugal (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS and Bruxelas 2016), onde o mar é considerado como complexo e do interesse político dos estados (costeiros ou não), pelas ligações que daí derivam. Pela sustentabilidade dos Oceanos em Geral é importante existir alinhamento entre os diferentes atores, sendo importante existirem atores privados e públicos na Governação e decisões das políticas marítimas. Diferenciando os poderes, também importam as respetivas fragilidades como peça de ligação uma vez se tratar de um ativo comum, existem preocupações partilhadas na manutenção e vigilância do Mar, como meio de assegurar a continuidade saudável do mesmo. Sendo urgente repensar de forma transversal nas medidas preventivas e corretivas necessárias. Como ativo global reduzir a gestão aos

¹⁰⁶ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 27/4/2020).

¹⁰⁷ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 27/4/2020).

Estados pode ser insuficiente, uma vez que segurança será um modo de se assegurar o desenvolvimento.

Acresce referir, que os Oceanos são considerados agentes reguladores do nosso clima, e as alterações climáticas como um dos riscos emergentes atuais, sendo inerente o zelo como fator de sustentabilidade, e urgente a recuperação do ecossistema marinho e costeiro em diversas regiões do mundo, incluindo o Mediterrâneo.

Pilar 3: Reforçar a investigação e os dados sobre os oceanos à escala internacional.

Como referido no Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos¹⁰⁸, “Uma política oceânica sólida depende da correta compreensão dos nossos oceanos, da forma como reagem aos impactos cumulativos da atividade humana e das possibilidades de utilização inteligente dos seus recursos.”, sem conhecimento faltarão meios para proteger os recursos conhecidos/desconhecidos, uma vez que não se consegue ajustar os melhores métodos.

Existem diferentes Orientações e Regulamentos para Regulação e Governação nos quais se destacam os seguintes (numa primeira abordagem): i) Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas 2021-2027(FEAMP) (Conselho da União Europeia 2019), como orientador do financiamento concedido a partir do orçamento da União Europeia para a Política Comum de Pescas (PCP)¹⁰⁹, ii) Política Marítima da União e o compromissos internos

¹⁰⁸ Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos <https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos> (acedido no dia 27/4/2020).

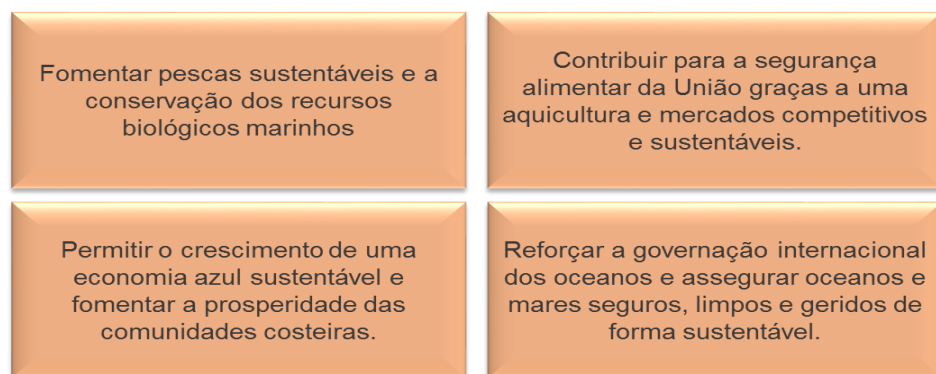
¹⁰⁹ Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à política comum das pescas, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1954/2003 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho.

no Domínio da Governação dos Oceanos, iii) Agenda de 2030, Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável¹¹⁰. Neste domínio remete-se para a Pesca Sustentável e a conservação dos recursos Biológicos Marinhos, com aplicação direta na Segurança alimentar e outros objetivos referidos no Regulamento Parlamentar Europeu e do Conselho relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga o Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (Conselho da União Europeia 2019). Citando o mesmo documento, é referido

“A presente proposta do Regulamento FEAMP destina-se a apoiar a realização dos objetivos ambientais, económicos, sociais e de emprego da PCP, fomentar a execução da política marítima da União e apoiar os compromissos internacionais da União no domínio da governação dos oceanos.

A proposta assenta nas seguintes quatro prioridades, que refletem os objetivos políticos relevantes previstos no Regulamento Disposições Comuns e visam maximizar a contribuição da União para o desenvolvimento de uma economia azul sustentável”:

Figura 5-7- Pontos para o desenvolvimento sustentável



Fonte: Adaptado pela autora do Regulamento Disposições Comuns (Europeu 2013)

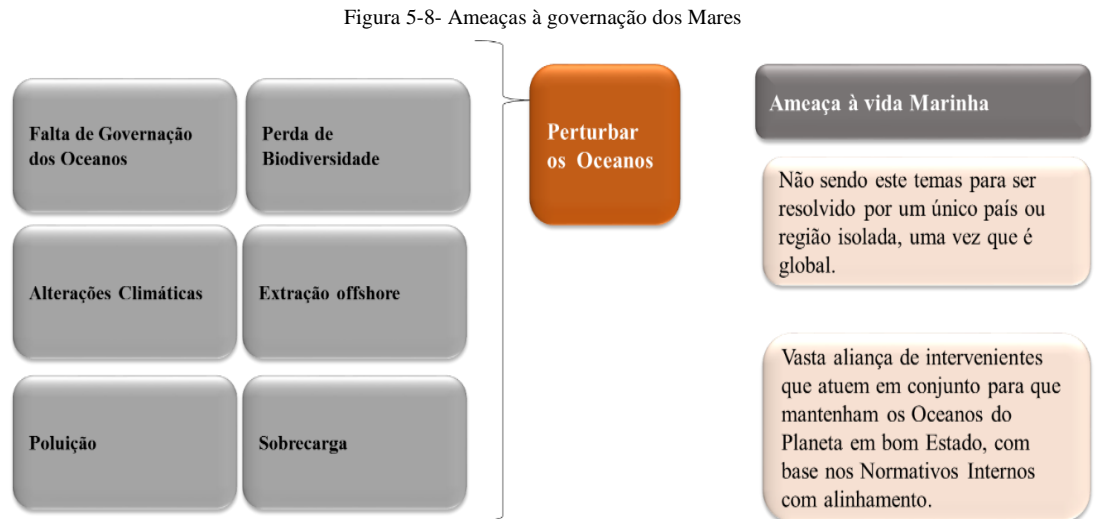
¹¹⁰ Agenda de 2030, Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_pt (acedido dia 27/04/2020).

Existem outros normativos e enquadramento legal como a Política Comum de Pescas - PCP (Comissão Europeia 2018), sendo a mesma composta por diferentes normativos que gerem as políticas internas de desenvolvimento, de sustentabilidade, de operação, de mercado e concorrência, que se suportam e alinham nos diferentes fundos de financiamento já referidos nesta dissertação como: i) FEAM - Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas), FEP – Fundo Europeu de Pescas (Comissão Europeia 2018), entre outros documentos de suporte, como a Gestão de Pescas em Geral¹¹¹; ii) QFP (Quadro Financeiro Plurianual), com as linhas orientadoras de despesas por categorias, limites de autorização, prazos, condições de elegibilidade e pagamentos; ii) Horizonte Europa 2021-2030 (Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Horizonte Europa – Programa-Quadro de Investigação e Inovação e que define as suas regras de participação e difusão) - Quadro de Investigação e Inovação e que define as suas regras de participação e difusão, adotadas pelo Conselho (Competitividade), como coorientação sobre os considerandos das medidas a adotar. A governação interna dos oceanos faz parte do Domínios prioritários dos instrumentos de financiamento externos, por este motivo as Nações unidas referenciam o período 2021-2030 como da Ciência e dos Oceanos para o Desenvolvimento Sustentável, iii) Regulamento (UE) N. o 1303/2013 do parlamento Europeu e do Conselho – Neste regulamento são estabelecidas as disposições comuns e aplicáveis ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), ao Fundo Social Europeu (FSE), ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP), que operam no âmbito de um quadro comum (“Fundos Europeus Estruturais e de Investimento - FEEI»).

¹¹¹ Gestão de Pescas, com referencia à Política Comum de Pescas e respetivo enquadramento, ver https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules_pt (acedido dia 1/5/2020).

Estabelece igualmente as disposições necessárias para assegurar a eficácia dos FEEI e a coordenação dos Fundos entre si e com os outros instrumentos da União. (Fonte: Regulamento (UE) N. o 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Na figura seguinte, encontram-se resumidos os seguintes desafios¹¹²:



Fonte: Adaptado pela autora do Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos – dois anos de progressos (European Commission 2019)¹¹³

Na figura anterior resume algumas ameaças à Governação dos mares, uma vez se tratar dos fatores perturbadores dos oceanos, logo ameaças à vida marinha. Cabendo aos decisores as medidas de mitigação a aplicar.

Adicionalmente e no diagrama supra são apresentadas ameaças críticas à vida saudável dos Oceanos, fatores chave que devem motivar a regulação, como meio de uma adequada governação, quando se considera o “Perturbar os Oceanos” refere-se a uma ameaça perene, que deve ser minimizada uma

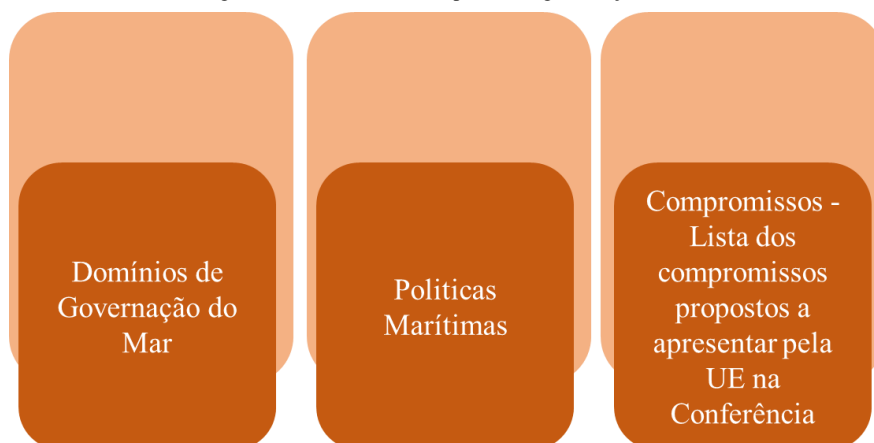
¹¹² Gestão de Pescas, com referencia à Política Comum de Pescas e respetivo enquadramento, ver https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules_pt (acedido dia 1/5/2020).

¹¹³ Gestão de Pescas, com referencia à Política Comum de Pescas e respetivo enquadramento, ver https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules_pt (acedido dia 1/5/2020)

vez que o Oceano não é um bem inesgotável, é um meio vivo e complexo, um meio global, do qual depende a sustentabilidade do Planeta. De forma evitar a saturação e asfixia global.

Deste modo poderemos considerar como medidas orientadoras estes três elementos de dinâmica operacional pelo, a saber:

Figura 5-9- Resumo dos três pilares de governação dos Mares



Fonte: Adaptado pela autora, com base do Relatório Conjunto ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Melhorar a Governação Internacional dos Oceanos – dois anos de progressos (European Commission 2019)

Em 2017 a Conferencia “O Nosso Oceano” realizada na Noruega, tendo sido introduzidos dois temas importantes: segurança marítima e “economia azul”. Tendo tido como objetivo esperado os compromissos assumidos (Conselho da União Europei 2019) por atores privados, públicos e governamentais, como governos, organizações internacionais, representantes da indústria, da comunidade científica e outros atores da sociedade civil¹¹⁴. Nestes compromissos existe como foco a sustentabilidade dos oceanos, a conservação e a utilização sustentável da biodiversidade marinha mesmo nas zonas além da Jurisdição Nacional, uma vez que vai existindo mais conhecimento científico, criando zonas de interesse pela riqueza e vulnerabilidade, como referido neste documento, devem ser contemplados

¹¹⁴ Conferencia “O Nosso Oceano”, ver <https://www.economiaazul.pt/economia-azul-economia-do-mar>, acedido no dia 9/8/2020.

interesses desconhecidos com potencial estratégico, que deve ser preservado. Pelo menos com regulação que limite a utilização de forma abusiva e descoordenada.

5.2.6 Gestão de Pescas

De notar que a Gestão de Pescas¹¹⁵ inserida na Política Comum de Pescas (Comissão Europeia 2018), e como referido em documentação oficial é suportada na ideia que de uma maneira geral o pescado é proveniente de espécies com uma capacidade de reprodução elevada, mas não ilimitada. Se a pesca não for controlada, existe riscos futura das espécies ou o investimento da captura deixar de ser rentável ou socialmente não aceite. Pelo que a gestão das pescas deve fazer parte da agenda de UE, de forma que o sistema de base não se desequilibre. Sendo a intervenção pelas entidades reguladoras, um meio de sustentabilidade do setor, preservando a capacidade reprodutora para assegurar a existência longo prazo, este sentido de continuidade é alcançado através da criação de base para a rentabilidade do setor, a partilha de informação e das práticas podem gerar sinergias do setor e não apenas concorrência, a preservação dos recursos marinhos como base ao ecossistema. Compreender o sistema marinho como global e um mar único, pese embora existirem zonas geográficas e diferentes designações, mas se se pensar numa unidade que apenas está espalhada, a preservação pode ser global, pelo que o que não for preservado terá o estrago global.

Sobre a Gestão das Pescas, e como referido na Política Comum das Pescas - PCP (Comissão Europeia 2018), era de assegurar, que até 2020, “rendimentos de pesca elevados a longo prazo para todas as unidades populacionais. É o que se designa por «rendimento máximo sustentável». Outro objetivo que se está a tornar cada vez mais importante é minimizar ou

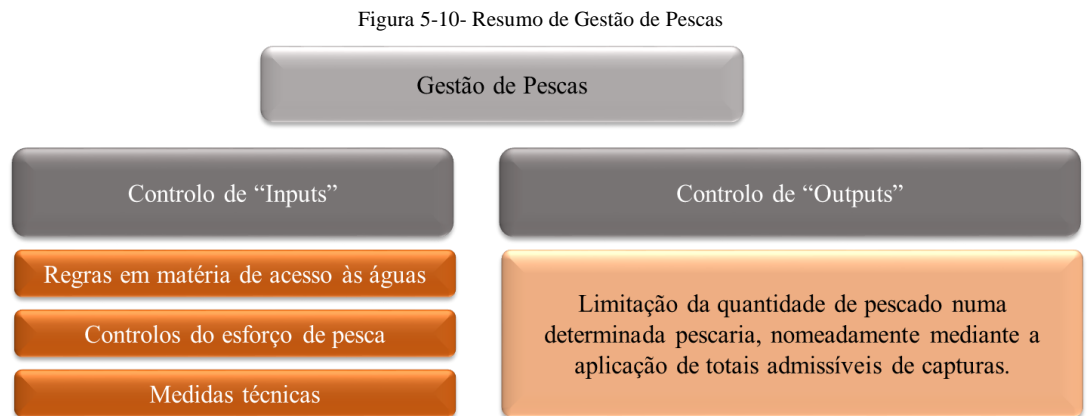
¹¹⁵ Gestão de Pescas, com referencia à Política Comum de Pescas e respetivo enquadramento, ver https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules_pt (acedido dia 1/5/2020).

mesmo acabar com as capturas indesejadas e outras práticas que originam desperdícios, introduzindo progressivamente uma obrigação de desembarque. Por último, as regras e a estrutura de gestão foram revistas no quadro da nova PCP, prevendo uma maior regionalização e consultas mais alargadas às partes interessadas.

A gestão das pescas pode assumir a forma de controlo dos «inputs» e dos «outputs» ou de uma combinação de ambos. O controlo dos «inputs» abrange: i) regras em matéria de acesso às águas, para controlar que navios têm acesso a que águas e a que zonas; ii) controlos do esforço de pesca, para limitar a capacidade de pesca e a utilização de navios e iii) medidas técnicas, para regulamentar a utilização de artes de pesca, bem como quando e onde os pescadores podem pescar.

O controlo dos «outputs» consiste, sobretudo, na limitação da quantidade de pescado numa determinada pescaria, nomeadamente mediante a aplicação de totais admissíveis de capturas”.

Resumindo:



Fonte: Adaptado pelo autor de Políticas Comum de Pescas (Comissão Europeia 2018).

Pese embora este capítulo tratar de Governação e Regulação de Portugal, deve ser considerado nas preocupações internacionais pelo enquadramento existente, pelas preocupações comuns, pela cooperação e desenvolvimento comuns. Uma vez que 60% dos oceanos encontram-se fora das águas territoriais, remete de imediato para uma Gestão comum pelas responsabilidades Internacionais partilhadas, no sentido de efetuar uma abordagem como um todo.

Quando concretizamos o tema com o aumento de transporte de carga em Portugal e se compara os últimos dados disponíveis (2018) com 21 anos antes existe um aumento de 84,30% de tráfego este aumento implica, maior coordenação de meios, maior complexidade na rede, mais ameaças e riscos e maior governação/regulação.

De igual modo, no caso do peixe capturado entre 1969 e 2019 assiste-se a um decréscimo de 58,7 denotando a redução de embarcações e redução de espécies. No caso das embarcações assiste-se a uma redução de 10,8 entre 2006 e 2019, alinhando com a redução percentual de 0,2% entre 2004 e 2018, ainda no quadro infra pode ser observado um aumento de 10,59% de Receitas do Peixe vendido em lota (Total e por principais espécies).

Figura 5-11- Mercadorias transportadas por via marítima internacional nos portos principais.

Total, EU 27 e extra-UE 27 e peixe capturado, Receitas do peixe vendido em lota, Embarcações de pesca e Empresas da Pesca e Aquicultura.

Mercadorias transportadas	Peixe capturado	Receitas do peixe vendido em lota: total e por principais espécies	Embarcações de pesca: total e licenciadas	Empresas da Pesca e Aquicultura: total e por escalão de pessoal ao serviço
Portugal  2018 77.548 t (tonelada) - Mi...	2019 137.669 t (toneladas)	2019 295.341 Euros - Milhares	2019 7.768 Embarcações	2018 4.799 Empresas
Portugal  1997 42.076 t (tonelada) - Mi...	1969 333.695 t (toneladas)	2002 267.042 Euros - Milhares	2006 8.715 Embarcações	2004 4.813 Empresas

Fonte: Pordata (Eurostat| Entidades Nacionais), última atualização 03-06-2020

Quando analisadas as mercadorias transportadas nos principais portos com destino à União Europeia (27), a Portugal e à União Europeia (Extra 27) existiu um aumento em todos os destinos quando analisado o período entre 2011 e 2018 (o último disponível). No caso de Portugal houve um aumento de 42,4%.

Figura 5-12- Mercadorias transportadas por via marítima internacional nos portos principais: total, EU 27 e extra-UE 27

Anos	Destino internacional		
	Total	Portugal	UE 27
	UE27 (2020)		UE27 (2020)
2011	2.431.011	54.464	505.676
2012	2.436.009	55.457	495.744
2013	2.435.151	65.352	504.557
2014	2.475.654	68.225	510.856
2015	2.498.065	74.725	515.049
2016	2.505.257	73.332	530.403
2017	2.573.272	79.788	543.136
2018	2.678.325	77.548	572.675

Fonte: Pordata (Eurostat| Entidades Nacionais), última atualização 03-06-2020¹¹⁶

Nos quadros é possível se observar a dinâmica que os diferentes vetores de análise tiveram ao longos dos anos, no caso do Total com UE27 houve um aumento de 10,1%, se analisado só EU 27 é verificado um aumento de 12,24%.

Quando analisado o transporte de mercadorias via rodoviária em Portugal constata-se um aumento de 13,24%, ou seja, um aumento muito menor que o observado pela via marítima para o mesmo período. Denotando a tendência sobre o meio de transporte a utilizar, de forma a ser sustentável e em conformidade com os fatores referidos ao longo da presente dissertação.

