

Estratégia nacional Para o Mar: O caso do Porto de Sines

André Alexandre Caláis de Carvalho

Dissertação de Mestrado em Gestão do Território

(Versão Corrigida e Melhorada após Defesa Pública)

Março de 2016

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território –Território e Desenvolvimento, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor José Manuel Rodrigues Lúcio (professor do Departamento de Geografia e Planeamento Regional da FCSHUNL)

Declaração

Declaro que esta Dissertação é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O candidato,

André Carvalho

Lisboa, 18 de Março de 2016.....

Declaro que esta Dissertação se encontra em condições de ser apreciado pelo júri a designar.

O (A) orientador(a),

José Manuel Lúcio

Lisboa, 18 de Março de 2016.....

Agradecimentos

Queria agradecer em 1º lugar ao meu orientador o Professor José Manuel Rodrigues Lúcio pelo interesse e disponibilidade que teve ao aceitar a orientação desta dissertação e por todas as dicas, conselhos transmitidos e acompanhamento feito;

Queria agradecer também aos colegas e amigos que conheci na minha Licenciatura de Geografia e Desenvolvimento e no mestrado de Gestão do Território pelos bons momentos passados e pela grande ajuda e conhecimento que fui recebendo neste percurso da minha vida;

Queria agradecer também à minha família pelo apoio e ajuda que sempre me disponibilizaram e pelo esforço que fizeram na minha formação, São o maior estímulo para mim;

Queria agradecer por ultimo mas sem menos importância às pessoas que tive a felicidade de entrevistar e que para além da sua disponibilidade me deram conselhos, dicas e claro, partilharam comigo os seus conhecimentos experiências o que foi importante para a realização desta dissertação, são eles o vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues, a professora Doutora Ana Ferreira Correia, o Doutor José Chilão, o Doutor Luís Miguel Silva, o Doutor André Fernandes, o Professor Doutor Abel Simões e a Professora Doutora Regina Salvador;

O tema tratado neste Trabalho de investigação realizado ao longo deste ano, para além de tratar de assuntos com grande interesse, e agradáveis de trabalhar demonstrou ser um tema desafiador e exigente pela própria complexidade e multidisciplinaridade de assuntos e tópicos que se encontram ligados ao principal tema neste trabalho que é o mar Português. A todos aqueles que me ajudaram a realizar este trabalho um muito obrigado.

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR: O CASO DO PORTO DE SINES

André Alexandre Caláis de Carvalho

Resumo

O Mar é um vetor de desenvolvimento suportando várias e numerosas atividades como o transporte marítimo, o turismo, a construção e reparação naval ou a náutica de recreio, entre muitas outras atividades tradicionais ou emergentes. Portugal sendo um país na encruzilhada de diversas rotas marítimas com um imenso espaço marítimo sob sua jurisdição e um dos maiores da Europa e do mundo, necessita de tirar proveito deste potencial motor de desenvolvimento que é o mar. Portugal esteve vários anos afastado do mar por má gestão e coordenação política, no entanto nos dias de hoje, o nosso país tenta virar essa página negativa da sua história procurando produzir um pensamento estratégico através da conceção de políticas de governação, gestão e valorização do Oceano, Portugal pretende desenvolver medidas que assegurem o melhor aproveitamento deste recurso, procurando ter um papel ativo no desenvolvimento da Política Marítima da União Europeia e do Mundo. Foi neste contexto que se criou a Estratégia Nacional para o Mar como forma de valorizar este recurso precioso e com um potencial enorme capaz de dar condições de Portugal se afirmar num mundo cada vez mais globalizado e interligado entre si. Portugal possui varias atividades ou sectores ligados ao mar, sendo de destacar enquanto exemplo e modelo de sucesso o Porto de Sines que, possuindo condições e características únicas, tem conseguido impor-se no mercado mundial através do ganho de relevância nas rotas marítimas internacionais.

Palavras-Chave: Estratégia; Valorização; Desenvolvimento; Economia do Mar;
Transporte; Porto de Sines.

NATIONAL STRATEGY FOR THE SEA: THE PORT OF SINES

CASE

André Alexandre Caláis de Carvalho

Abstract

The Sea is a vector of development supporting various and numerous activities such as shipping, tourism, shipbuilding and repair or recreational boating, and many other traditional or emerging activities. Portugal being a country at the crossroads of several maritime routes, with one of the of the world's greatest EEZ area needs to take advantage of this potential development engine that is the sea. Portugal spent several years away from the sea by poor management and policy coordination. However, nowadays, our country tries to turn this negative page of history by seeking to produce a strategic approach to sea related issues trough the design of governance and management policies. Theses policies are aimeded to develop measures that will allow our country to have a more active role in the development of the EU Maritime Policy. It was in this context that was created the National Ocean Strategy as a way to take benefict from this precious resource with enormous potential to give Portugal a favorable position in an increasingly globalized world. Portugal has several activities or sectors linked to the sea. The port of Sines can be a considered as a sucessful model in the constest of sea related activities. For its unique conditions and characteristics, the porto of Sines has been able to impose itself on the word market through an increased relevance in internacional maritime routes.

Keywords: Estrategy; Valorization; Development; Sea economy; transportation; Port of Sines

Índice

Introdução	1
Capítulo I: Estratégia Nacional para o Mar	7
I.1. Uma nova oportunidade: O mar português	7
I.1.1. Os passos importantes para a valorização do mar ao nível da UE	15
I.2. O papel de Portugal na valorização do mar	16
I.3. As novas oportunidades para Portugal	18
I.4. Síntese do Capítulo	29
Capítulo II: Defesa e Soberania Nacional	31
II.1. Proteção e Defesa do nosso espaço marítimo	31
II.2. O contributo da Marinha	36
II.3. Síntese do Capítulo	40
Capítulo III: Economia do Mar	41
III.1. Caracterização da economia marítima de Portugal	41
III.2. A economia do mar e a Clusterização das atividades marítimas	44
III.3. Síntese do Capítulo	55
Capítulo IV: Transportes Marítimos	56
IV.1. Contextualização geral	57
IV.2. O caso Português	62
IV.3. Os portos marítimos portugueses	66
IV.4. Síntese do Capítulo	72
Capítulo V: Um exemplo de Sucesso: O caso do Porto de Sines	74
V.1. Caracterização Geral	74
V.2. Acessibilidades e meios de Comunicação	77
V.3. Sines e o seu crescimento	82
V.3. O porto de Sines como Fator de Desenvolvimento	87
V.4. Análise Das Entrevistas	95
V.5. Síntese do Capítulo	108
Capítulo VI: Conclusão	111
Bibliografia	117
Anexo I: Figuras e Quadros relativos ao trabalho de Investigação	i
Anexo II: Guiões das Entrevistas	xii

Lista de Figuras

-Figura nº 1: Estrutura do VAB das atividades englobadas na Economia do Mar, 2010.....	52
-Figura nº 2: Estrutura do Emprego das atividades englobadas na Economia do Mar, 2010.....	53
-Figura nº 3: Peso de cada atividade no agrupamento de atividades relacionadas com o mar, relativamente a número de empresas, pessoal ao serviço e volume de negócios, 2012.....	54
-Figura nº 4: Linha ferroviária existente que liga Sines a Espanha.....	78
-Figura nº 5 Nova Ligação ferroviária entre Sines e Badajoz.....	79
-Figura nº6: Movimento de navios entre 2004-2015.....	82
-Figura nº7: Movimento de Mercadorias entre 1978 e 2014.....	83
-Figura nº8: Movimento de navios segundo o tipo.....	84
-Figura nº9: Movimento de mercadorias segundo o tipo de carga.....	85

Glossário/Siglas

AMN: Autoridade Marítima Nacional

AP: Administração ou Autoridade Portuária.

APS: Administração do Porto de Sines.

Armador (Shipper): Empresa que promove a equipagem e a exploração de navio comercial, podendo ser ou não o proprietário da embarcação. O seu rendimento provém normalmente do valor de frete do transporte de carga entre dois portos ou na locação diária das embarcações.

Carga geral: Consiste em bens contentorizados e não contentorizados em contraste com a carga a granel.

CE: Comissão Europeia.

CIAM: Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar

CNUDM: Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar.

Contentor: Caixa de aço, alumínio ou fibra-de-vidro usada para transporte de carga por via marítima (incluindo vias fluviais), rodoviária e ferroviária.

CPLP: Comunidade de Países de Língua oficial Portuguesa (Portugal, Angola, Moçambique, Timor-Leste, São Tomé e Príncipe, cabo Verde, Guiné Bissau, Brasil).

DGPM: Direção-Geral da Política do Mar.

EMAN: Estrutura da Missão para os Assuntos do Mar

ENM: Estratégia Nacional para o Mar

Feederling/Fedder: O feederling é um sistema de transporte oceânico que combina o transporte marítimo de curta e de longa distância de contentores num hub, onde o tráfego é redistribuído através de navios auto-descarregadores, equipados com gruas para poder servir portos mais pequenos e menos desenvolvidos.

Foreland: Espaço marítimo no qual um porto desempenha relações comerciais. O foreland de um porto é constituído por um conjunto de outros portos com os quais se organizam intercâmbios regulares, quer se trate do transporte de passageiros ou de mercadorias.

Frete/Fretar: transportar algo mediante pagamento, executar uma tarefa de que se foi incumbido, é o ato de transportar bens de um local para outro distante, seja através dos meios rodoviários, ferroviários ou aéreos.

GNL (Gás Natural Liquefeito): O GNL é constituído principalmente por metano que ocorre naturalmente em depósitos subterrâneos, associado com o petróleo bruto ou gás recuperado de minas de carvão.

GT (gross tonnage): Tonelagem bruta de um navio.

Hinterland: É a zona de impacto económico em terra e define-se por considerações comerciais mais do que simplesmente geográficas. O hinterland é a área que cobre a origem e a destinação do frete utilizando o porto. Ele depende do nível de actividade económica e da concorrência entre os diferentes modos de transporte assim como da intermodalidade.

Hub: Centro de transportes multimodais normalmente dedicado ao transshipment.

Infraestrutura portuária: Conjunto de instalações fixas básicas, tais como cais, molhes, ancoradouros, geralmente sob administração direta da Autoridade Portuária.

Landlord Port: Modelo de negócio em que a autoridade portuária constrói os cais, que depois arrenda a um operador de terminal. O operador por sua vez investe em equipamentos de movimentação de carga, contrata trabalhadores portuários para operar máquinas de elevação e negocia contratos com armadores.

OMI: Organização Marítima Internacional.

PMI: Política Marítima Integrada

Refinados (produtos petrolíferos): Incluem a gasolina, o querosene, o gás liquefeito de petróleo, asfalto, óleos lubrificantes, combustíveis diesel e combustíveis residuais.

RO-RO (roll in-roll out): São navios em que a carga entra e sai dos porões na horizontal ou quase horizontal e geralmente sobre rodas (como os automóveis, autocarros e camiões), ou sobre outros veículos.

Short-Sea Shipping: Refere-se aos movimentos de cargas ao longo da costa.

Superestrutura portuária: Conjunto de instalações fixas ou móveis (carros-grua, gruas, pórticos, armazéns, etc), geralmente concessionados a operadores privados ou por estes instalados.

Tarifa: O conjunto de normas que fixam as taxas e as regras da sua aplicação. Taxa: O preço devido pelas prestações de serviços públicos.

TEU (twenty-foot equivalent unit): Unidade de medida do volume de um contentor, sendo o respetivo valor expresso em termos de unidades equivalentes de 20 pés. (1 TEU equivale a um contentor de 20 pés e cerca de 12 toneladas).

Transshipment: Transferir mercadorias/produtos de um para outro meio de transporte ou veículo, no decorrer do percurso da operação de entrega.

WWF: World Wildlife Fund

ZALS: Zona de Atividades Logísticas de Sines

ZEE: Zona Económica Exclusiva.

ZILS: Zona Industrial e Logística de Sines.

Introdução

Nas últimas décadas nota-se um aumento do interesse dos Estados no Oceano enquanto fator estratégico de desenvolvimento. Este interesse foi motivado sobretudo pela necessidade dos Estados de garantirem o acesso aos recursos naturais marinhos e ao seu aproveitamento.

Portugal tem assumido um papel muito ativo no desenvolvimento da PMI da UE, assim como na nova Estratégia Marítima da UE para a área do Atlântico. Esta estratégia tem como prioridade proteger o Oceano e explorar de forma sustentável o seu potencial, criando um modelo de desenvolvimento assente no Crescimento Sustentável.

Esta realidade implica promover o desenvolvimento económico baseado no conhecimento e na inovação, de forma a tornar a economia mais competitiva e sustentável, geradora de crescimento e de emprego, de forma a esta ser capaz de assegurar a coesão social e territorial.

O oceano é um meio de comunicação e transporte essencial num mundo cada vez mais globalizado, com numerosos e diferentes usos como o transporte marítimo, o turismo, a construção e reparação naval ou a náutica de recreio, entre muitas outras atividades tradicionais ou emergentes.

Para além do emprego, bem-estar e qualidade de vida associado direta e indiretamente ao mar, os oceanos enfrentam sérios problemas como por exemplo a poluição, a sobre-exploração de recursos, a destruição de habitats, a degradação ambiental ou o desaparecimento de biodiversidade. É necessário definir políticas que contribuam para os objetivos de desenvolvimento sustentável do país e que mitiguem os problemas causados por atividades potencialmente lesivas dos recursos marítimos.

É neste sentido que o governo português criou a Estratégia Nacional para o Mar como um instrumento político fundamental no sentido de proteger e valorizar o inestimável recurso que o oceano representa para o nosso país, criando as condições

indispensáveis para que o aproveitamento sustentável do mar passe a ser uma realidade.

Pode-se considerar que o desenvolvimento das atividades que se exercem no mar e nas zonas costeiras tanto pode ser uma oportunidade como um novo desafio para Portugal. O mar está na essência da identidade nacional dos portugueses, o nosso país situa-se numa estreita faixa continental, no extremo oeste da Europa, e como tal tem de explorar as vantagens que lhe advêm deste centralismo atlântico para contrariar os inconvenientes que resultam da periferia de Portugal em relação ao centro europeu.

Em tempo de esbatimento das fronteiras tradicionais e de aceleração do processo de globalização, a nossa vocação marítima poderá contrabalançar o nosso reduzido peso económico e político, se o soubermos potenciar e moldar à feição dos tempos.

A dimensão marítima do território português possibilita, também, um eixo na ligação entre três continentes, nas direções este-oeste e norte-sul, conferindo a Portugal um relevante posicionamento geoestratégico, reforçando em grande medida a sua capacidade de afirmação internacional.

O setor dos portos comerciais, sector com uma relação muito forte ao mar, tem tido um desenvolvimento económico significativo, acompanhado de uma diversificação da oferta de infraestruturas e serviços portuários, associado a um aumento da disponibilidade de competências e capacidades para atender tráfegos com requisitos significativos.

O Porto de Sines aparece neste trabalho como um bom exemplo de um segmento ligado à economia do mar com características muito interessantes: é um porto de águas profundas, líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas e apresenta condições excelentes para acolher todos os tipos de navios. Dotado de modernos terminais especializados, pode movimentar diversos tipos de mercadorias e conta com excelentes acessibilidades sem constrangimentos.

É o principal porto na fachada ibero-atlântica¹, cujas características geofísicas têm contribuído para a sua consolidação como ativo estratégico nacional e é a principal porta de abastecimento energético do país (petróleo e derivados, carvão e gás natural), posicionando-se já como um importante porto de carga geral/contentorizada com elevado potencial de crescimento, para ser uma referência ibérica, europeia e mundial.

O porto de Sines inclui-se no grupo de portos de águas profundas à escala europeia, e constitui-se como um dos raros portos na fachada atlântica da costa ibérica, capaz de responder aos requisitos internacionais, podendo constituir-se como uma porta de entrada e saída de mercadorias de grande relevo na Europa.

Assim, as nossas temáticas da dissertação correspondem à dimensão estratégica, consubstanciada na ENM, à problemática da soberania/ Defesa do “oceano português”, a valorização económica e ao relevante domínio dos transportes marítimos.

Esta Orientação temática justificará, por um lado, a formulação das questões chave da investigação e por outro lado, a própria estrutura base da dissertação. Importa, ainda, mencionar que os quatro domínios temáticos acima referidos (estratégia, defesa, economia e transportes) representam vetores cruciais para a seleção/análise do caso de estudo correspondente, conforme atrás mencionado, ao porto de Sines.

Face ao que antecede, definimos as seguintes questões base para a nossa dissertação:

1º Será o mar uma mais-valia para o desenvolvimento de Portugal?

2º Qual papel do Porto de Sines para o desenvolvimento local e nacional?

Enquanto objetivo fundamental, pretendemos com a nossa dissertação abordar as potencialidades que o mar português apresenta em termos do suporte do desenvolvimento nacional. Assim procuraremos refletir sobre o leque de diversos assuntos, nomeadamente:

¹ Podemos afirmar que Sines é o principal porto da fachada ibero-Atlântica e já o 4º porto mais importante da península ibérica. Em termos de movimento de mercadorias Sines é apenas ultrapassado por: Algeciras que movimenta 23,4 milhões de toneladas, Valência com 16,7 milhões de toneladas, Barcelona com 10,4 milhões de toneladas e logo a seguir aparece Sines movimentando 9,99 milhões de toneladas.

- Perceber qual o potencial económico do mar, e que mais-valias tem a exploração do mar para Portugal;
- Compreender o papel da ENM na criação de condições e mecanismos que possibilitem aos diversos agentes desenvolver, de forma equilibrada e articulada, as múltiplas atividades ligadas ao mar, tendo em vista a promoção da qualidade do ambiente marinho, do crescimento económico e a criação de novos empregos e oportunidades;
- Analisar qual capacidade da economia do mar, nomeadamente o porto de Sines, de promover o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial;
- Caracterizar o potencial do porto de Sines na atração dos fluxos de carga e novos investimentos;
- Entender se Sines tem a capacidade de competir com os outros portos europeus tendo em conta os novos fluxos comerciais, rotas marítimas, etc;
- Determinar qual o papel do Porto de Sines como cluster regional e o seu contributo para o desenvolvimento da região e do País

Após a composição das perguntas de partida e da perceção dos principais princípios abordados, levou-se a cabo a conceção de 2 possíveis hipóteses para responder às perguntas de partida respetivamente:

1º Hipótese - A valorização do mar apenas será possível com políticas multisectoriais adequadas;

2º Hipótese – O processo de contínua modernização do porto de Sines terá impacto sobretudo a nível da afirmação de um projeto nacional de valorização/aproveitamento dos recursos marítimos.

Neste trabalho foi importante a pesquisa e a constante leitura e análise de outros trabalhos de Investigação, documentos, livros, artigos de revistas, jornais que tratassem dos mesmos tipos de problemática aqui discutidos, sendo essencial a recolha de dados estatísticos ou indicadores económicos, encontrados tanto no instituto nacional de estatística, ou noutros trabalhos de investigação ou disponibilizados pela APS.

De forma a valorizar e completar a nossa reflexão, bem como procurar respostas quer para as perguntas anteriormente formuladas, quer para a confirmação das hipóteses, foram realizadas entrevistas seletivas a vários atores, com interesse e conhecimento aprofundado na temática desta Dissertação de Mestrado:

-Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues;

-Doutora Ana Correia Ferreira da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa;

-Doutor José Gois Chilão;

-Dr. Luís Miguel Silva, do departamento de Comunicação da APS;

-Professor Doutor Abel Simões da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique;

-Professor Doutor André Fernandes do instituto de Dinâmica e Espaço da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa;

-Professora Doutora Regina Salvador da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Para cumprimento dos objetivos da Dissertação de Mestrado, estruturamos este trabalho em 5 Capítulos a saber:

O 1º capítulo é dedicado á Estratégia Nacional para o Mar, procurando entender o que representa o mar para Portugal, que projetos tem a União Europeia, o papel desempenhado, a este nível, por Portugal na comunidade internacional, a importância da criação da ENM, quais as mudanças que esta trouxe, quais as medidas que o nosso país elaborou para garantir a proteção, valorização do oceano de forma sustentável e perceber se a criação destas políticas de governação e gestão são o suficiente para a valorização e bom proveito do potencial do mar;

O 2º capítulo aborda o tema da Defesa e Soberania da Nação, onde a monitorização e fiscalização do nosso espaço marítimo, sendo uma das nossas obrigações internacionais, ganha ainda mais importância tendo em conta, por um lado, o enorme espaço marítimo sob nossa jurisdição e por outro lado, sendo o nosso país uma das portas de entrada da Europa.

É importante perceber que riscos existem para o nosso espaço marítimo e o importante papel da Marinha no combate a essas ameaças, bem como a sua responsabilidade como principal órgão de formação e investigação e divulgação do nosso mar;

O 3º capítulo será dedicado principalmente à questão da Economia Marítima, onde se procura entender as mais-valias de um cluster marítimo, o real proveito que Portugal está a ter com a economia do mar e qual o peso na economia das principais atividades ligadas ao mar;

No 4º capítulo refletimos sobre o Transporte marítimo e os Portos, uma vez que é importante, no contexto temático da dissertação, compreender a evolução deste sector, as suas principais características e o seu potencial;

No último capítulo abordaremos o caso de estudo correspondente ao Porto de Sines: analisaremos as suas principais características, o que o torna diferente no contexto nacional, quais os fatores de atração e que problemas permanecem por resolver. Tentaremos determinar qual a sua importância a nível regional e nacional e qual o papel que no futuro esta infraestrutura portuária poderá vir a assumir para o desenvolvimento da região em que se insere e do país.

Completaremos este capítulo com uma análise das entrevistas atrás mencionadas de modo a construir um conjunto mais amplo de possíveis respostas às questões inicialmente formuladas. Assumimos, deste modo que as entrevistas constituirão um importante elemento para complementar e enriquecer toda a pesquisa desenvolvida no âmbito da dissertação, incluindo-o sempre que necessário, no quadro de um trabalho académico, teste às hipóteses inicialmente formuladas.

Capítulo I: Estratégia Nacional para o Mar

I.1. Uma nova oportunidade: O mar português

Foi no dia 27 de fevereiro de 2013, que se realizou no Centro Cultural de Belém, em Lisboa, a IX reunião da Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar (CIAM) durante a qual foi aprovada, para discussão pública, a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020.

A ENM 2013-2020 foi o resultado final de um trabalho conjunto, das várias entidades que integram a CIAM², juntamente com associações, organizações da sociedade e a comunidade científica e académica. A Estratégia Nacional para o Mar identifica Portugal, como um território de referência com uma identidade marítima própria, tendo jurisdição sobre uma extensíssima área marítima com cerca de 1.720.560 km², quase 19 vezes o tamanho de Portugal continental.

De acordo com a WWF³ (2015) os oceanos do nosso planeta têm um valor económico de 24 triliões US\$. Tendo em linha de consideração o nosso vasto território marítimo com um valor potencial imenso, decerto que este trará novas oportunidades a Portugal, podendo mesmo ter a capacidade de ser o motor de desenvolvimento que o país precisa, para se afirmar a uma escala europeia/mundial como uma forte nação Atlântica.

Em ordem a tornar realidade o objetivo atrás descrito, é necessária uma boa exploração do mar e é neste contexto que surge a ENM 2013-2020. Este documento sucede à Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016⁴, que tinha sido proposta devido à

² Comissão Interministerial para os assuntos do mar criada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2007, de 12 de março, de forma a garantir a correta implementação da Estratégia Nacional para o Mar.

³ Referente ao artigo publicado pela wwf a 23-04-2015 com o título: Oceanos avaliados em 24 triliões de dólares americanos, mas a ir ao fundo rapidamente, disponível em <http://www.wwf.pt/?244750/oceanos-avaliados-em-24-triloes-de-dlares-americanos-mas-a-ir-ao-fundo-rapidamente>.

⁴ Aprovada a 16 de novembro de 2006.

necessidade de acompanhar os ciclos de desenvolvimento das políticas, quadros estratégicos e objetivos da União Europeia.

A nova ENM (2013-2020) foi também criada devido ao facto de a ENM 2006-2016 não incluir um plano de acção.

Pode-se também encontrar já na ENM 2013-2020, o novo quadro plurianual de financiamento da UE para o período 2014 a 2020, a política marítima integrada, adotada em 2007, a estratégia Europa 2020, aprovada em 2010, A Estratégia da UE para o Crescimento Azul, apresentada em 2012 e ainda, a reforma da política comum de pescas.

Todos estes elementos trazem novas prioridades e oportunidades, entre os quais a maior promoção do emprego, o aumento da produtividade e uma maior preocupação com a coesão social e territorial, questões, que ao não estarem presentes na anterior ENM, motivaram a criação de uma nova estratégia nacional para o mar.

A realização desta nova ENM não é uma simples revisão como vários autores julgavam, acabou por levantar algumas críticas e questões: Assim, pesquisadores como Hélio Antunes e Emanuel Gonçalves, são da opinião que tais alterações do enquadramento das políticas do mar, e que serviram de motivo para a realização desta nova ENM, não eram condição suficiente para justificar a construção de raiz de uma nova estratégia nacional para o mar.

Estes autores consideram que *“importava antes de mais proceder a uma avaliação real de todas as ações resultantes da implementação da ENM em vigor”* (Gonçalves⁵, 2012), ou seja, dever-se-ia avaliar o grau de concretização da ENM 2006-2016 e compreender se realmente existiria a necessidade de uma nova ENM, dado que quando se elabora um projeto de longo prazo, nomeadamente um projeto estruturante e com um elevado nível de importância como tem o mar para o nosso país este precisa

⁵ Artigo escrito por Emanuel Gonçalves, Professor Associado no ISPA – Instituto Universitário, Membro do Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável e Adjunto da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (2005-2008), para o jornal Cluster do Mar. <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/151-a-nova-estrategia-nacional-para-o-mar-e-o-desenvolvimento-sustentavel>

de estar acima dos interesses de qualquer grupo particular, ideologias políticas e visões de curto prazo.

Assim, um país não deve mudar de estratégia, sempre que um novo partido político chega ao governo, sendo necessários estabilidade e tempo para que uma estratégia tão ambiciosa apresente resultados, podendo ser ajustada, consoante as novas políticas, objetivos e quadros estratégicos da UE.