¹¹⁶ Pordata (Eurostat| Entidades)

Nacionais) [https://www.pordata.pt/Europa/Mercadorias+transportadas+por+via+mar%
c3%a+dtima+internacional+nos+portos+principais+total++UE+27+e+extra+UE+27-3050](https://www.pordata.pt/Europa/Mercadorias+transportadas+por+via+mar%c3%a+dtima+internacional+nos+portos+principais+total++UE+27+e+extra+UE+27-3050)

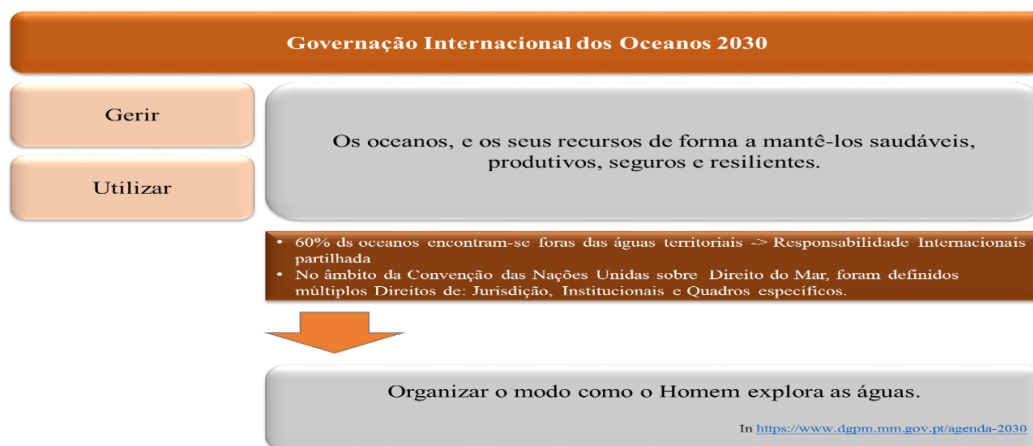
Figura 5-13- Serviços efetuados via rodoviária

Anos	Serviços			
	Total	Nacional	Com origem internacional	Com destino internacional
2011	17.050.467	17.025.214	13.117	12.137
2012	15.593.789	15.566.984	13.761	13.044
2013	15.730.289	15.700.641	15.013	14.635
2014	16.584.826	16.551.239	17.165	16.422
2015	±17.608.438	±17.576.942	±15.976	±15.520
2016	18.817.732	18.781.660	18.305	17.768
2017	18.833.156	18.793.370	20.050	19.737
2018	20.549.709	20.512.982	18.665	18.062

Fonte: Pordata (Eurostat| Entidades Nacionais), última atualização 03-06-2020.

No esquema seguinte pretende-se representar fatores de Governação Internacional do Mar 2030, com os vetores de gestão e utilização do Mar, remetendo para a organização humana no modo como é efetuada a exploração das águas de forma pacífica.

Figura 5-14- Governação Internacional do Mar 2030



Fonte: Feito pela autora com referência no Relatório de Governação Internacional dos Oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos.¹¹⁷

¹¹⁷ In Governação Internacional dos Oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos, <https://www.dgpm.mm.gov.pt/agenda-2030> (acedido no dia 27/2020);

Como referido no “A Governação do Mar: Enclosure ou património comum?” ((José Manuel Pureza (FEUC) 2017, Pág. 2 e seguintes) o mar é visto como um todo, um ativo global e único e não em sub regiões por divisões (*enclosure*). Esta partilha de “propriedade” implica gestão de uma responsabilidade partilhada, pelos interesses envolvidos”, requer uma visão de conjunto de um todo, sendo os Estados costeiros como partes interessadas e os Estados não costeiros como solidários e conscientes das preocupações ambientais e globais. Como referido no documento citado: “Para atingir uma soberania responsável temos de tratar o oceano como um todo integrado. (...) Isso exige uma implementação muito mais efetiva dos acordos internacionais que os Estados já aceitaram”. Neste documento é valorizado o património comum, sob o modelo de cooperação e não competitivo, através de uma gestão integradora e universal, como bem comum. Remetendo para o cuidado de todos para fins pacíficos, com uma preocupação sustentável para as gerações futuras. Se por um lado as regiões têm especificidades por outro o conhecimento comum deve permitir a proteção para o global, em termos do mar a jurisdição de fronteiras não interfere nas zonas físicas comunicantes pela natureza marítima.

No IDN Cadernos nº 38, *Atlantic Centre for Defence Capacity Building* (Lopes et al. 2020), foi concretizado no capítulo correspondente ao *Workshop II – Maritime Security in the Gulf of Guinea* do autor (Aldino Campos), onde neste documento é referido o transporte marítimo e respetivas delimitações, como estados vizinhos, áreas sobrepostas, interesses comuns que dependem da riqueza existente. Remetendo para o alinhamento necessário entre Estados e gestão de conflitos no sentido de priorizar um bem maior e um recurso que é o mar. Sendo a gestão da jurisdição da exploração e interesse dos fundos marinhos. À medida que a economia tende para a descarbonização, pelo novo paradigma energético existe a tendência a aumentar dependência das baterias e respetivos minerais que as suportam, aumentando o interesse aos fundos marinhos, pela gestão da atividade deverá ser acompanhada pela regulação do setor de forma a evitar iniciativas que possam comprometer o futuro, mas que zelem pela sustentabilidade do planeta em geral.

O fator regulação deve ser considerado como defensor do bem global, de forma que sejam limitadas situações não favoráveis, devendo ser definidas penalizações eficazes sobre situações de não conformidade, definidos controlos e avaliações que permitam identificar temas por esclarecer e melhorar. A legislação deve acompanhar o setor nas diferentes vertentes, incluindo a tecnologia, cibersegurança, cibercrime, RGPD, novos fenómenos (como pandemias) e gestão de recursos (humanos, técnicos e financeiros).

Perante o referido, e considerando os diferentes fatores enunciados, é importante considerar o que contribui para a decisão, por exemplo e considerando o caso Português, os Fundos Estruturais e de Investimento Europeus 2014-2020: Textos e comentários oficiais (Comissão Europeia 2015) no âmbito do PNI 2030 (Programa Nacional de Investimento (Governo Português 2019).

No caso do Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e Pescas (FEAMP) (Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga o Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho. No que respeita ao FEAMP tem como objetivo o apoio às políticas marítimas e das pescas da União Europeia, para 2014 -2020 (Comissão Europeia 2015) que tem como objetivos:

Figura 5-15- Eixos essenciais do Domínio Marítimo da EU

- promover pescas e aquacultura competitivas, sustentáveis do ponto de vista ambiental, economicamente viáveis e socialmente responsáveis;
- fomentar a aplicação da política comum das pescas (PCP);
- promover um desenvolvimento territorial equilibrado e inclusivo do setor das pescas e aquacultura;
- fomentar o desenvolvimento e a aplicação da política marítima integrada (PMI) da União, de modo a complementar a política de coesão e a PCP.

Fonte: Adaptado pela autora FEAMP 2014-2020 (Comissão Europeia 2015)

Estes objetivos foram abordados ao longo desta dissertação, sob várias perspetivas e enquadramentos sendo de realçar já no período 2014-2020 (que agora finda), para o qual houve uma dotação que ascendia os “6,4 mil milhões de euros, 11 % dos quais são geridos pela Comissão Europeia e 89 % pelos Estados-Membros no quadro dos programas operacionais.” De ressaltar e

valorizar que os recursos financeiros geridos pela Comissão Europeia apoiam os seguintes objetivos:

Figura 5-16- Objetivos FEAM

- governação internacional;
- cooperação através do intercambio de informações e melhores praticas;
- informação ao publico e apoio a plataformas em rede;
- conhecimento do meio marinho e ordenamento do espaço marítimo.

Fonte: Adaptado pela autora FEAMP 2014-2020 (Comissão Europeia 2015)

Sendo estes objetivos como pontos resumo deste capítulo, pela importância que a governação tem no setor, adicionalmente os restantes 89% dos Estados Membros, são apoiados os seguintes objetivos:

Figura 5-17- Objetivos FEAM

- reducao do impacto da pesca no ambiente marinho;
- instrumentos de mercado para profissionais e consumidores;
- administração conjunta de áreas protegidas e locais do Natura 2000;
- apoio especial a pequenos pescadores.

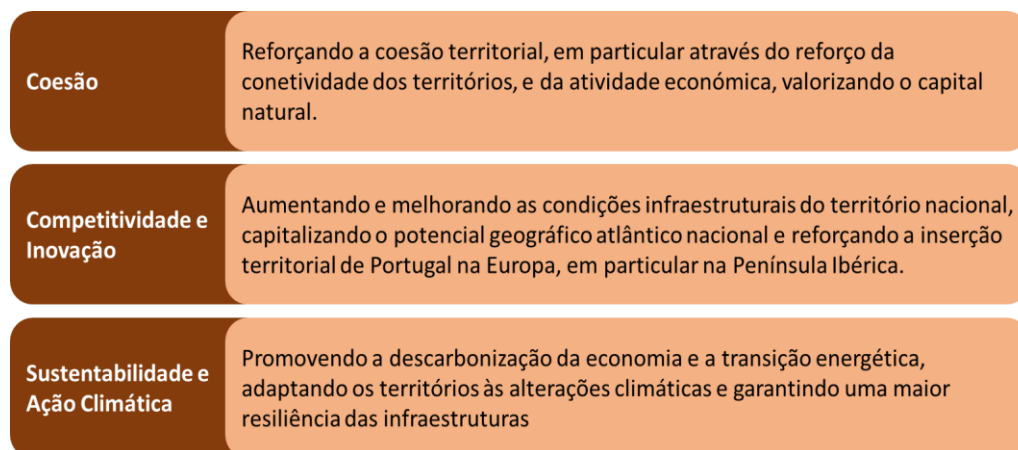
Fonte: Adaptado pela autora do FEAMP 2014-2020 (Comissão Europeia 2015)

Nestas três últimas caixas de resumo é possível criar cenários, os pilares de futuro. Estes temas foram abordados na presente dissertação sob diversas perspetivas e enquadramento, existem visões que apresentam melhor o setor económico outras com maior enfoque na segurança.

No âmbito do PNI 2030- Programa Nacional de Investimento (Governo Português 2019) e sendo este Programa multissetorial, com grande incidência e relação com o PETI 3+ (Governo de Portugal 2014) este orientado para as Infraestruturas. No caso no PNI 2030 tem maior incidência sobre os setores da Mobilidade e Transportes, como fatores críticos de sucesso “*para a competitividade externa e coesão interna do nosso país, do ambiente, energia e do regadio, fundamentais para enfrentar os desafios da descarbonização e da transição energética.*” (Governo Português 2019). No PNI 2030 como referido em capítulos anteriores, tendo como objetivo a estratégia do país num

programa alinhado com as políticas da União Europeia, neste documento são concretizados três objetivos globais de suporte aos desafios globais, a saber:

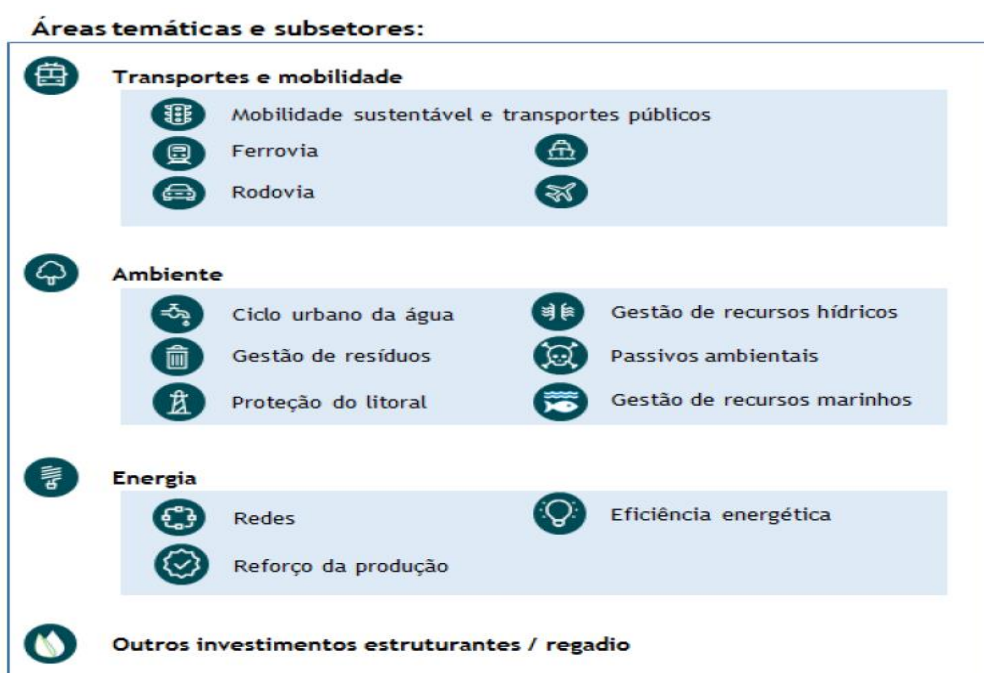
Figura 5-18- Objetivos globais de suporte aos desafios



Fonte: Adaptado pela autora do PNI 2030 (Governo Português 2019)

Tendo o PNI 2030 quatro áreas estratégicas críticas (Transportes e Mobilidade, Ambiente, Energia e Outros investimentos estruturantes/regadio), que se subdividem nos seguintes subsetores, de considerar que qualquer uma das primeiras três áreas referidas, tem impacto direto no mar, a saber:

Figura 5-19- Áreas do PNI 2030



Fonte: Plano Nacional de Investimento - PNI 2030 (Governo Português 2019)

No caso de estudo, o setor marítimo é encontrado como uma componente da área temática (Transportes e mobilidade) que remete para o tema da Mobilidade referido neste documento, pela importância estratégica que o tema remete, nos últimos tempos o paradigma que o transporte público seria a solução pese embora ser necessário criar meios e infraestruturas.

Em Portugal existe o Terminal de Sines cuja plataforma se enquadra com as infraestruturas rodo e ferroviária, ou seja, suportado pelo IP8 (Sines e Vila Verde de Ficalho e ligação à Rede Ferroviária de Alto Débito com Sines) seria um projeto integrador com a plataforma logística de Sines. Pese embora que nem tudo seja possível cumprir, segundo o PETI 3+ (Governo de Portugal 2014), no atual contexto de valorização da ferrovia onde Sines tem importância estratégica à escala Nacional, Ibérica e Europeia.

Adicionalmente, existem outras ligações críticas de suporte que pertencem ao corredor Atlântico, descrito também RTE-T (Rede transeuropeia de transportes), onde se justifica o enquadramento neste trabalho pela visão holística considerada, sendo necessário ajustar os processos de decisão, ao contexto internacional, onde um dos fatores será sempre como pode ser ligado às Infraestruturas Críticas, e como estas serão suporte estratégico ao desenvolvimento nacional e fator de integração com o fator internacional, a título de exemplo quando se menciona a mobilidade independentemente do meio, está a ser valorizada a ligação, no caso do mar, um dos setores aqui valorizado é o transporte marítimo internacional, para que aconteça de forma estratégica e integradora será necessário dotar a parte de terra, com os meios (ligação) necessárias, no caso de Portugal e sendo um país situado numa ponta de um Continente e país costeiro seremos sempre a ligação ao mar e à terra, como meios de ligação ao Mundo.

Deste modo o chamado Corredor Atlântico, é um elo entre o mar e a Europa, uma vez que Redes Transeuropeias de Transporte TRE-T (PETI 3+ (Governo de Portugal 2014) têm como objetivo transformar as quinze redes nacionais numa única, como meio de integração com a Europa. Neste documento e pela valorização económica aliada à segurança onde com todos os diferentes contornos entre os quais, governação, estratégica, ética e integração serão sempre *drivers* agilizadores e de bandeira. Uma vez que as

dinâmicas económicas que Portugal mantém. Serão suportadas na infraestrutura de mobilidade existente, sendo de valorizar o RTE-T. A título de exemplo o Porto de Sines como Plataforma Logística poderia ser um polo agregador de negócio, mas este enquadramento terá de ser suportado pela questão da mobilidade onde numa fase inicial foi considerada a execução de uma via entre Sines e Vila Verde de Ficalho (IP8) no entanto este troço foi alterado considerando as ligações com Santiago do Cacem e Nó de Relvas, cuja alteração foi motivada por questões impacte ambiental.

Pelo ambiente seria vantajoso a transferência modal Rodoviária para Ferroviária, no caso de Sines irá facilitar a aproximação entre as capitais Ibéricas, promovendo o investimento e uso do quadro de investimentos financeiros.

Como referido pelo inquirido e especialista em Logística/Gestão de Operações (Professor catedrático no setor Público)¹¹⁸:

“O porto de Sines tem uma boa infraestrutura e um potencial de hinterland não despiciente. Como operador de carga e como atrator de cargas para fluxos de entrada, saída e passagem (consolidação e desconsolidação de cargas) pelo território tem um papel essencial na conexão com operadores de linha, com zonas de atividades logísticas, com abastecimentos de navios e consumíveis, com carga e estacionamento e/ou passagem de carga, com interface com outros modos de transporte, com funcionamento em rede com outros portos. O Porto de Sines tem um papel crítico pela forma como desenvolve e potencia o seu hinterland e atrai carga para o seu seio, tudo o resto sendo decorrente destes potenciais: hinterland trabalhado e carga atraída.”

¹¹⁸ Questionário respondido pelo especialista em Logística/gestão de Operações (Professor catedrático no setor Público), em Lisboa, em dezembro de 2020.

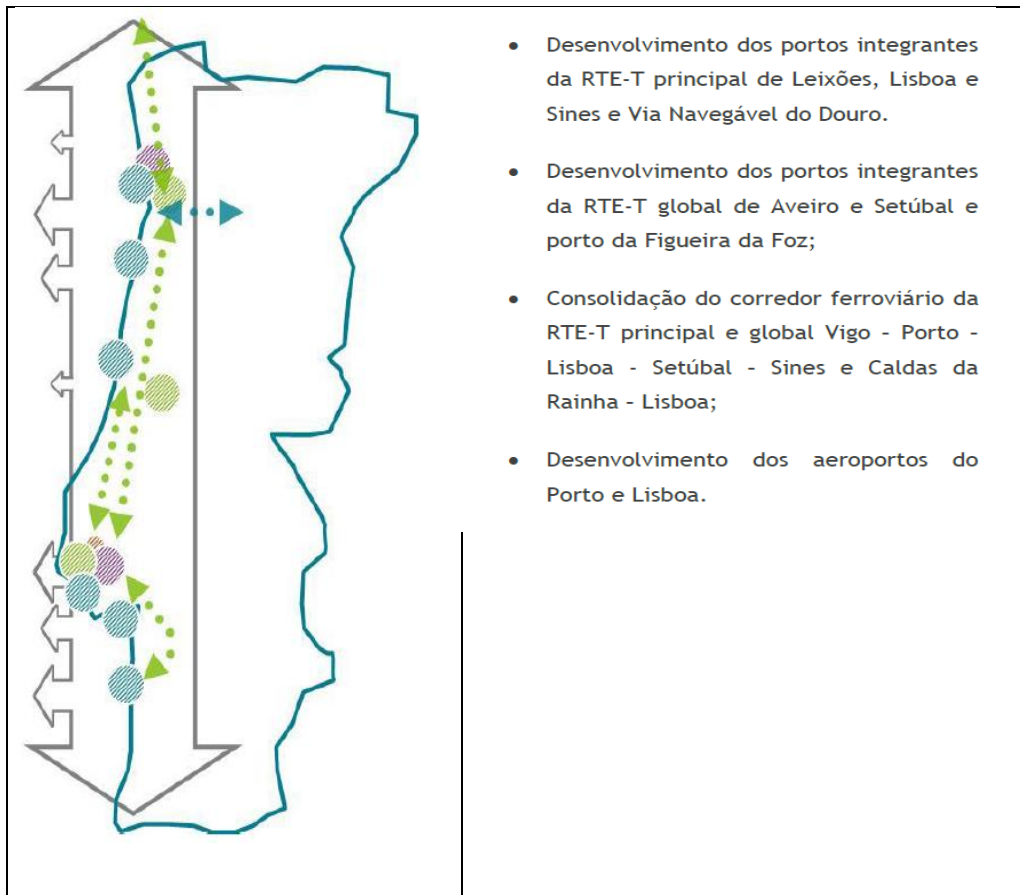
O mesmo inquirido e sobre a questão em que medida os portos portugueses são potenciadores de valor para a Europa, e como Portugal se deve posicionar, foi considerada a seguinte resposta,

“Questão complexa na medida em que se sabe que para atrair mais carga e ter hinterland mais alargado os portos terão de ser explorados por companhias em rede com outros portos por forma a conseguirem potenciar esforços e jogarem um jogo em rede. As concessões e os concessionários (tipologia de empresas) serão decisivos nos movimentos e na captação de negócio a nível global. Há restrições em Portugal a quase todos os portos (exceção para Sines) por terem barras complexas, fundos com restrições e concessões que não são as mais globais no sentido de poderem aportar mais valor e carga. Mas com algumas obras feitas e com a atração de algumas concessões/empresas globais poderiam trazer mais rendimentos.”

Nesta entrevista é valorizada a natureza madura do porto de Sines, que pode beneficiar do seu bom enquadramento, também é necessário potenciar os acessos marítimos, de lembrar que quando o porto de Sines cresce os restantes Portos portugueses também irão crescer, de relevar que existem navios que só podem aportar em Sines. Sines cobre o *hinterland* da Península e não apenas de Portugal. Sendo o porto de Sines um polo agregador de potencial, não pode ser considerado de forma isolada, mas como um terminal multimodal, sendo necessário o alinhamento com os operadores logísticos, talvez passe por rever o binómio subsídios ou incentivos de origem europeia.

Deste modo e de uma forma geral ao nível nacional, existe o seguinte traçado do Corredor da fachada atlântica. Sendo a importância desta figura pela relação entre os portos críticos e os denominados corredores rodoviários.

Figura 5-20- Corredor da fachada atlântica



Fonte: PETI 3+ (Governo de Portugal 2014)

Como considerado e a título de exemplo, o corredor internacional sul foi alterado, para além de ter sido planeada uma linha de Alto Rendimento ou Alta Velocidade para de Sines a Espanha. Cujo projeto, não reuniu condições para avançar. Mas no PETI-3+ era o seguinte em 2014.

Figura 5-21- Corredor Internacional Sul

O corredor internacional sul liga o arco metropolitano de Lisboa, incluindo os portos de Sines, Setúbal e Lisboa, aeroporto de Lisboa e plataformas logísticas a Madrid e ao resto da Europa:

- Ligação ferroviária entre os portos de Sines, Lisboa e Setúbal e plataformas logísticas ao centro da Península Ibérica e resto da Europa;
- Reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola.



Fonte: PETI 3+ (Governo de Portugal 2014)

Cujo enquadramento internacional está planeado no seguinte:

Figura 5-22- Corredor Atlântico Norte



Fonte: Atlantic Corridor - CEF support to Atlantic Corridor (Executive, 2018.)






5.2.7 Fundos de Financiamento

Como referido no Programa Nacional de Investimento 2030- PNI 2030 (Governo Português 2019), este “*tem como objetivo ser o instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de*

âmbito nacional, para fazer face às necessidades e desafios da próxima década e seguintes.”

Sendo um documento estruturante e transversal em diferentes setores. Considerando os desígnios estratégicos a alcançar, foram definidos cinco eixos estratégicos, a saber:


Figura 5-23- Eixos Estratégicos do PNI 2030

-  ■ **Acessibilidade equitativa**, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;
-  ■ **Conectividade alargada**, alargando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais;
-  ■ **Mobilidade inteligente**, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade;
-  ■ **Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica**, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes;
-  ■ **Infraestruturas e equipamentos resilientes**, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Fonte: Programa Nacional de Investimento (Governo Português 2019)

Sendo nesta dissertação, o foco o Mar e a segurança no mesmo, na figura seguinte são elencados os pontos do setor Marítimo-Portuário que caracterizam a maturidade do setor.

Figura 5-24- Objetivos do setor Marítimo -portuário no PNI 2030

-  **Marítimo-portuário:**
 - Criar plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências;
 - Adequar as infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios (procura) e ligações ao *hinterland*;
 - Melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias.

Fonte- PNI 2030 (Governo Português 2019)

Sendo os mesmos aprofundados na figura seguinte:

Figura 5-25- Maturidade das infraestruturas portuárias Nacionais

Marítimo-portuário: Atualmente a maturidade das infraestruturas portuárias nacionais e a respetiva movimentação de mercadorias e cargas estão abaixo de países concorrentes, mas apresentam elevado potencial futuro.

- ⊕ As novas rotas marítimas globais e o congestionamento dos portos do norte da Europa estão a gerar um potencial de valorização geoestratégica de Portugal na captação de novas rotas comerciais e energéticas, sendo que o Governo assumiu o objetivo de crescimento global de 88% na movimentação de mercadorias e de 200% para a carga contentorizada no horizonte 2026, face a 2015.
- ⊕ A maturidade e competitividade da rede nacional de portos encontram-se em 11º lugar na UE e em 25º no Mundo (em 137 países) no *Global Competitiveness Index*, 2017-18.
- ⊕ Portugal tem atualmente 8 portos comerciais bem distribuídos no país e um porto (Sines) com capacidade para acolher todos os tipos de navios. Não obstante, os portos nacionais têm ainda um movimento total de mercadorias e capacidade instalada inferior aos seus principais concorrentes diretos (Espanha e Marrocos).
- ⊖ Verifica-se uma reduzida integração do sistema portuário nas cadeias logísticas, identificando-se igualmente um atraso na concretização de plataformas logísticas e intermodais.

Fonte- PNI 2030 (Governo Português 2019)

Quando analisada a maturidade deparamo-nos com algumas oportunidades e constrangimentos existentes, resultado dos diferentes enquadramentos legais, políticos, económicos. Sendo as diferentes maturidades uma peça de suporte à decisão, pelos diferentes elementos que têm, devendo ser considerados de forma integrada, integradora, afirmativa e compensada. Sendo importante haver vontade política e conjugação interagência.

No PNI 2030 (Governo Português 2019), almeja-se a coerência da estratégica considerando os seguintes instrumentos:

- 1.PT 2030 - Estratégia Nacional para o Portugal Pós 2020;
- 2.PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território;

3.Outros (e.g. RNC2050 -Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050).

Dado o exposto, nem sempre os programas se encontram alinhados, para além das estratégicas, políticas, programas são também imprescindíveis os recursos financeiros e que para programas estruturantes podem e são normalmente suportados por Fundos Comunitários, sendo necessária uma visão global e integradora das diferentes valências e perspetivas. Perante o referido, acresce considerar os meios financeiros que suportam o desenvolvimento infraestrutural, nas imagens abaixo e a título de exemplo é possível ilustrar o modo como a distribuição de fundos foi planeada, considerando os diferente eixos e distribuição de recursos financeiros.

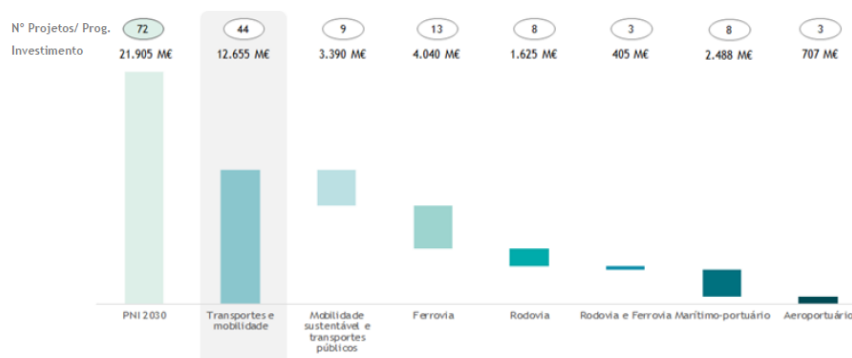
Figura 5-26- Eixos Estratégicos PNI 2030

De forma a materializar os eixos estratégicos e as linhas de atuação definidas para cada um dos subsectores foram identificados e selecionados

44 projetos / programas de investimento,

no valor de **12 655 M€**,

na mobilidade sustentável e transportes públicos, ferrovia, rodovia, ferrovia, infraestruturas marítimo-portuárias e setor aeroportuário.



Fonte: Programa Nacional de Investimentos 2030 (Governo Português 2019)

No setor Marítimo-Portuário foram também identificadas prioridades, ou seja, oito programas, a saber:

Figura 5-27- Programas Marítimo – Portuários PNI 2030

No subsetor **Marítimo-portuário** foram identificados e selecionados

8 programas de investimento,

no valor de **2 488 M€**.

Programa / Projeto	Entidades Promotoras	Investimento	Eixos					Período
M1 Porto de Sines	SEE (Aut. Port.) OP	940 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M2 Porto de Lisboa	AP (IP) SEE (Aut. Port.) OP	665 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M3 Porto de Leixões	SEE (Aut. Port.) OP	379 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M4 Porto de Setúbal	AP (IP) SEE (Aut. Port.) OP	124 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M5 Porto de Aveiro	SEE (Aut. Port.) OP	113 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M6 Via Navegável do Douro	SEE (Aut. Port.) OP	102 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M7 Programa de Invest. Portos da Rede não Core	SEE (Aut. Port.) OP	90 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030
M8 Janela Única Logística 5.0	SEE (Aut. Port.)	75 M €	●	●	●	●	●	2021 - 2030

Fonte: Programa Nacional de Investimentos 2030 (Governo Português 2019)

Neste capítulo, foram apresentadas algumas perspetivas de investimentos prioritários, e como os mesmos se relacionam com o caso de estudo. Foram apresentadas de forma distribuída em diferentes setores relacionados com o setor marítimo e de segurança.

De salientar e como referido no PETI3+, um resumo sobre a dimensão dos portos portugueses e a sua relação com a dimensão dos portos europeus, e o respetivo enquadramento e escala, como potencial estratégico.

Figura 5-28- Promoção da eficiência nas Administrações

Tendo em consideração que o somatório das dimensões dos portos portugueses não ultrapassa a dimensão individual de alguns portos de outros países europeus, importa gerar economias de escala e massa crítica para competirem em igualdade de circunstâncias e suportar as empresas exportadoras portuguesas mais competitivas, devendo ser intensificada a colaboração e a coordenação entre as Administrações Portuárias (AP) nas seguintes vertentes:

- a) Harmonização e integração da Janela Única Portuária/Janela Única Logística, de procedimentos, sistemas de informação internos e regulamentos e articulação das estratégias de marketing dos Portos de Portugal;
- b) Troca de conhecimentos técnicos, experiências e harmonização nas diversas vertentes da gestão portuária, ambiente, segurança, obras, planeamento e gestão de concessões e dos indicadores de qualidade, eficiência e competitividade dos serviços prestados nos portos;
- c) Melhoria da eficiência e racionalidade do sistema portuário nacional e das AP, através da gradual aquisição conjunta de bens e serviços e criação de serviços partilhados de back-office, objetivando atingir uma poupança de cerca de 15% nos custos operacionais até 2020.

Fonte: PETI 3+ (Governo de Portugal 2014)

De salientar, que segundo documentação oficial PNI 2030 (Governo Português 2019) o sucesso de tornar os modelos de desenvolvimento e sustentabilidade dos projetos efetivos passa pelo alinhamento dos diferentes atores estatais e privados.

Concretizando nos portos e infraestruturas críticas, é possível que existam fatores que possam comprometer a boa governação, como o referido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos¹¹⁹ nas seguintes palavras:

“... à semelhança do que acontece à escala global, o fator da competitividade e segurança são os maiores riscos. Garantir que um determinado porto seja seguro é uma janela de oportunidade para as duas partes principais do processo; o que entrega e o que recebe. Em termos de competitividade, temos de garantir que os fluxos de trocas comerciais permaneçam estáveis e durante muito tempo nos nossos portos porque de forma muito direta geram uma riqueza acrescida significativa na nossa economia. “

Segundo o Contra-Almirante António Gameiro Marques¹²⁰, sobre os principais riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação dos portos no tocante à cibersegurança, defendeu que:

“No que concerne a cibersegurança os principais riscos são de duas naturezas: a primeira exógena e a segunda endógena. Quanto à primeira ela consubstancia-se num crescendo quer em quantidade quer em complexidade das ameaças perpetradas por atores estatais e não estatais que se tem vindo

¹¹⁹ Questionário respondido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos (Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas), complementado com entrevista, realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

¹²⁰ Questionário respondido pelo Contra Almirante António Gameiro Marques (Diretor-Geral do Gabinete Nacional de Segurança), complementado com entrevista, realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

a verificar em todo o mundo, em particular nos últimos meses em que temos estado em pandemia, de onde decorre a dependência em larga escala do digital, o que implica uma maior exposição aos perigos que este domínio apresenta. Relativamente ao segundo, existem vários de naturezas distintas, mas que todos contribuem para um alto risco de cibersegurança no setor marítimo em Portugal: começaria pelo facto desta comunidade, que tanto traz à economia do nosso país, ser muito heterogénea, e não ter, de uma forma geral, consciencialização do facto de que, se dependem do digital para operar como operam, ou já foram atacados e não deram por isso, ou sê-lo-ão muito em breve. Depois, verifica-se que os cinco maiores portos nacionais serão dotados ou estão a ser dotados de um mesmo software (Janela Única Logística), o que, ainda que promova uma economia de escala em termos do seu ciclo de vida, aumenta o risco de um ataque, bem sucedido num dos cinco portos, poder ser replicado nos restantes, o que poderá paralisar ou tornar muito pouco operativo o desembarço dos navios que demandam os nossos portos, com implicações significativas para a sua competitividade, sua reputação, e assim para a riqueza do País. Um outro risco, este de natureza mais estruturante, tem a sua expressão no facto da nova Estratégia Nacional para o Mar, que traça, em linhas gerais, o rumo para esta importante área até 2030, não mencionar uma única vez a palavra cibersegurança no seu corpo, a despeito de (i) ter um objetivo estratégico, o OE9 que preconiza “Incentivar a Reindustrialização e Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano”; (ii) ter uma área de intervenção prioritária AI9. Portos, Transportes Marítimos e Logística, diretamente relacionada com a Lei n.º 46/2018 já acima mencionada; (iii) de não haver uma estrutura de governação ou de partilha de informação e conhecimento em cibersegurança ligada às atividades marítimas (ISAC-M – Information Sharing and Analysis Centers) em geral e nos portos em particular, os quais, sendo entidades com grande autonomia, parecem gerir estes assuntos de forma vertical e centrados eminentemente na tecnologia, que é o local onde normalmente começam, mas que, se aí perduram, é um sinal de baixa maturidade do respetivo conselho de administração.”

e como nota complementar o mesmo inquirido referiu que:

“...o Centro Nacional de cibersegurança está a ajudar a Marinha e a Autoridade Marítima Nacional a iniciar a criação de um ISAC-M, que, se bem sucedido, poderá ajudar a que esta comunidade, que tanto depende do digital se comece a organizar em torno desta inexorável temática que é a cibersegurança.”

Considerando o testemunho é notada a importância da cibersegurança nas diversas operações no geral e no mar em particular, bem como o pesar da Estratégia Nacional para o Mar, não referir a cibersegurança como se o tema fosse menor. Quando atualmente o Artigo 5^o¹²¹ na Nato é aplicado à Cibersegurança, pelo que a defesa já não é apenas um tema regional, mas global.

Sobre a questão de quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação dos portos e plataformas logísticas, o inquirido sobre Logística/Gestão de Operações¹²², concretizou no seguinte:

¹²¹ **Artigo 5.º**As Partes concordam em que um ataque armado contra uma ou várias delas na Europa ou na América do Norte será considerado um ataque a todas, e, conseqüentemente, concordam em que, se um tal ataque armado se verificar, cada uma, no exercício do direito de legítima defesa, individual ou colectiva, reconhecido pelo artigo 51.º da Carta das Nações Unidas, prestará assistência à Parte ou Partes assim atacadas, praticando sem demora, individualmente e de acordo com as restantes Partes, a acção que considerar necessária, inclusive o emprego da força armada, para restaurar e garantir a segurança na região do Atlântico Norte. Qualquer ataque armado desta natureza e todas as providências tomadas em consequência desse ataque serão imediatamente comunicados ao Conselho de Segurança. Essas providências terminarão logo que o Conselho de Segurança tiver tomado as medidas necessárias para restaurar e manter a paz e a segurança internacionais.

¹²² Questionário respondido pelo Logística/Gestão de Operações (Professor Catedrático no Setor Público), em Lisboa em dezembro de 2020.

“Os principais riscos vêm da necessária liberalização das entidades portuárias e da capacidade de atração de players globais para as concessões, players que neles invistam. É preciso pois dar condições a estes players para poderem investir no sentido de captar carga e é premente rever a legislação portuária no sentido de liberalizar bastante mais e fomentar a criação de mercados portuários. Sem mercado portuário, sem flexibilidade de gestão e sem operadores e concessionários portuários a jogarem o jogo de mercado será difícil pensar em governação. Colocaria a tónica não no modelo de governação, mas na liberalização. O melhor modelo surgirá com a liberalização. Neste contexto será muito importante definir os papéis claros das autoridades portuárias e sobretudo criar também um contexto de concorrência entre portos nacionais, facto que não se verifica. Basta olhar para Lisboa e Setúbal para perceber que Lisboa e Setúbal ganhariam mais em competirem do que em colaborarem pois, com o modelo atual, não competem, mas também não colaboram.”

Neste testemunho é valorizada a liberalização da gestão como meio de desenvolvimento bem como a competição entre portos em vez da cooperação, de lembrar em Portugal existe uma concentração excessiva em poucos operadores o que compromete a saudável regulação de preços.

Na perspetiva do inquirido Eng. José Luís Faleiro¹²³ sobre o tema quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na governação e regulação das infraestruturas, foi referido que:

“Portugal não poderá em caso algum deixar que as políticas internacionais e os seus interesses possam pôr em causa a supremacia nacional e os respetivos interesses económicos. Para isso deve apresentar em

¹²³ Questionário respondido pelo Eng. José Luís Faleiro (Gestor de Empreendimentos, Especialista em Infraestruturas), complementado com entrevista realizado em Lisboa em novembro de 2020.

bom estado de conservação e utilização todos os seus meios marítimos e terrestres (rodoviários e ferroviários), para que possa competir com paridade com os seus congéneres internacionais e europeus. Sendo fundamental a reformulação da rede ferroviária de transporte de mercadorias, nomeadamente a implementação de comboios de carga de 750 metros, e a conclusão da rede nacional de autoestradas, nomeadamente a ligação rodoviária em perfil de autoestrada entre o porto de Sines e a ligação à rede de autoestradas, nomeadamente à A2 e conseqüente ligação à rede de autoestradas europeia, deixando para isso de ser utilizado com ligação o IC33, entre o Nó de Relvas do IP8 e o Nó de Grândola da A2.”

Nesta resposta é valorizada a infraestruturas de transportes e a sua manutenção como fator de desenvolvimento, concretizando nas rotas junto ao porto de Sines, o que deveria ser concluído uma vez que atualmente (2020) se recorre a opções menos eficientes e com impacto na mobilidade, economia e ambiente (aportando deste modo mais valor pela redução de custo da operação). Adicionalmente é abordado o tema da valorização da opção ferroviária, concretizando na dimensão dos comboio de carga de 750 metros, indo ao encontro do definido no Plano Nacional de Investimento (Governo Português 2019).

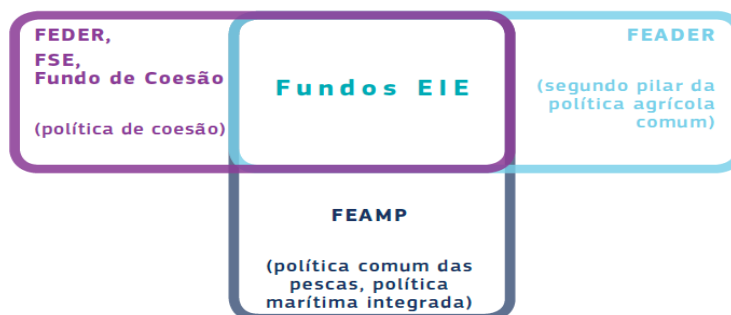
No caso dos Fundos Europeus e no documentos Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015) é possível ter uma perspetiva como os diferentes fundos estão distribuídos por área de intervenção. No referido documento e para o período em causa (2014-2020) foi proposto um quadro legislativo para cinco fundos, sendo esta parte integrante) da política de Coesão da EU, na política agrícola comum e na política comum das pescas. Deste modo, foram considerados os seguintes Fundos EIE (Fundos Estruturais e de Investimento Europeus):

- Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER);
- Fundo Social Europeu (FSE);
- Fundo de Coesão;
- Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER);

- Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas (FEAMP).