É neste contexto que Hélio Antunes admite que *“Uma Estratégia Nacional para o Mar, tem de ser elaborada a, pelo menos, cinquenta anos. Cabe a Portugal adotar um pensamento estratégico a longo prazo e, assim, também, garantir os recursos naturais existentes no seu território que serão um bem escasso no próximo século.”*(Antunes, 2014:83)

A nova Estratégia para o mar, assume o Mar de Portugal como um desígnio nacional que conforme António Ramos⁶ (2013), deve ser valorizado através de modelos de desenvolvimento económico, social e ambiental sustentável, sendo estes concretizados através do plano, Mar-Portugal, que inclui um conjunto de programas e projetos que constituem o papel da ação do Estado, no quadro da disponibilidade de meios humanos, financeiros e materiais.

A ENM 2013-2020 tem como prioridade proteger o Oceano e as suas zonas costeiras explorando de forma sustentável o seu potencial a longo prazo, para benefício e conhecimento de todos os portugueses, razão por esta, ter sido posta em discussão pública, no sentido de divulgar e enriquecer a ENM, com propostas de todos os agentes interessados.

Como traça a ENM (2013:41), esta procura criar um modelo de desenvolvimento, assente no crescimento azul, articulando o conhecimento e a inovação a todas as atividades e usos do mar, promovendo uma maior eficácia no uso dos recursos do mesmo.

⁶ Artigo escrito por António Ramos Preto, Deputado e Presidente da Comissão Parlamentar de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local para o jornal Cluster do Mar.
<http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/143-pelo-mar-e-que-vamos>

Portugal está empenhado na promoção do seu espaço marítimo, desenvolvendo formas inovadoras de aproveitar os recursos oceânicos contribuindo para o desenvolvimento da economia do mar, das indústrias marítimas, apostando nas ciências e tecnologias do mar, na criação de emprego, na fomentação da educação e do desporto associados ao mar, de forma a garantir que o nosso valioso património, natural e cultural subaquático é devidamente salvaguardado e protegido.

Para alcançar estes objetivos, é necessário *“que as formas de governação dos “Assuntos do Mar” permitam responder de forma efetiva e coordenada aos desafios que a presente Estratégia Nacional para o Mar e a atual agenda internacional dos oceanos apresentam” (João Gomes, 2007)*⁷.

O Governo levou a cabo também, a criação de uma “Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável”, que tem como um dos seus grandes desafios, o aproveitamento do oceano, enquanto fator de diferenciação e desenvolvimento. Esta estratégia, propõe que o aproveitamento do oceano pode colocar Portugal no centro de uma rede económica de criação de valor associado ao mar. Porém alguns problemas e constrangimentos não têm permitido ainda colocar este enorme potencial em uso.

É necessário definir os mecanismos que possibilitem tirar o melhor proveito dos recursos disponíveis, promovendo a sua utilização, preservação, e tornar economicamente viável e sustentável a exploração dos mesmos, apostando em novas atividades em que Portugal possa ser competitivo, diferenciador e capaz, aproveitando as oportunidades que se apresentem.

Como refere a ENM (2006:2) “Só numa perspetiva sustentável é possível a criação de riqueza económica e emprego através de atividades como o transporte marítimo, a atividade portuária, a indústria naval, a pesca, o turismo, as energias renováveis, a ciência, tecnologia e inovação, a biotecnologia e a exploração de recursos vivos ou não vivos”

A ENM 2013-2020, considera que com o desenvolvimento e a globalização as ameaças os riscos sobre as zonas costeiras tornam-se um maior motivo de preocupação,

⁷ Texto da autoria de João Mira Gomes, Antigo Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar e que surge no prefácio da anterior ENM 2006-2016.

a proteção do ambiente marinho e a sua biodiversidade, a poluição marinha, as atividades ilícitas, entre as quais a imigração ilegal e o terrorismo, as alterações climáticas, o aumento do nível do mar, as catástrofes naturais e a sobre-exploração dos recursos do oceano, com consequências à escala planetária não afetando apenas Portugal, (retomaremos este ponto num próximo capítulo).

De forma a combater eficazmente estes problemas, procurou-se criar novas formas de articulação, cooperação internacional e de princípios de gestão, que garantam um desenvolvimento sustentável das sociedades e na qualidade de vida das populações.

É neste sentido que as Nações Unidas e outros fóruns internacionais, procuram demonstrar a importância do oceano e do mar para a humanidade e consciencializar as pessoas pelo mundo fora, que a gestão e a governação do oceano e das zonas costeiras devem ser abordadas *“numa perspetiva ecossistémica, de desenvolvimento sustentável, com base numa visão abrangente, não sectorial e integrada”* (ENM 2006: 3).

Pode-se afirmar que Portugal como país marítimo, tem contribuído ao longo dos anos com ações e ideias próprias⁸, sendo um ativo importante para a Agenda Global dos Oceanos.

A nossa centralidade e dimensão atlântica, desempenham um papel muito importante no quadro da União Europeia, como elemento de ligação privilegiada à comunidade dos PALOP, ao continente americano e ao resto do Mundo. A nossa conjuntura atual apresenta-se como uma oportunidade única, o que explica um pouco

⁸ Exemplos de iniciativas e propostas de Portugal nos fóruns Internacionais:

- Portugal participou na CNUDM (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), em 2007 que posteriormente levou à criação da CIAM (Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar);
- Portugal foi o primeiro país Europeu a desenvolver a 1ª AMP (Área Marítima Protegida) em Alto mar;
- Durante 9ª Conferência das Partes da Convenção sobre a Diversidade Biológica, em 2008, o nosso país liderou a UE nas negociações para a identificação e gestão sustentável de áreas marinhas ecológica ou biologicamente significativas e para a conceção de redes representativas de AMP em oceano aberto e mar profundo;
- A proposta portuguesa de extensão da plataforma continental junto da ONU em 2009 e junto da Comissão de Limites da Plataforma Continental em 2010, procurando estender a plataforma Continental Portuguesa para além das 200 milhas náuticas;
- Participação de Portugal no projeto “BluemassMed” de cooperação entre as diferentes agências envolvidas na vigilância e segurança marítimas do mediterrâneo. (voltaremos a mencionar este e outros projetos no subcapítulo I.2.)

o porquê da definição clara e urgente de uma estratégia nacional para o mar, que responda ao desafios internacionais e promova os próprios interesses nacionais.

Portugal procura tomar a iniciativa em processos internacionais que valorizem a governação do oceano e o desenvolvimento das atividades ligadas ao mar, fomentando a economia, valorizando e preservando o património natural.

A ENM, conforme referencia António Duarte (2014:23) *“Define as políticas públicas em que o Governo pretende intervir: na área dos recursos vivos, em que se incluem a pesca, a aquacultura, a indústria do pescado e a biotecnologia; e nos recursos não vivos, como a energia e os minerais marinhos, investindo também nos portos, transportes e logística, potenciando o recreio, desporto e turismo, dando prioridade às obras marítimas, acautelando a proteção do meio marinho e da sustentabilidade; e assumindo a investigação científica e a tecnologia.”*

A estratégia nacional para o Mar, foi criada de forma a ser enquadrada com as restantes estratégias, políticas e programas nacionais e internacionais, nomeadamente a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável, a Estratégia de Lisboa, o Plano Tecnológico, a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira, os planos de ordenamento da orla costeira, o Livro Branco Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI, as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário, o Plano Estratégico Nacional de Turismo, o Programa Nacional de Turismo de Natureza, a Estratégia Nacional para a Energia, o Programa Nacional de Desporto para Todos e o Plano Estratégico Nacional para as Pescas.

A ENM dá coerência às políticas, que os diversos assuntos do mar desenvolvem e organiza prioridades, planos e estratégias que incidem nas zonas costeiras e águas adjacentes, como por exemplo:

- As ações decorrentes da aplicação da Lei da Água, dos planos de ordenamento da orla costeira, da futura estratégia de gestão integrada da zona costeira e do futuro planam marítimo-portuário nacional, entre outros.

Deve-se procurar acrescentar valor às atividades relacionadas com o mar, entretanto já desenvolvidas, dialogando com todas as partes interessadas, de forma a garantir a articulação e coordenação entre elas, acelerando os procedimentos para os agentes económicos, tendo por base uma informação técnico-científica sólida, respeitando claro os princípios e acordos assumidos por Portugal.

A ENM é um projeto nacional, procurando integrar os esforços dos diferentes atores, dos agentes económicos, da comunidade científica, das organizações não-governamentais e da sociedade civil, para o aproveitamento do mar, como facto diferenciador e de desenvolvimento económico e social, sendo necessário valorizar e preservar, de forma a aproveitar as potencialidades que o mar oferece.

A ENM não constituirá uma solução para todos os problemas, apenas podendo alcançar os seus objetivos, se o mar for considerado pela comunidade portuguesa como um verdadeiro projeto nacional. Assim sendo, é neste aspeto que Estado tem um papel facilitador e promotor de condições de desenvolvimento económico e social, cabendo depois às empresas e à sociedade, concretizar os objetivos propostos e levá-los a bom porto.

Os resultados desta estratégia só serão conhecidos a médio/longo prazo e, como tal, é importante uma aposta forte nas áreas ligadas à educação, capacitação de meios humanos, criação e otimização de infraestruturas, investigação e desenvolvimento.

A ENM 2013-2020 procura, no fundo, criar mecanismos que facilitem aos diversos agentes, desenvolver, as múltiplas atividades ligadas ao mar, tendo como princípios, a promoção da qualidade do ambiente marinho, do crescimento económico e a criação de novos empregos e oportunidades.

Deste modo, *“a realização destas atividades, deve assentar num adequado conhecimento científico, num ajustado ordenamento espacial e na defesa constante da biodiversidade marinha e preservação deste valioso recurso que é o mar”* (ENM 2006:10).

O objetivo central da ENM é o de aproveitar melhor os recursos do oceano e zonas costeiras, promover o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de uma coordenação eficiente, responsável e

empenhada dos vários atores envolvidos, de forma a contribuir ativamente para uma boa exploração deste recurso que é o mar.

I.1.1. Os passos Importantes para a valorização do mar ao nível da UE

A União Europeia, tem dado cada vez mais preponderância aos assuntos do mar e tem vindo a criar vários tratados, documentos, conferências e políticas, como por exemplo a elaboração do “Livro Verde da Futura Política Marítima Europeia”, discussões para a proteção do meio marinho, discussões sobre a possível extensão da Rede Natura 2000 ao meio marinho, A aplicação da Diretiva Quadro da Água, pela criação de uma rede de segurança marítima e o desenvolvimento de uma nova Política Comum de Pescas.

O objetivo final é criar uma política marítima abrangente, que aposte no desenvolvimento da economia marítima e a exploração do mar, de uma forma sustentável.

De acordo com a ENM (201:73) foram criados importantes fundos estruturais e de coesão em áreas como a energia e o ambiente, como o Fundo de Coesão (FC), o Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo Social Europeu (FSE) e o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP).

No âmbito da Política de Coesão, são previstas regulamentações específicas, designadamente para o Objetivo Cooperação Territorial Europeia (CTE) e para os Agrupamentos Europeus de Cooperação Territorial (AECT). Relativamente ao FEAMP, este será estruturado em torno da Pesca Verde e Inteligente, a Aquicultura Verde e Inteligente, e o Desenvolvimento Territorial Sustentável.

A UE criou também um programa, para apoio a outros projetos relativos ao ambiente e à conservação da natureza, o programa LIFE, que contribuirá para financiar as ações inerentes ao pilar ambiental da ENM2013-2020, designadamente a execução da Diretiva do Quadro Estratégico da Marinha.

I.2. O papel de Portugal na valorização do mar

O Oceano tem uma grande relevância na identidade das populações e dos Estados, em particular nas regiões costeiras, e tem um papel importante na dinamização e produtividade das indústrias e dos serviços culturais, tanto locais, como nacionais. Portugal como nação marítima participa de forma relevante na produção de ideias e políticas de governação, gestão e valorização do Oceano à escala global e Europeia, nomeadamente, ao dar o seu contributo na realização de um quadro de prioridades políticas da UE, contidas na Estratégia “Europa 2020”. Tem também um grande destaque, no desenvolvimento da Política Marítima Integrada da UE, importante para o desenvolvimento e valorização do mar.

A ENM 2013-2020 procura criar políticas, que visam explorar o grande potencial do nosso mar, de forma sustentada a médio e longo prazo, desenvolvendo ideias assentes na promoção do Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo. Assume-se que, neste contexto, *“Portugal abre novas oportunidades de cooperação internacional e que será determinante para o sucesso da pesquisa, exploração e preservação dos recursos naturais marinhos”*(ENM, 2013:14).

Um exemplo disso, pode ser a participação de Portugal no projeto “BluemassMed” que, como refere a ENM (2013:19), é um projeto em que a prioridade é a integração da vigilância marítima na área do Mediterrâneo e suas aproximações atlânticas, em que permitirá fortalecer os laços de cooperação entre as diferentes agências envolvidas na vigilância e segurança marítimas, com o objetivo final de criar uma rede europeia de vigilância marítima, procurando otimizar a eficiência na utilização dos meios de patrulha e vigilância. A Espanha, França, Grécia, Itália e Malta também fazem parte deste projeto.

Outro projeto de relevo internacional referenciado pela ENM, em que Portugal participa, é o projeto “MarBis - Sistema de Informação para a Biodiversidade Marinha”, onde se procura guardar e gerir os dados georreferenciados das espécies e habitats existentes, concentrando-os numa só unidade, quando antes estavam dispersos por vários locais e instituições.

Ao nível da União Europeia, Portugal participou na transposição da “Diretiva Quadro Estratégia Marinha”, que resultou na elaboração das estratégias marinhas para as subdivisões do continente e da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas.

Foram desenvolvidos também outros documentos de carácter privado que procuram sensibilizar e divulgar o mar Português ao analisarem e avaliarem o potencial do mar em Portugal, nomeadamente:

- O “Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos”, de 2004, que permite realizar um diagnóstico dos principais constrangimentos e oportunidades associados aos sectores de atividades marítimas em Portugal;
- O estudo “Hypercluster da Economia do Mar- um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”(de 2009) que levou a formação do Fórum Empresarial para a Economia do Mar.

Estes dois Documentos são extremamente importantes para a dinamização do potencial do mar em Portugal.

I.3. As novas oportunidades para Portugal

Portugal possui uma geografia e um ordenamento territorial muito litoralizado, estando os seus centros de decisão voltados para o mar, com o caso de Lisboa, sendo a única capital Atlântica do espaço europeu. Os arquipélagos dos Açores e da Madeira, estendem o espaço da União Europeia e de Portugal para o interior do espaço Atlântico, privilegiando as ligações com outros Continentes.

De acordo com a ENM (2013:31), o leito marinho Atlântico português possui ricas zonas estuarinas e os seus litorais são rochosos e arenosos, os seus taludes continentais são sulcados por proeminentes canhões submarinos que convergem em vastas planícies abissais, ao contrário da região Atlântica do norte da Europa, onde as profundidades são baixas e as plataformas continentais geológicas amplas.

Portugal encontra-se numa zona de interseção de três placas tectónicas: a Euroasiática e a Núbia a leste, e a Norte-Americana a oeste, o que levou à formação de numerosos montes submarinos por toda a área do Atlântico Norte, áreas de vulcões de lama a sul de Portugal Continental, numerosos sistemas hidrotermais presentes nos Açores e complexos sistemas vivos e não vivos na madeira, com um elevado valor científico.

Estas Estruturas geológicas, possibilitaram a constituição de ecossistemas oceânicos únicos a nível global, contendo uma vasta biodiversidade marinha, ainda muito pouco conhecida pelo homem.

Conforme Abel Simões (2013:5), " A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada há 30 anos, considera que os países detentores de costa marítima têm direito a declarar uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) do seu espaço marítimo na qual exercem o direito de soberania, utilização dos recursos, ai existentes, responsabilizando-se pela sua gestão e segurança".

Portugal detém uma das maiores ZEE do Atlântico Norte e do mundo, com 200 milhas marítimas (aproximadamente 2.140.000 km²), sendo um dos Estados subscritores da Convenção sobre o Património Cultural Subaquático da UNESCO realizada em 2001, de forma a participar e afirmar o seu papel nos assuntos do mar, tanto hoje como no passado.

Após a queda do estado novo e a integração de Portugal na UE em 1986 verificou-se um afastamento gradual de Portugal do mar, que a ENM 2013-2020, procura agora corrigir, (retomaremos este assunto mais para a frente). Como salienta a ENM (2013:37) “Portugal quer voltar assumir-se como um país marítimo de referência, procurando tornar-se na face atlântica da Europa. Portugal deve assumir a iniciativa, liderando os processos europeus e internacionais relativos à governação marítima, visando fomentar a economia, valorizar e preservar aquele que é o seu maior património natural”.

A ENM procura recriar a nossa identidade marítima do passado para o presente, com os olhos postos no futuro, onde não renuncie aos valores tradicionais, tornando Portugal mais empreendedor, tirando melhor proveito do seu vasto potencial em recursos naturais, de um património natural ímpar, de uma enorme centralidade geoestratégica e de um motor de afirmação internacional como é o mar.

Como indica António Duarte (2014:23), a ENM procura *“recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-activo e empreendedor; concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico; criar condições para atracção do investimento e promoção do crescimento, do emprego, da coesão social e da integridade territorial; aumentar, até 2020, a contribuição direta do sector mar para o produto nacional em 50%; e consagrar Portugal como nação marítima e parte incontornável da política integrada e da estratégia marítima da UE para a área do Atlântico”*.

Estas são as principais metas que a ENM 2013-2020 propôs para que Portugal volte novamente a ser um país marítimo, sendo a aposta no Crescimento Azul, essencial. A UE deu-nos a conhecer em 2012 este conceito de Crescimento Azul, que define e caracteriza a Economia Azul ou Economia do Mar e estabelece as áreas fundamentais para o seu crescimento, nomeadamente na aposta da energia azul, da aquacultura, o

turismo marítimo costeiro e de cruzeiros, os recursos minerais marinhos e a biotecnologia azul.

Com esta imensa dimensão marítima, perspetivam-se grandes oportunidades para Portugal e também obrigações e responsabilidades, nas áreas da espacialização⁹ do mar e do leito marinho, da vigilância, controlo e a monitorização do ambiente e ecossistemas.

Como refere a ENM (2013:41), o Crescimento Azul, identifica as atividades que possuem um elevado potencial de crescimento a longo prazo e elimina os obstáculos administrativos que possam dificultar o seu crescimento, investindo na investigação e aumentando competências, através da educação e formação profissional. Desta forma aumenta a competitividade da economia, fomenta-se a criação de postos de trabalho mais qualificados e fortalece-se a coesão social.

O plano de ação da ENM2013-2020 de acordo com António Duarte (2014:23) *“abrange, de forma alargada, diversas áreas de intervenção no domínio do mar, desde a governação ao aproveitamento e exploração de recursos naturais, passando pelo incremento e fomento de sectores de actividade económica específicos, como pelo desenvolvimento de acções com vista ao aprofundamento do conhecimento”*.

O plano Mar-Portugal, procura valorizar o Crescimento Azul e tornar realidade os objetivos da economia do mar, permitindo à administração central, regional e municipal criar e sustentar um ambiente favorável ao investimento público e privado, levando ao desenvolvimento sustentável das várias atividades que se encontram ligadas ao mar.

Desta forma os interesses regionais serão também introduzidos nos programas e projetos que a ENM 2013-2020 apresenta, sendo fundamental juntar todas as aptidões próprias num quadro de processo de decisão e gestão, repartido entre o Governo da República, os Governos Regionais dos Açores e da Madeira e as autarquias.

⁹ Espacialização- Dar ou tomar características espaciais, ou seja, criar uma referencia espacial do mar e do seu leito marinho

Este ponto é também realçado por José Manuel Pedroso¹⁰ (2013) que escreve, *“Voltar economicamente Portugal para o mar, aproveitando as suas potencialidades naturais e, simultaneamente, fazer acompanhar este imperativo nacional de uma eficaz dinâmica de desenvolvimento regional e de ordenamento do território, na qual devem assumir um papel de destaque as estruturas logísticas, as acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, e a prática sustentada da intermodalidade”*

No contexto da nossa análise importa referir que Portugal não pode estar completamente dependente da União Europeia, pelo que temos que dinamizar o nosso mar, perante a nossa própria realidade e situação: é neste sentido que António Ramos¹¹ (2013) afirma que *“Portugal não pode ficar, por inação, dependente de uma qualquer estratégia europeia, plasmada numa Diretiva que venha enquadrar toda uma política de que o país se tenha demitido. Há que ter poder de antecipação e criar todos os instrumentos de política que permitam um bom aproveitamento de toda esta riqueza, todo este capital natural, que está à disposição do país”*.

Como revela a ENM (2013:43) a ineficiência das políticas públicas é um dos principais problemas a nível nacional, devendo-se portanto reduzir a burocracia, captar mais investimentos privados e, em simultâneo, o estado deve procurar adotar medidas que garantam a simplificação administrativa, a transparência das decisões, a responsabilização, monitorização e maior controlo das entidades envolvidas na execução de projetos de investimento, de forma a mitigar os obstáculos na execução dos objetivos propostos pelo Crescimento Azul.

Segundo a ENM (2013:43) *“O desenvolvimento do sector marítimo nacional depende necessariamente de um quadro normativo claro e adequado, que contribua, entre outros, para a clarificação de competências e para a simplificação administrativa anteriormente referidas.”* A ENM2013-2020 identifica as grandes linhas do modelo de

¹⁰ Artigo escrito por José Manuel Consiglieri Pedroso, Ex-Secretário de Estado Adjunto do MEPAT para o jornal Cluster do Mar, 2013. [Http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/geopolitica/124-relancar-o-futuro](http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/geopolitica/124-relancar-o-futuro)

¹¹Artigo Escrito por António Ramos Preto Deputado e Presidente da Comissão Parlamentar de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local. [Http://clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/143-pelo-mar-e-que-vamos](http://clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/143-pelo-mar-e-que-vamos)

desenvolvimento do mar, cabendo então ao Governo da República, definir uma estratégia nacional, que inclui todo o território nacional e pô-la em prática.

A nova ENM admite que a nossa legislação é pouco adequada para responder aos novos desafios, impostos a Portugal, sendo necessário o desenvolvimento duma Lei de Bases¹² relativamente ao Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional, de forma a criar *“um quadro jurídico eficaz de compatibilização entre usos ou atividades concorrentes, contribuindo para um melhor e maior aproveitamento económico do meio marinho, permitindo a coordenação das ações das autoridades públicas e da iniciativa privada e minimizando os impactos das atividades humanas no meio marinho, rumo à sustentabilidade”* (ENM, 2013:44). Isto ajudará no desenvolvimento e fomento da economia do mar em Portugal.

O ordenamento e gestão espacial, necessitam de uma nova visão mais simplificada que leve à plena valorização do espaço marítimo e à criação de três vetores de ação:

- O da utilização, ou seja, uma boa utilização do nosso espaço marítimo imposta num quadro de sustentabilidade;
- O da preservação, onde importa assegurar a vigilância, monitorização, controlo e a proteção do nosso mar;
- O do exercício das atividades económicas, baseado na economia do mar, promovendo a competitividade e desenvolvendo modelos de negócio assente no investimento privado.

O Crescimento Azul, tendo em conta o seu papel estratégico, permitirá melhorar a qualidade de vida dos portugueses, procurando sensibilizar e dar a conhecer aos portugueses, o papel do mar, as atividades que nele têm lugar e as suas múltiplas vertentes: cultural, social, educacional, ambiental e económica, ao empreendedorismo, à inovação e à investigação e desenvolvimento (I&D).

Esta sensibilização permitirá a renovação da identidade marítima coletiva, identidade essa que é muito antiga estando presente na história portuguesa, na

¹² Leis de Bases: Lei que define as linhas fundamentais da política que a legislação se rege.

arquitetura, na pintura, e na literatura. O mar é identificado pelos portugueses como sendo algo que caracteriza o nosso povo, que faz parte de nós, um elemento fulcral da vida dos portugueses presente na imaginação coletiva com grande destaque, com exemplos que vão desde os Lusíadas ao Mosteiro dos Jerónimos.

A nova economia do mar pelo fato de ter mais problemas complexos de base tecnológica requer uma força de trabalho altamente qualificada, no entanto hoje em dia em Portugal ainda não estão garantidas as condições necessárias para a educação e treino dessa mesma força de trabalho sendo por isso necessário criar mais oportunidades para os profissionais do futuro, atraindo os jovens para estes mercados de trabalho, onde a aposta em componentes de I&D são fundamentais.

É importante investir em recursos humanos qualificados e em infraestruturas de ciência e tecnologia ligadas ao mar. Podemos considerar de extrema importância a otimização dos recursos existentes, o fomento e reforço da cooperação e partilha entre instituições nacionais e a participação ativa nas redes internacionais.

Segundo a ENM (2013:46) *“Portugal, pela dimensão e localização do seu espaço marítimo, tem um papel de grande relevo na PMI e na Estratégia Marítima da UE para a área do Atlântico, bem como no âmbito das organizações internacionais de que é Estado-Membro.”*

A PMI (A política Marítima Integrada) constitui um elemento indispensável para a política energética e climática sustentável, para a vigilância marítima e a dimensão internacional da política marítima comunitária sendo um *“instrumento de ação importante para a promoção do potencial económico do espaço marítimo e costeiro europeu, procurando garantir, simultaneamente, a sua segurança através de uma nova dinâmica de governação e da exploração das sinergias das várias políticas que têm o mar como elemento”* (ENM, 2013:46).

A nossa posição geoestratégica traz consigo sérios desafios e impõe grandes responsabilidades, nomeadamente nas áreas da especialização do mar e leito marinho, da vigilância e controlo das atividades nelas estabelecidas, e a monitorização do seu ambiente e ecossistemas.

A participação do nosso País nos diferentes fóruns internacionais tem um carácter fundamental, importando garantir uma eficaz coordenação entre os diferentes órgãos onde Portugal, pela sua dimensão e localização, deverá procurar assumir um papel de maior relevo no quadro da governação dos mares e oceanos.

Portugal tem um papel importante na produção de pensamento estratégico no que respeita à concertação de posições sobre as políticas marítimas globais e no que diz respeito à CPLP.

Assim, e segundo a ENM (2013: 47) *“Portugal constitui (...) uma ponte entre o este e o oeste e uma interface entre os hemisférios norte e sul, valorizadas pela cultura marítima, pela língua e pelo comércio, cuja expressão atual é a CPLP.”*

É de grande importância as ações de cooperação com outros países da CPLP particularmente nas áreas da segurança da navegação e assistência nas praias (retomaremos este assunto num próximo capítulo).