De forma resumida foi feita a seguinte representação:

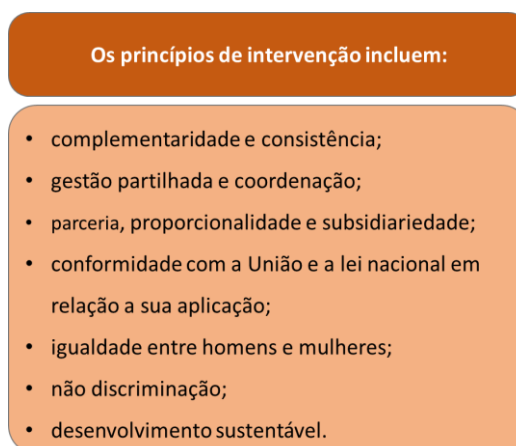
Figura 5-29- Fundos Estruturais e de Investimento Europeus



Fonte: Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015)

No caso de estudo o foco será o FEAMP, e segundo Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015) e para o período de 2014 -2020 visava a concretização dos objetivos da política comum das pescas, estando esta reforma e apoia a implementação da Política Marítima Integrada. O fundo em 2014 orientado para o desenvolvimento sustentável das pescas e da aquacultura, como meio de desenvolvimento de emprego nas comunidades costeiras da União europeia. Tal como no período anterior (2007-2014), existem princípios que continuam a estar incluídos:

Figura 5-30- Princípios de Intervenção do FEAMP (2014-2020)



Fonte: Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015)

Quando comparado com o período anterior nota-se um acréscimo nos princípios gerais, ou seja, nos princípios de eficiência e boa gestão financeira da varga administrativa. Nos tempos atuais e entre novos riscos emergentes como pandemias, a gestão de processos foi otimizada e a desmaterialização tornou-se uma necessidade e modo de sobrevivência, para além de ser uma boa pratica em termos ambientais, sendo estes um princípio de Governação.

O referido documento, Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015) remete também para o principio da Adicionalidade¹²⁴ com aplicação somente no que concerne à politica de coesão, tendo sido transferido para a Terceira Parte (Artigo nº 95º) do RDC (Regulamento (UE) 1303/2013). Acima de tudo os Fundos são um meio de realização de projetos de desenvolvimento e investimento, cujo recebimento deve estar dependente de uma adequada elegibilidade de um programa, que se adeque ao âmbito, que apresente confiança na sua realização, que a sua monitoração e controlo sejam efetivos em termos de programa e cumprimento de prazos.

Como referido, os Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015), “a quota de 89 % dos Estados-Membros, o FEAMP apoia os seguintes objetivos:

- redução do impacto da pesca no ambiente marinho;
- instrumentos de mercado para profissionais e consumidores;

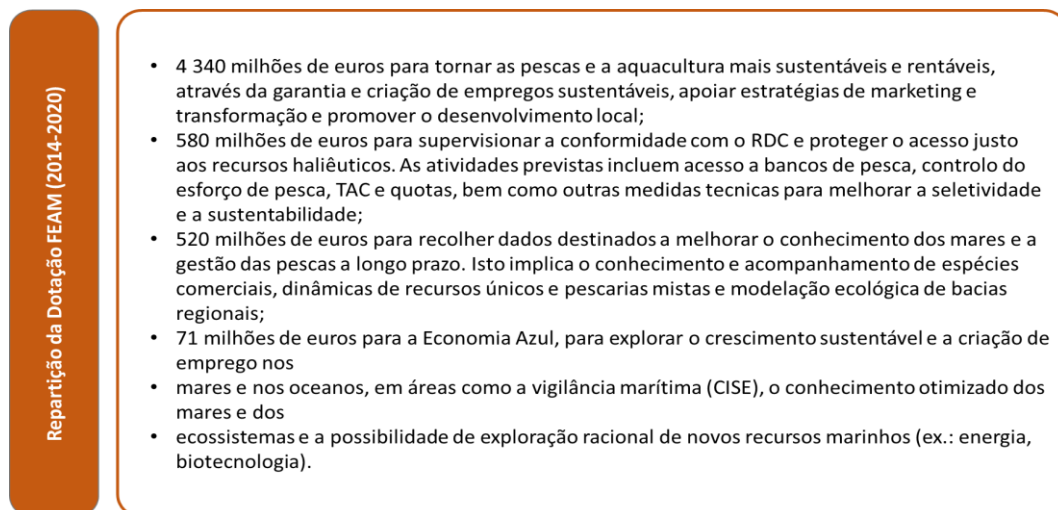
¹²⁴ Segundo a Comissão Europeia – Princípios - (https://ec.europa.eu/regional_policy/index.cfm/pt/policy/how/principles/) entende-se por principio da Adicionalidade, *ipsis verbis*: “A participação dos fundos estruturais europeus não substitui as despesas nacionais dos Estados-Membros. A Comissão acorda com cada país o nível de despesas públicas (ou equivalentes) elegíveis a manter ao longo do período de programação e verifica se esse nível é respeitado a meio (2018) e no final (2022) desse período.

O objetivo é estabelecer metas realistas e simultaneamente ambiciosas para as despesas públicas estruturais a fim de assegurar que a contribuição dos fundos estruturais traga efetivamente um valor acrescentado. Em princípio, a despesa média anual em termos reais não deveria ser inferior à do período de programação anterior. “

- administração conjunta de áreas protegidas e locais do Natura 2000;
- apoio especial a pequenos pescadores.”

Os fundos são repartidos em dotação que no caso do FEAMP, foi a seguinte:

Figura 5-31- Repartição da dotação FEAMP 2014-2020



Fonte: Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015)

No artigo 7º, do Decreto-Lei n.º 127/2019, de 29 de agosto cujo objeto em sumário é:

“Altera o modelo de governação e as regras gerais de aplicação dos fundos europeus estruturais e de investimento. Uma vez que os Fundos Estruturais de Investimentos Europeus 2014-2020 (Comissão Europeia 2015) tinha o seu período até 2020, sendo emitidos regulamentos que permitisses a regulação e aplicação no período seguinte considerando as alterações e adaptações necessárias.”

Artigo 7.º

[...]

1 — Os apoios a conceder no âmbito dos FEEL podem revestir a natureza de subvenções, reembolsáveis ou não reembolsáveis, prémios, estes apenas no FEADER e no FEAMP, instrumentos financeiros ou ainda de uma combinação destes, conforme estabelecido na legislação europeia e na regulamentação específica aplicáveis.

2 — As subvenções, reembolsáveis ou não reembolsáveis, podem assumir as seguintes modalidades, as quais podem ser combinadas entre si desde que respeitem a diferentes categorias de custos:

Fonte: D.L. nº 127/2019 de 29 de agosto, Diário de República, 1ª série nº 165

Como referido no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas e que revoga o Regulamento (UE) n.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (Conselho da União Europeia 2019), que encerra como sendo objetivo da proposta a definição do

“Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) para o período 2021-2027. O Fundo tem como objetivo orientar o financiamento concedido a partir do orçamento da União para a política comum das pescas (PCP), a política marítima da União e os compromissos internacionais da União no domínio da governação dos oceanos, especialmente no contexto da Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável. Este financiamento é essencial para permitir a pesca sustentável e a conservação dos recursos biológicos marinhos, para a segurança alimentar graças ao abastecimento em produtos do mar, para o crescimento de uma economia azul sustentável e para mares e oceanos sãos, seguros, limpos e geridos de forma sustentável.”

Adicionalmente, o:

” O apoio acima referido será complementado por um financiamento específico para a Agência Europeia de Controlo das Pescas, os acordos de parceria no domínio da pesca sustentável (APPS) e a participação da União em organizações regionais de gestão das pescas (ORGP) e outras organizações internacionais, que também contribuem para a execução das políticas da União no setor das pescas e no setor marítimo.”.

Remetendo para o alinhamento dos diferentes atores estatais, corporativos ou comunitários, de forma a alinhar esforços e conhecimento onde a cooperação.

Segundo o inquirido Eng. José Luís Faleiro¹²⁵ sobre o facto de, sendo a elegibilidade dos projetos em termos de cofinanciamento dos Fundos Europeus um fator crítico de sucesso, para a sua execução. Como são integrados os projetos que fazem parte da malha rodoviária integrante da RTE-T como fatores de aproximação de Portugal à Europa. Ao que defendeu:

“Para que os projetos rodoviários em curso possam vir a ser financiados por parte dos fundos comunitários é necessário que os mesmos tenham como objetivo um investimento de sucesso e garantir que o seu objetivo seja compaginável com o desenvolvimento de Portugal e os restantes países da comunidade europeia. Pelo que os mesmos deverão garantir todas as diretivas aprovadas pela comunidade europeia, mesmo quando essas diretivas não estejam de acordo com a legislação nacional e as emanadas pelo Tribunal de Contas, sendo a lei europeia a prevalecer à lei nacional.”

Sendo valorizado o alinhamento entre o projeto e o desenvolvimento de Portugal.

Complementarmente e sobre a questão se em algum cenário o desenvolvimento das infraestruturas de transportes pode contribuir para a redução da indústria em Portugal, o mesmo inquirido referiu que:

“Este facto não poderá ser posto em causa, o desenvolvimento concertado faz com que a indústria da construção esteja diretamente ligada com a indústria transformadora de bens e serviços. De considerar que a economia de um País está diretamente ligada ao seu grau de mobilidade,

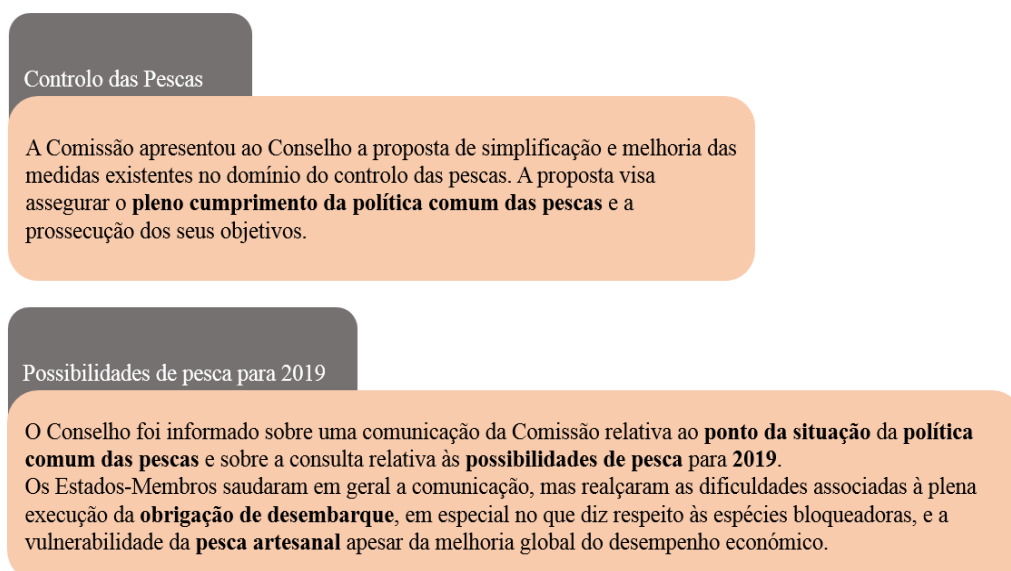
¹²⁵ Questionário respondido pelo Eng. José Luís Faleiro (Gestor de Empreendimentos, Especialista em Infraestruturas), complementado com entrevista realizado em Lisboa em novembro de 2020.

assim como, ao seu grau de industrialização, princípios básicos da economia moderna utilizada em países desenvolvidos, como é o caso de Portugal.”.

Complementarmente e segundo o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas¹²⁶, foi apresentada uma proposta relativa a “um novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) no valor de **6,14 mil milhões** de euros para investir na economia marítima e apoiar as comunidades piscatórias”.

Nesta proposta almeja-se a “**simplificação e a flexibilidade** efetivas para os Estados-Membros como as principais questões”. O novo Fundo, e como referido existe a divisão em duas grandes áreas críticas do Fundos: Controlo das Pescas e Possibilidades de pesca para 2019 (sendo esta iniciativa de 2018):

Figura 5-33- Fundos: Controlo de Pescas e Possibilidade de pesca para 2019



Fonte: Adaptado pela autora do “novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP)”

¹²⁶ Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas
<https://www.consilium.europa.eu/pt/meetings/agrifish/2018/06/18/> acessado dia 22/08/2019.

De destacar que a parte das pescas é apenas uma parte do largo espetro do *Hypercluster* do Mar referenciado ao longo desta dissertação, sendo de salientar outros Fundos Estratégicos que influenciam o *cluster* pelas diferentes áreas conexas (ver Fundos do EIE nas páginas anteriores), para além dos programas de Investimento, Planos Estruturais referidos e relacionado com a mobilidade, transportes e infraestruturas o que remete para a necessidade de haver uma visão globalizante e integradora de forma que a estratégia seja realizável de forma saudável e eficiente.

Perante o referido neste capítulo que sendo o último desta dissertação, consolida e complementa os anteriores, deste modo é de valorizar a importância que Governança e Regulação têm também como *drivers* de desenvolvimento económico, como defendido em sede de questionário pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva¹²⁷, que defende que:

“A governação (instituída pelos supervisores ou na própria indústria ou entidade) e a (auto) regulação são mecanismos de cumprimento de regras que induzem a ética nos negócios. O desenvolvimento económico baseado em práticas de responsabilidade social e ética considera a remuneração de todos os stakeholders e não apenas os detentores do capital. Com efeito, a maior capacidade de distribuir a riqueza fruto do valor acrescentado nas relações entre trabalho e capital, permite a menor intervenção do Estado enquanto redistribuidor. Os meios disponíveis numa economia assente em princípios éticos e com uma preocupação de equidade social deverá promover o desenvolvimento económico e social.”

¹²⁷ Questionário respondido pelo Professor Doutor Paulo Martins da Silva (Professor Universitário e Administrador numa Seguradora), realizado em Lisboa em novembro de 2020.

5.3 Conclusão do capítulo

Neste capítulo, foram apresentados alguns pontos sobre Governação do Mar e Regulação, através de documentos regulatórios, orientações do setor, e alinhamento com o universo nacional e internacional. Foi focada a importância dos diferentes intervenientes e como os mesmos se relacionam, valorizando a cooperação em vez da competição uma vez se tratar de um património comum que deve ser protegido, explorado de forma responsável de forma a assegurar a sustentabilidade do Mar e do planeta. Os fundos de investimento da União Europeia são meios de realização de investimentos, devendo a sua natureza promover o desenvolvimento estratégico e necessário, sabemos que os mesmos têm critérios de elegibilidade rigoroso, de forma a evitar a fraude e mau uso do financiamento, pelo que deve haver rigor aceitação de dotação bem como controlo e monitorização nas diferentes fases dos projetos. Rigor e ética de quem recebe, e aplica o investimento. Neste ponto o enquadramento e a moldura legal devem ser claros e rigorosos, onde as penas devem ser definidas de forma a ter a função punitiva e preventiva, para que a transparência deva ser assegurada, a parte técnica e a razão do fundo deve ser cumprida e no período do planeamento, ou justificado o seu desvio.

Contextualizando sobre a Governação e Governança, deve-se complementar a Convenção da OSPAR¹²⁸ que sendo uma convenção marinha regional cuja zona de intervenção é o Atlântico Nordeste onde as partes

¹²⁸ Convenção OSPAR (OSLO e Paris), “A OSPAR é uma convenção marinha regional que foi constituída com o objetivo de proteger o Meio Marinho do Atlântico Nordeste. A OSPAR é assim um mecanismo legal, através do qual, as partes contratantes que constituem a Comissão OSPAR, cooperam para proteger o ambiente marinho do Atlântico Norte” ver em <https://www.dgrm.mm.gov.pt/ospar> (acedido a 4/12/2020).

integrantes cooperam para a integração e proteção dos meios marinhos, segundo o Comandante Doutor Aldino Santos Campos¹²⁹ reforça:

“(..) a importância de Portugal obter parecer positivo sobre o alargamento da Plataforma Continental (processo em curso)”,

mas lembra,

“(...) a importância da definição de meios para gerir o mesmo, bem como mecanismos de controlo de forma a assegurar que a gestão definida é cumprida. No entanto e em caso de parecer desfavorável será necessário considerar a “Good Governance” das águas internacionais sendo estas (Global Commons) logo sob gestão de Global Authority. Fazendo Portugal parte integrante dos países que efetuam o reconhecimento do cadastro marinho das eventuais e potenciais zonas de jurisdição. No entanto também é importante definir quem vigia e assegura o cumprimento, sendo importante o alinhamento com os meios autónomos (uma vez que atualmente os meios tradicionais reduziam nas últimas décadas), meios como: 1) Cibersegurança, 2) Satélite, 3) Sonares e 4) outros meios tecnologicamente aplicáveis ou sejam meios que permitam o comando e controlo.”

Sendo valorizada importância do alargamento da Plataforma Continental e os mecanismos alternativos caso tal situação não se verifique, e como se pode rentabilizar o investimento (incluindo a importância da negociação).

¹²⁹ Questionário respondido pelo Comandante Doutor Aldino Santos Campos (Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas), complementado com entrevista em realizados em Lisboa em dezembro de 2020.

De forma geral e também como referido pelo Mestre Paulo Faroleiro¹³⁰ sobre como se podem elencar ameaças e riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação e regulação, no contexto de segurança, foram referidas como principais ameaças:

“a) desalinhamento com o contexto internacional, b) ausência de uma estratégia de segurança, c) desalinhamento da estratégia de segurança nacional com a estratégia dos parceiros tradicionais, nomeadamente parceiros europeus e do atlântico norte, d) desalinhamento dos mecanismos de governação nacionais com os correspondentes mecanismos internacionais, e) incapacidade de investimento/ desinvestimento nos mecanismos de governação, f) desconhecimento de mecanismos de governação se podem munir os governos e as organizações para garantir a manutenção de adequados níveis de segurança, g) desenvolvimento adequado de legislação e regulação que permita o desenvolvimento de mecanismos de segurança apropriados, com maturidade proporcional às ameaças existentes, h) desconhecimento do poder político das ameaças e vulnerabilidades de segurança, minimizando, descredibilizando ou desconsiderando as mesmas e como consequência, não permitindo a adequada elaboração de regulação e governação adequadas ao nível de segurança pretendido, de acordo com o enquadramento geopolítico e geoestratégico.”

Perante o referido é possível interpretar que existem variáveis como existe potencial, existe conhecimento, mas também pode existir desalinhamento, e capacidade nem sempre é poder de decisão. Portugal tem contexto europeu, pelo que é crucial o alinhamento com as orientações da Europa, manter capacidade de defender plano de interesse nacional e negociar cenários. Prospectivamente Portugal está numa fase de considerar as

¹³⁰ Questionário respondido pelo Mestre Paulo Faroleiro (Diretor de Serviço num Regulador, Professor Universitário), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

orientações europeias e interesses locais que nem sempre convergem. Existe em boa parte coincidência entre a narrativa teórica e a prática, mas com diferentes velocidades dependendo da área, é possível que nem tudo o que está planeado seja executado, mas a decisão também pode ser um processo dinâmico onde a imprevisibilidade é elevada, e as prioridades mudam, em 2020 estamos perante variáveis que não se colocavam nos anos anteriores, pelo que carece de outras medidas, outras abordagens outras políticas.

Estamos perante diferentes maturidades nas diferentes áreas sendo de considerar o nível do “ambicionado” como cibersegurança marítima por outro lado assistimos à concretização de outros cenários, como o desenvolvimento da ferrovia e o reforço da ligação desta com a rede rodoviária e terminais logísticos sejam eles terrestres ou marítimos.

Também foi referido pelo mesmo inquirido que:

”(...) de notar que, por vezes estes mecanismos são implementados a um nível não governamental ou estatal, podendo depender a sua correta implementação de agentes económicos ou mesmo da sociedade civil. Torna-se, portanto, fundamental sensibilizar e desenvolver legislação que crie um adequado nível de segurança com uma adequada maturidade transversal em todos os sectores da sociedade que possam ser relevantes para o alcance desse mesmo nível de segurança pretendido. A tradição nacional, nomeadamente na sociedade civil, relativamente aos riscos de segurança, é de uma baixa sensibilidade, motivada por uma vivência sem ameaças internas ou externas relevantes, e.g. terrorismo ou ameaças de países vizinhos, levando a que a cultura de segurança do país seja baixa e tipicamente menosprezada por um sentimento de “acontece aos outros”, “somos demasiadamente pequenos ou desinteressantes”, ou ainda “damo-nos bem com toda a gente”. Com a globalização, este tipo de isolamento deixa de ser uma realidade, e quando se coloca o problema do ponto de vista ciber, o enquadramento passa a ser outro completamente diferente, deixando de haver fronteiras físicas e passando a ser a defesa de cada agente, corporativo ou individual, a que contribui para a resiliência do espaço ciber nacional.”.