Conforme afirma Adriano Moreira¹³ (2013) *“esta vizinhança do mar faz nascer o alargamento da solidariedade e cooperação dos países da mesma língua portuguesa: uma bandeira da CPLP, isto é, uma participação política, económica, e científica, em transportes marítimos que permita a todos beneficiar da importância crescente dessa via de comunicação.”*

Portugal procura afirmar-se como uma nação marítima, contribuindo para a resolução dos principais problemas ambientais, cooperando e interagindo com nações de várias partes do mundo.

A dimensão do nosso território marítimo é acompanhada por um enorme potencial, na exploração económica e na preservação ambiental que se apresentam como prioridades, razão da implementação de ações estratégicas que, juntamente com a perspetiva de coesão social e territorial, são indispensáveis para a promoção do desenvolvimento sustentável.

¹³ Artigo escrito por Adriano Moreira, Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, Presidente do Conselho Geral da Universidade Técnica de Lisboa para a revista Cluster do Mar. <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/60-a-cplp-eo-mar>

É importante, como revela a ENM (2013:42), formar sistemas que garantam a monitorização, controlo e avaliação de todas as atividades ligadas ao espaço marítimo, no que respeita à sua eficácia operacional, na mitigação de fenómenos de risco, nas ameaças de origem humana ou natural, incluindo nos casos de calamidade ou catástrofe natural de forma a prevenir os seus impactos económicos, sociais e ambientais negativos.

Para isso a ENM procura estabelecer novos quadros, com recurso a meios eletrónicos de forma a criar um regime jurídico aplicável à utilização do espaço marítimo, que regula a concessão, o licenciamento e a autorização de utilizações nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacionais, promovendo um modelo de desenvolvimento assente na promoção do crescimento inteligente sustentável e inclusivo de forma a proteger e explorar o oceano de forma sustentável.

Noutro domínio tem-se vindo a verificar que a *“A imensidão do espaço marítimo e a ausência de fronteiras físicas tornam a prevenção e o controlo da prática de atos ou atividades ilícitas no mar e a bordo de embarcações particularmente difíceis”* (ENM, 2013: 48). Deste modo, as fronteiras políticas entre os diferentes Estados costeiros, tornaram-se mais fluidas pelo que se pode afirmar que a facilidade de circulação, criou as condições ideais para um eventual crescimento da prática de atividades ilícitas. Deste modo a colaboração e a cooperação entre Estados é essencial para a criação de medidas que protejam e previnam a prática de atos ilícitos e a execução de medidas que garantam a preservação e proteção do meio ambiente marinho, controlando a poluição proveniente de embarcações.

Os Estados devem exercer sua jurisdição e o seu controlo sobre os navios que arvoem a sua bandeira, assim como, os Portos devem fiscalizar e controlar as embarcações que recebem.

Portugal *“deverá promover o uso dos meios disponíveis, segundo as lógicas da eficiência e da subsidiariedade, desenvolvendo um esforço de cooperação civil-militar que contribua para assegurar uma resposta eficaz”* (ENM 2013:49). Para atingir este objetivo é necessário promover a partilha de informação, de monitorização e de controlo entre os sistemas de vigilância.

Portugal nos dias de hoje participa ativamente nos projetos europeus de combate à pirataria, através da troca de informações entre agências dos diferentes Estados-Membros no controlo de fronteiras e de alfândegas, da pesca e da poluição marítima de navios e portos, à prevenção e abolição de atividades ilícitas e à segurança da navegação e defesa e segurança de bens e de vidas humanas.

Assunção Cristas¹⁴ (2015), ex-ministra do mar refere que o peso da economia do mar no PIB nacional tem crescido consideravelmente: Se a economia do mar representava 2,7% em 2013, em 2015 já se encontra nos 3% e o emprego azul cresceu de 2,3% para 2,8%.

Para que o mar seja assumido como motor de desenvolvimento e de afirmação de Portugal, o relatório de Desenvolvimento Sustentável (2012:164) refere que deve-se reorganizar, reestruturar e regular a economia do mar criando uma marca distintiva que possibilite a aproximação dos portugueses ao mar.

O modelo de desenvolvimento da ENM2013-2020 procura ser aplicável a todos os domínios de intervenção, de forma a haver uma divisão equitativa dos benefícios obtidos das diferentes atividades que nele estão incluídas.

Olhando para os diferentes setores da nossa economia do mar observamos diferentes realidades e diferentes problemas entre os quais se destaca *o facto de “a atividade da marinha mercante nacional [ter] vindo a perder dimensão enquanto atividade produtiva, não tendo conseguido acompanhar a concorrência criada pela liberalização do setor”* (cf: ENM, 2013:54).

Esta situação foi acompanhada por um declínio do setor da construção naval, que obrigou ao encerramento de vários estaleiros e na redução de atividades de outros, contudo se conseguirmos fazer um *“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”* (ENM 2013:55).

¹⁴ Citação tirada do artigo com o título *Conservas e transformação de pescado puxam pela economia do mar*, do jornal Observador. [Http://observador.pt/2015/03/09/conservas-e-transformacao-de-pescado-puxam-pela-economia-do-mar/](http://observador.pt/2015/03/09/conservas-e-transformacao-de-pescado-puxam-pela-economia-do-mar/).

No sector da reparação e manutenção naval a situação é mais favorável, dado que, os estaleiros portugueses possuem algumas quotas relevantes, sendo que Portugal possui mesmo um dos principais estaleiros de reparação naval da Europa e do mundo, a Lisnave.

O setor dos portos comerciais tem tido um desenvolvimento considerável acompanhado por uma diversificação da oferta, de infraestruturas e serviços portuários, estimulado pelo aumento da disponibilidade de competências e capacidade para atender tráfegos, dos mais variados elementos quer seja a importação/exportação e transshipment de carga contentorizada, produtos petrolíferos, gás natural ou carvão.

O alargamento do Canal do Panamá, permitirá a passagem de navios de ainda maior porte e capacidade de carga e tendo em conta que Portugal, ao deter um bom posicionamento estratégico na fachada atlântica e situando-se no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo, deve procurar tirar proveito desta situação apostando em portos capazes de receber os maiores navios do tráfego intercontinental.

O porto de Sines é um bom exemplo da realidade atrás descrita, sendo um porto de águas profundas e um dos principais portos da fachada atlântica da costa ibérica, este pode constituir-se como uma das principais portas de entrada e saída de mercadorias na Europa.

Uma maior aposta no desenvolvimento nas infraestruturas na rede de transportes e o incentivo ao uso de sistemas de transportes não poluentes e de baixo nível de emissões de carbono, permitirá transferir o tráfego de mercadorias intraeuropeu com distâncias superiores a 300 km para o transporte ferroviário, marítimo ou fluvial, promovendo assim o transporte marítimo de curtas distância e a dinamização das autoestradas do mar o que será altamente proveitoso para Portugal (retomaremos este assunto no capítulo IV).

A ENM (2013:54) considera fundamental a reestruturação e reordenamento á escala nacional dos nossos portos de pesca e varadouros, sendo necessário para compreender melhor este problema, um estudo socioeconómico das comunidades ribeirinhas associadas, da suficiência das infraestruturas e da sua manutenção. O

reordenamento deste setor deve ser realizado em simultâneo com o do setor dos portos e marinas de recreio, de forma a mitigar potenciais conflitos no uso do espaço litoral.

Estes passos são identificados pelo Plano Mar-Portugal, que abrange as entidades públicas, privadas e as ONG, procurando potencializar e envolver todos os atores e setores de desenvolvimento ligados direta ou indiretamente ao mar.

Como defende a ENM (2013:65), a ação no mar é acompanhada de um conjunto de oportunidades e ameaças, pelo que o Plano Mar-Portugal para ser efetivo, deverá realizar uma análise ou avaliação das implicações, positivas (sinergias) e negativas (impactos), associadas às ações a executar que permita a construção de cenários que incorporem, racionalizem e que permitam priorizar e corrigir as iniciativas propostas.

A execução da ENM2013-2020 através do Plano Mar-Portugal, dá *“prioridade ao desenvolvimento de conhecimento, competências e ferramentas de gestão partilhada, envolvendo todos os agentes, por forma a permitir abordar as causas dos problemas e as soluções possíveis e não, apenas, os seus sintomas.”* (ENM, 2013:55).

O Oceano funciona como um regulador climático, que perante o aumento das alterações climáticas, tem um papel cada vez mais valorizado pela comunidade nacional e internacional. Ao mesmo tempo que observamos um aumento da população mundial, também assistimos ao crescimento do comércio global marítimo, elevando o risco de acidentes marítimos e de catástrofes ambientais.

Existem também perigos de sobre-exploração e é por estas e outras razões que nos dias de hoje, existe uma maior consciencialização, que teremos de ter uma gestão de riscos maior e uma melhor governação dos nossos oceanos, procurando o desenvolvimento sustentável. Sendo Portugal a porta de entrada da Europa também a Defesa e soberania do nosso território é um fator importante e que iremos averiguar no próximo capítulo.

I.4. Síntese do Capítulo

A criação da Estratégia nacional para o mar foi um passo importante para a valorização do mar, reforçando a associação de Portugal e dos portugueses ao Mar, assente no uso sustentável do Oceano e seus recursos e na gestão e exploração das áreas marítimas sob jurisdição nacional, servindo como base de suporte à política de desenvolvimento regional associada ao mar.

Segundo o Relatório de Comissão dos Oceanos (2004:5) os objetivos da ENM são: *“Valorizar a importância estratégica do Mar para Portugal, dar prioridade a assuntos do Oceano e projetar internacionalmente essa prioridade, prosseguir uma gestão sustentada das zonas marítimas sob jurisdição nacional, com vista a tirar pleno partido das suas potencialidades económicas, políticas e culturais.”*

A ENM é importante como forma de interligar todos os aspetos referentes ao mar, criando condições para que a nossa vocação oceânica venha ao de cima e Portugal se afirme como país marítimo. Como foi dito a ENM não é a solução final, mas ajuda na identificação das nossas potencialidades, desafios e também das nossas lacunas e fraquezas, ajudando na divulgação e valorização da imagem de um Portugal marítimo.

Portugal procura ter um papel ativo e de relevo tanto ao nível Europeu como ao nível global, quer tanto pela sua posição geográfica, quer pela imensidão do seu espaço marítimo, provando assim que o nosso país, tanto no passado como agora e no futuro é uma potência marítima de relevo.

É necessário que o Estado seja um facilitador e defensor dos assuntos do mar, pois tal como expõe o Relatório de Crescimento Sustentável (2012,163) *“O Estado mantém uma presença ineficiente, os custos fixos são elevados e impeditivos da reestruturação dos setores tradicionais e do desenvolvimento de novos setores. A legislação e a regulação são dispersas e desconexas, com processos de licenciamento longos e de resultado incerto”*

É importante que o Estado e a Sociedade portuguesa deem o protagonismo que o mar merece de forma a produzirmos riqueza, inovação e garantirmos a sustentabilidade económica, social e ambiental.

Capítulo II: Defesa e Soberania Nacional

II.1. Proteção e Defesa do nosso espaço marítimo

Como destaca José Cervaens Rodrigues na Revista Nação e Defesa¹⁵ (2004:5) o mar está na essência da identidade nacional e no modo diferenciador de Portugal se situar no mundo. A História dita que os períodos em que Portugal demonstrou possuir uma consciência estratégica do mar coincidiram com períodos de prosperidade e quando essa consciência se baseava em políticas externas viradas para o interior, surgiam dificuldades económicas, lutas internas e decadência social.

Como refere o vice-almirante Alexandre Reis Rodrigues¹⁶ (2015), a importância do mar para Portugal tem evoluído ao longo dos tempos, é necessário identificarmo-nos mais com o nosso mar apresentando um discurso positivo necessitando por isso de conhecer melhor o que temos.

A geografia pode ser um fator determinante para o futuro de Portugal se for bem aproveitada. Portugal situa-se numa estreita faixa continental, no extremo oeste da Europa, prolongando-se pelo Atlântico graças aos dois arquipélagos que possui, o arquipélago da Madeira e dos Açores. Portugal tem de aproveitar as vantagens que este centralismo atlântico conduz, para contrariar os inconvenientes da periferia do nosso país em relação ao centro europeu.

Com o esbatimento das fronteiras tradicionais e a aceleração do processo de globalização a aposta na nossa vocação marítima, poderá modificar o reduzido peso económico e político de Portugal.

Para esta constatação concorrem os factos de que cerca de 90% do comércio internacional é feito por mar, que as indústrias extrativas, de matérias-primas minerais, vegetais, despertam cada vez mais interesse nos estados de todo o mundo, o grande

¹⁵ Referente ao texto escrito por José Cervaens Rodrigues Assessor do Instituto de Defesa Nacional para a revista Nação e Defesa nº108, 2ª série de 2004

¹⁶ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

peso para a economia que tem o conjunto das atividades de lazer propiciado pelo mar e claro o sector da construção e reparação naval e dos Portos Marítimos. Dado que Portugal tem um enorme potencial em várias atividades ligadas ao mar, pensamos que a participação do nosso país na economia marítima global tenderá a ganhar expressão.

Para o Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues¹⁶ (2015), é necessário identificar as áreas de real interesse ou seja proteger o que temos, não em termos de dimensão, mas sim o conteúdo e para isso é necessário investigar o fundo dos oceanos e investir em meios para levar a cabo essa mesma investigação.

Retomando agora um assunto discutido anteriormente, a segurança e a defesa relacionadas com a frente marítima passaram a ter mais visibilidade nos fóruns internacionais, os estados estão agora mais despertos para os assuntos do mar e mais atentos às consequências da recente evolução das ameaças dos terrorismos e dos crimes ambientais de dimensão catastrófica.

Com o crescente extremismo de vários grupos, que demonstram um total desrespeito por princípios morais ou éticos e parecem não conhecer limites de espaço para as suas ações, Portugal como qualquer outro membro da comunidade internacional, está também sujeito a essas ameaças.

Pelo fato de possuímos uma enorme fronteira marítima e dado sermos uma das portas de entrada da União Europeia, a forma como encaramos o sector da segurança e da defesa do nosso país tem de ser diferente, face aos novos perigos e às acrescidas responsabilidades.

Assim, embora seja nosso dever Garantir a Defesa dos Interesses Nacionais no Mar, nem sempre o Estado tem conseguido gerir de forma eficaz e ajustada toda essa responsabilidade. É importante o Estado usar da melhor forma a Marinha nesta situação.

A organização da Marinha em paralelo, com as estruturas essencialmente militares e a da Autoridade Marítima, dotam o país, *“de um instrumento único para contrariar ameaças ou riscos em vários patamares de intensidade e em espaço contínuo, desde o alto mar até à zona de concordância entre o mar e a terra”*, (Matias,2005: 27).

Como refere o Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues¹⁶ (2015), é importante a atuação conjunta e coordenada e a partilha de meios entre instituições de forma a melhorar a eficácia e a resposta destas.

A reestruturação do Sistema da Autoridade Marítima em Março de 2002, permitiu adicionar capacidades de cariz policial e de apoio cívico, às de natureza militar, num único segmento. Com o aumento da coordenação, os meios ao dispor da Autoridade Marítima Nacional são agora maiores e o exercício da autoridade e gestão do mar será mais fácil de realizar.

No entanto nos dias de hoje existe ainda um certo conflito de interesses dos mais variados órgãos ou atividades ligadas ao mar que querem as suas próprias zonas de intervenção. É portanto necessário criar um quadro de cooperação entre estes órgãos pois existem muitos ministérios envolvidos e a Autoridade Marítima Nacional, tem de saber impor ordem e coesão nos vários ministérios¹⁷.

Retomando neste ponto da dissertação um assunto exposto no 1º capítulo e conforme João Pires Neves (2010:1) explicita Portugal, por não conseguir por si só mobilizar meios necessários e suficientes à realização autónoma das suas finalidades, começou a aderir aos grandes espaços, geopolíticos/geoestratégicos/comerciais que foram surgindo: primeiro à NATO, depois à EFTA e mais tarde à CEE, que posteriormente deu lugar à União Europeia.

O nosso país apostou nestas grandes organizações e, de certa forma, esqueceu-se da sua própria geografia e do recurso enorme constituído pelo mar. Assim, Portugal tem de recuperar algum tempo perdido nomeadamente pelo reposicionamento face à política marítima da UE tendo em conta, entre outros aspetos, o alargamento da plataforma continental.

O mar significa, não apenas os recursos que tem e que importa explorar, mas também a própria barreira de defesa que este proporciona. O nosso País deve procurar desenvolver uma política em que os interesses nacionais são a prioridade, fazendo-o juntamente com a compreensão dos interesses de terceiros e dos interesses comuns,

¹⁷ Focamos este e outros assuntos no capítulo dedicado à análise das entrevistas

através do diálogo e da cooperação, instrumentos fundamentais para o entendimento das partes envolvidas.

Em Portugal, depois de 1974, os sucessivos Governos eleitos, pouca ou nenhuma atenção prestaram aos assuntos do mar, preocupando-se sobretudo, apenas com as relações com a Europa. O mar e a sua exploração eram elementos de pouco interesse e relevância. No entanto, *“esta orientação para a Europa, ainda que estratégica e incontornável, não deve, contudo, levar Portugal a descurar esse outro eixo, igualmente estruturante, (...) que tem na geografia as suas causas e razão de ser mais profunda”* (Neves, 2010:1). Só depois da Expo 98, que tinha os oceanos como tema principal, é que Portugal começou a voltar-se novamente para o mar, criando finalmente a ENM em finais de 2006.

Neste sentido podemos afirmar que o principal problema que Portugal enfrenta, não é a falta de vontade, mas sim a ausência de um claro compromisso: conforme afirma João Pires Neves (2010:28), *“para que haja uma efetiva vontade de mudar não pode ela deixar de ser incorporada e assumida ao mais alto nível da hierarquia do Estado, da sua liderança e Governo. O comprometimento efetivo do Governo do Estado português em todo este processo poderá não ser condição suficiente de sucesso”*. O mar tem que ser um projeto não apenas do governo mas sim um verdadeiro desígnio nacional envolvendo toda a sociedade portuguesa.

O setor da Defesa e Segurança no Mar inclui o apoio à política externa do país, a ações de proteção, segurança e fiscalização de pessoas, bens e recursos naturais. Dado que os oceanos e os mares são importantes como fornecedores de alimentos, como meio de transporte de pessoas e de bens e como fornecedores de recursos de grande valor económico, de que são exemplo os recursos energéticos, é vital garantir a segurança marítima.

A Defesa e Segurança no Mar constitui um fator chave para os Países detentores de espaços marítimos, uma vez que devem garantir a segurança das pessoas e bens, mas também assegurar a não ocorrência de práticas, que ponham em causa o equilíbrio sustentável do planeta, bem como a poluição ou a sobre-exploração de recursos.

Esta componente de Defesa tem também *“um efeito de agente directo na economia do mar, contribui para a produção de pensamento estratégico, colabora no ensino e formação, e apoia o desenvolvimento da visibilidade, da imagem e da cultura marítima”*. (Hypercluster da economia do mar, 2009: 312)

De forma a tornar eficaz a componente de Defesa e Segurança do mar, tornou-se importante a existência de uma relação muito próxima entre as estruturas militares da segurança e da defesa e da sociedade civil e as suas múltiplas atividades (económicas, académicas, culturais, recreativas, etc).

O estudo Hypercluster de economia do mar (2009:315), considera que sem estabilidade e segurança, *“a sociedade não pode satisfazer as suas necessidades de bem-estar e de progresso, assim como sem uma compreensão correcta das exigências de segurança e de defesa por parte dos cidadãos, sem uma verdadeira cultura de defesa nacional não é possível criar o ambiente moral nem a disponibilidade de recursos indispensáveis ao desenvolvimento de um adequado sistema de segurança, em sentido amplo.”*

A divulgação dos assuntos do mar e da sua importância é fundamental para a criação de um pensamento nacional nesta temática, tornando mais fácil a elaboração de uma estratégia governativa e civil para os oceanos. De forma a melhorar a nossa atividade de Defesa e Segurança, a participação nas forças da Organização do Tratado do Atlântico Norte, da União Europeia e outros tratados, é imprescindível para o fomento da cooperação com outros países, nomeadamente UE e nações da Lusofonia.

II.2. O contributo da Marinha

Importa realçar que, todas as autoridades como: a Marinha, a Força Aérea Portuguesa, e a Guarda Nacional Republicana tem um papel fundamental na defesa e segurança do nosso espaço marítimo e zonas costeiras adjacentes que merece ser mencionado. Contudo, tendo em conta a temática e os objetivos deste trabalho de investigação optou-se por analisar mais detalhadamente o caso da marinha como órgão principal na proteção e segurança do espaço/território marítimo português

As principais ameaças para o nosso mar compreendem-se pela:

- Constante sofisticação do narcotráfico em ambiente marítimo, a ameaça terrorista e a imprevisibilidade dos meios que pode utilizar nas áreas costeiras e portuárias;
- Os riscos ambientais e económicos, consequência do intenso tráfego marítimo, a imigração clandestina ou o tráfico de pessoas, (um problema que tem vindo a aumentar no espaço do mar mediterrâneo perante a crise vivida no médio oriente);
- O tráfico de armas por via marítima.

Perante estas situações é fundamental o nosso país possuir uma organização coesa, hierarquizada, tecnicamente competente e capaz que concentra recursos e forças numa única estrutura, ou seja, a Marinha.

Atualmente a marinha necessita de abranger vários aspetos, económicos, de segurança e defesa, ambientais e científicos, de forma garantir uma boa gestão da área marítima portuguesa e das suas zonas costeiras.

Como expõe o estudo Hypercluster da economia do mar (2009:318) *”a Marinha deve ter um quadro de missões cada vez mais amplo, para corresponder às exigências do serviço público atual e para rentabilizar os recursos materiais e humanos disponíveis ou a disponibilizar, assim como para pôr à disposição da comunidade nacional o enorme capital de conhecimentos e de vocação marítima de que dispõe”*

Segundo o estudo Hypercluster da Economia do Mar (2009:318), a Marinha contribui *“com múltiplas componentes de acções essencialmente militares, acções de serviço público não essencialmente militares prevalentes em tempo de paz, acções científicas de investigação do mar, acções culturais, etc., envolve o contributo de cerca de 15.000 pessoas, distribuídas por militares, militarizados e civis(...) respetivamente , a Marinha seja um dos maiores empregadores dentro do Hypercluster da Economia do Mar.”*

Para além do seu importante papel como empregador, a marinha tem também o papel de formar técnicos de vários níveis e especialidades, pois para atuar no mar é preciso um conhecimento cada vez maior e como tal o conhecimento multidisciplinar, exige recursos humanos altamente qualificados e equipamentos sofisticados. Este é um ponto fundamental para José Chilão¹⁸ (2015) sendo essencial formar e educar as pessoas, ajudando a promover e divulgar o nosso mar.

A Marinha portanto exerce uma influência direta na atividades ligadas ao mar e na cooperação militar no âmbito da segurança e defesa, entre Portugal e outros países.

Segundo o estudo hypercluster do mar (2009: 319) *“é preciso interpretar o mar em toda a sua coluna de água, o seu fundo, a sua dinâmica, como é necessário entender o comportamento da atmosfera e a interacção entre os meios aquático, aéreo e terrestre, para apenas se aflorar alguns aspectos.”*

A marinha contribui, assim, para o desenvolvimento nas áreas científicas e na proteção do ambiente marinho, e para a defesa do espaço marítimo.

O Instituto Hidrográfico, para além das suas funções de âmbito militar, estuda e caracteriza as dinâmicas do oceano, a qualidade do meio marinho e o fundo do mar através da elaboração de cartas sedimentológicas e de apoio à pesca, cartas náuticas, projetos de assinalamento marítimo, etc. Ajudar ou apoiar outros países de língua portuguesa os denominados PALOP, é outra função importante da marinha portuguesa.

Os programas de cooperação militar com os PALOP são de facto importantes havendo espaço para melhorias se, por exemplo, Portugal conseguisse exportar a

¹⁸ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

construção naval para equipar as marinhas desses países, estruturando programas de cooperação que integrem a formação e o treino das guarnições, bem como o apoio logístico continuado.

Para o estudo do Hypercluster da Economia do Mar (2009:320) *“A Marinha Portuguesa, como instituição estruturada de longa data, guarda saber e cultura que lhe permitem perceber a importância do pensamento estratégico sobre o mar e promover o seu desenvolvimento.”*

A academia da marinha¹⁹ tem um grande contributo para a sensibilização do Espaço Marítimo, com debates, envolvendo os mais variados académicos e especialistas sobre esta temática. Vários oficiais da marinha, mesmo os que estão fora do ativo colaboram com a organização de várias associações, como por exemplo, a Associação dos Oficiais da Reserva Naval, que elaboram debates e divulgam o pensamento marítimo em muitos locais do Continente e Ilhas.

A Marinha possui também um património riquíssimo como por exemplo, o Museu de Marinha, o Aquário Vasco da Gama, o Planetário Calouste Gulbenkian, a Biblioteca Central de Marinha, o Arquivo Central de Marinha, os pequenos museus dos faróis, etc.

Para uma boa gestão do espaço sob jurisdição portuguesa é necessário bom planeamento e organização, tornando-se assim essencial que o estado central como o órgão mais alto da hierarquia governativa consiga planear de forma integrada a exploração segura e sustentável do mar.

Desta forma, a defesa e segurança do nosso espaço marítimo necessitam de um adequado exercício de soberania porque só assim possibilitará criar e consolidar as novas oportunidades de negócio que a ENM prevê, através da economia do mar.

A marinha tem um papel importante na segurança e Soberania Nacional, dando um contributo importante para uma maior consolidação da nossa economia do mar para

¹⁹ A Academia da Marinha situa-se na Rua do Arsenal no edifício da Marinha em Lisboa, é um órgão de natureza cultural, que integra um conjunto de personalidades notáveis do meio cultural e académico português, que se distinguem ou distinguiram nas áreas da história, das ciências e das tecnologias navais e marítimas.

a sua manutenção, segurança, educação, formação e cooperação tanto a nível nacional, como ao nível internacional.

II.3. Síntese do Capítulo

A ENM para valorizar e apostar no crescimento azul considera importante garantir a proteção e segurança do espaço marítimo. Tendo em conta o vasto espaço marítimo que Portugal possui e o seu estatuto de porta de entrada para a União Europeia, tem o dever de fiscalizar e proteger o seu espaço marítimo, necessitando por isso que os vários órgãos de proteção de defesa, cooperem e trabalhem juntos, tanto ao nível nacional como internacional, nomeadamente ao nível Europeu e da Lusofonia.