Ainda segundo o Mestre Paulo Faroleiro¹³¹, e sobre o tema enquadra os conceitos Governação e Governança no enquadramento securitário, foi referido que:

“É fundamental uma adequada política de segurança que permita o desenvolvimento de adequados mecanismos de governação que permitam uma adequada governança da segurança a nível nacional. Essa política deve ser suportada por uma estratégia de segurança, enquadrada do ponto de vista geopolítico e geoestratégico que potencie a criação e a implementação dos mecanismos de governação, quer ao nível de estruturas governamentais e da sociedade civil, quer ao nível dos meios financeiros, técnicos, de investigação, quer ao nível da formação e sensibilização dos diversos agentes atuantes.”

Neste testemunho é sempre de considerar a segurança como base de desenvolvimento, bem como como o excesso de confiança pode gerar insegurança. É considerada a Globalização como variável a gerir, alargando o âmbito para assegurar um nível de confiança razoável.

Neste capítulo final foi pretendido dar importância à Governação do Mar assente numa regulação consciente e fator de desenvolvimento como meio de boa gestão.

¹³¹ Questionário respondido pelo Mestre Paulo Faroleiro (Diretor de Serviço num Regulador, Professor Universitário), complementado com entrevista realizado em Lisboa em dezembro de 2020.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação somos confrontados com três fatores principais Mar, Segurança e Economia no contexto nacional e internacional, num período determinado 2005-2020, onde foi almejada compreensão e combinação entre os mesmos, pelo facto de e *per si* serem fatores exponenciadores de governação de Estados, e condicionados a fatores globais de geopolítica e geoestratégia. No caso da segurança e mesmo num contexto internacional, a análise teve de recorrer a diferentes visões (de autores e escolas) de segurança indo à génese dos conceitos básicos como *safety e security*. No que se refere ao mar o caso de estudo foi Portugal, mas devido ao seu enquadramento geográfico (centralidade atlântica) com contexto geopolítico e geoestratégico, foi necessário enquadrar numa Europa costeira e relacionar com uma Europa tradicional ou continental, quando considerada a entidade União Europeia teremos políticas a definir para velocidades e realidades diferentes, e apesar de haver uma posição representante deve ser suportada com os diferentes imputes dos Estados que integram a União Europeia, uma vez se tratar de dinâmicas e interesses que nem sempre se complementam e cooperam. Sendo se levado a acreditar que a homeostasia dinâmica de poder e influência deve existir.

Neste trabalho recorreu-se a entrevistas semiestruturadas com respostas abertas e fechadas, onde a seleção dos entrevistados prende-se com os seus contextos e experiências profissionais onde os seus contributos foram considerados muito importantes para o tema desenvolvido.

Ao longo desta dissertação, foi um desafio balancear e analisar o alinhamento entre a Segurança Internacional e o contexto económico, uma vez se tratar de áreas cuja proporção e aplicabilidade deve ser criteriosa para não obter resultados negativos, deste modo, uma economia desequilibrada e situações inseguras que no limite poderão resultar em Estados impreparados ou disfuncionais no domínio ou na esfera da segurança. Quando acrescido de um ambiente marinho deparamo-nos com a) maior número variáveis, b) riscos indeterminados e emergentes e c) maior complexidade pela natureza do ambiente e contexto. Acresce ao facto de que para haver conhecimento e com o propósito de melhor determinar os riscos será necessário maior e mais foco

no investimento o que por si só poderá ser um fator crítico de sucesso, comprometendo o equilíbrio dos fatores. Ou seja, neste trabalho foram abordadas temáticas que nem sempre são exploradas em conjunto esse foi o desafio num tema que *per si*, já é desafiante: Arquitetura organizada dos Oceanos. Sendo este estudo pioneiro porque a literatura nem sempre refere o alinhamento entre a segurança e a economia marítima, e relaciona estas com as ameaças e riscos que lhe subjazem.

A segurança deve ser vista como um meio de estabilidade económica, e desenvolvimento tal deve constituir um meio de alcance da segurança, uma vez que existem diferentes atores em diferentes enquadramentos, com diferentes interesses acreditando-se se tratar que são fatores comunicantes. Num enquadramento interno e internacional, existem requisitos específicos, naturezas nem sempre complementares, tendo as Relações Internacionais como base o estudo das Relações políticas, económicas e sociais nos diferentes Estados, com as empresas internacionais, organizações internacionais e as organizações não-governamentais.

Quando estão em causa, recursos comuns como é o caso do mar existem preocupações acrescidas, uma vez se tratar de meios comuns para gerir, cuidar e rentabilizar. Erros, más decisões ou a falta das mesmas pode ter impactos irrecuperáveis, dado o exposto e no futuro, a ciência deve ser usada como meio de desenvolvimento sustentável, a técnica tem de acompanhar a ética, independentemente do contexto interno ou externo, interesses difusos existem em qualquer cenário, cabendo à gestão uma adequada Governança.

Ainda sobre o conceito de ética o mesmo não tem o mesmo significado em todas as culturas e geografias, sendo necessário confirmar conceitos, uma vez que não são universais.

No caso de estudo o Mar Português. Ao se alinharem os dois vetores (Segurança e Setor económico) sobressaem diversos domínios, no teatro de decisão, como as políticas, as estratégias, as operações de segurança, os estudos, a matéria legal, os interesses entre nacionalidades, as abordagens complementares e conflitantes, sendo estes dilemas e algumas dissensões fatores de desequilíbrio aplicados a qualquer nacionalidade.

Sendo Portugal membro fundador da NATO e considerando a localização geoestratégica, Portugal continua a ser um ator credível, relevante e interessante. É importante o alinhamento entre os diferentes Estados sobre os recursos, as capacidades e as diferentes ambições dos atores, analisando temas como a fronteiras entre a parte civil e militar. Ou seja, analisar a parte sistémica dos diferentes aliados, considerando as três áreas: a) Defesa, Segurança e Diplomacia. Considerando que atualmente existem riscos e ameaças emergentes, com mais dimensão e impacto que a previsto.

No conceito global de NATO (defendido pelos Estados Unidos da América), é importante compreender o papel da Europa e participar em diferentes geografias. Porém, sem consenso e investimento a NATO poderá não ter a importância que deve, comprometendo o seu papel como aliança política e militar. Ressalvando-se que uma Europa mais forte será uma NATO mais forte uma vez que é necessária uma defesa regional para uma segurança global.

No Capítulo, “**Identificação das atividades económicas e a segurança**” foram apresentadas as atividades económicas relacionadas com o mar, e com diferentes enquadramentos. Em termos históricos o mar teve e tem para Portugal fatores identitários, comerciais e estratégicos. Pela geografia, e sendo Portugal um país costeiro e marítimo potenciou eventos que marcaram a história. As atividades económicas foram mudando ao longo da fita do tempo e nem sempre a importância foi a mesma, houve fatores decisores para que o mar não fosse prioridade. Atualmente assiste-se a múltiplas razões e variáveis, que potenciam diferentes atividades económicas. Concretizando no ano 2020 e num enquadramento pandémico assiste-se a riscos emergentes que fizeram mudar as prioridades, a importância dos ciclos, as atividades económicas em concreto e toda a dinâmica global do Planeta. No caso das atividades relacionadas com o mar e que tiveram grande impacto houve ciclos que se “esvaziaram” com impacto direto em atividades económicas que não sendo marítima eram ligadas a montante ou a jusante, sendo conhecido que, e como em muitos setores, o mar tem atividade onde se

espera que sejam integradoras e que não compitam entre si a ponto de se tornarem autofágicas.

Uma vez que os vários elementos do *Hypercluster* têm diferentes impactos internacionais, é necessária uma visão abrangente que integre os componentes críticos e com impacto global.

Sendo importante, as estratégias alinhadas para orientações conjunturais e estruturais, as decisões devem ser pensadas como um todo e a longo prazo, sendo os meios uma escolha com impacto futuro. Neste balanceamento com a segurança esta deve ser vista como meio de estabilidade e confiança económica.

Sendo necessárias soluções de base, globais e integradoras para respostas abrangentes, acomodando a variável tempo como indicador a desfavor, porque o tempo é escasso para responder às novas variáveis. No contexto económico e no caso do mar muitas vezes, também é aplicável a abordagem *smart power*, ou seja, o equilíbrio da medida considerando o contexto para o qual é necessário definir políticas, destarte para se alcançar a estratégia. Deste modo, as atividades económicas incluem, mas não se limitam aos fatores económicos, sendo necessária uma aceitação dos diversos fatores transversais como meio de desenvolvimento do setor económico, de Portugal e da Europa.

No Capítulo “**Ameaças e riscos à segurança marítima nacional no contexto internacional**”, foram enunciados alguns riscos e as ameaças como meios de proteção e alerta para mitigar situações frágeis e inseguras, tendo como objetivo a continuidade das operações. Sendo importante que os riscos, sejam identificados, classificados em termos de maturidade, ou seja, probabilidade de ocorrência e impacto. Em algumas metodologias são classificadas em termos de severidade, mas independentemente da taxonomia e metodologia seguida é importante que a gestão garanta que os riscos são mitigados e monitorizados periodicamente. É importante que, e considerando o contexto internacional como gerador de ameaças e riscos, com variáveis diferentes. O balanceamento entre as oportunidades do setor económico e os riscos no mesmo setor, podem ser geradores de tensão pelas decisões críticas

e fatores que lhe subjazem. É importante ter consciência em como os riscos afetam a economia bem como existem diferentes maturidades entre países e ao nível das diferentes entidades internas.

O conceito de confiança como fator de desenvolvimento remete para uma base de estabilidade composto por diferentes condições de origens dispares, que de forma global e alinhada alicerçam confiança, é importante também salientar neste texto que a segurança é uma consciência também coletiva, tão forte quanto o erro humano, devendo ser motivada e sensibilizada ao nível corporativo e institucional.

No capítulo de **“As dimensões do mar português nos fatores Geopolíticos e Geoestratégicos”** procurou-se estudar e analisar as diferentes dimensões do mar português no enquadramento geopolítico e geoestratégico, considerando as diferentes nuances, os conceitos históricos que refletem as diferentes influências que Portugal tem considerado na sua condição de Estado costeiro e marítimo com enquadramento geográfico europeu. Deste modo, as decisões entre Estados são geridas entre os mesmos, originando pontos de interesse comum e negociações, uma vez que as ambições, perspetivas e objetivos são distintos. Ao longo da dissertação são inúmeros os temas que se relacionam com as infraestruturas críticas nacionais, uma vez que o tema é estruturante, global e integrador envolve áreas como a energia, comunicações, mobilidade, rodovia, ferrovia e plataformas logísticas como pontos de potencial e atratividade empresarial. De valorizar os diferentes atores e patrocinadores dos projetos, como a combinação entre patrocínios estatais e privados, onde devem ser valorizados os interesses do país e da ciência, neste caso é importante se motivarem pessoas e entidades para a indústria marítima sendo esta assumida como um fator de vantagem do país. Também é importante gerir o capital natural, recorrendo a entidades várias, e sensibilizar as novas gerações para o real valor do mar como garante de um património com futuro.

Ainda no tema da ferrovia e considerando o denominado “Corredor Atlântico¹³²” não existem dúvidas que será uma oportunidade de desenvolvimento da ferrovia em Portugal, para além da responsabilidade ambiental envolvida. Sendo necessário rentabilizar ao máximo este incremento, para tornar o país mais preparado e competitivo, no caso do Corredor Internacional Sul¹³³ com forte impacto também no porto de Sines onde é necessário potenciar e equilibrar a carga e a capacidade, do transporte ferroviário. Tendo o tema da ferrovia, contornos globais é necessário alinhar com os operadores e armadores, onde diversificando a oferta poderá ser uma boa opção, reduzindo a concentração em poucos operadores com impacto direto nos preços. Sendo necessário ligar as infraestruturas relacionadas com a mobilidade como as referidas nesta dissertação o setor marítimo, ferroviário e rodoviário, a saber que nesta altura (2020) se assiste a uma transferência modal para a ferrovia, mas tem que existir uma eficiente articulação com a rodovia, só deste modo de pode falar em integração de capacidades, sendo de valorizar a coordenação entre a rodovia e a ferrovia, uma vez se tratarem de valências complementares.

Por último no capítulo de **Governança do Mar e Regulação** e de forma a promover a gestão saudável entre os temas, é abordada como visão integradora e reguladora dos diferentes fatores, neste ponto sendo a Governança e Regulação como fatores de equilíbrio de decisões, considerando os elementos apresentados nos capítulos anteriores. De ressaltar a moldura legal como fator moderador, onde a transparência deve ser assegurada de forma a zelar pela boa e sã gestão.

¹³² Corredor Atlântico, <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/rede/ferroviaria/corredor-atlantico>, acessado no dia 28/07/2021.

¹³³ Corredor Internacional Sul, <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/ferrovia-2020/corredor-internacional-sul>, acessado no dia 28/07/2021.

No contexto do presente estudo conclui-se que, é necessário conhecer o mar e o seu património (no sentido de o cadastrar), para se definirem medidas de boa gestão (zelo) e de controlo para proteção. No caso das Áreas Marinhas Protegidas definidas e como definido na Convenção Sobre Diversidade Biológica - CDB (António et al. 1993) elencam-se os protocolos para as áreas a definir, reforçando as zonas de alto mar e zonas de mar internacional¹³⁴, remetendo para a proteção, vigilância, identificação para bem gerir.

Dado o exposto ao longo das matérias que integram a presente dissertação, conclui-se que: a) o mar é um bem comum com recursos escassos, b) a perspetiva global é o modo de conhecer para proteger e zelar, c) a segurança é um meio de estabilidade e desenvolvimento em geral e económico em particular que deve ser enquadrado no contexto geopolítico e geoestratégico, d) a governação e regulação é um meio de assegurar a homeostasia dos recursos marítimos e e) o conhecimento irá determinar como se evolui bem como a ética.

Tendências futuras

Considerando o que foi referido, a dinâmica atual em termos de contexto económico, social e securitário, os desafios que o mundo atravessa em termos pandémicos. O mar português tem potencial e pode ser usado como ponto de proteção do Atlântico Norte, os portos de Portugal podem ser rentabilizados como entrepostos de ligação com o Mundo e mares mais próximos como Mar Mediterrâneo aproveitando o ensejo do *Tanger Med* (como exemplo), e ser mais uma plataforma logística de ligação com os importantes portos Europeus pelo que deverá ser criada capacidade.

A estratégia de governação do Mar deve estar articulada com fatores de desenvolvimento infraestrutural, económico e securitário (incluindo a

¹³⁴ No site *Marine Protect Areas*, estão definidas todas as áreas protegidas, ver https://wwf.panda.org/discover/our_focus/oceans_practice/solutions/protection/protected_areas/ (acedido a 5/12/2020)

cibersegurança), adicionalmente e uma vez que decorre o eventual alargamento da Plataforma Continental, mais mecanismos de desenvolvimento deve ter Portugal para melhor se capacitar para os diferentes cenários: a) obter autorização do alargamento e desenvolver mecanismos de controlo e proteção da área atribuída para melhor zelar, b) não ser aceite o alargamento e repensar como se pode capitalizar o investimento até ao momento e c) ser aceite parte do alargamento da plataforma, ou seja Portugal terá de arregar direitos do que for atribuído mesmo que sob o formato parcial, ou seja tanto pode aceitar decisão da negação como manter posição e reunir informação e argumentos para voltar a submeter.

A data atual (julho de 2021) não se conhece o suficiente para antecipar cenários na medida da ambição.

Adicionalmente Portugal e considerando a sua posição geoestratégia pode valorizar, repensar as prioridades, para definir onde aplicar os recursos, definir políticas para uma boa estratégia e zelar por uma boa governação. Saber analisar as prioridades económicas e de forma holística e equilibrada balancear os setores a investir em termos de rentabilidade saudável e numa prospetiva estratégica criar capacidade para se opor a abordagens menos favoráveis, que serão sempre ameaças.

Em termos de segurança esta deve ser considerada como meio de desenvolvimento, e sem confiança aquele não acontece. Confiança na estratégia e nos parceiros sejam eles estatais ou privados. Manter boas relações com diferentes Estados, ou seja, criar alianças para proteção e desenvolvimento mútuo, ou seja, muscular as parcerias estratégicas zelar pelo investimento económico gerir as dissensões e manter foco nos ativos globais como, o mar, a terra, o ar. Concomitantemente aceitar que as relações geopolíticas também são focos de confronto a gerir, mas que podem ser necessários. Estar consciente que a estratégia a perseguir tem de ser cada vez mais local (ajustável) mas em contexto global e proteger para que a mesma seja impermeável às tentativas persistentes de destabilização do multilateralismo internacional, sendo de enformar boas relações

internacionais como um fator de sustentação de uma capacidade de influência para além de assegurar boas parcerias de interesse estratégico.

Finalmente e como explanado pelos inquiridos /entrevistados as ameaças são perenes e vão continuar a existir com a tendência de se desenvolverem formas desconhecidas para as mitigar, os fatores de visão global, integrador e securitário terão de fazer parte da boa governação para um futuro sustentável assegurando o equilíbrio dinâmico (homeostasia).

FONTES E BIBLIOGRAFIA

- António, Aníbal, Cavaco Silva, Domingos Manuel, and Martins Jerónimo. 1993. “Decreto n.º 21/93 Convenção Sobre a Diversidade Biológica Nos.” *Governo de Portugal*, 2–34.
- António Telo, João V. Borges, Nuno Lemos Pires. 2018. *Dar Uma Razão à Força e Uma Força à Razão*. Edited by NEXO. Alcochete.
- Arnold Wolfers. 1952. “National Security” as an Ambiguous Sybol.
- Benestad, J. Brian. 2017. “The International Community.” *Church, State, and Society*, no. May 2011: 2–12. <https://doi.org/10.2307/j.ctt3fgpjc.15>.
- Bueger, Christian. 2015. “What Is Maritime Security?” *Marine Policy* 53: 159–64. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>.
- Bueger, Christian, and Timothy Edmunds. 2017. “Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies.” *International Affairs* 93 (6): 2–19. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>.
- Buzan, Barry and Hansen, Lene. 2012. *The Evolution of International Security Studies*. Edited by Syndicate of the Press of University of Cambridge. Cambridge.
- Cajarabille, Victor Lopo. 2009. “A Segurança No Mar Português.” *Nação e Defesa*, no. 122: 101, 116.
- Carmali, Sara. 2008. “O Conceito de Segurança Como «política de Excepção»,” 113–27.
- Carvalho, José Crespo de. 2012. *Logística e Gestão Da Cadeia de Abastecimento*.
- Carvalho, Virgílio. n.d. “O Poder Marítimo.” *Nação e Defesa*, 2–21.
- Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico. 2014. *O Mar No Futuro de Portugal - Ciência e Visão Estratégicos Do Atlântico. Ciência E Visão Estratégica*.
- Christian Bueger Department. 2015. “What Is Maritime Security?” 2015. www.elsevier.com/locate/marpol%0AWhat.
- Cierco, Teresa, and Jorge Tavares da Silva. 2015. “Vectores Geopolíticos Do Mar Português Face à Visão Integrada de Um Mar Europeu.” *Relações Internacionais* 46: 143–56.
- CNUDM- Unidas, Nações. 1997. “Convenção Das Nações Unidas Dos Direitos Do Mar.” *Diário Da República* n.º 238/97. 1997. http://www.dh-cii.eu/0_content/investigao/files_CRDTLA/convencoes_tratados_etc/convencao_das_nacoes_unidas_sobre_o_direito_do_mar-cnudm.pdf.
- COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, and Bruxelas. 2016. “Orientações Para Uma Abordagem Integrada Da Política Marítima: Rumo a Melhores Práticas de Governação Marítima Integrada e de Consulta Das Partes Interessadas PT.” *COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS Bruxelas*, 53 (15–09): 2136–41.
- Comissão Europeia. 2001. “A União Europeia e as Zonas Costeiras.” Comissão Europeia.
- . 2011. “Estratégia Marítima Para a Região Atlântica,” 2–13.
- . 2013. “Plano de Acção Para o Atlântico 2.0.”
- . 2017. “Livro Branco Sobre Sobre o Futuro Da Europa.” In .
- . 2018. “Política Comum Das Pescas.” *RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU Sobre*, 3–8.
- Comissão Europeia, Direção-Geral da Política Regional e Urbana. 2015. *Fundos Estruturais e de Investimento Europeus 2014 2020*: <https://doi.org/10.2776/16215>.