É necessário um verdadeiro órgão orientador que fiscalize e que apoie na cooperação entre os vários serviços dedicados aos assuntos do mar. Esse é o papel da Autoridade Marítima nacional mas, este nem sempre tem conseguido realizar as suas funções de forma eficaz e coesa. Seria importante a promoção de uma discussão sobre a Autoridade Marítima Nacional de forma a perceber se seria necessário ou não uma reestruturação deste órgão, tão importante para o funcionamento das organizações e ativos que compõem o mar português.

A marinha tem um papel importantíssimo na fiscalização, na investigação, na formação e na divulgação do nosso espaço marítimo, divulgação essa que é necessária para a criação de um pensamento nacional para o mar, fazendo da marinha um órgão fundamental, para a criação de uma identidade marítima portuguesa e consequentemente importante para economia do mar.

Capítulo III: Economia do Mar

III.1. Caracterização da economia marítima de Portugal

Com o final do estado Novo em 1974, seguido pela descolonização e a integração do nosso país na UE, Portugal acabou por se afastar do mar, a marinha mercante reduziu-se quase a zero, pesca-se menos de um terço do que se capturava e os portos perderam dois terços da quota de comércio externo para o transporte rodoviário.

Quando o nosso país se volta para a Europa, atraído pela integração no mercado vasto e pelos montantes financeiros disponibilizados pela UE, acaba por afastar-se do mar e *“assistiu-se a uma perda do papel estratégico que o mar e as atividades marítimas tinham na economia nacional. E Portugal deixou de ser um país virado para o mar”*. (Ferreira, 2012:42)

Os sectores como a pesca, a construção e reparação naval ou o comércio marítimo foram os mais afetados por este esquecimento por parte dos nossos governantes. O nosso setor da pesca, por exemplo, ficou sujeito aos pressupostos da Política Comum de Pescas da UE, o que levou ao abate ou imobilização de muitas embarcações nacionais, obrigadas a reduzir o esforço de pesca, de forma a alcançar um nível sustentável de exploração dos recursos. A *“integração de Portugal na Comunidade Europeia teve também reflexos directos na forma de exploração dos sectores ligados ao oceano e, conseqüentemente, na própria organização territorial”*. (Ferreira, 2012:34)

Foi a partir da EXPO 98 que o pensamento começou a mudar: assistimos ao crescimento do turismo, nomeadamente o turismo da linha de costa e ao aumento do número de navios de cruzeiro, que atracam nos nossos portos.

Formou-se um conselho de ministros para o mar e, nesse mesmo ano, criou-se um livro branco sobre a política marítimo-portuária e os trabalhos de investigação dedicados ao mar ajudaram a compreender que não é só da União Europeia que depende o futuro de Portugal.

Concluiu-se que estava na altura de Portugal ter uma marinha mercante de dimensão adequada, uma frota de pesca capaz de satisfazer as necessidades da população²⁰ e de ter uma estrutura portuária forte e eficaz

Porém o caminho que teremos de percorrer até Portugal se tornar numa nação marítima bem-sucedida ainda é longo, e não devemos esquecer o que esteve por detrás do nosso afastamento do mar. O nosso país geriu mal o equilíbrio que precisava de manter, esquecendo-se das suas atividades marítimas e não aproveitando as oportunidades que algumas políticas e fundos da UE poderiam ter proporcionado para este sector.

Nos dias de hoje, começa-se novamente a perceber que as atividades relacionadas com o mar têm uma significativa importância e representam um recurso com um grande potencial por explorar, sendo assim importante para a nossa economia nacional.

Conforme expõe Nuno Matias (2005:11) *“as actividades económicas ligadas ao mar, são as que utilizam o mar como um factor do processo produtivo, porque são actividades que se realizam no mar ou se destinam a utilizações marítimas, como a pesca ou a construção naval ou, ainda, porque se realizam na proximidade da costa e esta é um factor de valorização”*. Neste sentido, e conforme afirma Regina Salvador (2015), a administração pública portuguesa tem um papel fundamental, de forma a criar projetos e políticas duradouros a favor do crescimento da economia do mar negociando com os agentes estrangeiros de forma a atrair investimento que Portugal tão necessita.

É importante sensibilizar a importância estratégica do Mar para Portugal sustentando-a numa gestão capaz e coesa das zonas marítimas sob jurisdição portuguesa, tendo a economia marítima de ser conforme a ENM o objeto de promoção, tanto da política como da sociedade civil. O *“ desenvolvimento simbiótico de políticas e de iniciativas privadas é uma exigência para que o benefício do mar e da nossa posição geográfica não resulte apenas, ou quase só, por via indirecta.”* (Matias,2005:16)

²⁰ Portugal consome três vezes mais peixe do que a média da União Europeia.

A sociedade portuguesa deve compreender a importância de uma aposta estratégica no mar. Portugal é um pequeno país periférico Europeu mas também é um país que tem sob sua jurisdição uma imensa área marítima, com um enorme potencial que não pode ser desaproveitado.

III.2. A economia do mar e a Clusterização das atividades marítimas

O fenómeno da globalização caracteriza-se pela intensificação do fluxo de pessoas, bens, capitais, investimentos, informação e conhecimento, diluindo as fronteiras entre territórios e países, levando ao aparecimento dos grandes produtores internacionais/firmas multinacionais, que contribuíram para a internacionalização das economias. Foram estas empresas multinacionais que levaram, em muitos casos a interdependências entre diferentes espaços regionais e nacionais.

Com a globalização criou-se uma tendência das empresas operarem e localizarem-se próximas umas das outras tornando-se forças motrizes do desenvolvimento económico.

Conforme menciona Ana Ferreira (2011:50) *“a proximidade geográfica entre actividades de ramos semelhantes e complementares é considerada factor determinante de competitividade no mercado atual, pois traduz se em benefícios, relacionados com a redução dos custos de produção e de transporte, e o conseqüente aumento dos lucros, assim como com a maior facilidade de divulgação da informação e das inovações tecnológicas. “*

Os Clusters atraem empresas e trabalhadores, atraídos por níveis salariais mais altos, contribuindo para a competitividade, para o aumento da produtividade, da inovação, capacidade de adaptação e a flexibilidade.

Como refere Abel Simões (2015), os clusters²¹ são sistemas dinâmicos que interagem entre si, que competem, mas que também cooperam e colaboram a diferentes níveis, desempenham um papel crucial no desenvolvimento local, regional e nacional.

²¹ O HyperCluster da Economia do Mar (2009: 105) considera que “Um cluster é constituído por um conjunto de actores – empresas, centros de investigação, entidades de interface, facilitadores, etc. – cuja actividade se organiza em torno de um conjunto de sectores com fortes relações económicas e tecnológicas e que, pela interacção dos seus membros, gera um potencial de inovação e desenvolvimento que separadamente esses membros não poderiam ambicionar ter.”

A Cooperação e a competição amigável são a base fundamental para melhorar a eficiência produtiva, ou seja, *“a ideia principal é que a proximidade espacial de empresas, operando segundo a lógica de Cluster, é promotora de competição e de inovação, na medida em que as empresas aprendem umas com as outras.”* (Ferreira, 2011: 69)

A transformação das empresas e dos vários sectores da economia do mar surge através de iniciativas privadas, mas coordenadas com o setor público, de maneira a aperfeiçoar cada empresa dos vários sectores e organizá-los em rede ou cluster.

Um cluster deve integrar fornecedores, produtores, compradores, infraestruturas, tecnologias, organizações de suporte (serviços, logística, financeira, etc.), instituições de investigação, desenvolvimento e formação. Assim, o empreendedorismo, competição, inovação e cooperação são fatores fundamentais na estruturação de um Cluster.

As designadas PME ou pequenas e médias empresas ao integrarem-se num cluster dinâmico e com boas perspetivas de crescimento são beneficiadas com novos negócios, contactos e parcerias, partilha de recursos, know-how e apoio técnico, divulgação e promoção dos seus produtos e do seu potencial, integração em redes de conhecimento, aproveitamento de sinergias e economias de escala, acesso a financiamento e à internacionalização.

O esforço conjunto, das empresas e dos sectores, é fundamental para o sucesso da rede ou cluster, sendo que *“cada empresa e cada sector devem ser capazes de melhorar continuamente, com ambição e racionalidade.”* (Matias, 2005:24)

A economia do mar exige uma ação conjunta entre governos e sociedade civil, de forma a permitir a implantação de políticas e o desenvolvimento de iniciativas que ajudem na evolução das empresas e dos sectores, e facilitem a organização em rede, ou cluster.

É fundamental que Portugal tenha como meta futura o desenvolvimento de um cluster marítimo nacional, dinamizando, como realça Ana Ferreira²² (2015), os

²² Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

subsectores ou indústrias mais pequenas ligadas ao mar e ligando-os com outros clusters de outros países Europeus.

A adoção de uma estratégia nacional para o mar vem ajudar no desenvolvimento de um cluster marítimo, ao estabelecer linhas de ação adequadas para um bom planeamento, sendo um facilitador, promovendo a cooperação e o desenvolvimento sustentável das Atividades Económicas ligadas ao mar.

Para Abel Simões²³ (2015), tendo Portugal um vasto espaço marítimo e representando a economia marítima um valor muito baixo, quando comparada com outros países europeus, o Estado deve assumir um papel relevante na promoção e dinamização das atividades ligadas ao mar que potenciem o crescimento económico.

Também as novas tecnologias constituem elementos fundamentais ao desempenho do cluster do mar, em especial as de informação e comunicação²⁴. A proximidade geográfica entre empresas ou instituições promove a cooperação e a competição gerando desenvolvimento e progresso.

A localização de Portugal potencia o aproveitamento do mar e das suas inúmeras possibilidades oferecendo interessantes perspetivas como a investigação das energias renováveis (por exemplo energia das ondas, a energia eólica) ou como o desenvolvimento de atividades mais antigas como a pesca, a aquicultura, a indústria transformadora de produtos do mar, a atividade portuária, logística e de transporte marítimo, construção e reparação naval, turismo marítimo, segurança e defesa, etc.

O Litoral de Portugal tem características interessantes para o desenvolvimento de um Cluster dado que as áreas próximas da costa são espaços de grande riqueza biológica e ambiental e constituem territórios atrativos para pessoas e atividades económicas. A nossa posição geográfica é por si só um fator importante para o nosso país se conseguirmos explorar da melhor maneira as vantagens da globalização e de trabalhar em rede ou cluster.

²³ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação.

²⁴ Linguagem atual correspondente às designadas TIC.

No entanto este fenómeno de litoralização (acentuada ocupação humana das faixas continentais que estão em contacto com o mar) pode ter várias consequências como sobrepopulação ou sobre-exploração de recursos levando à poluição das águas, à erosão costeira, à destruição de habitats e paisagens naturais

Assim, é necessário uma estratégia de gestão sustentável para estes espaços. Parece ser neste sentido que Ana Ferreira²⁴ (2015), aponta ao considerar que os subsectores ou pequenas indústrias pertencentes ao cluster marítimo, não têm exatamente de se localizar no litoral, podendo localizar-se em outras áreas, ajudando a dinamizar e desenvolver esses Territórios, tirando partido da dimensão reduzida de Portugal.

É importante tirarmos o melhor proveito da maritimidade²⁵ do nosso país, do seu posicionamento geográfico e do desenvolvimento de um Cluster do Mar em Portugal. O elemento marítimo foi um fator determinante ao longo da História sendo fundamental na construção da nossa identidade nacional. Temos agora oportunidade de compreender e potencializar novamente o mar como fonte de recursos, potenciador de atividades e importante meio de comunicação com o exterior. O grande desafio para Portugal é assumir-se verdadeiramente como nação marítima, fomentando o seu desenvolvimento e afirmando-se na Europa e no Mundo.

Olhando para algumas das nossas atividades ligadas ao mar nota-se um fraco dinamismo e falta de investimento sendo um exemplo disso o fraco aproveitamento da atividade piscatória e de sectores como a construção e a reparação naval, e as debilidades nas ligações entre os transportes marítimos e terrestres.

Tendo em conta a nossa Zona Económica Exclusiva e a previsível extensão da plataforma continental, teoricamente Portugal dispõe de um enorme potencial em criar e desenvolver diferentes atividades económicas no seu espaço marítimo.

Todavia na prática verificamos uma situação muito diferente que se pode atribuir a muitos fatores, como por exemplo legislação desadequada, excesso de burocracia,

²⁵ Referencia à tese de doutoramento do Doutor José Chilão.

falta de apoio à decisão, falta de orçamento, desconhecimento, falta de incentivos, falta de investidores, limitações tecnológicas, etc.

A concorrência externa veio mostrar as nossas fraquezas competitivas, sendo que Portugal prefere importar que exportar.

Torna-se necessário a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento, que inverta esta situação, e que provoque uma evolução destes setores ligados ao mar, os ajude a crescer articulando-os com outros setores estratégicos da economia portuguesa. Deve-se apostar em setores chave, que nos permitam concorrer com os outros países através do desenvolvimento e inovação.

É importante reforçar a nossa imagem de marca de país marítimo e valorizar a nossa centralidade atlântica, de forma a mitigar os efeitos da nossa posição periférica face à Europa. Como salienta Abel Simões²⁶ (2015) as empresas e organizações estão muito interessadas na formação e crescimento de um cluster marítimo em Portugal.

Hoje em dia ainda existe alguma falta de interação e muitas dúvidas e desconfiança quanto às estratégias e caminho a seguir na formação do cluster.

É necessário haver uma reorganização institucional perante a dispersão dos assuntos do mar por várias tutelas de forma a criar melhores condições e estratégias para a modernização dos diferentes setores económicos ligados ao mar, organizados em lógica de rede, ou Cluster.

De forma a permitir que o valor da economia do mar cresça devem-se promover medidas que permitam a referida reorganização institucional, através da implementação de políticas de desenvolvimento e modernizando os diferentes setores da economia do mar.

Estas medidas podem ser de curto, médio e longo prazo, com prioridade para os setores com maior procura, como o transporte marítimo, a pesca e a aquacultura, o turismo marítimo, as obras marítimas e a construção naval.

²⁶ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

Para se criar um cluster é essencial identificar os fatores que o tornam viável, estabelecer os sectores chave que o formam, que o sustentam, criar uma política industrial, sendo essencial compreender as relações entre sectores e os subsectores envolvidos e reconhecer os clusters como pilares valiosos para a economia.

Face ao que antecede, podemos afirmar que é vital promover as exportações e a internalização. É de extrema importância privilegiar a inovação, a investigação e o desenvolvimento, as empresas devem procurar melhorar constantemente os seus produtos, serviços e processos de produção.

As empresas do topo do cluster, as empresas chave que determinam os padrões da procura, estimulam a inovação e promovem o aparecimento de empresas no sector do abastecimento, serão as mais capazes de assumir os desafios da inovação. As empresas de topo constituem as âncoras do cluster e são importantes no processo de aperfeiçoamento das outras empresas.

A localização geoestratégica de Portugal permite um conjunto de potencialidades que para Ana Ferreira (2011:38) são fundamentais, nomeadamente:

- O Económico, como fonte de recursos, alimentares, minerais, energéticos, atividades como a pesca, transportes marítimos, construção e reparação naval, turismo;
- As Vias de Comunicação, em termos da localização privilegiada do País, no cruzamento de importantes rotas internacionais;
- A Segurança e defesa com a valorização da centralidade atlântica;

Como vulnerabilidades temos, essencialmente, a degradação das zonas costeiras e a sua ocupação desordenada, os elevados índices de poluição e a estagnação de sectores económicos estratégicos, tanto ao nível regional como nacional.

Retomando um assunto abordado anteriormente, a valorização do mar em Portugal está dependente do aproveitamento que se fizer das vantagens da nossa localização geográfica, na ligação entre a UE e outros territórios, como o Brasil ou os PALOP, de forma a tornar Portugal uma importante porta de entrada marítima (Gateway) para o espaço Europeu.

A revalorização referida anteriormente, traz ainda vantagens para as nossas atividades ligadas ao mar, dado que esta *“revalorização de atividades económicas que, estando articuladas em Cluster, poderão dinamizar ou recuperar sectores económicos mais antigos, como os transportes marítimos e a construção e reparação naval, ou outros mais recentes, como o turismo, a investigação e a exploração marítimas, por exemplo.”* (Ferreira. 2011:39),

É importante que Portugal defina estratégias e mecanismos que permitam otimizar os recursos que o oceano nos fornece promovendo a investigação e o desenvolvimento, o crescimento das atividades económicas, o emprego e a proteção do património natural e cultural.

É essencial potencializar o papel das atividades tradicionais como são o transporte marítimo, pesca, construção naval, transformação de pescado, turismo e lazer, como também as atividades emergentes, tais como a aquacultura, energias renováveis, como a energia das ondas e das marés, eólicas off-shore, biotecnologia, robótica marinha, extrações minerais, etc.

A integração europeia do nosso país não teve o efeito esperado pois não conseguimos aproveitar as oportunidades oferecidas, quer pelos fundos comunitários que recebemos quer pelo alargamento do mercado de referência com liberdade de circulação, faltando estratégias de modernização da economia portuguesa.

Como menciona o estudo Hypercluster da Economia do Mar (2009:71), existem cinco domínios de vocação própria que Portugal pode explorar e saber desenvolver, com os recursos de que dispõe: Turismo, os Serviços de Valor Acrescentado, o Ambiente, as Cidades e Desenvolvimento e a Economia do Mar. A economia do mar é um conjunto de sectores que estão em volta da exploração de um recurso natural - o mar.

Se Portugal souber articular a sua rede de ligações com a Europa, com África e com o Brasil, usando a plataforma da União Europeia para exportar as suas experiências empresariais e técnicas para outros territórios, os outputs da economia do mar constituirão produtos de exportação com amplo significado para a economia portuguesa.

Para que a economia do mar cresça é necessário a criação de empresas criativas e inovadoras que fomentem altos padrões de qualidade dos fatores de produção, reduzindo custos, criando incentivos fiscais para esses setores.

Os princípios e os planos de ordenamento da orla costeira podem tornar-se barreiras para o desenvolvimento da economia do mar e, como tal, devem ser revistos para promover o estabelecimento de empresas e para a exploração do mar, tanto por iniciativas públicas como privadas.

O estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:24) compreende que devem-se *“criar processos de licenciamento mais simples, mais céleres, mais baratos e principalmente mais generosos para as empresas que arrisquem fazer negócio na economia do mar, concedendo prazos de concessão de uso do domínio público marítimo mais dilatados e reduzindo-se as taxas a pagar, nomeadamente pelo uso de recursos hídricos.”*

A redução dessa burocracia permite a criação de um ambiente favorável a investimentos na exploração deste recurso natural (mar) onde o estado tem um enorme papel a desempenhar para o desenvolvimento da Economia do Mar, tornando Portugal mais atrativo para a entrada de capital e de atores externos (empresários).

Deve-se investir mais nos transportes marítimos onde é fundamental diversificar o negócio, internacionalizar e apostar em segmentos de mercado com futuro, como é o transporte marítimo de curta distância intraeuropeu, ou novas rotas com ligações a economias emergentes como África, ou a América Latina.

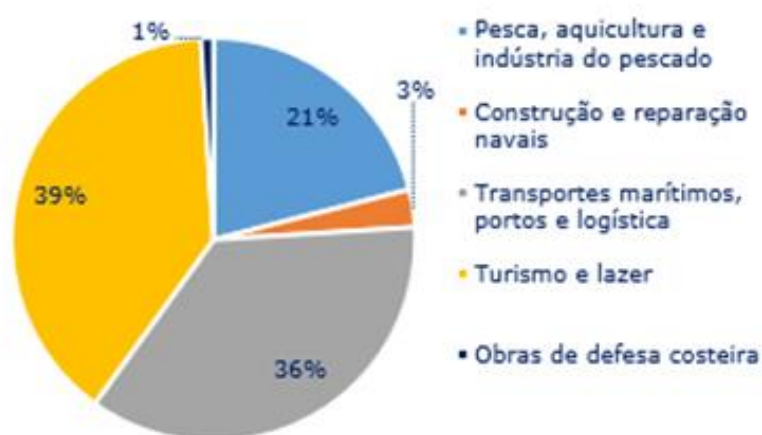
Também os portos precisam de se desenvolver/modernizar como indica o estudo Blue Growth for Portugal (2012, pág. 25): *“as empresas de administração portuária, devem procurar angariar mais carga em Espanha, continuar com a sua modernização tecnológica e com a redução de custos de operação”* e claro, reduzir as taxas portuárias, para que os Portos portugueses sejam tão competitivos como os outros portos da Europa.

A clusterização de sectores chave, a cooperação, a competitividade, a inovação e a modernização são os fatores que poderão garantir o desenvolvimento da economia do mar.

De forma a melhor avaliar o peso das atividades diretamente relacionadas com o mar na economia portuguesa considerámos os seguintes indicadores (ver figuras nº 1,2 e 3):

- Valor Acrescentado Bruto,
- Emprego total e por ramo de atividade;
- Volume total de Negócios.

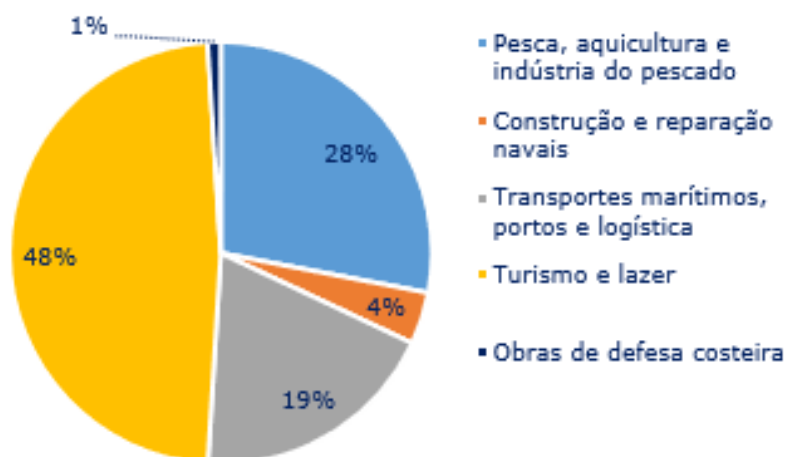
-Figura nº 1: Estrutura do VAB das atividades englobadas na Economia do Mar, 2010.



Fonte: ENM 2013-2020

Os sectores da economia do mar que mais contribuem para o VAB são o Turismo e Lazer com 39 pontos percentuais, seguido do pelo sector dos Transportes marítimos portos, e logística com 36 pontos percentuais. As atividades de Construção e reparação naval, atividades que nos últimos anos tem tido algumas dificuldades agravadas tanto pela grave crise económica como por alguma falta de apoio, contribuem ainda com 21 pontos percentuais do VAB. As obras de defesa costeira têm um peso muito reduzido de VAB acumulando apenas 4 pontos percentuais.

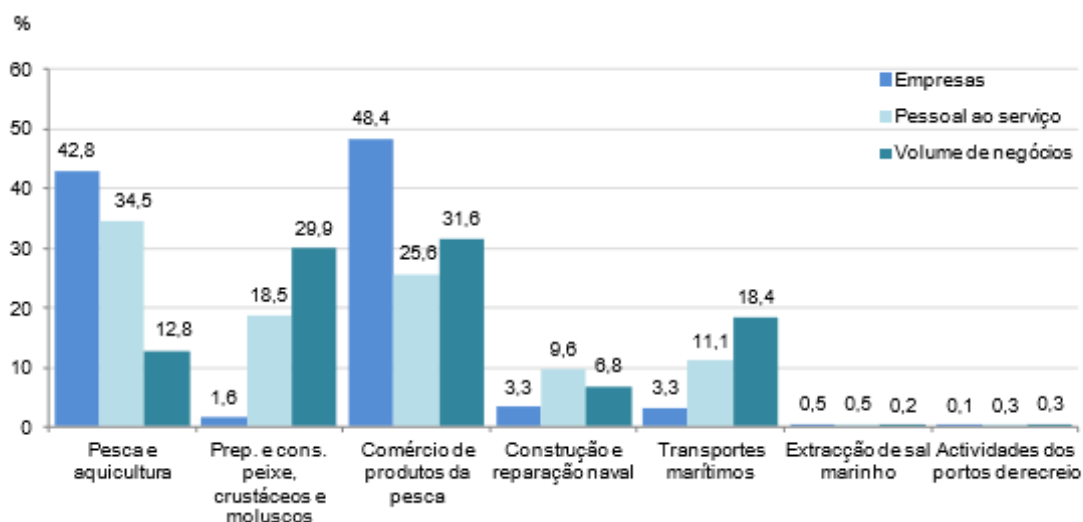
-Figura nº 2: Estrutura do Emprego das atividades englobadas na Economia do Mar, 2010.



Fonte: ENM 2013-2020

Ao analisarmos a estrutura do emprego torna-se evidente a importância do sector do turismo e lazer que detêm quase metade (48%) do total de empregados que trabalham nos setores da economia do mar. A Pesca, aquicultura e indústria de pescado têm ainda um forte peso com 28 pontos percentuais. Já o sector dos transportes marítimos portos e logísticas aparece em terceiro lugar com 19 pontos percentuais, enquanto o sector das Obras costeiras fica-se por 1 ponto percentual.

-Figura nº 3: Peso de cada atividade no agrupamento de atividades relacionadas com o mar, relativamente a número de empresas, pessoal ao serviço e volume de negócios, 2012.



Fonte: ENM 2013-2020

Considerando agora, o peso de cada atividade ligada à economia do mar relativamente ao número de empresas, empregados e volume de negócios, verificamos que comércio de produtos de pesca é aquele que mais empresas tem ao serviço e volume de negócios com 49 pontos percentuais e 31 pontos percentuais respetivamente.

A pesca e Aquicultura têm a segunda maior percentagem em termos de empresas envolvidas com 43 pontos percentuais e é o que tem mais pessoal ao serviço com 34,5 pontos percentuais. Os transportes marítimos têm um peso mais pequeno, o volume de negócios está nos 18 pontos percentuais e em termos de empresas têm apenas 3 pontos percentuais, no que diz respeito ao emprego tem um peso de apenas 11 pontos percentuais

Pela análise dos dados podemos concluir que a atividade do Turismo e Lazer é aquela que mais contribui para o VAB e para o emprego. As atividades ligadas à pesca, aquicultura e às indústrias e comércio do pescado têm um grande contributo ao nível do emprego, volume de negócios e empresas. Os transportes marítimos, Portos e Logística de um modo geral têm um peso importante no VAB e ao nível do emprego, no entanto perante a importância e potencial deste sector estes valores poderiam ser mais significativos.

Depois de analisarmos os traços fundamentais da economia do mar e termos percebido o ponto atual das nossas atividades marítimas iremos analisar mais detalhadamente um sector que tem um potencial imenso correspondente ao sector do transporte marítimo.

III.3. Síntese do Capítulo

A economia do mar em Portugal gera um volume de negócios que não chega aos 4 mil milhões de euros, o que poderia ser bem melhor pelo facto de Portugal ter um imenso espaço marítimo sob sua jurisdição.

É fundamental aumentar o interesse e apostar na economia do mar, adotando políticas públicas que reduzam por exemplo os elevados custos dos principais fatores de produção ligados ao sector e procurar facilitar a entrada de iniciativas privadas que tragam capital, recursos humanos e inovação e que gerem uma maior competitividade dentro dos vários setores e subsectores da economia do mar aumentando a qualidade e a produção.

A criação de um cluster nacional em volta da economia marítima é uma meta que o nosso país deve ter em conta no futuro, sendo para isso necessário a criação de sub-clusters sectoriais ou regionais como base para o desenvolvimento do tal cluster nacional.

Se Portugal conseguir adequar estrategicamente o ordenamento do território ao desenvolvimento da economia do mar, através de um modelo de desenvolvimento económico assente na exploração sustentável dos recursos naturais aí existentes Portugal poderá ter um futuro bastante promissor.

Capitulo IV: Transportes Marítimos

IV.1. Contextualização geral

Uma das utilizações mais antigas do mar é sem sombra de dúvida o transporte marítimo, e este facto juntamente com a liberdade do uso das rotas de navegação que permitiu o aparecimento da globalização como nós a conhecemos hoje. Como afirma o Almirante Viera Matias *“foi o continuado aumento da qualidade dos transportes marítimos, associado à redução dos seus custos, que transformou o mundo no mercado global dos nossos dias para quase todos os produtos e produtores.”* (Matias,2005: 31)

O processo de globalização aumentou a necessidade do transporte de mercadorias: através das novas tecnologias de comunicação e da maior facilidade de transporte de pessoas e bens foi possível a deslocalização da produção industrial à escala global, tornando efetiva a redução dos custos de produção compensando assim os maiores custos no transporte.

“As empresas de transporte procuram também reduzir custos através de economias de escala e melhorias na produtividade, o que resultou progressivamente num decréscimo dos custos de transporte e favorecimento do transporte multimodal.” (hypercluster da economia do mar, 2009:164)

Como referencia o estudo *“Blue Growth for Portugal”* (2012:42) a adesão à Organização Mundial de Comércio de grandes economias como a China e a Rússia, entre outras, acentua a importância do comércio mundial, do qual 90% é transportado por navio.

Esta situação gera uma interdependência, não só ao nível dos transportes marítimos mas também dos portos, servindo assim para aumentar os níveis de competitividade, concorrência, eficiência e crescimento da indústria portuária e do transporte marítimo.

O Transporte Marítimo divide-se em três tipos diferentes:

- O transporte de granéis sólidos (produtos agrícolas, alimentares, minérios etc.);
- O Transporte de granéis líquidos (produtos petrolíferos, químicos, etc)
- O transporte de carga geral fraccionada, ou seja, transporte de cargas sobre rodas (roll on - roll off) e o transporte contentorizado.

Segundo o estudo “Blue Growth for Portugal”(2012:42) *“as economias de escala refletem-se até na dimensão dos navios que, no que aos porta-contentores respeita, está para além da globalização e do crescimento do comércio mundial e de isso exigir maiores portos, novos terminais e, a longo prazo, mais e maiores navios, um outro dado a ter em conta é a volatilidade e alto valor dos combustíveis fósseis.”*

Esta volatilidade e o maior preço dos combustíveis, juntamente com situações de crise energética, como foram as crises de abastecimento de gás natural que envolveram a EU com a Rússia, levaram a UE ter como uma das suas prioridades garantir a segurança do fornecimento energético e a sua sustentabilidade.

Este facto terá como consequências, uma maior utilização de navios para o transporte de combustíveis fósseis, e a construção de mais terminais energéticos portuários, nomeadamente terminais de GNL, de forma a criar rotas de fornecimento, alternativas aos grandes gasodutos terrestres.

Porém não podemos obviamente esquecer o risco que, aumentando exponencialmente as possibilidades de mais tráfego de transporte de combustíveis fósseis junto às costas dos países, pode levar a um maior número de acidentes ambientais gravíssimos como foram os acidentes dos navios “Erika” e “Prestige”.

É importante garantir outras alternativas à nossa sustentabilidade energética, tendo em atenção todos os riscos que estas alternativas podem trazer. Como expõe o Estudo Blue Growth for Portugal (2012:43) os sistemas de transportes têm uma grande responsabilidade pelo agravamento da poluição e libertação de gases emissores de efeito de estufa. No entanto o transporte marítimo, apesar de poluente, consegue ser mais eficiente energeticamente em termos de Km/tonelada, que o transporte rodoviário, traduzindo-se em menos gases de efeito de estufa.

A Europa tem apostado mais no transporte marítimo, procurando utilizar navios novos, com motores mais limpos, tentando ganhar quotas mais elevadas no transporte de mercadorias e de pessoas.

É daí que surge a política das autoestradas do mar e do transporte marítimo de curta distância, procurando tirar proveito do fato de a Europa ser o Continente com a maior rede de portos de mar do mundo, o que a torna uma verdadeira potência portuária a nível mundial.

Para o sucesso dos Portos Europeus é essencial garantir a importância estratégica da competitividade dos setores do transporte marítimo, da construção naval, do equipamento marítimo, das indústrias portuárias tal como é importante garantir a eficiência, dinamismo e inovação do sistema portuário europeu. Só assim a UE poderá competir com o mercado abrangente asiático, de que se destacam Singapura e Coreia do Sul

De forma a dinamizar os portos europeus foi importante a aposta num programa de privatização de terminais portuários, o que aumentou a concorrência, possibilitando aumentar a competitividade e a produtividade levando à redução do preço e das taxas associadas ao transporte marítimo. Segundo André Fernandes²⁷ (2015) existem 2 tipos de competição:

- A competição de modos de transporte;
- A competição entre portos marítimos competindo entre si para captar as principais rotas comerciais;

O Livro Verde da Política Marítima Integrada da União Europeia, revela a importância do transporte marítimo e dos portos, porque mais de 90% do comércio externo europeu e quase 40% do comércio interno passa pelos portos da Europa. Este facto demonstra a importância do setor para o mercado europeu.

Os portos são importantes ferramentas para a política económica e comercial europeia, mas também são abrangidos por outro tipo de políticas como por exemplo, políticas energéticas e ambientais.

²⁷ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

A União Europeia tem tentado reduzir as emissões geradas pelo setor do transporte rodoviário através do desenvolvimento do transporte marítimo procurando descongestionar o tráfego das estradas do continente e apostando no tráfego marítimo e ferroviário.

Este tem sido o principal objetivo da UE, desde a criação do Livro Branco da Política Europeia de Transportes em 2001, de forma a promover o transporte marítimo de curta distância, ou seja, o transporte marítimo intraeuropeu, auto-titulado de *autoestradas do mar*.

Para tornar esta estratégia uma realidade, o transporte marítimo de curta distância terá de ser apoiado, como admite o estudo hypercluster da economia do mar, (2009:171) em grandes investimentos nas infraestruturas, de forma a poder criar novas cadeias logísticas intermodais de base marítima, tornando-se mais sustentáveis e comercialmente mais eficientes, melhorando o seu acesso aos mercados europeus e reduzindo assim o congestionamento do sistema rodoviário no centro da Europa.

O Transporte Marítimo de Curta Distância divide-se em dois tipos de transporte entre portos:

- O *deep sea shipping* virado para a navegação intercontinental;
- O *short sea shipping* onde se insere o transporte marítimo intraeuropeu.

Entre 2006 e 2010, as mercadorias movimentadas no transporte marítimo intraeuropeu, aumentaram 1,5 mil milhões de toneladas, passando de 3,8 mil milhões para mais de 5 mil milhões.

Hoje em dia estamos ainda longe de garantir o transporte marítimo de curta distancia intraeuropeu, seja por motivos de dificuldades administrativas e burocráticas, seja por falta de vontade das autoridades responsáveis pelos despachos aduaneiros e sanitários na Comissão Europeia e dos respetivos Estados membros ou simplesmente porque as vantagens e facilidades do transporte rodoviário serem ainda maiores, suplantando o transporte marítimo e ferroviário.

Para além da questão das autoestradas do mar existe ainda uma outra questão que constitui um dilema para a UE: *“decidir se a política europeia para os portos deve*

orientar-se mais para uma rede transeuropeia de poucos, mas grandes portos, que é o que na realidade hoje existe, ou desenvolver esforços e medidas tendentes a potenciar o desenvolvimento de portos mais pequenos, assim descentralizando esta indústria.” (Blue Growth for Portugal, 2012:49)

Perante este dilema, certas regiões marítimas europeias defendem uma distribuição geograficamente mais equitativa do tráfego portuário pelos pequenos portos da Europa, enquanto outras regiões defendem o prevalecimento dos grandes portos sobre os mais pequenos.

Esta última ideia é defendida, de modo claro, pela rede de portos do norte da Europa que detém a hegemonia das rotas dos navios que chegam ao continente.

Tendo em conta o objetivo da redução de emissões de CO₂, *“a rota dos navios que vêm da Ásia e que rumam ao Norte da Europa para as mercadorias serem depois reenviadas por terra para os centros de consumo do Sul do continente é altamente questionável e devia ser equacionada por Bruxelas, numa atualização da sua visão para os portos e os transportes marítimos europeus.”* (Blue Growth for Portugal, 2012: 49)

Caso a UE decida realmente uma distribuição geograficamente equitativa do tráfego portuário, os portos Portugueses poderão beneficiar desta decisão. No entanto, Portugal está dependente do que Bruxelas decidir, ou seja, todas as decisões que se tomem a nível nacional estão sempre dependentes das decisões da UE.

Há que destacar ainda assim, os esforços feitos neste capítulo dos transportes pela União Europeia: o transporte marítimo é um sector da economia muito importante para a UE, sendo que esta procura fazer frente ao crescimento de outras frotas externas nomeadamente a frota chinesa.

Uma das medidas que a UE desenvolveu, com o objetivo de manter e reforçar a sua liderança mundial neste setor, foi a criação de um benefício fiscal mais favorável, denominado por “taxa de tonelagem”, ou seja, *“as empresas de “shipping” registadas nos Estados membros podem ser taxadas, não pelos seus lucros, mas pela tonelagem transportada.”* (Blue Growth for Portugal (2012:50)

O Estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:50), revela que este benefício fiscal permitiu, nos anos seguintes à sua entrada em vigor, aumentar a frota e o volume de negócios de vários países europeus, nomeadamente a Alemanha que aumentou a sua frota em 67%, a Irlanda que aumentou a sua frota em 68% ultrapassando os 1,3 mil milhões de euros de volume de negócios e a Bélgica, onde 80% dos navios pertencentes a armadores belgas regressaram à bandeira de origem.

O nosso país por sua vez tem uma situação um pouco diferente dado que *“Portugal também concede tradicionalmente alguns benefícios fiscais ao setor dos transportes marítimos, mas ao invés de os atribuir a longo prazo, como os demais países costeiros europeus, tem-no feito apenas por períodos anuais e com valores definidos a cada ano.”* (Blue Growth for Portugal, 2012:50)

Este facto, para além de não conceder segurança e certeza jurídica aos empresários do setor, provoca um entrave à possibilidade da realização de investimentos de maior escala, estando aqui mais uma demonstração que as leis e as políticas públicas portuguesas não têm sido benéficas para o setor dos Transportes e das demais atividades relacionadas com o mar.

IV.2. O caso Português

Como já foi anteriormente referido, Portugal pela sua localização geográfica apresenta-se como porta de entrada da UE, pelo que o nosso país, desde muito cedo, tentou construir uma rede de portos na sua orla costeira e desenvolver uma frota de marinha de comércio, procurando tirar proveito do nosso posicionamento estratégico.

Porém, tal plano não aconteceu e o que se assistiu foi a um virar de costas de Portugal ao mar. Em meados da década de 70, como referencia o estudo Blue Growth for Portugal (2012:88), devido à descolonização, que levou ao fim do mercado protegido das rotas de transporte marítimo entre Portugal e as suas colónias, e a crise petrolífera ocorreu uma grave crise das empresas de transporte marítimo.

Hoje em dia a realidade é bem diferente e tornou-se clara a importância estratégica e económica dos portos e do transporte marítimo. No entanto, o setor do transporte marítimo português tem tido algumas dificuldades em se impor perante a forte concorrência internacional, agravada pelo facto da internacionalização dos armadores nacionais nunca ter realmente acontecido, ficando estes restritos ao tráfego entre o continente e os arquipélagos dos Açores e Madeira.

A exploração dos mercados em Africa tem sido inexistente e as vantagens que Portugal poderia tirar do transporte marítimo de curta distancia intraeuropeu são poucas por este conceito ainda não estar plenamente em funções.

No entanto, se analisarmos o setor dos portos o cenário é bem diferente, dada a concretização de novas políticas que permitiram melhorar e aperfeiçoar a organização e gestão dos portos.

Fizeram-se investimentos notáveis desde a década de 90 até hoje, de forma a modernizar os serviços e infraestruturas dos portos portugueses, passando estes também a ter um modelo de negócio caracterizado pelo conceito de *landlord*, que tal como o nome indica “*a propriedade de raiz e a administração portuária são públicas, mas a operação portuária propriamente dita é concessionada a grupos privados.*” (Blue growth for Portugal, 2012:51)

Esta forma de gestão possibilitou criar consideráveis investimentos e permitiu expandir os terminais dos portos portugueses, melhorar as suas acessibilidades, modernizar o equipamento, etc.

Para o Doutor André Fernandes²⁸ (2015) a nível global as atividades económicas devem estar nas mãos dos privados, o que permite mais flexibilidade, mais parcerias, uniformização dos portos, tornando mais fácil criar parcerias estratégicas entre os armadores.

O estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:51) vai ainda mais longe e considera que Portugal hoje em dia, mais que um país marítimo é um país portuário. Basicamente Portugal possui infraestruturas portuárias modernizadas mas não tem navios nem tonelagem com relevância à escala internacional

Este facto pode ser comprovado pelas figuras analisadas no capítulo da economia do mar (capítulo 3 da presente dissertação) onde pudemos verificar que o transporte marítimo só tem grande relevância quando colocado juntamente com o sector dos portos marítimos, dado que, sozinho, o setor dos transportes tem um peso pouco significativo na economia do nosso país.

Enquanto para os outros países europeus o setor dos transportes é mais importante que o sector dos portos marítimos, a verdade é que em Portugal acontece o oposto: *“a nível global, como vimos, o setor dos transportes marítimos é o setor número um, destacado, da economia do mar, ocupando o setor portuário apenas a quinta posição na escala de importância dessa economia. Esta discrepância entre Portugal e outros países genuinamente marítimos, diz bastante da peculiaridade da economia do mar portuguesa, bem como do potencial do setor do transporte marítimo para crescer em Portugal”* (Blue Growth for Portugal, 2012:51).

Para aproveitar esse potencial é necessário, e à semelhança do ocorrido em outros países europeus, incentivos públicos e a criação de condições para que este sector se possa desenvolver.

É também importante recuperar a nossa marinha mercante, de forma a termos mais presença no tráfego de bens a nível mundial, precisamos de aumentar as exportações para diversos destinos nomeadamente África e América do Sul e criar

²⁸ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

condições para as mercadorias que cheguem a Portugal possam ser distribuídas pelo resto da Europa rápida e eficientemente.

Os portos e os transportes marítimos são a base onde assenta o sistema marítimo-portuário, logo são essenciais para a formação de um cluster do mar.

Conforme menciona o estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:41), sem estes sectores a economia do mar de um país não consegue ser eficaz e dinâmica pois ligado ao sector dos transportes e dos portos marítimos temos as mais variadas indústrias e atividades como a construção e reparação naval, o equipamento e a engenharia naval, os serviços marítimo-financeiros, jurídicos, de seguros, de agência, de classificação de navios, rebocadores etc.

Se um país não dispõe de um sector dos portos e transportes marítimos eficiente, então não conseguirá ter um cluster do mar eficaz, ou seja, *“sem um setor marítimo-portuário dinâmico esse país não poderá ser uma nação genuinamente marítima.”* (Blue Growth for Portugal, 2012:72)

Portugal não tem um setor marítimo-portuário dinâmico pois apesar do investimento dos últimos anos no sector portuário, tem-se esquecido do sector dos transportes marítimos. Se Portugal quiser ter um verdadeiro cluster do mar a nível nacional, tem que desenvolver de forma equilibrada, tanto o setor dos portos como o sector dos transportes marítimos.

Este investimento que temos referido no setor dos portos é também muito recente, dado que, durante o período de afastamento de Portugal do mar os portos portugueses, alguns já exercendo as suas atividades desde a idade média, viram-se ser afastados da lista de prioridades da agenda nacional, entrando numa fase de estagnação que durou ainda muitos anos. A título de exemplo mencione-se que o porto de Sines foi tratado durante muito tempo como um simples terminal energético e petroquímico.

Na atualidade os portos nacionais estão mais competitivos, modernos, inovadores, graças aos investimentos feitos, especialmente nos últimos 10 anos. Assim, podemos afirmar que os portos marítimos são um bom exemplo de um sector antigo

que estava esquecido, estagnado, mas que com as condições certas pôde-se reerguer sendo agora uma aposta de futuro.

Lamenta-se que o mesmo não tenha acontecido com a marinha mercante portuguesa, que *“continua a não ser uma aposta nacional e que permanece num estado de desenvolvimento muito insatisfatório.”* (Blue Growth for Portugal, 2012:42).

Outra atividade que também não tem tido o desenvolvimento que seria de esperar, tendo em conta o seu enorme potencial, é a exploração e aproveitamento dos recursos marinhos. Podemos afirmar, deste modo, que ainda existe um longo caminho a percorrer até à consolidação de uma verdadeira Economia Nacional do Mar competitiva, dinâmica e capaz de aproveitar todas as oportunidades que o mar nos proporciona.

Como esclarece Abel Simões (2013:10) *“Portugal gera um valor económico três vezes inferior ao da Bélgica (que tem apenas 98 Km de costa) e, em termos de empregabilidade, igualmente três vezes inferior ao da Grécia. A Espanha, com o seu recente “cluster do mar”, gera sete vezes mais valor do que Portugal.”*

Tendo em conta o tamanho, a localização e o potencial do nosso espaço marítimo esta situação é insustentável, pelo que Portugal, tem de saber criar novas oportunidades de negócio, atrair mais investimentos, apostar em novas atividades marítimas e explorar de forma sustentável o mar.

IV.3. Os portos marítimos portugueses

Os nossos portos nacionais, como menciona o estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:52), têm certas características distintas que é importante ter em conta:

- A sua posição geográfica estando Portugal na proximidade com algumas das rotas de tráfego marítimo mundiais importantes;
- As condições naturais favoráveis, tal como por exemplo, águas profundas, fraca amplitude de marés, canais de acesso curtos e um clima que permite aos nossos portos estarem operacionais todos os dias do ano.

Como refere Regina Salvador²⁹ (2015), o porto marítimo é muito importante, pois concentra em si múltiplas atividades e sectores ligados ao mar, aumenta a resiliência de um território, tem um efeito de arrastamento e de atratividade sobre varias empresas e agentes económicos, podendo beneficiar outros sectores como o turismo.

Os principais portos portugueses funcionam como polos de concentração de mercadorias vindas dos outros continentes, que depois distribuem pelo resto da Europa. Neste aspeto será importante o transporte marítimo de curta distância e a criação de uma rede de acessibilidades terrestres de longa distância. Contudo como vimos anteriormente, o transporte marítimo intraeuropeu ainda não está bem concretizado, por causa da força do transporte rodoviário e ainda existem lacunas na rede de acessibilidades terrestres que ligam Portugal ao resto do hinterland ibérico e ao resto da Europa.

Vários portos portugueses têm vindo a crescer, aproveitando as oportunidades que têm surgido, como é o caso do porto de Sines como hub portuário e plataforma de transshipment ou a crescente internacionalização do Porto de Leixões, por onde é processado parte das exportações da região Norte e de algumas regiões espanholas.

Segundo o estudo “Blue growth for Portugal” (2012: 52) *“Através principalmente do Porto de Sines, no futuro ainda mais do que hoje, espera-se, Portugal será a origem de navios feeder para outros portos europeus de dimensão regional, ganhando um*

²⁹ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

posicionamento estratégico no sistema portuário europeu mais relevante do que hoje detém.”

Portugal tem beneficiado de novos relacionamentos internacionais que permitem novas oportunidades à internacionalização da economia portuguesa, procurando consolidar o seu papel como plataforma giratória portuária da Europa.

Para os nossos portos terem mais peso no mercado mundial é necessário “reforçar a competitividade e a agressividade comercial dos portos portugueses e da cadeia logística em que se integram, traduzida na redução - ainda hoje desejável - da fatura portuária aos clientes finais, na redução do tempo de desembarço dos navios e de despacho das mercadorias, na conquista de mercado nos centros urbanos, de consumo e industriais da península Ibérica sem distinção de país (i.e. visando a Espanha), tudo isso alicerçado num claro reforço do dinamismo da participação privada na exploração e operação portuárias”(Blue Growth for Portugal, 2012:53).

A participação privada é talvez o ponto mais importante, sendo necessário aumentar a rentabilização privada nos portos portugueses, de modo a atrair novos atores ou empresas estrangeiras que forneçam maior dinamismo e inovação aos portos nacionais.

Um exemplo disso é a entrada do *Port of Singapore Authority* na operação do terminal de contentores em Sines, permitindo uma maior concorrência entre operadores e uma maior eficiência para os portos portugueses. No entanto como refere Regina Salvador²⁹ (2015), perante a crise económica que se abateu em Portugal e no resto do mundo, hoje em dia existe um certo clima de desconfiança entre o setor público e privado o que prejudica claramente a cooperação e competitividade.

Tem-se procurado mudar este paradigma tal como expõe o estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:54), o nosso país tem procurado criar melhores condições para a participação privada, que permita mudar o estatuto das autoridades portuárias dos principais portos portugueses, que passaram de instituições públicas a sociedades anónimas de capital público dando-lhes mais responsabilidades e autonomia de gestão.

O risco de assimilação entre portos foi sempre um motivo de preocupação mas, na opinião de André Fernandes²⁹(2015), essa assimilação não aconteceu pelo facto dos

portos portugueses terem especificações diferentes e alguns pertencerem à mesma autoridade portuária.

O estudo “Blue Growth for Portugal” (2012:55) considera que *“o modelo de governação dos portos continentais manterá a sua matriz tradicional de acionista único, o Estado, o qual pode usar essa prerrogativa para tomar as decisões que são estratégicas ao sistema portuário, deixando à autonomia das administrações portuárias a gestão do funcionamento do porto e as decisões de cariz comercial, para as quais uma relação de proximidade com a região em que o porto se insere é fundamental.”*

Este facto é importante para a renovação dos portos em Portugal, de forma a tornaram-se mais fortes mais agressivos comercialmente, mais competitivos e dinâmicos. Os portos beneficiam, assim, do poder do Estado central por um lado e do verdadeiro interesse das suas regiões por outro.

De forma a tornar os nossos portos mais competitivos e atrativos em termos comerciais é importante continuar com custos e taxas competitivas em termos de mercado, fazendo cada vez mais uso de novas tecnologias de informação e comunicação na modernização dos portos e na utilização de ferramentas de última geração tais como os sistemas de informação (SIG).

Estas ferramentas permitirão racionalizar benefícios e criar condições para o relançamento da nossa marinha mercante, através da adoção de políticas públicas que permitam a *“atração para Portugal de parceiros internacionais com meios financeiros e know-how especializado no setor, que ajudem a internacionalizar esta indústria, à imagem do que se deseja fosse conseguido no âmbito da operação privada portuária.”* (Blue Growth for Portugal, 2012:56)

Alguns portos têm ganho com a liberalização do comércio internacional, uma maior exigência e rapidez sendo capazes de atrair e concentrar maiores operadores, provocando um aumento da concorrência e competitividade, permitindo a esses portos

tornarem-se portos megahubs³⁰ por serem *“verdadeiras plataformas de ligação de actividades, elas próprias em concorrência entre si.”* (Hypercluster do mar, 2009:179)

O principal fator em que se baseia a concorrência entre portos é a capacidade de atração e fidelização dos armadores e transportadores de carga. Este facto é também importante para o desenvolvimento de região onde se localiza um porto, pois a atração dos armadores, transportadores e outros agentes económicos têm um grande impacto económico e social no hinterland que envolve o porto.

Um porto, como indica o estudo *“hypercluster da economia do mar”* (2009:180), não tem apenas o papel de fornecer serviços aos navios de carga mas também fornece serviços ao sistema de produção, transporte e logística, e ainda atrai atividades não-marítimas como de recreio, turismo, ambientais, etc.

O porto serve de elo de ligação entre a rede de áreas marítimas e terrestres, mostrando que não serve apenas para receber e enviar mercadorias: *“A sua área de referência estratégica deve incluir, antes, todo o seu enquadramento territorial, integrando e interrelacionando actividades marítimas, portuárias e terrestres, construindo redes de articulação entre elas.”* (Hypercluster da economia do mar, 2009:180)

Um porto marítimo para além de incluir o seu respetivo hinterland engloba, também, a sua articulação com outros portos intermediários até a mercadoria chegar ao seu porto de destino, ou seja inclui também o foreland.

O envolvimento de um porto com o espaço terrestre, traz consigo várias vantagens como revela o estudo *“Hypercluster da economia do mar”* (2009:182): aumenta a produtividade, através da ligação mais eficiente com o espaço, reforça a atratividade para captar fundos e subsídios, induz melhor conhecimento dos mercados locais, proporciona maior flexibilidade, oferece maior reforço do polo logístico e potencia a simplificação de procedimentos alfandegários.

³⁰ Um exemplo disso, sendo já considerado um porto megahub é o porto de Sines, o único em Portugal com tais características.

O sistema portuário de Portugal continental apresenta uma estrutura de dois tipos diferentes de portos:

- Portos principais de que fazem parte Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines;
- Portos secundários de que fazem parte Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão, Faro e os portos do Douro.

De forma a aumentar a cooperação entre portos e criar uma rede logística entre os diversos portos portugueses, desenvolveu-se uma infraestrutura de suporte, designada de Janela Única Logística, com o objetivo de ligar *“todas as plataformas da rede, integrando as autorizações alfandegárias à exportação e importação de mercadorias, bem como as restantes autorizações administrativas à saída e entrada de bens no País, de acordo com o princípio de simplificação administrativa, constituindo esta, um desafio à inovação e ao desenvolvimento tecnológico aplicado a este sector.”* (*Hypercluster da economia do mar, 2009:203*).