- COMMISSION, EUROPEAN. 2015. "On the Implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan." *High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy* 1: 2–57.
- Conceito Estratégico de defesa Nacional República, Diário. 2014. "Conceito Estratégico de Defesa Nacional 2013." *Vasa*, 2–50. <http://medcontent.metapress.com/index/A65RM03P4874243N.pdf>.
- Conselho da União Europeia. 2019. "O Nosso Oceano" (Oslo, 23-24 de Outubro de 2019.) *Secretariado-Geral Do Conselho Delegações 12583/19 Lista 23* (3): 2–8. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1477753>.
- Conselho da União Europeia. 2019. "Fundo Europeu Dos Assuntos Marítimos e Das Pescas e Que Revoga o Regulamento (UE) n.º 508/2014 Do Parlamento Europeu e Do Conselho (FEAMP)" 1029/19: 3–72.
- Constitucional, X X I Governo, and Desenvolvimento Econ. 2017. "Diário Da República, 1.ª Série — N.º 227 — 24 de Novembro de 2017." *Diário Da República, 1ª Serie- N.º 227 - de 24 de Novembro de 2017 N.º 227-:* 2–29.
- Couto, Cabral. 2000. "Prevenção de Conflitos e Cultura Da Paz." *Nação e Defesa*, 2(95), 21–31.
- Cravinho, João. 2002. *Visões Do Mundo*.
- Cunha, Tiago de Pitta e. 2004. "A Importância Estratégica Do Mar Para Portugal." *Nação e Defesa* 108 (2ª): 41–52.
- . 2011. *Portugal e o Mar*.
- Dias & Branco, Carlos Martins, Alexandra Magnólia. 2011. "O Mar No Espaço Da CPLP." *Nação e Defesa* 128 128: 9–18.
- Dominique Jacquin Berdal et al. 1998. *Culture in World Politics*.
- Douglas-Westwood. 2005. "Marine Industries Global Market Analysis." *Marine Foresight Series No. 1*, no. 1: 1–125.
- E&Y and AM&A. 2018. "Economia Do Mar Em Portugal."
- ENM- Governo de Portugal. 2013. "Estratégia Nacional Para o Mar 2013 - 2020." Governo de Portugal.
- Ernâni Rodrigues Lopes. 2009. "O Hypercluster Da Economia Do Mar. Um Domínio de Potencial Estratégico Para o Desenvolvimento Da Economia Portuguesa." *SaeR/ACL*. <https://doi.org/Associação Fórum Empresarial da Economia do Mar>.
- Escorrega, Luís Carlos Falcão. 2009. "A Segurança e Os ' Novos ' Riscos e Ameaças :?" *Revista Militar N.º 2491/2192 - Agosto/Setembro de 2009*, 1–29.
- European Commission. 2020. "EU Maritime Security Strategy Action Plan."
- European Commission. 2019. "RELATÓRIO CONJUNTO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO Melhorar a Governação Internacional Dos Oceanos – Dois Anos de Progressos."
- Europeu, Parlamento. 2013. "Regulamento 1316/2013." *Jornal Oficial Da União Europeia* Regulament: 2–43.
- . 2014. "POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DA UNIÃO EUROPEIA." União Europeia.
- Executive, Innovation and Networks. 2018. "CEF Support to Atlantic Corridor." European Commission.

- Expresso, Carla Tomás Dez 2020. 2020. “Expresso 31_dez_Entrevista Com Tiago Pitta e Cunha.” *Expresso* 2514 (Pág. 46-53): 92.
- Government of Canada. 2011. “Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness.” *Public Works*, 1–38.
- Governo de Portugal- MIH. 2021. “Plano Ferroviário Nacional Fases Da Elaboração Do PFN.” In , edited by Governo de Portugal, 1–30.
- Governo de Portugal. 2014. “Plano Estratégico Dos Transportes e Infraestruturas (PETI 3+).”
- . 2019. “Lei n.º 99/2019, de 5 de Novembro - Programa Nacional de Políticas Do Ordenamento Do Território.” *Dirário Da República, I Serie -N.º 250- 29 de Dezembro de 2014 N.º 170*: 2–265.
- Governo Português. 2019. “Programa Nacional de Investimento 2030 (PNI 2030).” Governo de Portugal.
- Hannon, E., C. McKerracher, I. Orlandi, and S. Ramkumar. 2016. “An Integrated Perspective on the Future of Mobility.” *McKinsey & Company*, no. October: 68. <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability-and-resource-productivity/our-insights/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility>.
- INE. 2020. “Conta Satélite Do Mar - 2016-2018.” Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística, I. P. 2019. “Estatísticas Da Pesca - 2019.” Estatísticas Oficiais.
- IP- António Laranjo. 2018. “Balanço de Execução Setorial e Global - PETI 3+.” In *Plano Estratégico Dos Transportes e Infraestruturas \ PETI 3+*, 2–22. República Portuguesa.
- ISACA. 2019. “Security Today, Tomorrow’s.” *ISACA Journal* 2, 2019: 2–68.
- João Piedade. 2018. “Segurança Marítima e Os Estudos de Segurança: Revisão Da Literatura.”
- José Manuel Pureza (FEUC). 2017. “A GOVERNAÇÃO DO MAR: ENCLOSURE OU PATRIMÓNIO COMUM.” *International Journal of Business Information Systems* 24 (3): 261–84.
- K. Formela, T. Neumann & A. Weinrit. 2019. “Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General.” *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* Volume, N.: 2–6.
- Khalid Bichou. 2009. “Port Operations, Planning and Logistics - Khalid Bichou.” <https://books.google.co.uk/books?id=2vRfAwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=port+operations&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjypJSJkNvOAhXDCcAKHUSStDJAQ6AEIJTAA#v=onepage&q=port+operations&f=false>.
- LOPES, Ernâni R. 2004. “O Mar No Futuro de Portugal. Uma Abordagem Estratégica.” *Nação e Defesa* Verão (108-2ª S): 11–25.
- Lopes, Paulo, Christopher Coker, Moudjib Djinadou, Rachid El Houdaigui, Jurgen Ehle, José Arnaut Moreira, Daniela Nascimento, et al. 2020. Atlantic Centre for Defence Capacity Building, IDN n.º. 38 2–126.
- Maria A. Cunha-e-Sá, Ana Faria Lopes, Filipa Saldanha. 2017. “Energias Renováveis Marinhas Em Portugal.”
- Marques, Miguel. 2020. “Economia, Motor Da Acção Humana Com o Oceano.” *IPRI- Relações*

- Internacionais* N.º 66: 79–95. <https://doi.org/10.23906/ri2020.66a05>.
- Martin, Mary, and Taylor Owen. 2015. *Routledge Handbook of Human Security*.
- Martins, Raúl François. 1996. “Geopolítica e Geoestratégia : O Que São e Para Que Servem.” *Nação e Defesa*, 2–57.
- Mendes, José Manuel. 2015. “Ulrich Beck: A Imanência Do Social e a Sociedade Do Risco.” *Análise Social* 214 (1): 211–15.
- Mesquita, Mário e Vicente, Paula. 2013. *O Mar Na História Na Estratégia e Na Ciência*. Edited by FLAD.
- Ministério da Defesa Nacional. 2011. *Decreto -Lei 62_2011*.
- Ministério Público. n.d. “CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS CONTRA A CRIMINALIDADE ORGANIZADA TRANSNACIONAL.”
- Moisés Naím. 2014. *O Fim Do Poder*.
- Moulin, Carolina. 2017. “Maria Raquel Freire and André Barrinha, Segurança, Liberdade e Política: Pensar a Escola de Copenhague Em Português (Security, Liberty and Politics: Thinking the Copenhagen School in Portuguese).” *ERIS – European Review of International Studies* 4 (1): 93–96. <https://doi.org/10.3224/eris.v4i1.09>.
- Nations, United. 2016. “Permanent Mission of Spain to the United Nations” 2009 (186): 1–10.
- Navais, Cadernos Sardinha Monteiro. 2018. “Vis per Mare - Cmdt. Sardinha Monteiro.” *Cadernos Navais*, Nº 47 47: 2–62.
- Neves, Maria do Céu Patrão. n.d. *Ética Aplicada (Relações Internacionais)*. Edited by Edições 70. Edições Al.
- Nuno Lemos Pires. 2020. *Civilização Quântica*. Edited by Nexo Literário. Nexo Liter.
- Oceanos, Comissão Estratégica Dos. 2004. “Relatório Da Comissão Estratégica Dos Oceanos,” 2–58.
- Otto, Frieder. 1988. “Literaturbesprechung Zu : Beck , Ulrich : Risikogesellschaft : Auf Dem Weg in Eine Andere Moderne . Frankfurt : Suhrkarp 1986.” SSOAR.
- Part, I, Territorial Sea, and A Subsection. n.d. “United Nations Convention on the Law of the Sea,” 2–202.
- Piedade, João. 2018. “Segurança Marítima e Os Estudos de Segurança Revisão Da Literatura.” *IPRI* 57: 011–024.
- Pires, Nuno Lemos, Bruno Cardoso, and Simão Licínia. 2020. “A Vision for the Atlantic Centre : Building up Resilience and Cooperative Security for a More Secure Ocean for All,” 1–8.
- Presidência do Conselho de Ministros, and Governo. 2003. “Resolução Do Conselho de Ministros n.º 81/2003: Criação Da Comissão Estratégica Dos Oceanos,” 2–2.
- Public, American, and Transportation Association. 2016. “SHARED MOBILITY PUBLIC TRANSIT,” no. March: 2–39.
- Puricelli, Roberto. 2015. “Engenharia Social: Uma Ameaça Subestimada Na Governança e Gestão de Segurança de TI” 3: 1–5.
- PWC. 2017. “LEME - Barómetro PwC Da Economia Do Dez-2017,” no. December: 64. http://www.pwc.pt/pt/publicacoes/imagens/leme/pwc_leme_2012.pdf.
- . 2019. “PwC Leme - Circum -Navegação 2019,” 1–36.

- PwC -Leme. 2017. “LEME - Barómetro PwC Da Economia Do Mar-2017.” *PwC - Leme*, no. December: 2–104. http://www.pwc.pt/pt/publicacoes/imagens/leme/pwc_leme_2012.pdf.
- . 2020. “Leme -Barómetro PwC Da Economia Do Mar.” *PwC- Leme* Edição n.º: 2–106.
- Regina Salvador. 2018. “A Política Marítima Integrada Da União Europeia : Visão Global e Desafios Para Portugal A Política Marítima Integrada Da União Europeia :” 25.
- Reis, Bruno Cardoso. 2019. *Pode Portugal Ter Uma Estratégia?* Edited by 2019 Fundação Francisco Manuel Dos Santos.
- Representative, Federica Mogherini High, of the Union for Foreign Affairs and Security Policy Vice-President of the European Commission, and The. 2016. “Shared Vision , Common Action : A Stronger Europe Shared Vision , Common Action : A Stronger Europe.”
- República Portuguesa. Planeamento e Infraestruturas. 2019. “Portugal 2030 Futuro Da Política de Coesão Elementos Para Reflexão,” 1–22. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/governo/programa/portugal-2030.aspx>.
- Rodrigues, João Vieira Borges e Teresa Ferreira. 2016. *Ameças e Riscos Transnacionais No Novo Mundo Global*.
- Rodrigues, Teresa Ferreira e outros. 2017. “O Mar Na Estratégia de Segurança e Defesa Nacional.” In *A Extensão Das Plataformas Continentais. Portugal e Espanha. Perspectivas e Realidades*, edited by Fronteira do Caos, 1ª, 209–34. Lisboa.
- Rodrigues, Teresa, and Manuel Pinto. 2018. “Nota Introdutória - Que Segurança Marítima Temos e Queremos.” *IPRI -Relações Internacionais* N.º 57: 5–10.
- Santos de Campos, Aldino. 2020. “Os Desafios Na Governança Global Do Oceano.” *IPRI -Relações Internacionais* 66: 111–26. <https://doi.org/10.23906/ri2020.66a07>.
- Sat, Conta, Valor Acrescentado Bruto, Tempo Completo, Conta Sat, Contas Nacionais, Contas Nacionais, Sistema Europeu, and Contas Nacionais. 2016. “Conta Satélite Do Mar As Atividades Relacionadas Com o Mar Representaram 3 , 1 % Do VAB e 3 , 6 % Do Emprego No.” *Conta Satélite Do Mar 2010-2013*, 1–23.
- Silveira, João. 2019. “The Evolution of EU’s Maritime Security Thinking.” In , Pág. 5.
- Sousa, Figueira D E, Universidade Nova, and Lisboa Resumo. n.d. “A Rede Transeuropeia de Transportes e as Auto-Estradas Do Mar : Do Discurso à Prática.”
- Spring, The Arab. 2012. “Maria Scientia,” 2–61.
- Suva, Maroni J. 2008. “Europa_ Novas Fronteiras.” *Metalurgia e Materiais* 64 (593): 501–2.
- “The National Strategy for Maritime Security.” 2005.
- Tiselius, Peter, and Lene Friis Møller. 2017. “Community Cascades in a Marine Pelagic Food Web Controlled by the Non-Visual Apex Predator *Mnemiopsis Leidyi*.” *Journal of Plankton Research* 39 (2): 271–79. <https://doi.org/10.1093/plankt/fbw096>.
- Turismo de Portugal I.P. (TdP). 2017. “Estratégia Turismo 2027.”
- United Nations. 2015. “Permanent Mission of the Kingdom of Morocco to the United Nations 2015),” no. 325: 1–9.
- . 2019. *Digital Economy Report 2019*. United Nat. United Nations. http://www.customs.gov.by/ru/2019_stat-ru/view/itogi-vneshnej-torgovli-respubliki-belarus-

za-janvar-fevral-2019-goda-10606/.

Viana, Vítor Rodrigues, Carlos Gaspar, and Ana Santos Pinto. 2016. “Reflexões Sobre a Nova ‘Estratégia Global Da União Europeia Para a Política Externa e de Segurança.’” *IDN- Policy Paper 8/2016* Policy pap (outubro): 2–15. <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13202-2016-INIT/pt/pdf>.

FONTES PRIMÁRIAS

- Sobre a Plataforma ver o documento *Permanent Mission of Spain to the United Nations* (Nations 2016) e *Permanent Mission of the Kingdom of Morocco to the United Nations 2015* (United Nations 2015), sendo estes documentos fontes primárias de importância basilar neste tema uma vez se tratarem de documentos das Nações Unidas;
- Abordagem qualitativa efetuada aos inquiridos em formato de entrevista semiestruturada;
- Foi assistido ao seminário LOCC (Living Oceans & Climate Change), entre os dias 7 e 13 de julho de 2018 que decorreu na Cidade de Peniche com palestrantes nacionais e internacionais relacionados com o as alterações climáticas, e o impacto na fauna e planton, assistir a temáticas como, e mantendo os nomes originais do programa: Genomic tools for plankton research, Biophysical processes leading to the ingress of temperate fish larvae into estuarine, nursery areas: A review, eDNA - Environmental DNA, as a tool to evaluate status of marine ecosystems, Zooplankton and upwelling events, MarinEye – New concept of ocean observation, The global anthropogenic imprint on the large scale, long term changes of jellyfish – ecological and societal challenges and implications, Linking stress through different levels of biological organization – from the gene to the ecosystem, Community cascades in a marine pelagic food web, Minimizing and addressing the impacts of ocean acidification, Jellyfisheries –Towards an integrated approach to enhance predictive accuracy of the jellyfish impact on coastal marine ecosystems;
- Foi assistida a uma Conferencia dia 10 de janeiro de 2020 sobre os 10 anos do Barómetro-Leme, organizado pela da PwC (duração de 8 horas).
- Foi assistido ao Webinar “Crise Pandémica e Perceções de (in)Segurança” no dia 20 de novembro das 18h00 às 20h00 na plataforma CISCO *Webex*, <https://institutedefesanacional.my.webex.com/institutedefesanacional.my-pt/j.php?MTID=m182e2ec2706e5bd66275dc484e72fe66>
- Foi assistido ao webinar “The Future of the Atlantic Alliance”, dia 24 de novembro das 14h00 às 19h00 na plataforma CISCO *Webex*. <https://institutedefesanacional.my.webex.com/institutedefesanacional.my-pt/j.php?MTID=m182e2ec2706e5bd66275dc484e72fe66>

ANEXOS

Tipologia dos entrevistados e inquiridos via questionário

Área	Questionário/ Entrevista	Identificação	Função
Economia	Questionário	Prof. Doutor Paulo Martins da Silva	Administrador numa Companhia de Seguros, Professor Universitário
Segurança Marítima	Entrevista estruturada	Comandante Doutor Aldino Santos Campos	Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas
Segurança de Operações	Questionário	Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires	Subdiretor-Geral de Política de Defesa Nacional (MDN) e Professor da Academia Militar
Cibersegurança	Entrevista estruturada	Contra-Almirante António Gameiro Marques	Diretor-Geral do Gabinete Nacional de Segurança
Governança	Questionário	Mestre Paulo Faroleiro	Diretor de Serviço num Regulador, Professor Universitário
Governança e Defesa Nacional	Questionário	Requereu anonimato	Diretor de Serviço em Ministério Público
Gestão de Operações	Questionário	Requereu anonimato	Professor Catedrático no setor público
Infraestruturas Rodoviárias	Entrevista estruturada	Eng. José Luís Faleiro	Gestor de Empreendimentos, Setor Empresarial do Estado – Infraestruturas de Portugal
Mobilidade	Entrevista estruturada	Mestre Eng. Luís de Almeida Amaral	Técnico Superior, Setor Empresarial do Estado – Metropolitano de Lisboa

Questionários

Questionário – Economia – Prof. Doutor Paulo Martins da Silva

Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais . Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.	
Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).	
A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”	
Tema: Economia	
Inquirido: Professor Doutor Paulo Martins da Silva - Professor no ISEG e Administrador numa Seguradora	
Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro	
Método de angariação de informação: Questionário	
Data de envio: 14/11/2020	Data de receção: 30/11/2020
Questão 1: Em que medida o desenvolvimento no setor marítimo pode contribuir para o desenvolvimento económico?	
Resposta 1: O <i>cluster</i> do Mar constitui um fator de desenvolvimento potencial que está subaproveitado. A economia do Mar e, em particular, a cadeia de valor de todas as atividades associadas às diversas fileiras encontra-se em diferentes estádios – desde a regressão até à emergência de novas opções. Nas fileiras onde a concorrência de outras economias é muito forte (e.g., indústria de manutenção ou reparação naval) a capacidade de contribuir para o crescimento do PIB é relativamente baixa, no entanto, as áreas direta ou indiretamente associadas ao turismo (embora se deva excluir o atual efeito catastrófico da pandemia nessa fileira), portos e transportes, bem como pescada, tendem a contribuir de forma muito relevante para o desenvolvimento económico sustentável. Relativamente às áreas da energia e da saúde/medicina, embora contenham um potencial importante, regista-se uma situação de natureza muito emergente e com um longo percurso de investigação e consolidação da sua viabilidade. No caso de Portugal, sendo uma pequena economia aberta, a captura do valor acrescentado nestas fileiras da economia do Mar é essencial para diversificar as fontes de desenvolvimento.	
Questão 2: Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português)?	
Resposta 2: A indústria seguradora constitui um suporte muito importante para a criação de condições para o desenvolvimento e proteção dos investimentos efetuados nas atividades da economia do Mar, bem como para criar as medidas de proteção ao desenvolvimento das trocas comerciais.	