Portugal tem investido em modernizar o sector dos portos e transportes marítimos procurando fornecer os meios e as condições para que os portos portugueses possam continuar a crescer como tem acontecido nos últimos anos sendo que essa tendência é para manter.

O futuro oferecerá novas oportunidades ao setor portuário marítimo de que se destaca o cruzamento de várias rotas comerciais importantes. Deste modo, Portugal deve procurar ter meios para atrair os grandes armadores e outros agentes internacionais.

Desta forma os nossos portos nomeadamente Sines, por ser um porto de águas profundas capaz de receber todo o tipo de navio, podem beneficiar com o Alargamento do Canal do Panamá, passando a servir como importantes plataformas de distribuição de mercadorias. Podemos tirar também proveito do crescimento do tráfego Asiático e da aposta europeia no Transporte Marítimo de Curta Distância que pode trazer novas oportunidades aos armadores portugueses.

IV.4. Síntese do Capítulo

Como temos visto ao longo deste trabalho, o sector dos transportes tem-se tornado realmente muito importante para o mundo inteiro, especialmente para a Europa. Todos os outros sectores e atividades ligadas ao transporte marítimo ganham com a sua relevância, nomeadamente o sector dos portos, que também tem vindo a ganhar destaque, não só pelo porto em si mas pelo cluster e toda a logística associada.

Portugal é um caso algo diferente do resto dos outros países da UE, dado ter decidido apostar mais no sector dos portos do que no sector dos transportes marítimos o que trouxe consequências, nomeadamente o desaparecimento da nossa Marinha mercante, quer por falta de uma política verdadeira de apoio a esta indústria de bandeira nacional, quer por falta capacidade financeira e empreendedorismo por parte dos poucos armadores nacionais. Assim a verdade é que o sector dos transportes continua a não ter um peso muito significativo em Portugal, apesar deste setor movimentar cerca de 90% do comercio internacional.

Interessa, portanto, reconhecer e construir oportunidades, de mercado para a atividade dos transportes marítimos, especialmente na participação do transporte marítimo de curta distância intraeuropeu, em que se espera que a União Europeia desenvolva e reforce este tipo de atividade no futuro.

Portugal poderá tirar proveito deste facto beneficiando com o desenvolvimento do segmento de *feederling*, gerado a partir de Sines, ou até estabelecer novas ligações intercontinentais, aproveitando, por exemplo, a possível assinatura do novo tratado de cooperação assinado com a América do Norte ou criando ligações mais fortes com portos de África e da América Latina, tirando partido dos laços comerciais antigos entre Portugal e essas regiões.

O atraso na construção de corredores de ligação entre os portos e as plataformas logísticas terrestres é um problema que Portugal necessita de resolver, dado que, num mercado competitivo como este a escolha do meio de transporte faz-se mais pela eficiência e capacidade de resposta do que pelos próprios custos financeiros.

Depois de compreendermos melhor a situação portuguesa em termos de transportes e de portos marítimos passaremos a analisar o caso de estudo desta dissertação, o porto de Sines. Procuraremos perceber a realidade atual do porto de Sines, quais as suas características que o tornam único no nosso país e perceber qual o seu verdadeiro papel no desenvolvimento não só regional como nacional. No próximo capítulo teremos também a análise das respostas dadas pelos entrevistados permitindo por fim, juntamente com a análise do caso de estudo e com tudo o que já foi dito anteriormente, a composição da Conclusão deste trabalho de Investigação.

Capítulo V: Um exemplo de Sucesso: O caso do Porto de Sines

V.1. Caracterização Geral

O Porto de Sines iniciou a sua atividade em 1978, tendo sido construído como um porto de águas profundas capaz de receber os maiores navios e, como foi referido anteriormente, começou por ser vocacionado para as mercadorias de cariz energético. No entanto, nos últimos anos, conseguiu crescer tornando-se uma referência nacional no manuseamento de produtos tanto líquidos como sólidos.

Segundo Hugo Batista (42:2013), *“o Porto de Sines é um grande porto hub, com características únicas na fachada Ibero-Atlântica de águas profundas que lhe permite receber e operar, em modernos terminais especializados, os grandes navios transcontinentais de granéis líquidos, granéis sólidos, carga geral, LNG (gás natural liquefeito) e contentores”*.

O hinterland do Porto de Sines inclui toda a zona sul e centro de Portugal continental, sendo que a sua localização, e características únicas, permitiram ao porto aumentar a sua capacidade não só energética como também permitiu apostar em cargas e mercados mais diversificados como foi por exemplo em 2004 a nova aposta de Sines na carga contentorizada, especialidade que mais tem crescido nos últimos anos. Esta diversificação permitiu a criação de polos logísticos e industriais, alargando o hinterland e a zona de influência do porto de Sines.

Conforme afirma Paulo Moreira (2012:1) *“o destino económico de Sines e talvez mesmo de todo o Sul do país, está na verdade ligado à dinâmica do seu porto devendo este produzir forças centrífugas que estimulem, por efeito de arrastamento, os benefícios para lá da fronteira natural contrariando o nível de desconexão que possa vir a existir, principalmente numa região em que o litoral continua a ser a principal zona de interface.”*

O porto de Sines é um importante polo de desenvolvimento para o território em que se situa e para toda a zona sul de Portugal Continental. Como refere Lúcia Sequeira³¹ (2013), o porto de Sines sempre procurou oferecer todas as valências e permitir a receção e o escoamento de todo o tipo de mercadorias em operação comercial no mundo de forma a potenciar o desenvolvimento da instalação de novas indústrias em Sines.

Hoje em dia o porto de Sines é um porto diversificado com cinco terminais especializados:

- O Terminal de Granéis Líquidos;
- O Terminal Petroquímico;
- O Terminal Multiusos;
- O Terminal de Gás Natural Liquefeito;
- O Terminal de Contentores, possuindo ainda uma vasta área industrial e logística adjacente.

A Autoridade Portuária de Sines (APS), denominada assim desde 20 de Março de 2014 é composta pelos Portos Comerciais Portimão e Faro, denominando-se por Administração dos Portos de Sines e do Algarve. Esta é de capitais exclusivamente públicos, tendo como finalidade garantir o bom funcionamento do porto de Sines nos seus múltiplos aspetos, de ordem económica, financeira, patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e outras atividades relacionadas com o porto bem como o vasto território sob sua jurisdição.

“Esta entidade tem sob sua jurisdição duas zonas distintas: a zona marítima com uma área total de 14.750 ha (147,5 Km²) e a zona terrestre com uma área total de 631 ha (6,31 Km²).” (Moreira, 2012:17)

³¹ Artigo escrito pela Doutora Lúcia Sequeira presidente da APS para o jornal cluster do mar com o título: Sines é muito mais do que um terminal de Contentores.
<http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/portos/11-sines-e-muito-mais-do-que-um-terminal-de-contentores>

Como refere Luís Miguel Silva³² (2015), um porto tem de ser um facilitador de negócios, devendo estar focado no cliente necessitando, para concretizar aquele objectivo de ter duas características gerais:

- Deve estar bem localizado;
- Deve ter infraestruturas que deem resposta ao que os clientes precisem.

O porto de Sines preenche estes requisitos, tendo como principais características a sua localização no cruzamento de varias rotas comerciais importantes na Costa Atlântica, e é o único porto português de águas profundas que é capaz de receber os maiores navios mega contentores até agora construídos, importa, neste contexto, mencionar que o porto de Sines após o término da extensão do terminal XXI poderá receber a impressionante³³ capacidade de carga de 1.700.000 TEU's

É um porto equipado com as últimas tecnologias, tais como a Janela Única Portuária, Janela Única Logística, e Sistemas de Identificação e Informação Geográfica (SIIG). Por outro lado, ao possuir fundos rochosos implica que não precisa de dragagens e, sendo aberto ao mar e graças às suas condições climáticas favoráveis, pode estar em operação 24 horas por dia, todos os dias da semana, possuindo um tarifário competitivo e igualitário a qualquer hora do dia a que o navio chegue. Devemos salientar que este último fator pode ser considerado como uma vantagem comparativa dado que em outros portos existem sistemas de tarifários diferentes consoante a hora e o dia.

Conforme Lídia Sequeira³¹(2013) *“o Porto de Sines tem atualmente uma posição consolidada no “shipping” mundial de contentores, com serviços diretos semanais aos principais mercados transoceânicos. Essa é uma oportunidade para responder a novos desafios, posicionando Sines como um “site” capaz de atrair e potenciar o surgimento de novos investimentos, novos negócios e novos desafios estratégicos”.*

³² Relativo á entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

³³ Lisboa tem uma capacidade de carga de cerca de 1 milhão de TEU's e Leixões tem uma capacidade de carga de 850 mil TEU's

V.2 Acessibilidades e meios de Comunicação

De forma a responder aos desafios e oportunidades impostas ao porto de Sines são necessários meios eficazes capazes de escoar as mercadorias que chegam ao porto. Temos por exemplo o papel do porto de Sines como porto mãe em que os navios maiores descarregam os seus contentores em Sines que depois são enviados por navios de menores dimensões (navios *feeder*) aos portos mais pequenos ou locais.

A Janela única Portuária veio também ajudar no escoamento mais eficaz de mercadorias, servindo para interligar os vários portos nacionais entre si, permitindo tratar todos os processos ligados à estadia do navio e movimentação de carga diminuindo assim demoras nas operações, tanto para os navios como para os portos. No entanto a forma mais eficaz de escoar mercadorias de um porto por via terrestre é, sem dúvida, usando o transporte ferroviário.

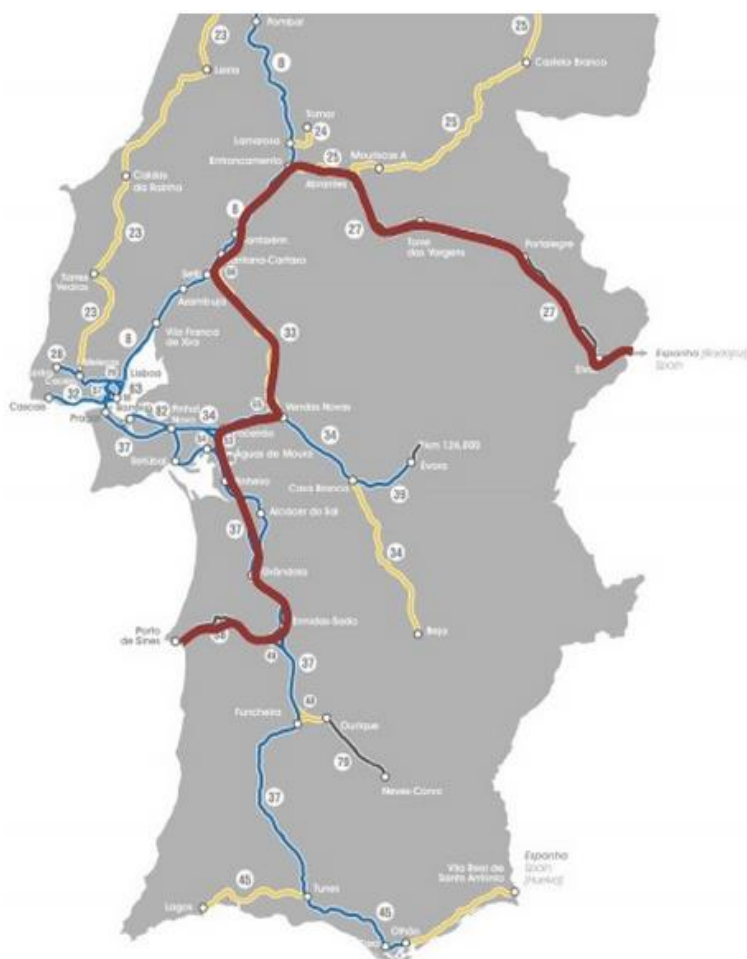
Como menciona Lúcia Sequeira³⁴ (2013) a aposta na ferrovia é indispensável, sendo urgente a concretização do corredor Sines – Madrid, de forma a escoar eficaz e rapidamente as mercadorias que chegam à infraestrutura portuária rumo ao centro da península e, a partir daqui, para o centro da Europa.

Atualmente observa-se que o transporte de mercadorias por via terrestre faz-se maioritariamente através do transporte rodoviário, reduzindo a capacidade de competir e de atrair novas indústrias e investimentos para o hinterland do porto. A nossa ligação ferroviária existente é insuficiente e pouco eficaz, faltando uma linha direta, conforme mencionado anteriormente, que ligue Sines a Madrid, bem como a modernização das próprias composições.

³⁴ Artigo escrito pela Doutora Lúcia Sequeira presidente da APS para o jornal cluster do mar com o título: Sines é muito mais do que um terminal de Contentores. <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/portos/11-sines-e-muito-mais-do-que-um-terminal-de-contentores>

Como referem Mário Lopes e Vítor Caldeirinha³⁵ (2013), é importante melhorar as ligações ferroviárias para o interior da península ibérica e para toda a faixa atlântica, bem como as ligações por transporte marítimo *feeder* para que as mercadorias cheguem o mais depressa possível aos seus pontos de destino com o menor custo possível. Devido à nossa posição periférica relativamente à Europa, terá de ser o nosso país a fazer os necessários ajustes de forma a adaptar as nossas ligações a Espanha e, por aderência, ao resto do território da UE (ver figura nº4).

-Figura nº 4: Linha ferroviária existente que liga Sines a Espanha.



Fonte: REFER

³⁵ Artigo escrito por Mário Lopes e Vítor Caldeirinha, Dirigentes da ADFERSIT para o jornal Cluster do Mar, com o título: Porto de Sines e bitola europeia - Competitividade das importações e das Exportações. <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/transportes-e-acessibilidades/105-porto-de-sines-e-bitola-europeia-competitividade-das-importacoes-e-das-exportacoes>

O traçado atual apresentado a vermelho mostra a ligação ferroviária que liga Sines a Madrid, passando por Ermidas/Sado, Poceirão, Bombel, Setil, Entroncamento, Elvas e Badajoz, sendo que esta ligação foi desenhada para ligar o porto de Sines às centrais elétricas de Sines e do Pego.

Podemos considerar que esta ligação, nos dias de hoje, é bastante constrangedora perante os novos objetivos do Porto de Sines. Desde modo, torna-se prioritário a concretização de um novo eixo que ligue de uma forma mais direta Sines à Plataforma Logística de Badajoz³⁶, porta de entrada do competitivo hinterland Espanhol. Na figura nº5 está representada a proposta da nova ligação ferroviária Sines - Badajoz.

-Figura nº 5: Nova Ligação ferroviária entre Sines e Badajoz.



Fonte:REFER

³⁶ Lembramos que o transporte ferroviário de mercadorias só é competitivo se for direto e sem obstáculos. Assim sendo foi proposta uma nova ligação ferroviária que ligasse Sines e Badajoz.

Este novo troço continuaria a ligar Sines à plataforma do Poceirão, mas passaria agora pela cidade de Évora, em direção a Elvas até Badajoz. No entanto, *“a construção deste eixo intermodal encontra-se integrado juntamente com o projecto de alta velocidade e devido aos sucessivos avanços e recuos dos sucessivos governos portugueses neste projecto e da própria conjuntura económica de Portugal e Espanha a sua construção não se prevê que seja para breve.”* (Batista, 2012:52).

Ainda para agravar este cenário, o governo espanhol decidiu reformular os seus próprios traçados das novas redes de transportes transeuropeias, ou seja, Portugal e Espanha têm ideias diferentes quanto ao traçado da nova rede de transportes e esta falta de cooperação torna difícil uma rede ferroviária intermodal rápida e eficaz.

Este problema de acessibilidade pode afetar mesmo uma outra frente que o Porto de Sines procura também aproveitar, que é o alargamento do Canal do Panamá, que vai possibilitar a navios de maior envergadura passar diretamente do Pacífico para o Atlântico, permitindo um aumento do fluxo de trocas entre a bacia do Pacífico, a América do Norte e a Europa. Deste modo, Sines *“surge como uma frente atlântica nesta batalha ao pretender captar este trânsito, o chamado fluxo eastbound.”* (Moreira, 2012:5)

A fraca conectividade com Espanha, mais precisamente a região metropolitana de Madrid, é um fator negativo para Sines, na medida em que constrange a maior possibilidade de atrair um maior fluxo de trocas no atlântico. Pode-se, portanto questionar se Sines será capaz de atrair estes fluxos de tráfego ou estes serão absorvidos pelos seus competidores diretos?

A verdade é que Sines tem outros fatores a seu favor como, por exemplo, o seu potencial de crescimento e a sua localização geográfica que o coloca como o porto europeu mais próximo do canal do Panamá. Acresce ainda que o porto de Sines tem todas as condições para receber a chamada *“Geração Panamáx”* o que poderá explicar,

como refere o Diário Económico³⁷ (2013), que a Autoridade do Canal do Panamá e a Administração do Porto de Sines tenham assinado um acordo de cooperação. É, ainda de salientar que a Autoridade do Canal do Panamá elegeu Sines como Porto Prioritário³⁸

No entanto, como refere Luís Miguel Silva³⁹ (2015,) este novo alargamento do canal do Panamá está longe das expectativas promissoras que todos esperavam, porque se antes passavam por este eixo navios de quatro a cinco mil TEUs, com as alterações previstas⁴⁰, só poderão passar navios até aos doze/quinze mil TEUs. Tendo o porto de Sines capacidade para vir a receber navios de até vinte mil TEUs, parece ser logico pensar que estes grandes navios continuarão a não passar no canal do Panamá. Os países próximos do canal vão ter mais carga e mais volume, mas ainda não se sabe se o alargamento do canal do Panamá originará uma grande alteração de rotas comerciais.

³⁷ Referencia ao artigo publicado em 2013 no jornal Diário Económico com o título: Canal do Panamá elege Sines para porto europeu prioritário. [Http://economico.sapo.pt/noticias/canal-do-panama-elege-sines-para-porto-europeu-prioritario_174410.html](http://economico.sapo.pt/noticias/canal-do-panama-elege-sines-para-porto-europeu-prioritario_174410.html)

³⁸ De acordo com a Autoridade do Canal do Panamá, um *Porto Prioritário* corresponde a uma infraestrutura portuária considerada como local privilegiado de carga/descarga.

³⁹ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação.

⁴⁰ As quais deveriam ter acabado em 2014.

V.3. Sines e o seu crescimento

De forma a analisarmos e percebermos a importância de Sines para o país e o padrão de crescimento desta infraestrutura nos últimos anos iremos analisar os seguintes aspetos (ver figuras nº 6,7,8 e 9):

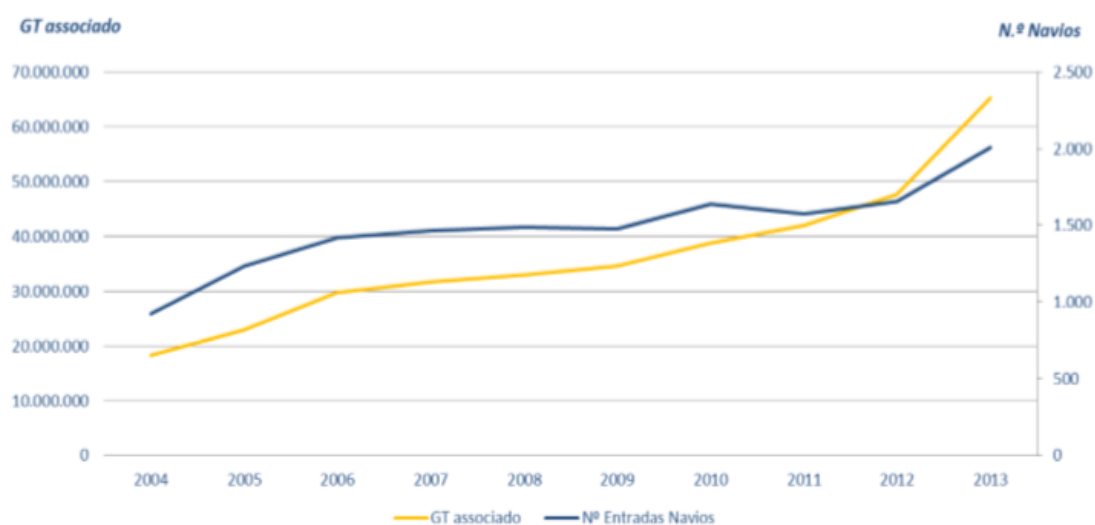
-Movimento de navios;

-Movimento de Mercadorias;

-Tipo de Navios Recebidos;

-O Movimento de mercadorias segundo o tipo de carga.

-Figura nº6: Movimento de navios entre 2004-2013.

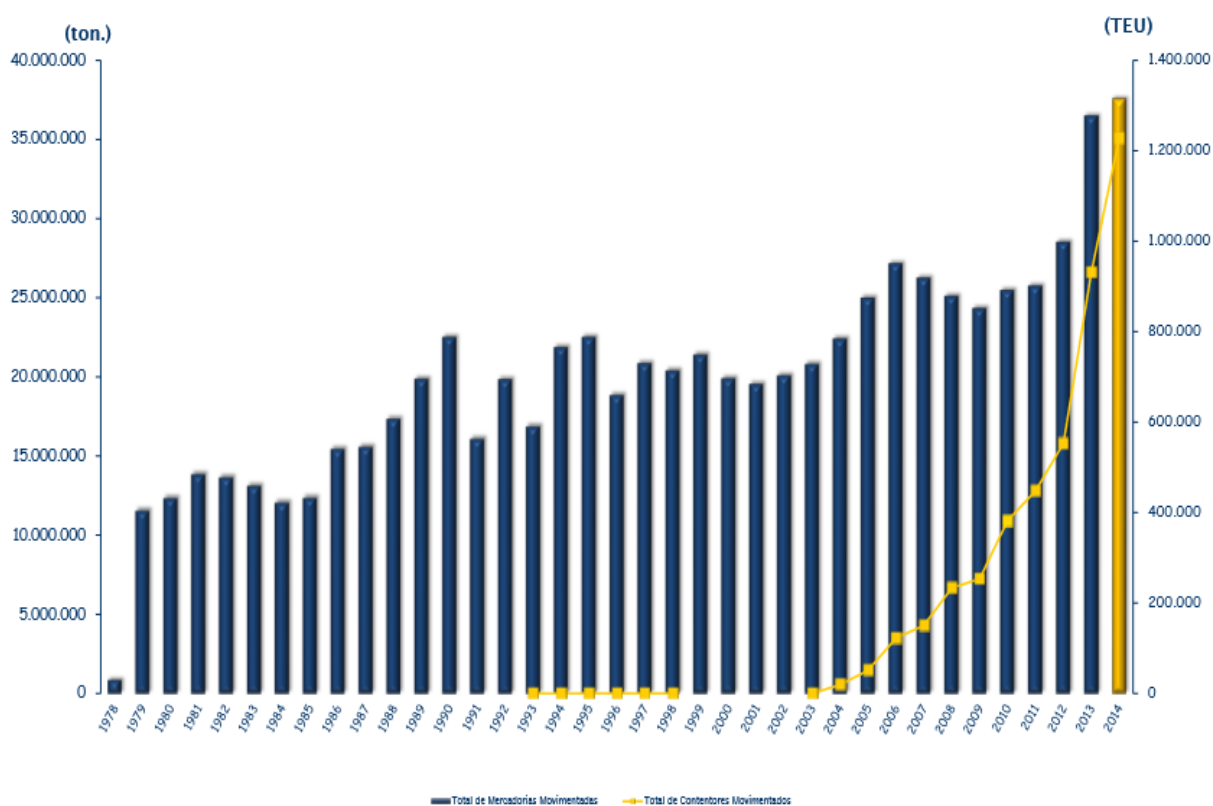


Fonte: APS

A figura acima representada demonstra que o porto de Sines tem um crescimento muito significativo no que diz respeito ao movimento de navios. Assim, verificamos um grande crescimento entre 2004 e 2013, bem expresso no seguinte termo comparativo: Se em 2004 entraram em Sines 804 navios e movimentaram-se, em termos do *Porte Gross*

Tonnage, um pouco mais de 13 mil toneladas, já em 2013 aquele valor ultrapassa os 2000 navios e, em termos de *Gross Tonnage* movimentado, atinge o valor superior às 65 mil toneladas. É de destacar que a grande maioria destes navios apresenta pavilhão estrangeiro o que pode ser um sinal da crescente internacionalização do porto de Sines. Assim, podemos afirmar que Sines soube adaptar-se, tendo mantido taxas de crescimento apreciáveis, conseguindo afirmar-se no mercado internacional.

-Figura nº7: Movimento de Mercadorias.



Fonte: APS

Quanto ao movimento de mercadorias e contentores, Sines apresenta um forte crescimento especialmente nos últimos anos. Se em 2004 o Porto de Sines movimentava um pouco mais de 22 milhões de toneladas em mercadorias, passados 10 anos o porto de Sines movimenta quase 88 milhões de toneladas. Embora seja visível a variação dos valores do gráfico nos anos em que a crise chegou a Portugal (2008-2011), é também

nítida a capacidade de recuperação do sector a partir de 2012, sendo de destacar o notável crescimento no ano de 2013.

No caso do movimento de Contentores (iniciado em 2004) verifica-se que o porto de Sines alcançou praticamente a meta de 1 milhão e trezentos mil TEUs, esperando-se o aumento contínuo deste valor para os próximos anos.

-Figura nº8: Movimento de navios segundo o tipo.

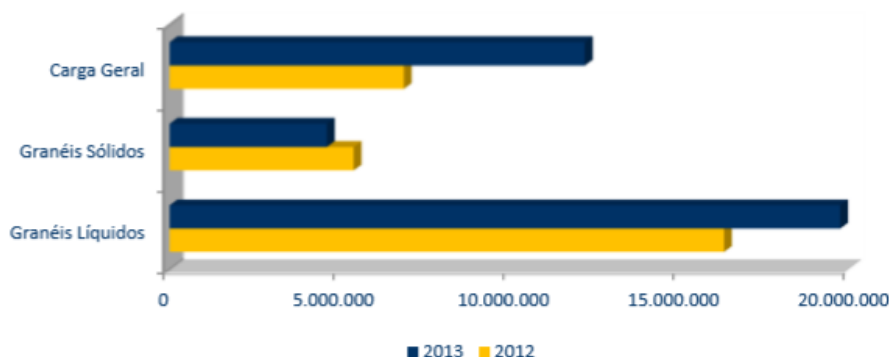


Fonte: APS

Embora o Porto de Sines tenha capacidade para receber todo o tipo de navios, os dados contidos na figura nº8 demonstram a preponderância dos navios tanque e dos navios de transporte de contentores. A este nível poderíamos destacar três ideias fundamentais:

- a) Em termos do número total de navios, Sines apresentou um aumento de 22 pontos percentuais entre 2012 e 2013 traduzido no facto de que no 1º ano mencionado o porto acolheu 1653 navios para, um ano mais tarde, aquele valor passar para 2010 navios;
- b) Em relação aos navios tanque, e para o intervalo temporal mencionado na alínea anterior Sines registou um acréscimo de 14 pontos percentuais correspondente a uma variação de 821 navios em 2012 para 939 navios em 2013;
- c) No que concerne aos navios de contentores, esta categoria foi a que mais cresceu tendo observado um aumento de 35 pontos percentuais correspondente a uma variação de 664 navios em 2012 para 896 navios em 2013.