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>No caso em que a indústria seguradora tem o papel de investidor institucional, as futuras possibilidades de investimento em infraestruturas, associadas à esperada redução dos requisitos de capital em ativos financeiros de longa duração, poderá criar os incentivos para que a área seguradora financie os projetos que estão no(s) planos(s) de desenvolvimento da economia do Mar.</p>
<p>Questão 3:</p> <p>No contexto atual (pandémico), identifique 2 riscos emergentes (que considere críticos) e como estes podem ser mitigados.</p>
<p>Resposta 3:</p> <p>Na atual situação, apesar de anteciparmos um grau de incerteza menor, a concretização de alguns riscos (emergentes) podem ter um impacto muito relevante:</p> <p>I. agravamento da crise económica e financeira na perspetiva setorial (o efeito contágio no turismo em toda a cadeia de valor, bem como os impactos ao nível do prolongamento da crise económica). Mitigação: a implementação de medidas extraordinárias de apoio público para evitar os efeitos em cadeia no rendimento das famílias e das empresas. Do ponto de vista de um agente económico sujeito ao risco, podem ser definidas medidas de compartimentação setorial de 1ª e 2ª ordem (i.e., exposição direta às atividades de turismo e redesenho das dependências dos efeitos secundários – restauração, transportes,).</p> <p>II. alteração do comportamento das famílias. A modificação dos hábitos de consumo e de investimento das famílias determina um grau de despesa do rendimento que pode limitar o fluxo de circulação monetária na economia. O aumento da poupança poderá constituir um efeito artificial no que diz respeito à reintegração desta poupança nos investimentos, dadas as limitações nas opções disponíveis aos investidores. Mitigação: consolidar as medidas de incentivo à poupança, que devem ser compensadas com a geração de oportunidades de investimento, sob pena de estarem a ser condicionadas as potencialidades da menor dependência do financiamento externo da economia. Do ponto de vista de um agente económico sujeito ao risco da poupança forçada, a esperada redução na venda de serviços/produtos deverá ser acomodada por medidas de otimização operacional dos <i>running costs</i>.</p> <p>Ao nível da economia do Mar, estes dois riscos materializaram-se em termos de contágio e de disrupção nas atividades tradicionais, que não tiveram capacidade para se adaptar a uma economia mais digital, e os fluxos financeiros disponíveis para as atividades emergentes nas fileiras do Mar foram substancialmente reduzidos (sem ter em conta a bomba-relógio das moratórias de crédito a famílias e empresas).</p>
<p>Questão 4:</p> <p>Em que medida a Governação e Regulação, podem ser drivers de desenvolvimento económico?</p>
<p>Resposta 4:</p>

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>A governação (instituída pelos supervisores ou na própria indústria ou entidade) e a (auto) regulação são mecanismos de cumprimento de regras que induzem a ética nos negócios. O desenvolvimento económico baseado em práticas de responsabilidade social e ética considera a remuneração de todos os stakeholders e não apenas os detentores do capital. Com efeito, a maior capacidade de distribuir a riqueza fruto do valor acrescentado nas relações entre trabalho e capital, permite a menor intervenção do estado enquanto redistribuidor. Os meios disponíveis numa economia assente em princípios éticos e com uma preocupação de equidade social deverá promover o desenvolvimento económico e social.</p>
<p>Questão 5: Em que medida o setor segurador é um driver de estabilidade económica?</p>
<p>Resposta 5: A indústria seguradora permite a proteção das atividades e, nesse prisma, contribui para a redução do risco enquanto distribuidor de riscos. Na função de investidor institucional, a capacidade de intervir nos mercados e nos setores induz a expectativa de um suporte financeiro a médio e longo prazo.</p>
<p>Notas complementares do inquirido:</p>
<p>Agradeço antecipadamente o favor da resposta</p>

Questionário - Segurança Marítima- Comandante Doutor Aldino Campos

Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais . Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.	
Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).	
A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”	
Tema: Segurança Marítima	
Inquirido: Comandante Doutor Aldino Santos Campos - Membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas	
Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro	
Método de angariação de informação: Questionário complementado com entrevista no dia 4/12/2020 (abordagem qualitativa entrevista semiestruturada)	
Data de envio: 14/11/2020	Data de receção: 23/11/2020
<p>Questão 1:</p> <p>Numa visão holística, em que medida o setor marítimo integra o desenvolvimento de Portugal?</p>	
<p>Resposta 1:</p> <p>Apesar de ser um setor que aparentemente possa ter uma expressão significativa, dado o imenso mar detido por Portugal, a verdade é que essa dimensão não reflete o seu potencial em termos económicos. Isso reflete-se nos seus mais diversos domínios, tais como o capital humano a trabalhar no setor, os investimentos limitados no setor, e a própria atratividade do setor para o desenvolvimento de novas atividades económicas.</p> <p>Um outro fator decisivo, para o desenvolvimento do país pelo mar, é a clara definição de políticas a longo prazo.</p>	
<p>Questão 2:</p> <p>Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com as ameaças à segurança (no contexto Português)?</p>	
<p>Resposta 2:</p> <p>Em termos de segurança podemos definir várias dimensões. Podemos falar de segurança ambiental, segurança económica e a própria segurança jurisdicional. Todas estas dimensões revestem um especial interesse para o país e, como tal, é fundamental ter uma capacidade avançada para promover a sua vigilância efetiva no mar. Outro ponto fundamental nesta matéria é a clarificação da delimitação dos espaços de soberania do Estado para que se possa claramente “segurar” aquilo que é nosso.</p>	
<p>Questão 3:</p> <p>Sendo as infraestruturas críticas, geradores de valor. Como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?</p>	
Resposta 3:	

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>As infraestruturas são um dos pilares fundamentais para a prossecução das políticas definidas e, como tal, têm um papel decisivo no contexto geopolítico e geoestratégico. Vejamos um exemplo: Um Estado com uma considerável linha de costa só poderá ser considerado um Estado marítimo se tiver um determinado volume de atividades diretas, ou indiretas, com o mar. Essas atividades, se não forem devidamente municiadas das infraestruturas críticas para que as possam sustentar, com o tempo serão alvo de concorrência, saudável ou não, pondo em causa a sua manutenção ao longo do tempo. Pela negativa podemos observar muitos países, que embora tenham uma grande costa, e demais espaços marítimos, não podem ser considerados marítimos, mas sim costeiros, uma vez que não reúnem as condições mínimas para o desenvolvimento marítimo sustentável ao longo do tempo.</p>
<p>Questão 4: Em que medida a estratégia marítima portuguesa está alinhada com a centralidade Atlântica?</p>
<p>Resposta 4: As diversas estratégias nacionais para o mar têm, de uma certa forma, articulado esta questão. Apesar da Europa a 28 (ou 27) ser essencialmente continental, a verdade é que tem havido, por parte dos denominados países do Arco do Atlântico, uma presente preocupação em manter essa centralidade. Poderá ser questionável se se deveria ir mais longe nesta matéria, mas em boa verdade estes países fazer a linha de charneira entre a Europa tradicional e a Europa Atlântica.</p>
<p>Questão 5: Quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação dos portos e infraestruturas críticas?</p>
<p>Resposta 5: Não sendo conhecedor profundo nesta área, penso que, à semelhança do que acontece à escala global, o fator da competitividade e segurança são os maiores riscos. Garantir que um determinado porto seja seguro é uma janela de oportunidade para as duas partes principais do processo; o que entrega e o que recebe. Em termos de competitividade, termos de garantir que os fluxos de trocas comerciais permaneçam estáveis e durante muito tempo nos nossos portos porque de forma muito direta geram uma riqueza acrescida significativa na nossa economia.</p>
<p>Notas complementares do inquirido:</p>
<p>Agradeço antecipadamente o favor da resposta.</p>

Questionário – Segurança de Operações -Brigadeiro General Nuno Lemos Pires

<i>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i>	
Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).	
A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”	
Tema: Segurança de Operações	
Inquirido: Brigadeiro General Doutor Nuno Lemos Pires (Subdiretor-Geral de Política de Defesa Nacional (MDN) e Professor da Academia Militar)	
Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro	
Método de angariação de informação: Questionário	
Data de envio: 14/11/2020	Data de receção: 15/11/2020
<p>Questão 1:</p> <p>Numa visão holística e securitária, em que medida o setor marítimo integra o desenvolvimento de Portugal?</p>	
<p>Resposta 1: É fundamental. Portugal é, provavelmente, o único país que pode dizer que o “mar é o seu território”, não numa postura de posse, mas sim o de – Garantia de liberdade de circulação. Para Portugal, historicamente, atualmente e no futuro, é fundamental garantir a liberdade de circulação não só entre continente e ilhas, mas também entre continentes e espaços de pertença global. Somos uma nação cosmopolita, universalista e o mar é o meio por onde circulamos, onde nos juntamos e onde mais nos poderemos continuar a afirmar.</p>	
<p>Questão 2:</p> <p>Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com as ameaças à segurança (no contexto Português)?</p>	
<p>Resposta 2:</p> <p>Ameaças e Riscos devem ser entendidas na sua globalidade – a segurança marítima é relevante porque é necessário proteger os recursos marítimos, os cabos submarinos, prevenir poluição, pirataria e pescas ilegais. Não será a maior ameaça a Portugal, mas é uma parte muito relevante do leque das ameaças e riscos. Ver detalhe em: https://www.academia.edu/23007077/Cap%C3%ADulo_Das_Amea%C3%A7as_e_Riscos_Intang%C3%ADveis_aos_Estados_Fr%C3%A1geis_e_%C3%A0s_Guerras_Civis_no_livro_Amea%C3%A7as_e_Riscos_Transnacionais_no_Novo_Mundo_Global</p>	
<p>Questão 3:</p> <p>Sendo as infraestruturas críticas, geradores de valor. Como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?</p>	
<p>Resposta 3:</p> <p>Uma das ameaças e riscos emergentes (ver capítulo do livro Civilização Quântica) – infraestruturas críticas têm de ser mapeadas, protegidas e preparados planos para a sua defesa e segurança de forma</p>	

<p><i>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i></p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>integrada e coordenada. Inclui as redes de comunicações, o ciberespaço e a estruturas de ligações ao espaço (para além das habituais de energia, alimentos, água, etc...)</p>
<p>Questão 4: Em que medida a estratégia marítima portuguesa está alinhada com a centralidade Atlântica?</p>
<p>Resposta 4: Completamente – a recente aposta no Atlantic Centre é uma demonstração clara desse alinhamento – ver em: Geral: https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ac Policy Briefs (o número 5 em que sou co-autor): https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ac/pub/Paginas/default.aspx</p>
<p>Questão 5: Quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação dos portos e infraestruturas críticas?</p>
<p>Resposta 5: Este assunto não é da minha área direta</p>
<p>Agradeço antecipadamente o favor da resposta.</p>

Questionário – Cibersegurança – Contra-Almirante António Gameiro Marques

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>	
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>	
<p>A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”</p>	
<p>Tema: Cibersegurança</p>	
<p>Inquirido: Contra-Almirante António Gameiro Marques (Diretor-Geral do Gabinete Nacional de Segurança)</p>	
<p>Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro</p>	
<p>Método de angariação de informação: Questionário complementado com entrevista no dia 2/12/2020 (abordagem qualitativa entrevista semiestruturada)</p>	
<p>Data de envio: 27/11/2020</p>	<p>Data de receção: 1/12/2020</p>
<p>Questão 1: Numa visão holística e securitária, em que medida o setor marítimo integra o desenvolvimento de Portugal?</p>	
<p>Questão 2: Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com as ameaças à segurança (no contexto Português)?</p>	
<p>Resposta 2: Devido à sua exposição ao mar, Portugal está, como qualquer estado ribeirinho, exposto às ameaças de segurança ligadas ao setor marítimo, sejam elas na área da “safety” sejam na área da “security”. Nesta última área em particular, assinalaria as relacionadas com a “cybersecurity”, que possuem um especial destaque no contexto da União Europeia, mais concretamente no âmbito da Diretiva NIS (https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/network-and-information-security-nis-directive), uma vez que o transporte marítimo constitui um serviço essencial, sendo, por essa razão, objeto a medidas especiais de segurança. Esta diretiva encontra-se transposta para a legislação nacional através da Lei 46/2018 de 13 de agosto. Ainda neste contexto, relevaria o excelente relatório produzido pela ENISA sobre a cibersegurança no setor dos portos, apresentado em 26 de novembro de 2019 (https://www.enisa.europa.eu/publications/port-cybersecurity-good-practices-for-cybersecurity-in-the-maritime-sector), no qual se identificam cenários plausíveis de ameaça para estas importantes infraestruturas e se assinalam as políticas adequadas para os mitigar.</p>	
<p>Questão 3: Sendo as infraestruturas críticas, geradores de valor. Como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?</p>	
<p>Resposta 3:</p>	

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>As infraestruturas críticas, independentemente da sua natureza, representam sempre um recurso estratégico e vital para o País, que importa levar em consideração em diversas dimensões, designadamente no que concerne a sua segurança (safety e security). Na dimensão marítima, identificaria os portos, os lugares de amarração dos cabos submarinos (de notar que Portugal está ligado, por esta via, a todos os continentes habitados), os sistemas de controlo de tráfego marítimo, seja o costeiro seja os portuários e os principais estaleiros nacionais.</p> <p>No contexto, geopolítico e geoestratégico, enalteceria os três primeiros conjuntos, por equivalente ordem de importância, em particular, no primeiro o Porto de Sines (sobretudo devido à sua importância enquanto porto de águas profundas com fácil acesso ao oceano por navios de grande calado, designadamente como potencial entrada alternativa de gás liquefeito na Europa), no segundo os pontos de amarração de Sesimbra e de Sines (mais de 90% do tráfego na Internet circula por cabos submarinos e qualquer interrupção destas infraestruturas comprometeria inexoravelmente o funcionamento da Internet em todo o Mundo), no terceiro o VTS nacional (que é um garante da segurança da navegação na nossa costa continental, que é atravessada por mais de quatro centenas de navios por dia, e cuja falha poderia comprometer essa segurança e assim a reputação de Portugal neste domínio) e no 4º os Estaleiros da Westsea em Viana do Castelo e o Arsenal do Alfeite, os quais, embora ainda de singela expressão, representam o início da recuperação da construção naval em Portugal e o foco da reparação dos navios da Marinha Portuguesa respetivamente.</p>
<p>Questão 4:</p> <p>Considerando a centralidade atlântica no contexto de cibersegurança, em que medida existe alinhamento com a estratégia marítima portuguesa?</p>
<p>Resposta 4:</p> <p>A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, cuja consulta pública terminou a 16 de novembro, não possui qualquer alinhamento (que seja evidente da sua leitura) com a Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço 2019-2023, publicada em junho de 2019. Todavia, este facto deve ser colmatado na medida em que não só é política do GNS/CNCS que todas as políticas públicas possuam uma expressão no domínio da cibersegurança (dado que grande parte da atividade depende do digital), como também, conforme referido anteriormente, o transporte marítimo é um serviço essencial à luz da Lei 46/2018 de 13 de agosto, que transpõe a Diretiva NIS e estabelece o regime jurídico de segurança do ciberespaço em Portugal.</p>
<p>Questão 5:</p> <p>Quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação dos portos no tocante à cibersegurança?</p>
<p>Resposta 5:</p>

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>No que concerne a cibersegurança os principais riscos são de duas naturezas: a primeira exógena e a segunda endógena. Quanto à primeira ela consubstancia-se num crescendo quer em quantidade quer em complexidade das ameaças perpetradas por atores estatais e não estatais que se tem vindo a verificar em todo o mundo, em particular nos últimos meses em que temos estado em pandemia, de onde decorre a dependência em larga escala do digital, o que implica uma maior exposição aos perigos que este domínio apresenta. Relativamente ao segundo, existem vários de naturezas distintas mas que todos contribuem para um alto risco de cibersegurança no setor marítimo em Portugal: começaria pelo facto desta comunidade, que tanto traz à economia do nosso país, ser muito heterogénea, e não ter, de uma forma geral, consciencialização do facto de que, se dependem do digital para operarem como operam, ou já foram atacados e não deram por isso, ou sê-lo-ão muito em breve. Depois, verifica-se que os cinco maiores portos nacionais serão dotados ou estão a ser dotados de um mesmo software (Janela Única Logística), o que, ainda que promova uma economia de escala em termos do seu ciclo de vida, aumenta o risco de um ataque, bem sucedido num dos cinco portos, poder ser replicado nos restantes, o que poderá paralisar ou tornar muito pouco operativo o desembarço dos navios que demandam os nossos portos, com implicações significativas para a sua competitividade, sua reputação, e assim para a riqueza do País. Um outro risco, este de natureza mais estruturante, tem a sua expressão no facto da nova Estratégia Nacional para o Mar, que traça, em linhas gerais, o rumo para esta importante área até 2030, não mencionar uma única vez a palavra cibersegurança no seu corpo, a despeito de (i) ter um objetivo estratégico, o OE9 que preconiza “Incentivar a Reindustrialização e Capacidade Produtiva e Digitalizar o Oceano”; (ii) ter uma área de intervenção prioritária A19. Portos, Transportes Marítimos e Logística, diretamente relacionada com a Lei 46/2018 já acima mencionada; (iii) de não haver uma estrutura de governação ou de partilha de informação e conhecimento em cibersegurança ligada às atividades marítimas (ISAC-M – Information Sharing and Analysis Centers) em geral e nos portos em particular, os quais, sendo entidades com grande autonomia, parecem gerir estes assuntos de forma vertical e centrados eminentemente na tecnologia, que é o local onde normalmente começam, mas que, se aí perduram, é um sinal de baixa maturidade do respetivo conselho de administração.</p>
<p>Notas complementares do inquirido:</p> <p>Referiria que o Centro Nacional de Cibersegurança está a ajudar a Marinha e a Autoridade Marítima Nacional a iniciar a criação de um ISAC-M, que, se bem sucedido, poderá ajudar a que esta comunidade, que tanto depende do digital se comece a organizar em torno desta inexorável temática que é a cibersegurança.</p>
<p>Agradeço antecipadamente o favor da resposta.</p>

Questionário – Governação – Mestre Paulo Jorge Coelho Faroleiro

Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em <i>Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i>	
Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).	
A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”	
Tema: Governação	
Inquirido: <i>Mestre</i> Paulo Jorge Coelho Faroleiro (Professor na Universidade Nova SBE, Diretor no setor de Regulação).	
Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro	
Método de angariação de informação: Questionário complementado com entrevista no dia 12/12/2020 (abordagem qualitativa entrevista semiestruturada)	
Data de envio: 4/12/2020	Data de receção: 13/12/2020
<p>Questão 1:</p> <p>Sendo as infra-estruturas críticas geradores de valor, como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?</p>	
<p>Resposta 1:</p> <p>Através de duas perspetivas:</p> <p>Numa perspetiva geopolítica, enquanto alavancas geradoras de vantagens competitivas nacionais, que suportam atividades críticas da sociedade ou da economia, e como tal devem ser enquadradas com os ambientes social e físico em que se inserem e para o qual contribuem. Nesse sentido, o desenvolvimento de políticas adequadas de desenvolvimento, manutenção e salvaguarda destas infra-estruturas críticas é fundamental para a manutenção dessa geração de valor.</p> <p>Numa perspetiva geoestratégica, as infra-estruturas críticas devem ser elementos fundamentais a considerar no desenvolvimento da estratégia, em articulação com os elementos geográficos e políticos condicionantes da elaboração dessa mesma estratégia.</p>	
<p>Questão 2:</p> <p>Quais as principais ameaças e riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação e regulação, no contexto de segurança?</p>	
<p>Resposta 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desalinhamento com o contexto internacional • ausência de uma estratégia de segurança • Desalinhamento da estratégia de segurança nacional com a estratégias dos parceiros tradicionais, nomeadamente parceiros europeus e do atlântico norte • Desalinhamento dos mecanismos de governação nacionais com os correspondentes mecanismos internacionais • Incapacidade de investimento/desinvestimento nos mecanismos de governação • Desconhecimento de que mecanismos de governação se podem munir os governos e as organizações para garantir a manutenção de adequados níveis de segurança. • Desenvolvimento adequado de legislação e regulação que permita o desenvolvimento de mecanismos de segurança adequados, com maturidade proporcional às ameaças existentes. 	