-Figura nº9: Movimento de mercadorias segundo o tipo de carga.



Fonte: APS

O porto de Sines é especializado em receber o mais variado tipo de mercadorias, que aqui dividimos em três tipos: a Carga Geral da qual faz parte a carga contentorizada, fracionada e rol-rol, a dos Granéis Sólidos, ou seja, Carvão, cereais, minerais, entre outros, e os Granéis Líquidos, de que faz parte a GNL, GPL, refinados, Olefinas, etc.

O tipo de movimento de mercadorias que domina em Sines é a dos Granéis Líquidos, que continua a crescer: se em 2012 movimentou cerca de 15 milhões de Toneladas, em 2013 chega quase às 20 milhões de Toneladas.

A seguir temos a Carga Geral que foi a que mais cresceu nestes dois anos passando de 7 milhões de toneladas em 2012, para 12 milhões de toneladas em 2013.

Por último, temos o Granéis Sólidos que tem sido um tipo de carga que, nos últimos anos os valores têm se mantido constantes mesmo que se tenha verificado um decréscimo entre 2012 e 2013 de 5 para 4 milhões de toneladas, devido á menor movimentação de carvão. No entanto em 2014 este valor já ultrapassou novamente os 5 milhões provando a estabilidade deste tipo de movimento de carga.

Os dados anteriormente analisados confirmam a importância de Sines para o País. O porto de Sines nesta última década tem conseguido crescer, ao nível da movimentação de navios, no crescimento do movimento de granéis líquidos como da carga contentorizada carga essa, que mesmo tendo começado do zero o porto de Sines

soube desenvolver uma forte logística envolta desta tornando-se já numa das principais tipos de mercadoria que passam em Sines.

Sines, pelas suas condições, localização e capacidade de inovar tem conseguido atrair cada vez mais navios de bandeira estrangeira sendo já um importante agente na divulgação da imagem de Portugal no mundo. O porto de Sines é portanto um ativo fundamental no que toca a economia de mar e economia nacional tanto agora como no futuro.

No próximo subcapítulo iremos refletir, precisamente, sobre qual o papel desempenhado/a desempenhar pela infraestrutura portuária no processo de desenvolvimento territorial.

V.3. O porto de Sines como Fator de Desenvolvimento

O porto de Sines tem uma área de influência muito grande e serve como um polo de atração a pessoas, serviços, empresas e indústrias dando origem a um cluster altamente diversificado e competitivo. Como refere Paulo Moreira, (2012:37) esta clusterização dá origem à Coesão territorial, pois ajuda na afirmação do território em que o Porto se situa, permitindo a valorização dos recursos locais e dá origem a uma maior identificação das pessoas com o território em que se encontram.

Para além de uma coesão territorial, pode-se considerar mesmo como uma forma de coesão económica e social, porque o porto de Sines contribui direta ou indiretamente para o aumento do desempenho económico e na criação de riqueza. O porto de Sines como explica Luís Miguel Silva⁴¹ (2015), é um gerador de emprego não apenas pelo porto mas por todas as indústrias à sua volta como a refinaria, empresas petroquímicas, central termoelétrica, e é fundamental no abastecimento ao nível energético para todo o país, sendo a única porta de entrada de gás natural.

O porto de Sines, nomeadamente o seu terminal de contentores, permitiu a Portugal ter uma porta para os principais portos de produção e consumo mundiais com ligações diretas e regulares semanais ou bissemanais a todos os continentes e a vários países com fortes mercados de consumo como a China.

O porto de Sines é um polo de crescimento e um polo tecnológico de referência, com capacidade para atrair e fixar indústrias competitivas e eficientes, com potencial exportador e que tirem proveito das infraestruturas existentes e que ajudem a desenvolver essas mesmas infraestruturas no futuro.

É importante para o desenvolvimento da Região, que o porto de Sines ajude no desenvolvimento dos chamados portos secos, que permitem o desenvolvimento de uma rede de distribuição e o desenvolvimento dos modos de transporte intermodais e ainda

⁴¹ Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

o desenvolvimento dos polos logísticos de Évora e Beja, de forma a concentrar atividades industriais nessas zonas e a fixar população.

Nesse aspeto de atração e fixação de pessoas é importante de forma a reduzir deslocações e garantir que os empresários e os quadros técnicos fiquem nas cidades, vilas ou nas suas proximidades.

Contudo a região alentejana “carece, ainda, de atração em termos residenciais que possam otimizar os efeitos da mobilidade em função do local de trabalho. No entanto, as potencialidades da região, a beleza das paisagens, a qualidade dos recursos piscatórios e das suas praias aliadas ao facto de ser uma zona descongestionada com espaço em abundância, podem criar condições especiais de fixação de uma população escolarizada e de alta qualificação profissional” (Moreira,2012:38).

É necessário promover a Região e o Porto de Sines e por isso a realização de um marketing territorial que vise a criação de uma marca é essencial. Esta forma de promoção pode ajudar a gerar uma imagem que dê visibilidade ao porto de Sines e à sua Zona Industrial e Logística ajudando na promoção do porto de Sines e das suas indústrias, atraindo novos clientes e novos negócios e ajudando a passar uma imagem de confiança da cadeia de abastecimento em Sines.

De forma a criar um cluster regional, Paulo Moreira (2012:73) considera importante na constituição de um cluster de excelência, além do desenvolvimento das potencialidades industriais e de negócios, a promoção das potencialidades turísticas e do ambiente de forma a tornar Sines um verdadeiro polo de desenvolvimento, e um cluster regional acolhedor de empresas e de I&D.

Para que o processo acima mencionado seja possível, serão necessários grandes investimentos e, como tal, é importante a colaboração da APS com outros stakeholders, sejam eles de natureza pública, privada ou cooperativa.

Para se ter um desenvolvimento integrado de toda a região é importante, não apenas a concentração das mais variadas indústrias na periferia do porto, que promovam o emprego, o empreendedorismo e as suas competências, como também a aposta em novos sectores que possam potencializar e dinamizar a economia regional.

Conforme afirma Paulo Moreira (2012:72) *“agora que tanto se fala de economia do mar, seria talvez interessante falar de investimentos na área da exploração dos recursos minerais e haliêuticos, da piscicultura e da algacultura, de agroturismo e de enoturismo, de indústrias de captura e armazenamento de CO₂, de indústrias “verdes” de reaproveitamento e reciclagem de materiais, de centrais de dessalinização e respetivas estações de bombagem e ramais de transporte de água.”*

Este facto permitirá não só à região do Alentejo ter uma maior diversidade de atividades ligadas ao mar e um cluster regional mais forte, como possibilitará mais investimento, maior desenvolvimento industrial, mais negócios, mais agentes económicos, maior inovação e também um aumento da capacidade tecnológica, bem como maior competitividade e um maior número de postos de trabalho qualificados.

A um nível mais local, a administração portuária tem cooperado com a Câmara Municipal local, para que Sines, como refere Lúcia Sequeira⁴² (2013), seja dotada de meios para a gestão e controlo da qualidade ambiental, equipamentos urbanos de excelência para a educação, cultura e desporto, ensino profissional, de que é exemplo o Sines Tecnopolo, de forma garantir o ensino e formação de pré e pós-graduados.

Por outro lado, a Câmara Municipal de Sines colabora com a APS a fim de garantirem uma permuta de terrenos, levando a cabo uma redefinição dessa mesmas áreas para que a cidade e o porto, possam expandir-se sem conflito, com ganhos óbvios para as duas partes, sendo que a própria autarquia tem concedido benefícios fiscais a novas empresas que se queiram instalar na zona industrial de Sines.

A autarquia de Sines e a própria APS detêm, ainda, parcerias em diversos outros projetos, como por exemplo a revitalização e dinamização da frente marítima de Sines, na requalificação da zona da pedreira e suas áreas envolventes e na aposta de eventos ligados às atividades náuticas como por exemplo a organização da regata “Tall ships 2017”.

⁴² Artigo escrito pela Doutora Lúcia Sequeira presidente da APS para o jornal cluster do mar com o título: Sines é muito mais do que um terminal de Contentores.
<http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/portos/11-sines-e-muito-mais-do-que-um-terminal-de-contentores>

A APS com esta parceria com a autarquia de Sines usufrui assim de milhares de hectares disponíveis para receber todo o tipo de indústrias, empresas, pessoas e serviços e investimentos produtivos e criação de emprego.

O porto de Sines que se encontra numa das regiões menos desenvolvidas do território português, como é a região Alentejana, contribui para o seu desenvolvimento e dinamização, com seu vasto hinterland, com o desenvolvimento da sua ZILS e com o constante crescimento do terminal XXI, que permitirá desenvolver a região em que se encontra, ao exercer as suas funções de *transshipment*, favorecendo as exportações de produtos para o resto do mundo.

O Presidente da Câmara de Sines Nuno Mascarenhas⁴³ (2014) afirma que o porto de Sines tem um efeito multiplicador na criação de forma direta ou indireta de emprego local e sub-regional funcionando como um motor de Desenvolvimento a diferentes escalas territoriais.

É importante reforçar o desenvolvimento do polo económico de Sines, melhorando o contributo deste no fortalecimento da centralidade e atratividade em relação às demais economias europeias e internacionais.

Tal como refere Paulo Moreira (2012:49), o porto de Sines, é um porto muito diversificado, especializando-se no transporte de granéis na vertente energética, permitindo a criação de um complexo petroquímico na região litoral Alentejana. Por outro lado, a expansão do porto de Sines à movimentação de contentores, deu a este porto uma importância estratégica em termos de gestão do fluxo de mercadorias e da rede logística contribuindo para a criação de um cluster regional.

No entanto, existem várias questões a considerar, como por exemplo, se o porto de Sines é realmente um fator de desenvolvimento para toda a região Alentejana ou é somente o litoral Alentejano que beneficia com o porto de Sines ou, como refere Paulo Moreira (2012:24), se a crescente aposta na contentorização fará reduzir o número de postos de trabalho pois os mais novos terminais de contentores exigem uma pequena quantidade de mão-de-obra qualificada para operar, ou ainda se a concentração de

⁴³ Reverente a uma entrevista ao presidente da Câmara de Sines Nuno Mascarenhas feita pela revista APS, edição 64 em Dezembro de 2014

carga contentorizada em Sines dará origem a uma certa canibalização dos fluxos de tráfego dos portos mais próximos.

A certeza que se pode ter é que, sem dúvida, Sines é importantíssimo para a região Alentejana, não só o litoral mas também para o interior, sendo normal que o litoral beneficie mais da influência do porto de Sines devido à sua maior proximidade. No entanto, o interior, nomeadamente os seus portos secos, as suas cidades e respetivas plataformas logísticas beneficiam também com a localização de um porto com as características de Sines em solo Alentejano.

Essas características especiais de Sines e a sua diversidade de atividades e indústrias, permite um maior investimento e a criação de indústrias inovadoras, aumentando o número de postos de trabalho mais qualificados, ajudando assim a revitalizar o tecido económico regional.

Segundo afirma Paulo Moreira (2012:26) *“o porto de Sines tem que se preocupar com as relações existentes entre o transporte marítimo e a posterior distribuição terrestre, os quais complementam a arquitetura da circulação de cargas. A força do transporte marítimo não reside na sua velocidade, mas na sua capacidade e na continuidade do seu tráfego.”*

Há que ter em conta que o transporte marítimo exige grandes espaços disponíveis de terra para operações internas e ligações externas e Sines tem condições excelentes para isso possuindo bastante terra disponível e o espaço atual ocupado encontra-se des congestionado.

Com o aumento do tamanho dos navios porta-contentores, que não necessitam de fazer tantas escalas, os armadores tendem a privilegiar fatores como por exemplo:

- Capacidade de absorção do seu hinterland;
- Qualidade e eficiência das conexões intermodais.

Nestes aspeto Sines fez um grande esforço para captar esses navios, tentando diferenciar-se da concorrência e procurando ser mais eficaz ao fazer cada vez mais uso de poderosos sistemas de informação, como é o caso da Janela Única Portuária, uma ferramenta *stat of the art* criada pelos portos nacionais de Lisboa, Sines e Leixões.

O porto de Sines como considera Luís Miguel Silva⁴⁴ (2015), encontra-se já noutra patamar criando a Janela Única Logística que integra os meios de transporte terrestre e os portos secos, o que permite ligar todos os agentes económicos do sector dos transportes com as autoridades portuárias. Este facto significa que não há burocracia, é tudo operado eletronicamente com rapidez e eficiência, o que acaba por atrair os grandes armadores e os grandes navios, dadas as reduções dos tempos de espera.

Outra ferramenta usada em Sines é o SIIG, usado para gerir as diversas áreas operacionais de um porto, o que *“permite gerir informação, interligando os diferentes sistemas em funcionamento no porto, permitindo desta maneira dotar o porto de uma ferramenta chave para a interoperabilidade de todos os sistemas no porto e toda a informação cartográfica e tabular que é usada na gestão das diferentes de operações realizadas no porto todos os dias.”* (Batista, 2013:40).

O uso destes sistemas de informação permite uma melhoria no fluxo de informação, facilitando a ligação entre as diversas áreas do porto, aumentando assim os níveis de eficiência na gestão e supervisão portuária, bem como os níveis de segurança e operacionalidade.

Os armadores dos navios não escolhem os portos por acaso e Sines tem de procurar ter mais vantagens que a concorrência direta, procurando ter mais fiabilidade e qualidade geral dos serviços, de forma a crescer ainda mais, desenvolvendo assim a região onde se situa e por extensão, o país.

Luís Miguel Silva⁴⁴ (2015) refere que o porto do Sines tem dois tipos de concorrentes:

- Concorrentes no transshipment, que são os casos de Algeciras, Las Palmas e Tanger Met. Devemos, no entanto, mencionar que uma vantagem relativamente a Algeciras reside no facto de este terminal ser quase completamente dedicado à operadora Maersk enquanto em Sines o terminal é de carácter público pelo

⁴⁴ Relativo à Entrevista realizada no âmbito desta dissertação.

que é obrigado a receber qualquer cliente que queira fazer a carga e descarga em Sines.⁴⁵

- Concorrência na carga direta ou carga de hinterland, onde o principal concorrente é Valência, porto que abastece Madrid sendo essa área a que o porto de Sines quer abastecer⁴⁶.

O sistema tarifário é muito complexo pois nenhum porto diz o preço que cobra, mas sabe-se que existem uma série de taxas que um navio tem de pagar ao chegar a um porto, por exemplo taxas da autoridade portuária, taxas de entrada e saída de navio, taxas de pilotagem, etc.

Luís Miguel Silva⁴⁴ (2015), admite que, pelos estudos que a APS mandou fazer, Sines é mais competitivo que Valência em termos de taxas a pagar. Por outro lado, Valência tem tido greves dos estivadores o que cria um clima laboral instável o que é obviamente mau, afetando a confiança dos armadores, possíveis clientes e investidores sujeitando-se a perder linhas de tráfego sendo depois difícil de as recuperar. Quanto um porto perde linhas de tráfego estas acabam por assentar noutra destino, estabelecendo as suas cadeias logísticas, nesse novo local. No caso do porto de Sines, uma óbvia vantagem relativamente a Valência é que Sines tem tido um clima laboral estável.

Paulo Moreira (2012:27), entende que o transporte marítimo depende da boa execução da distribuição dos bens descarregados de forma a assegurar a continuidade da cadeia de abastecimentos, tornando essencial ter um transporte marítimo-ferroviário com capacidade, e rapidez, para não só reduzir custos, mas também como forma de diminuir a poluição sonora, a emissão de gases poluentes para a atmosfera, a diminuição das rodovias congestionadas, facilitando, deste modo, a mobilidade e podendo mesmo reduzir a sinistralidade rodoviária.

O porto de Sines tem condições e meios favoráveis para ser tanto agora como no futuro um porto que faz a diferença sendo um exemplo de sucesso de um sector que

⁴⁵ Outra vantagem em relação a Algeciras é que este porto não tem mercado de hinterland sendo apenas de transshipment. No caso de Sines, e conforme temos vindo a mencionar na presente dissertação, este porto possui tanto o mercado de hinterland como o de transshipment.

⁴⁶ Em termos nacionais não há concorrentes pois os navios que Sines consegue receber não conseguem entrar em Lisboa nem em Leixões.

tem tido um crescimento estável nos últimos anos e que pode ser o modelo a seguir por outros sectores e atividades ligadas à economia do mar presentes em Portugal.

Depois de todos os assuntos e temas aqui abordados é relevante analisar o contributo dado pelos entrevistados e, como tal, importa examinar mais detalhadamente as opiniões, factos e ideias que estes transmitiram. O próximo subcapítulo é dedicado inteiramente à análise das respostas às entrevistas elaboradas no âmbito deste trabalho.

V.4: Análise Das Entrevistas

No âmbito deste trabalho de investigação foram feitas várias entrevistas a atores relevantes, com um amplo conhecimento dos assuntos tratados nesta dissertação, Eles foram:

Alexandre Reis Rodrigues	Vice-Almirante da Marinha Portuguesa e Vice-Presidente da Comissão Portuguesa do Atlântico
Doutor José Gois Chilão	Advogado no José Góis Chilão & Associados - Sociedade de Advogados, RL
Professora Doutora Ana Correia Ferreira	Professora Convidada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
Doutor Luís Miguel Silva	Diretor do departamento de Comunicação da APS
Professor Doutor Abel Simões	Professor da Escola Superior Náutica Infante D. Henrique
Doutor André Fernandes	Professor do Instituto de Dinâmica e Espaço da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
Professora Doutora Regina Salvador	Professora da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa

Na realização deste trabalho, houve vários estudos e documentos que foram importantes nomeadamente a “Estratégia Nacional para o mar”, “O Hypercluster da Economia do Mar”, “o Blue Growth for Portugal”, etc. De forma a compreender melhor o Tema e as suas multiplicidades foram feitas diversas entrevistas a atores cujo conhecimento e compreensão dos assuntos aqui tratados foi essencial de forma a ter mais opiniões, informação atual e viável. Para os diferentes entrevistados foram feitos

vários guiões⁴⁷ de entrevista de forma a ajustar-se aos diferentes assuntos e conhecimento dos mesmos.

- O Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues contribuiu para a temática relacionada com a defesa e soberania nacional;
- O Doutor José Góis Chilão concedeu um ponto de vista empresarial e de valorização do nosso mar;
- A Professora Doutora Ana Ferreira e o Professor Doutor Abel Simões contribuíram para uma melhor compreensão da economia do mar e da importância do cluster;
- O Professor Doutor André Fernandes ajudou na parte dos transportes e dos portos marítimos;
- O Doutor Luís Miguel Silva, colaborou na temática relacionada com o porto de Sines;
- A Professora Doutora Regina Salvador contribuiu numa análise geral e na compreensão dos princípios fundamentais da temática tratada nesta Dissertação de Mestrado.

Dividimos o conteúdo das entrevistas em duas partes, a primeira relativa aos Assuntos do mar e à Estratégia Nacional para o Mar, a segunda aos portos, nomeadamente o porto de Sines.

1ª Parte: Assuntos do Mar e a Estratégia Nacional para o Mar

O mar tem um papel importante para o desenvolvimento do nosso país e a sua importância tem evoluído ao longo dos tempos, podendo ser uma fonte de riqueza importante para Portugal no futuro. Neste contexto, Portugal tem de criar condições para ser apelativo de forma a atrair investimento estrangeiro devendo, apostar de forma coerente e sustentada na investigação científica e no desenvolvimento de novas tecnologias de modo a potenciar o nosso conhecimento sobre os nossos oceanos. Só assim, e através duma estratégia sustentável, será possível a criação de riqueza e de emprego nas atividades ligadas ao mar.

⁴⁷ Reverente aos Guiões das Entrevistas presentes no Anexo II

O nosso país ainda não possui os equipamentos e conhecimento científico suficiente para uma boa exploração oceânica, como tal é neste aspeto que a administração pública portuguesa tem um papel importante, em particular na negociação com os agentes económicos estrangeiros, de forma a defender os interesses nacionais.

O Estado nas últimas décadas não tem sido eficaz em mudar a mentalidade “continental” dos portugueses, É essencial alterar esse aspeto, começando desde cedo na educação dos mais jovens, pois só com Portugal apostando forte na sua vocação Oceânica é que nos poderemos realmente considerar um país marítimo. De forma a sermos mais competitivos é fundamental a aposta no investimento privado com o de maneira a tornar Portugal mais competitivo e dinâmico no que toca a economia do mar.

O nosso país não tem todas as condições ou meios para defender o espaço marítimo sob sua jurisdição nacional, porque deve antes de mais levar a cabo uma identificação das áreas de real interesse e procurar assegurar a defesa e monitorização destas áreas, protegendo não em termos de dimensão mas sim em função do potencial sendo necessário investigar o fundo dos oceanos e investir em meios para levar a cabo essa mesma investigação e identificar as zonas no nosso espaço marítimo com interesse e garantir a sua segurança.

É importante não permitir a aparição de vulnerabilidades (por exemplo: a falta de meios da Marinha e da Força Aérea portuguesas para patrulharem a ZEE portuguesa e a dificuldade destes para assegurarem operações de busca e salvamento, na extensa área sob jurisdição portuguesa), porque se Portugal se torna permeável, tendo em conta o seu papel como porta da Europa estas tais vulnerabilidades podem prejudicar tanto Portugal como o resto da Europa.

A marinha para além do seu papel de proteção e segurança desempenha tarefas de relevo na divulgação da nossa identidade marítima e no apoio a atividades de investigação sobre os fundos oceânicos. Esta é uma responsabilidade da marinha pois é a única no nosso país com a força e os meios para levar a cabo esta exploração.

A segurança e defesa relacionadas com a frente marítima e o aproveitamento económico das atividades relacionadas com o mar devem ter uma maior visibilidade nas agendas nacionais não só falando em termos genéricos das várias atividades ou setores

do mar, mas sim da percepção de, onde se deve investir e definir prioridades. É importante a atuação conjunta e coordenada e a partilha de meios e responsabilidades entre instituições de forma a melhorar a eficácia e a resposta.

Não é necessário que todos tenham os seus próprios meios, devendo-se apostar mais na partilha por exemplo de navios, equipamentos ou informação entre a marinha e outras entidades. No entanto o que se verifica é a existência de várias situações de conflito de interesses dos mais variados órgãos e atividades ligadas ao mar que querem as suas próprias zonas de intervenção, não estando dispostos a cooperar.

Este facto impede a prática de novas estratégias ou políticas relacionadas com o nosso espaço marítimo (exemplo desses conflitos e falta de cooperação é por exemplo a institucionalização da Polícia Marítima retirando-a do âmbito da marinha ao dar-lhe estatuto pessoal e integrando-a no quadro das Forças e Serviços de Segurança, criando fronteiras e conflito entre a segurança interna (a cargo das forças e Serviços de Segurança) e a defesa nacional (a cargo das forças armadas nomeadamente a marinha). Com esta mudança a Armada deixou de poder ter competências próprias na segurança interna nacional levando ao distanciamento desta com as forças de serviço e segurança).

É necessário criar um verdadeiro quadro de cooperação entre estes órgãos sendo indispensável, por existirem muitos ministérios, um órgão superior no topo da hierarquia que saiba impor uma certa disciplina e ordem entre os ministérios relacionados com o mar, devendo-se procurar clarificar algumas referências pois existem muitas zonas cinzentas que é preciso refinar.

A Autoridade Marítima Nacional devia ser o poder público que iria fortalecer a cooperação e o entendimento entre entidades e órgãos com funções executivas, consultivas ou policiais no entanto, esta não tem conseguido ser o órgão responsável pelo bom funcionamento e cooperação das várias instituições ligadas ao mar que se esperava que fosse.

O facto de existirem muitos ministérios divididos entre si é um entrave para os vários subsectores económicos, sendo necessário uma reorganização institucional numa estrutura que consiga levar a cabo eficazmente as políticas de desenvolvimento e de transformação, de maneira a dar modernidade aos diferentes sectores da economia do

mar, sendo importante a existência de uma organização intermediária entre os vários sectores do cluster marítimo.

É necessário revitalizar também algumas regiões marítimas do nosso país (as regiões norte e centro são as regiões que mais contribuem para a economia marítima sendo a região sul a que menos contribui), pois poderiam dar um maior contributo à economia nacional se apostarem mais na economia do mar. O mar e a economia por detrás deste, são temas que não se pode menosprezar, não faz sentido um país com a dimensão e riqueza do espaço marítimo português ter que importar a maior parte do peixe que consumimos do estrangeiro⁴⁸.

É importante a partilha do desenvolvimento do litoral com o interior sendo isso possível, através da criação de um cluster marítimo, pelo que é fundamental a localização estratégica de pequenas e médias empresas (PME) que alimentam o cluster marítimo.

Estas PME podem perfeitamente localizar-se noutros pontos do país, aproveitando as boas acessibilidades criadas nas áreas em que se situam cluster regionais, o que permitirá trazer desenvolvimento a essas mesmas regiões sendo que a pequena dimensão do nosso país pode ser uma vantagem nesse aspeto.

A concorrência externa nos sectores marítimos é muito forte e veio demonstrar as fraquezas competitivas do nosso país, Para mudar esta situação é necessário apostar nos sectores chave da nossa economia do mar que tenham condições para concorrer com o exterior sendo é essencial apostar forte na inovação e na qualificação e em

⁴⁸ O Tenente-Coronel João Luís Rodrigues Leal considera que perante a Política Comum de Pescas a UE detém competências na conservação dos recursos biológicos das ZEE dos Estados-membros, sendo que desde 1 de Agosto de 2004 passou a ter também responsabilidades na exploração desses mesmos recursos biológicos. Assim, na ZEE dos Açores por exemplo, entre as 100 e as 200 milhas, qualquer frota pesqueira pertencente a um Estado-membro pode pescar com as mesmas condições que a frota pesqueira portuguesa.