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em <i>Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais</i>. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Desconhecimento do poder político das ameaças e vulnerabilidades de segurança, minimizando, descredibilizando ou desconsiderando as mesmas e como consequência, não permitindo a adequada elaboração de regulação e governação adequadas ao nível de segurança pretendido, de acordo com o enquadramento geopolítico e geoestratégica. <p>De notar que, por vezes estes mecanismos são implementados a um nível não governamental ou estatal, podendo depender a sua correta implementação de agentes económicos ou mesmo da sociedade civil.</p> <p>Torna-se, portanto, fundamental sensibilizar e desenvolver legislação que crie um adequado nível de segurança com uma adequada maturidade transversal em todos os sectores da sociedade que possam ser relevantes para o alcance desse mesmo nível de segurança pretendido.</p> <p>A tradição nacional, nomeadamente na sociedade civil, relativamente aos riscos de segurança, é de uma baixa sensibilidade, motivada por uma vivência sem ameaças internas ou externas relevantes, e.g. terrorismo ou ameaças de países vizinhos, levando a que a cultura de segurança do país seja baixa e tipicamente menosprezada por um sentimento de “acontece aos outros”, “somos demasiadamente pequenos ou desinteressantes”, ou ainda “damo-nos bem com toda a gente”.</p> <p>Com a globalização, este tipo de isolamento deixa de ser uma realidade, e quando se coloca o problema do ponto de vista ciber, o enquadramento passa a ser outro completamente diferente, deixando de haver fronteiras físicas e passando a ser a defesa de cada agente, corporativo ou individual, a que contribui para a resiliência do espaço ciber nacional.</p>
<p>Questão 3:</p> <p>Como enquadra os conceitos Governação e Governança no enquadramento securitário?</p>
<p>Resposta 3:</p> <p>É fundamental uma adequada política de segurança que permita o desenvolvimento de adequados mecanismos de governação que permitam uma adequada governança da segurança a nível nacional. Essa política deve ser suportada por uma estratégia de segurança, enquadrada do ponto de vista geopolítico e geoestratégico e potencie a criação e a implementação dos mecanismos de governação, quer ao nível de estruturas governamentais e da sociedade civil, quer ao nível dos meios financeiros, técnicos, de investigação, quer ao nível da formação e sensibilização dos diversos agentes atuantes.</p>
<p>Notas complementares do inquirido:</p>
<p>Agradeço antecipadamente o favor da resposta.</p>

Questionário – Governação e Defesa Nacional -Diretor em Ministério Público

<i>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i>	
<i>Título: O Mar Português e a Segurança Internacional no contexto económico no período 2005 - 2020.</i>	
A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”	
Tema: Governação e Defesa Nacional	
<i>Inquirido: Diretor de Serviço em Ministério Público</i>	
Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro	
Método de angariação de informação: Questionário	
Data de envio: 10/3/2021	Data de receção: 10/04/2021
Questão 1: Sendo as infraestruturas críticas, geradores de valor. Como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?	
Resposta 1: As infraestruturas críticas de um qualquer Estado constituem bens essenciais à sua sobrevivência, logo à sua soberania. Nesse sentido, a segurança dos mesmos em relação a todo e ao mais diversificado tipo de riscos e ameaças (desde as catástrofes naturais ao terrorismo, em território físico ou ciber, desencadeados por pessoas singulares, Estados ou entidades não convencionais) deve constituir prioridade do Estado, enquanto entidade administrativa, mas também enquanto conjunto de cidadãos, e do tecido científico, tecnológico, empresarial e industrial nacionais. Sem essa proteção garantida, dificilmente os Estados podem cuidar dos seus interesses geopolíticos e geoestratégicos.	
Questão 2: Quais as principais ameaças e riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação e regulação, no contexto de segurança e Defesa Nacional?	
Resposta 2: Em termos de boa governação e regulação, não julgo que haja ameaças e riscos que diferenciem, particularmente, o setor da segurança e da Defesa Nacional de outros setores da vida nacional. Em termos de boa governação, a ausência de uma definição política e estratégica clara, o facto de ela poder não assentar numa vontade coletiva o mais abrangente possível, de não dispor dos recursos necessários à sua concretização e de não ser capaz de mobilizar os mais capacitados a protagonizá-la serão os maiores riscos e ameaças. A par da falta de rigor no planeamento, na monitorização e na avaliação da política pública de segurança e Defesa Nacional. Ao nível da regulação, o rigor na definição das regras, requisitos e procedimentos, e da consequente auditoria, nas áreas relacionadas com os recursos a afetar à área da segurança e da Defesa Nacional será, seguramente, uma ameaça e um risco para a sua eficiência.	

<p><i>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i></p>
<p><i>Título: O Mar Português e a Segurança Internacional no contexto económico no período 2005 - 2020.</i></p>
<p>Questão 3: Como enquadra os conceitos Governação e Governança no enquadramento de Defesa Nacional?</p>
<p>Resposta 3: Responderei de forma sintética. Governação é sinónimo de exercício da função executiva num determinado quadro político-constitucional, que compete aos Governos. Governança constitui a forma de exercício desse poder, cabendo aos Governos garantir que o fazem de uma forma inclusiva, atendendo à área de soberania do Estado que está em jogo. Se é verdade que a Defesa Nacional tem uma componente de enorme relevância, a componente militar, que reclama, em absoluto, a apropriação por parte do Estado, outras componentes não militares exigem uma relação entre o Estado e a Sociedade, entre o Estado e os Cidadãos, entre o Estado e a Academia, as Empresas e as realidades político-administrativas de cariz local e/ou regional. Assim, em termos de governação, cabe ao Estado gerir a componente militar da Defesa Nacional (e também a dimensão do relacionamento externo de Defesa), assim como definir e gerir os instrumentos e os recursos necessários. Respeitando sempre o equilíbrio de poderes e o princípio da coresponsabilização entre órgãos de soberania que caracteriza a nossa “filosofia” constitucional em matéria de Defesa Nacional. Em matéria de governança, o Governo deve convocar a Sociedade, os Cidadãos, a Academia, as Empresas e as Autarquias para uma participação ativa na Defesa Nacional nas suas esferas respetivas, mas aportando sempre ao todo nacional, contribuindo para um maior conhecimento e envolvimento na governação, logo reforçando a soberania.</p>
<p>Questão 4: Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português)?</p>
<p>Resposta 4: Uma área em que os PALOP e Timor-Leste necessitam de grande investimento é aquela que se liga ao Mar. Pelo que, e sem prejuízo de uma abordagem séria na criação, sustentada e inteligentemente faseada, de Marinhas/Guardas Costeiras/Componentes Navais, obviamente que a aquisição de meios navais adequados e fiáveis constitui uma oportunidade para as empresas que operem nesse setor. A capacidade que os Estados tiverem para garantirem, por si sós, a respetiva autoridade nos espaços marítimos sob sua soberania ou jurisdição será determinante para a sua economia. Quer numa lógica de mercado interno, em que os mais diversos recursos existentes nas suas águas são explorados e comercializados num quadro nacional. Quer numa lógica de internacionalização, em que o Estado faz a gestão autónoma e soberana dos seus recursos. Em qualquer das situações, tal capacitação naval assegura, ainda, com evidentes benefícios económicos, a segurança da navegação, de pessoas e de bens. Afinal, a segurança contribui para induzir desenvolvimento.</p>
<p>Notas complementares do inquirido:</p>

*Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em **Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais**. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.*

Título: O Mar Português e a Segurança Internacional no contexto económico no período 2005 - 2020.

Agradeço antecipadamente o favor da resposta.

Questionário – Gestão de Operações – Setor público

<i>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i>	
Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).	
A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”	
Tema: Gestão de Operações	
Inquirido: Professor Universitário - Setor público	
Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro	
Método de angariação de informação: Questionário	
Data de envio: 14/11/2020	Data de receção: 1/12/2020
Questão 1: Em que medida o desenvolvimento no setor marítimo pode contribuir para o desenvolvimento económico?	
Resposta 1: Se por sector marítimo considerarmos o todo, desde a pesca às embarcações (barcos e navios), aos consumíveis para essas embarcações, aos desportos náuticos e a todas as atividades que usam mar, viveiros, turismo e passeios, desportos, eventual aproveitamento energético (marés) pode representar e contribuir largamente para o desenvolvimento económico. Agora, uma coisa é o mar potencial. Outra a exploração que se faz dessa economia do mar. São aspetos diferentes. Potencial existe. Muito aquém da exploração que se lhe poderia dar.	
Questão 2: Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português)?	
Resposta 2: O meu “setor” é o das operações, sentido lato. O mar tem um contributo forte ao transporte marítimo de curta, média e longa distância, quer de carga quer de passageiros, a todos os serviços e consumíveis prestados às embarcações que interagem com o território e à reparação, manutenção e construção de embarcações e aos portos e sua atividade no domínio e no <i>hinterland</i> . Isto para além de todas as licenças e impostos que as embarcações devem pagar por usar o ativo mar. Se dissermos que existe uma economia do mar, em termos logísticos, estamos com toda a certeza a mencionar uma economia onde a capacidade de gerar receita vai muito além do que está feito até ao momento.	
Questão 3: Sendo as plataformas Logísticas quando alinhadas com as infraestruturas, geradores de valor. Como preconiza o desenvolvimento do Porto de Sines e da respetiva envolvente?	

*Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em **Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais**. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.*

Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).

Resposta 3: O porto de Sines tem uma boa infraestrutura e um potencial de hinterland não despiciante. Como operador de carga e com atrator de cargas para fluxos de entrada, saída e passagem (consolidação e desconsolidação de cargas) pelo território tem um papel essencial na conexão com operadores de linha, com zonas de atividades logísticas, com abastecimentos de navios e consumíveis, com carga e estacionamento e/ou passagem de carga, com interface com outros modos de transporte, com funcionamento em rede com outros portos. O Porto de Sines tem um papel crítico pela forma como desenvolve e potencia o seu hinterland e atrai carga para o seu seio, tudo o resto sendo decorrente destes potenciais: *hinterland* trabalhado e carga atraída.

Questão 4:

Em que medida os portos portugueses são potenciadores de valor para a Europa? E como Portugal se deve posicionar?

Resposta 4:

Questão complexa na medida em que se sabe que para atrair mais carga e ter hinterland mais alargado os portos terão de ser explorados por companhias em rede com outros portos por forma a conseguirem potenciar esforços e jogarem um jogo em rede. As concessões e os concessionários (tipologia de empresas) serão decisivos nos movimentos e na captação de negócio a nível global. Há restrições em Portugal a quase todos os portos (exceção para Sines) por terem barras complexas, fundos com restrições e concessões que não são as mais globais no sentido de poderem aportar mais valor e carga. Mas com algumas obras feiras e com a atração de algumas concessões/empresas globais poderiam trazer mais rendimentos.

Questão 5:

Quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na boa governação dos portos e plataformas logísticas?

Resposta 5:

Os principais riscos vêm da necessária liberalização das entidades portuárias e da capacidade de atração de players globais para as concessões, players que neles invistam. É preciso pois dar condições a estes players para poderem investir no sentido de captar carga e é premente rever a legislação portuária no sentido de liberalizar bastante mais e fomentar a criação de mercados portuários. Sem mercado portuários, sem flexibilidade de gestão e sem operadores e concessionários portuários a jogarem o jogo de mercado será difícil pensar em governação. Colocaria a tónica não no modelo de governação, mas na liberalização. O melhor modelo surgirá com a liberalização. Neste contexto será muito importante definir os papéis claros das autoridades portuárias e sobretudo criar também um contexto de concorrência entre portos nacionais, facto que não se verifica. Basta olhar para Lisboa e Setúbal para perceber que Lisboa e Setúbal ganhariam mais em competirem do que em colaborarem pois, com o modelo atual, não competem, mas também não colaboram.

*Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em **Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais**. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.*

Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).

Notas complementares do inquirido:

Agradeço antecipadamente o favor da resposta.

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>	
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>	
<p>A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”</p>	
<p>Tema: Infraestruturas</p>	
<p>Inquirido: Eng. José Luís Borrego Faleiro (Gestor de Empreendimentos no Setor Empresarial do Estado – Infraestruturas de Portugal, Especialista em Infraestruturas)</p>	
<p>Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro</p>	
<p>Método de angariação de informação: Questionário complementado com entrevista no dia 26/11/2020 (abordagem qualitativa entrevista semiestruturada)</p>	
<p>Data de envio: 14 de novembro de 2020</p>	<p>Data de receção: 15 de novembro de 2020</p>
<p>Questão 1:</p> <p>Em que medida o desenvolvimento das infraestruturas de transportes (rodo e ferroviárias), pode contribuir para o desenvolvimento do setor marítimo?</p>	
<p>Resposta 1:</p> <p>No meu entender é fundamental para um País que apresente uma política global de transportes e esta se apresente de forma interligada à estratégia Portuária, pelo que deveriam ser na sua totalidade geridos pela mesma empresa. No caso de Portugal essa não foi a escolha devido aos portos da Docapesca estarem incluídos na gestão dos portos marítimos, situação que será resolvida com a possível criação de uma empresa a nível nacional que englobe todas as empresas da Docapesca de Portugal.</p> <p>Para poder haver um franco desenvolvimento do transporte das mercadorias, nomeadamente o transporte de contentores, é necessário que estes sejam transportados por via marítima, depois ser efetuado o seu transporte de camião para os comboios de transporte, através dos terminais de mercadorias da IP e o encaminhamento desses contentores pela Europa via Portugal. Portugal tem ainda dos melhores portos de carga onde são rececionados os contentores transportados pela via marítima dos países de fora da Europa.</p> <p>O sentido contrário também se verifica uma vez que as mercadorias são encaminhadas dos países da Europa para os portos nacionais.</p>	
<p>Questão 2:</p> <p>Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português)?</p>	
<p>Resposta 2:</p> <p>Neste momento o escoamento dos nossos produtos pela via marítima para países fora do mercado económico europeu, é de extrema importância para o equilíbrio da nossa troca comercial entre países não incluídos na UE.</p>	

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>Também através da via marítima se faz parte do turismo de massas via terminal de cruzeiros de Lisboa, Matosinhos, Faro e Funchal.</p> <p>Portugal para manter níveis elevados de economia necessita manter as suas rotas marítimas de comercio e turismo, sempre em grande desenvolvimento.</p> <p>Para isso conta também os portos nacionais, como, o porto de Lisboa, porto de Leixões, porto de Setúbal, porto da Figueira da Foz, e porto de Sines.</p> <p>Convém ainda aproveitar para falar da frota de pesca de Portugal que se mantém e está em expansão, trazendo benefícios de alto valor acrescentado para a economia nacional.</p>
<p>Questão 3:</p> <p>Sendo as infraestruturas críticas, geradores de valor. Como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?</p>
<p>Resposta 3:</p> <p>Portugal apresenta neste momento um forte poder no que respeita à sua posição geopolítica e geoestratégica, em relação ao seu poderio económico, tendo em consideração a sua costa e a sua zona económica exclusiva marítima, dando lhe por isso um poder superior aos restantes países da europa. Com potencial aumento da Plataforma Continental.</p>
<p>Questão 4:</p> <p>Quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na governação e regulação das infraestruturas?</p>
<p>Resposta 4:</p> <p>Portugal não poderá em caso algum deixar que as políticas internacionais e os seus interesses possam pôr em causa a supremacia nacional e os nossos interesses económicos.</p> <p>Para isso deve apresentar em bom estado de conservação e utilização todos os seus meios marítimos e terrestres (rodoviários e ferroviários), para que possa competir com paridade os seus congéneres internacionais e europeu.</p> <p>Para isso é fundamental a reformulação da rede ferroviária de transporte de mercadorias , nomeadamente a implementação de comboios de carga de 750 metros, e a conclusão da rede de autoestradas nacional, nomeadamente a ligação rodoviária em perfil de autoestrada entre o Porto de Sines e a ligação à rede de autoestradas, nomeadamente à A2 e conseqüente ligação à rede de autoestradas europeia, deixando para isso de ser utilizado com ligação o IC33, entre o Nó de Relvas do IP8 e o Nó de Grândola da A2.</p>
<p>Questão 5:</p> <p>5.1 - Sendo a elegibilidade dos projetos em termos de cofinanciamento dos Fundos Europeus um fator crítico de sucesso, para a sua execução. Como integra os projetos que fazem parte da malha rodoviária integrante da RTE-T como fatores de aproximação de Portugal à Europa.</p>

<p>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</p>
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>
<p>5.2 - E se em algum cenário o desenvolvimento das infraestruturas de transportes pode contribuir para a redução da indústria em Portugal?</p>
<p>Resposta 5:</p> <p>5.1 – Para que os projetos rodoviários em curso possam vir a ser financiados por parte dos fundos comunitários é necessário que os mesmos tenham como objetivo um investimento de sucesso e garantir que o seu objetivo seja compaginável com o desenvolvimento de Portugal e os restantes países da comunidade Europeia. Pelo que os mesmos deverão garantir todas as diretivas aprovadas pela comunidade europeia, mesmo quando essas diretivas não estejam de acordo com a legislação nacional e as emanadas pelo Tribunal de Contas, sendo a lei europeia a prevalecer à lei nacional.</p> <p>5.2 – Este facto não poderá nunca ser posto em causa, o desenvolvimento concertado faz com que a indústria da construção esteja diretamente ligada com a indústria transformadora de bens e serviços. De considerar que a Economia de um País está diretamente ligado ao seu grau de mobilidade, assim como, ao seu grau de industrialização, princípios básicos da economia moderna utilizada em países desenvolvidos, como é o caso de Portugal.</p>
<p>Notas complementares do inquirido:</p> <p>Desde os tempos remotos que Portugal foi a maior potencia marítima do mundo, tendo para isso contribuído fortemente os brilhantes navegadores portugueses, do qual sito, Fernão de Magalhães, Vasco da Gama e Pedro Alvares Cabral, para isso contribuiu-o enorme trabalho desenvolvido pelo cartografo Ruy Faleiro ao criar as plantas e mapas que foram utilizados pelos navegadores Portugueses na suas viagens à volta do Mundo, assim como a extrema ajuda que os referidos mapas de Ruy Faleiro, foram cruciais para o resultado bastante favorável do Tratado de Tordesilhas, que envolveu o Reino de Portugal, Espanha e a Santa Madre Igreja na pessoa do Papa.</p> <p>Portugal vive do mar e do mar terá de continuar a viver, pelo que necessita de fazer vencer as suas políticas económicas marítimas junto do poder económico mundial e europeu.</p>
<p>Agradeço antecipadamente o favor da resposta.</p>

<p><i>Este questionário faz parte da dissertação, como requisito parcial para obtenção de grau mestre em Ciência Política e Relações Internacionais - Vertente de Globalização e Dinâmicas Regionais. Realizado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa.</i></p>	
<p>Título: A Economia do Mar e a Segurança Internacional: o caso de Portugal (2005-2020).</p>	
<p>A pergunta que subjaz a esta tese é “Qual a importância do Mar na Segurança Internacional no contexto económico?”</p>	
<p>Tema: Transportes e Mobilidade</p>	
<p>Inquirido: Mestre Luís de Almeida Amaral (Técnico Superior no Setor Empresarial do Estado –Metropolitano de Lisboa, Especialista em Transportes e Mobilidade)</p>	
<p>Requerente: Maria Isabel Silva Ferreira Faroleiro</p>	
<p>Método de angariação de informação: Questionário complementado com entrevista no dia 21/11/2020 (abordagem qualitativa entrevista semiestruturada)</p>	
<p>Data de envio: 14/11/2020</p>	<p>Data de receção: 20/11/2020</p>
<p>Questão 1: Em que medida a mobilidade, pode contribuir para o desenvolvimento do setor marítimo?</p>	
<p>Resposta 1: No sentido amplo do conceito de mobilidade, que inclui a movimentação de pessoas e bens, naturalmente o setor marítimo terá o papel de responder a novas tendências que gerarão novas necessidades, e com elas, a procura que deverá ser satisfeita pelo setor marítimo.</p>	
<p>Questão 2: Na sua área de intervenção como relaciona o setor marítimo com a economia (no contexto Português)?</p>	
<p>Resposta 2: A minha área de intervenção não incide sobre o setor marítimo.</p>	
<p>Questão 3: Em que medida a estratégia de transportes e mobilidade portuguesa está alinhada com os requisitos de sustentabilidade?</p>	
<p>Resposta 3: Existe um grau de alinhamento entre as políticas internas para promover a descarbonização da mobilidade e o cumprimento das metas do Acordo de Paris, ao nível da mobilidade terrestre, e em particular a adoção de veículos elétricos. No sector marítimo, desconheço o que está a ser feito.</p>	
<p>Questão 4: Sendo as infraestruturas de transportes e mobilidade, geradores de valor. Como as relaciona no contexto geopolítico e geoestratégico?</p>	
<p>Resposta 4: A competitividade dos portos depende em grande medida das infraestruturas de transporte que permite o escoamento das mercadorias que movimenta. Tanto os portos como as infraestruturas são cruciais na competitividade internacional do país na atração de investimento no sector primário (extração de minério) e secundário.</p>	
<p>Questão 5: Quais os principais riscos que Portugal pode enfrentar na governação e regulação das infraestruturas?</p>	

Resposta 5: No contexto das exportações e escoamento das mercadorias movimentadas pelos portos portugueses, o maior risco reside na ausência ou inoperância de entidades supranacionais que possam gerir a utilização das infraestruturas ferroviárias para transporte internacional de mercadorias.

Notas complementares do inquirido: Não sendo um conhecedor do sector marítimo, julgo que o maior desafio com que se depara o sector em Portugal para ser competitivo em relação a outros portos europeus não é a existência de boas infraestruturas rodo-ferroviárias e bons serviços de transporte para escoamento de mercadorias para o exterior, mas sim a sua condição de localização periférica no contexto geográfico europeu. Sendo o custo do transporte terrestre sempre superior ao custo de transporte marítimo, existirá sempre uma desvantagem dos portos portugueses em termos de competitividade em relação aos portos europeus que se encontram mais próximos dos centros dos mercados europeus

Agradeço antecipadamente o favor da resposta.