A nossa frota pesqueira não consegue competir com as mais poderosas frotas europeias nomeadamente a espanhola e juntamente com as limitações impostas pela UE sobre a dimensão das frotas faz com que Portugal tenha de importar grande parte do peixe que consome.

Segundo dados do INE as importações de “produtos da pesca ou relacionados com esta atividade” atingiram um valor de 1 471 milhões de euros em 2013, enquanto as exportações de produtos da pesca atingiram um valor de 832 milhões de euros em 2012.

segmentos inovadores da economia para que os nossos sectores ligados ao mar se tornem mais competitivos.

É importante que estes sectores estejam organizados em rede ou Cluster⁴⁹ pois as atividades ou domínios ligados ao mar vão desta forma competindo, cooperando e crescendo juntos transformando-se num forte motor de desenvolvimento para a região ou país em que se situam.

Por vezes o que acontece é que essas ligações são muito ténues, consequências da escassa coordenação entre empresas, investidores, universidades. Uma vez mais parece ser necessário um órgão que incentive os clusters e os sectores neles localizados a trabalharem e cooperarem de forma a combater assim a inercia e a ineficácia do governo central ou da sociedade civil.

Tendo Portugal um vasto espaço marítimo e representando a economia marítima um valor muito baixo, quando comparada com outros países europeus⁵⁰, o Estado deveria assumir um papel relevante na promoção e dinamização das atividades ligadas ao mar que potenciem o crescimento económico. Também as novas tecnologias são condições fundamentais ao desempenho do cluster do mar, em especial as de informação e comunicação.

As pequenas e médias empresas ao integrarem-se num cluster que seja dinâmico e com boas perspectivas de crescimento, beneficiam fundamentalmente nos seguintes aspetos:

- Novos negócios, contactos e parcerias;
- Partilha de recursos, know-how e apoio técnico;
- Divulgação e promoção dos seus produtos e do seu potencial;

⁴⁹ Os clusters podem ser de diferentes dimensões e atividades, como locais, regionais, nacionais, setoriais, etc. Um cluster entende-se como um sistema dinâmico formado por atividades interdependentes que interagem entre si, que competem mas também cooperam a diferentes níveis, em função de um foco ou atividade central.

Um cluster integra fornecedores, produtores, compradores, infraestruturas, tecnologias, organizações de suporte (serviços, logística, financeira, etc.), instituições de investigação, desenvolvimento e formação. São fatores fundamentais para um clusters o empreendedorismo, a competição, a inovação e cooperação.

⁵⁰ Em termos de efeito direto da economia marítima no PIB nacional Portugal está acima da média europeia (1,6%) com 1,85% mas atrás de países europeus como a Espanha (2,33%) e a Holanda (2,15%).
Fonte: http://jornadasdomar.marinha.pt/pt/trabalhos/Documents/AbelSimoese_AnaFerreira_ReginaSalvador.pdf

- Integração em redes de conhecimento;
- Aproveitamento de sinergias e economias de escala;
- Acesso a financiamento e à internacionalização.

É possível que Portugal possa vir a ter um cluster com a dimensão e dinâmica daquele que existe na Galiza⁵¹, mas existe muito trabalho pela frente, principalmente na necessidade de alterar a mentalidade e o relacionamento das empresas, instituições e organizações nacionais, em especial no que concerne à cooperação, competição e inovação.

Existem condições para desenvolver um cluster do mar de excelência, sendo da responsabilidade dos atuais dirigentes e associados um papel ativo no seu desenvolvimento. Para além dos setores do transporte e dos portos, existem outros de grande importância como a náutica de recreio, turismo marítimo, energias, exploração de minerais offshore, a biotecnologia marítima e outros setores emergentes.

As empresas e organizações estão muito interessadas na formação e crescimento de um cluster marítimo em Portugal. No entanto, quando se passa à prática verifica-se uma falta de interação, cooperação e competição entre membros do cluster. Também existe ainda muitas dúvidas e desconfiança quanto às estratégias que têm sido prosseguidas na formação desse mesmo cluster.

Tendo em atenção a Zona Económica Exclusiva e a previsível extensão da plataforma continental, teoricamente Portugal dispõe de enorme potencialidade em criar e desenvolver diferentes atividades económicas no seu espaço marítimo.

Todavia na prática verificamos uma situação muito diferente que se pode atribuir fatores, como por exemplo legislação desadequada, excesso de burocracia, falta de

⁵¹A Galiza possui um forte e diversificado cluster de atividades marítimas organizado em torno de três atividades principais: Pesca e Aquicultura; Shipping e Portos; Construção Naval e Equipamentos.

A Galiza tem ao todo 122 portos, cinco dos quais de grande importância como são: Vigo, Corunha, Ferrol, Vila Garcia e Marin. Neste espaço territorial encontram-se grandes empresas como são a Pescanova; a EL CANO, o maior armador Espanhol; ou a Navigaza.

Fonte: HyperCluster da Economia do mar, 2009

apoio à decisão, falta de orçamento⁵², falta de incentivos, falta de investidores, limitações tecnológicas, etc.

Os principais entraves para Portugal são a crise económica a falta de cooperação das empresas, desconfiança entre o sector público e privado, e a falta de um cluster a nível nacional consolidado⁵³. Com o centralismo português e o constante surgimento de novas rotas (prevê-se que o Alargamento do canal do Panamá irá originar novas rotas comerciais), passam pela nossa costa vários navios, sendo que para os atrair, Portugal tem que dar garantias, serviços e demonstrar confiança de forma a atrair os grandes navios e seus armadores. É fundamental para o nosso país implementar um cluster do mar a funcionar a 100%, competente e cooperativo pois se assim fosse a economia do mar teria decerto muito mais peso na economia nacional.

Portugal tem um longo caminho pela frente faltando aproveitar a potencialidade que o mar nos traz, especialmente se conseguirmos explorar os novos sectores que tem aparecido como, a aquicultura, a energia renovável a exploração do subsolo marinho, a nossa localização geográfica perante as rotas comerciais marítimas, os novos acordos de comércio livre mundial, com o Canadá e os EUA por exemplo, e pelo simples facto dos portos do norte da Europa estarem sobrelotados permitindo a Portugal ter um maior proveito desse aspeto tornando-se numa das principais portas de entrada da UE.

O mar tem o potencial de ser o motor para o crescimento económico que o nosso país precisa, para fazer face ao aumento da competitividade que o fenómeno da globalização provocou, de modo a nos podermos afirmar neste mundo onde o mar é um recurso cada vez mais valorizado. O sector dos transportes e dos portos é importante tanto para a UE como para Portugal.

O nosso país tem apostado nos últimos anos na modernização e no desenvolvimento dos portos marítimos nacionais um dos sectores chave da economia

⁵² Segundo o Orçamento geral do Estado “A despesa total consolidada para 2015 do Programa Agricultura e Mar, atinge o montante de 1.168,2 milhões de euros o que representa uma diminuição de 11,0% (- 144,4 milhões de euros) face à estimativa de 2014.”

Fonte: <http://saldopositivo.cgd.pt/assets/2014/10/Rel-2015.pdf>

⁵³ Consideramos neste contexto como prioridade a consolidação de clusters regionais como forma de potencializar o desenvolvimento de um cluster ao nível nacional

do mar não só pelo porto em si mas pela diversidade de atividades e negócios dependentes do mesmo.

2ª Parte: Os portos, nomeadamente o porto de Sines

Tendo em conta a importância do comércio marítimo para a Europa, Portugal deve desenvolver a capacidade em atrair empresas estrangeiras, com o fornecimento de serviços marítimos, apoio logístico, reparação naval e posse de portos capazes de garantir a satisfação das necessidades dos agentes e armadores estrangeiros⁵⁴.

Um porto é muito importante pois tem várias atividades e sectores associados, onde as suas infraestruturas atraem várias indústrias como a reparação e construção naval, rebocadores, agentes de navegação, etc. Estas empresas tiram proveito da proximidade com o porto tirando ainda proveito das ligações ferroviárias que este possui tornando-o uma infraestrutura essencial para o aumento da resiliência de um território.

Um porto tem efeitos benéficos para outros setores como o turismo através do efeito de arrastamento e fixação de várias empresas que por si geram emprego e riqueza. Melhorar as acessibilidades de um porto, às próprias empresas e promover a rivalidade entre portos permite ter maior competição e cooperação, importante para o crescimento de um porto e da rede ou cluster a que este faz parte.

As acessibilidades são uma lacuna no nosso País sendo um dos assuntos de maior preocupação nomeadamente no que concerne as ligações ferroviárias. Um exemplo disso é o plano de melhorar a ligação ferroviária entre Sines e Madrid⁵⁵.

Em Portugal não existe uma competitividade direta entre portos devido à fusão de autoridades e infraestruturas portuárias e pelo simples fato dos portos nacionais terem especificações diferentes⁵⁶ diminuindo assim o risco de sobreposição de um porto por outro. Falta no entanto, um órgão regulador mais eficiente que oriente e garanta a

⁵⁴ Voltamos neste ponto à questão mencionada anteriormente do reposicionamento de Portugal enquanto “player” no quadro das atividades marítimas à escala europeia

⁵⁵ Também devemos mencionar a preocupação da não conclusão da A26 que liga Sines a Beja.

⁵⁶ Por exemplo Sines é mais virado para produtos energéticos enquanto Lisboa tem ganho grande relevância no circuito de cruzeiros.

cooperação entre os portos nacionais permitindo assim uma maior interação entre estes.

De forma a garantir essa competitividade os entrevistados consideram que as atividades económicas devem estar nas mãos dos privados como já acontece nos nossos portos nacionais com o uso do termo *landlord port*, em que o porto é o dono da estrutura mas tudo o resto fica da responsabilidade de privados. Esta opção garante maior eficiência, mais flexibilidade, mais parcerias, uniformização dos portos e torna mais fácil as próprias parcerias e o relacionamento entre os armadores e os portos.

Em relação à posição estratégica do nosso país os entrevistados consideram que Portugal tem um posicionamento interessante, sendo sem dúvida uma vantagem, no entanto é necessário ter cadeias portuárias e conseguir escoar a mercadoria o mais rápido possível com menores custos e menos entraves. As taxas portuárias tem vindo a baixar sendo por isso competitivas mas não é só por essa razão que um navio pode ou não atracar, as acessibilidades, o nível de competitividade e atração do hinterland de um porto são também fatores importantes que os armadores têm em conta.

Um Porto deve ser um facilitador de Negócios focado nas necessidades do cliente, deve estar bem localizado, ter infraestruturas que deem resposta às necessidades do cliente, deve ser capaz de receber todo o tipo de navios, ter equipamentos de ultima geração, dever ser um porto aberto ao mar, que esteja disponível 24 sobre 24 horas em flat rate⁵⁷.

Deve ter uma ligação ferroviária eficaz de forma a estar ligado a outros portos secos, necessita de ter recursos humanos qualificados, ter sistemas de informação poderosos, e fundamentalmente garantir a satisfação do cliente e ser produtivo.

O porto de Sines preenche esses requisitos, e além de ser um gerador de emprego e de ter varias indústrias à sua volta, atingiu uma importância nacional pelo facto de nele, se encontrar a maior refinaria portuguesa. Este facto torna Sines fundamental para o abastecimento energético de todo o país, tornando-o na única porta

⁵⁷ Taxa fixa não importa a altura do dia.

de entrada de carvão e de gás natural e permitindo ligar Portugal a todos os continentes devido à carga contentorizada movimentada.

O porto de Sines perspectiva-se num cluster de âmbito portuário e logístico, que pode e deve agregar diferentes atividades ligadas à movimentação de cargas que chegam e partem de terra e de mar (importação e exportação) e diversas operações logísticas associadas a estas movimentações de cargas.

O porto de Sines, tendo em conta o transporte marítimo e o transporte ferroviário, afirma-se cada vez mais como um porto *hub* de navios *feeder* em que recebe a carga envia-a para outro lado rapidamente. É portanto, fundamental assegurar ligações aos principais portos secos do país e como tal, a nova ligação ferroviária é essencial de forma a facilitar o negocio diminuindo a distancia entre Sines e Madrid poupando-se assim tempo e custos associados ao transporte.

O alargamento do canal do Panamá será importante para o comércio marítimo mundial, dado que o canal apenas tinha capacidade de receber navios de quatro a cinco mil TEUs, o que era insuficiente para acompanhar o crescimento do transporte marítimo e da utilização de navios cada vez maiores.

O canal sofreu alterações e esperava-se que fosse reaberto em finais de 2014 mas esse facto ainda não aconteceu. Mesmo com estas novas alterações, no canal só poderão passar navios até aos doze, quinze mil TEUs. Tendo o porto capacidade de receber navios bem maiores (navios de catorze, quinze ou os agora projetados vinte mil TEUs) o impacto do “Panamax” sobre Sines continua ainda em Aberto.

Os países próximos do canal vão ter mais carga e mais volume mas ainda não se sabe se a reabertura do canal do Panamá originará uma grande alteração, de rotas comerciais, o porto de Sines como foi antes referido beneficiará da passagem de navios maiores pelo canal mas não será o boom de desenvolvimento que se esperava pois pelo canal continuará a não passar os maiores navios. Quanto a reabertura do canal acontecer é que se poderá analisar melhor o impacto deste nas rotas comerciais e claro no porto de Sines.

O porto de Sines conta com poderosas ferramentas de informação tais como a Janela Única Portuária, uma ferramenta *state of the art* criada pelos transportes nacionais, Lisboa, Sines e Leixões.

O porto de Sines encontra-se já noutra patamar tendo criado a janela Única Logística⁵⁸ que integra os meios de transporte terrestre e os portos secos, permitindo ligar todos os agentes económicos que chegam ao porto de Sines com as autoridades existentes no porto, isto significa que não existe burocracia, é tudo feito eletronicamente com rapidez e eficiência o que acaba por atrair os grandes armadores e os grandes navios pela redução do tempo de espera.

O Porto do Sines tem dois tipos de concorrentes:

- No transshipment, como são os casos de Algeciras, Las Palmas e Tanger Met, sendo que uma vantagem relativamente a Algeciras que o porto de Sines tem, é que em Algeciras o seu terminal é dedicado à maersk recebendo prioritariamente os navios desta empresa. Embora este aspeto não implica que Algeciras não possa receber navios de outras companhias este porto recebe principalmente navios da maersk. No caso de Sines sendo o terminal de carácter público este é obrigado a receber qualquer cliente que queira fazer a carga e descarga neste porto.
- Na carga direta ou carga de hinterland, onde o principal concorrente é Valência, Porto que abastece Madrid sendo essa a mesma área que o porto de Sines procura abastecer. Em termos nacionais não há concorrência pois os navios que Sines consegue receber não conseguem entrar em Lisboa nem em Leixões.

O porto de Sines tem flat rate, e nem todos os portos oferecem flat rate, tendo a vantagem em termos de tempo de tráfegos atlânticos graças a sua localização geográfica o que é também uma vantagem, por exemplo um navio para chegar ao porto de Valência tem de fazer um desvio; no caso de Algeciras não tem de fazer desvios só que Algeciras não tem mercado de hinterland é só de transshipment, já em Sines não se tem de fazer desvios e este tem mercado de hinterland e transshipment.

⁵⁸ Com esta ferramenta fica todo disponível à hora e é mais simples, os navios são despachados de forma mais rápida o que significa que não há custos de espera e perdas de tempo.

O sistema tarifário é muito complexo sabendo-se que existem uma serie de taxas que um navio tem de pagar ao chegar a um porto, por exemplo, taxas da autoridade portuária, taxas de entrada e saída de navio, taxas de pilotagem, etc. Neste contexto o porto de Sines aparece com taxas muito competitivas não ficando a perder para os seus principais rivais.

O porto de Sines procura assim, afirmar-se como um dos portos mais importantes não só de Portugal, mas também da Península Ibérica e da União Europeia elevando o nome de Portugal no mundo e servindo de exemplo para todos os outros sectores ligados à economia do mar.

V.5. Síntese do Capítulo

Em relação à análise das entrevistas compreende-se que o mar, se for bem explorado, será um recurso fundamental para o nosso país. É neste contexto que a ENM é fundamental para uma boa utilização e gestão do nosso espaço marítimo e das atividades que nele se desenvolvem.

A sua boa implementação está dependente do estado português e este tem a obrigação de ser um facilitador de negócios e ajudar na divulgação quer das características diferenciadoras do “mar português” quer da qualidade dos nossos sectores ligados à economia.

O Estado deve apostar cada vez mais na educação e formação profissional no âmbito dos ramos de atividade direta ou indiretamente ligado aos recursos oceânicos.

Os ministérios/órgãos da tutela que gerem o espaço marítimo devem cooperar entre si, no sentido do interesse comum que, no essencial, corresponde, a um tempo à proteção de recursos nacionais e a outro tempo à criação de condições para o a um sendo necessário criar uma verdadeira autoridade marítima nacional que organize e lidere os vários ministérios para um interesse comum que é o bem-estar do nosso mar e para o crescimento sustentado da nossa economia marítima.

Portugal deve assumir como prioridade o desenvolvimento de clusters regionais e, por agregação de competências e capacidades a estruturação de um cluster de base nacional. É neste aspeto que os portos são essenciais por serem infraestruturas que atraem e fixam as mais variadas empresas nas suas proximidades.

Neste contexto surge a infraestrutura de Sines como um porto de grande significado, tanto ao nível energético como de transshipment, sendo também fundamental na formação profissional, na criação de emprego e no fomento de novos negócios e investimentos para a Região do Alentejo e para o nosso país.

Tem-se apostado muito no porto de Sines nos últimos anos, não só pelas suas condições, localização e características diferenciadoras, mas também pela capacidade de receber

diferentes tipos de mercadorias e cargas. É uma infraestrutura única no nosso país, por ser um porto de águas profundas, por ser capaz de receber todo tipo de navios, e pela capacidade de gerar forças centrífugas que estimulam e atraem diferentes agentes económicos com interesse na economia marítima.

Acresce ainda que o porto de Sines é igualmente relevante enquanto porta de entrada de granéis líquidos e extensão do hinterland. Neste sentido, o porto de Sines tem capacidade de expandir o seu hinterland, e apresenta a possibilidade de crescimento do nº de terminais: podemos considerar que estes dois elementos constituem *a priori* uma importante vantagem dado que vários portos europeus potencialmente concorrentes caminham para níveis de tráfego próximos do congestionamento.

O porto de Sines⁵⁹ tem a capacidade de ser um Polo de desenvolvimento, um cluster regional, com condições e espaço para acolher todo o tipo de indústrias e serviços ligados ao transporte marítimo e ao sector portuário, É um porto que aposta forte na formação, educação, especialização, na inovação e nas novas tecnologias de forma a tornar a região e o próprio porto mais forte e mais dinâmico.

Concluindo podemos afirmar que o porto de Sines poderá vir a afirmar-se, não apenas como um dos portos mais importantes de Portugal, mas como um dos portos mais dinâmicos da península Ibérica. No entanto, para que ocorra, no tempo um crescimento sustentado da atividade portuária de Sines é absolutamente fundamental o melhoramento de acessos ao interior, nomeadamente a ligação ferroviária⁶⁰ que liga o Porto de Sines até Madrid. A concretização do novo canal ferroviário possibilitará que o hinterland de Sines constitua um território mais competitivo e atrativo para a atividade de transporte marítimo⁶¹.

⁵⁹ Note-se por exemplo Luis Miguel Silva (2015), admite que o porto de Sines já é o quarto porto ibérico mais importante em termos de contentores, ficando atrás de Algeciras, Valência e Barcelona, estando Barcelona muito próximo pois enquanto Sines tem crescido consideravelmente já o porto de Barcelona tem estagnado o seu crescimento.

⁶⁰ Quanto à ligação rodoviária representada pela A26, esta é uma questão que permanece em aberto devido às restrições orçamentais do Estado Português

⁶¹ Joaquín Garcia-Estañ (2014), refere que o Porto de Sines, com o desenvolvimento das ligações ferroviárias e o início da exportação de gás natural dos EUA para a Europa tem condições para continuar a crescer e para aumentar a sua importância em Portugal e na Europa.

Tal como o porto de Sines tão bem o demonstra, torna-se evidente que a economia marítima deve representar um domínio prioritário para a política pública. Assim, defendemos que os assuntos ligados ao denominado “mar português” podem e devem ter maior destaque na agenda política nacional. Voltaremos a este assunto no capítulo seguinte que será dedicado precisamente à procura de respostas para as perguntas que foram a base da nossa investigação.

Capítulo VI: Conclusão

-Síntese Geral da Dissertação:

O nosso planeta é composto em grande parte por oceanos sendo estes uma das últimas fronteiras que a comunidade mundial procura agora conhecer e explorar. Pela sua localização geográfica/disponibilidade deste grande recurso, Portugal poderá afirmar-se como um agente dinâmico no contexto de uma nova atitude global face ao dossiê *oceanos*. É neste contexto que quer a UE quer Portugal estão apostados em transformar a economia marítima numa das mais importantes fontes de riqueza dado que os recursos oceânicos podem ser o foco dinamizador de um vasto leque de atividades. Assim, a criação de uma Estratégia para o mar constitui um eixo fundamental de política dado permitir a melhor organização e valorização de uma abordagem multidimensional de gestão que permita explorar este recurso sem o risco de uma severa degradação na passagem do tempo.

É neste contexto que se apresenta a ENM 2013-2020 que procura desenhar um quadro estratégico sólido e arrojado com vista a transformar o potencial do Mar numa realidade criadora de mais emprego e riqueza e que assente nos princípios fundamentais da economia azul.

Hoje em dia a economia azul tem ainda um peso pouco significativo na economia nacional tendo, por este motivo, um potencial enorme para crescer, existindo sectores como por exemplo a aquicultura, o turismo náutico, os ramos da energia, da biotecnologia, da construção e reparação naval e, em particular o transporte marítimo/portos com elevadas margens de expansão.

Estas atividades procuram incrementar o nosso potencial produtivo e fazer crescer o peso da economia marítima em Portugal. O sector do transporte marítimo, como já referimos, constitui um importante domínio de atividade à escala mundial e à escala europeia pelo que Portugal terá de apostar no reforço e continua modernização da sua marinha mercante no sentido da melhor integração da economia nacional no quadro mais amplo das redes de tráfego intercontinental.

Temos que saber tirar proveito do nosso extenso território marítimo, um dos maiores do mundo, e que poderá crescer ainda mais com a possível extensão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas.

Tal como compreende José Chilão⁶² (2015), é essencial tornar o mar um desígnio nacional e continuar à apostar, pelo reforço de meios e investimentos na adoção de uma estratégia clara, consistente e multidimensional. O plano de ação Mar Portugal procura oferecer mais segurança aos agentes económicos de forma promover a concretização de mais investimentos, através da simplificação dos processos administrativos (redução da burocracia) da maior cooperação entre os órgãos da tutela e pela captação de investimento direto estrangeiro que possa funcionar com catalisador na modernização do cluster do Mar português.

Portugal precisa de aproveitar a aposta que a União Europeia tem feito no sector marítimo, através de uma melhor captação e gestão dos fundos/iniciativas que as instâncias comunitárias direcionam para o sector marítimo.

A educação é muito importante sendo essencial apostar mais na produção do conhecimento científico e na criação de massa crítica junto das Universidades de forma a melhor qualificar recursos humanos dando uma melhor resposta às necessidades que se perspectivam nas várias atividades ligadas ao mar.

A marinha como órgão que gere e vigia o nosso espaço marítimo é fundamental, tanto no aspeto de defesa e segurança como nas dimensões científicas, ambientais, educacionais, de formação profissional, sensibilização e divulgação das qualidades e atributos do nosso mar.

A cooperação internacional/europeia é fundamental pois Portugal poderá beneficiar da colaboração com outros países de forma a garantir um bom uso do mar através da vigilância conjunta, monitorização e controlo, melhorando a eficácia operacional e uma melhor análise e resposta a situações de Risco. Neste contexto Portugal poderá servir de elo de ligação entre os PALOP e a UE reforçando o seu papel de ator internacional de intermediação.

⁶² Relativo à entrevista realizada no âmbito deste trabalho de investigação

Os portos nacionais representam outro elemento importante no domínio estratégico pela sua capacidade em atrair empresas/atividades e pela projeção de desenvolvimento para as regiões que se localizam economia do mar sendo essenciais para o nosso país, eles são por si só clusters pois atraem e fixam nas suas proximidades várias atividades e indústrias ligadas ao mar, tendo também a capacidade de influenciar e beneficiar outros setores da economia do mar, conseguindo trazer desenvolvimento para as áreas ou regiões em que se localizam.

Pelo facto de se encontrar no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais e pelas suas características físicas (porto de águas profundas, com condições para acolher todos os tipos de navios) o porto de Sines pode afirmar-se como um grande porto hub da fachada Ibero-Atlântica.

É um porto com um largo hinterland, apanhando toda a zona sul e centro de Portugal, sendo capaz de receber os grandes atores ligados ao setor marítimo, portuário, industrial e logístico oferecendo às empresas e indústrias localizadas no seu hinterland uma maior competitividade e eficiência consolidando, assim, a sua importância como ativo estratégico nacional.

O porto de Sines procura ser uma referência ibérica, sendo para isso importante um plano de evolução rodoviário, que permitirá dar resposta ao crescimento do porto e da sua zona industrial e logística o que possibilitará expandir a sua área de influência até Madrid e tornar o seu hinterland mais competitivo e atrativo valorizando assim o próprio porto e a área ou região onde se situa.

O porto de Sines é, assim, um importante gerador de emprego, de riqueza, ajudando na fixação de pessoas, na coesão social e no abastecimento energético. Este bom exemplo demonstra que Portugal tem condições para valorizar a economia azul apostando numa estratégia de gestão sustentável dos nossos recursos marítimos

-Que resposta para as perguntas de Partida/Confirmação das Hipóteses

Considerando a 1ª Pergunta de partida:

-Será o mar uma mais-valia para o desenvolvimento de Portugal?

O mar pode ser muito mais que uma simples mais-valia para Portugal, assim o nosso país promova uma aposta estratégica neste recurso, traduzida numa política ambiciosa de desenvolvimento e gestão dos recursos oceânicos.

Enquanto instrumento fundamental de política destaca-se a ENM dado que proporciona a identificação dos sectores considerados como prioritários no contexto do reforço na nossa economia azul.

A administração central deverá apostar, em particular, nos seguintes domínios:

- Na educação e formação de recursos humanos;
- Na melhoria das infraestruturas de ciência e tecnologia ligadas ao mar, apostando na inovação e nas componentes de I&D;
- Na afirmação do mar como um projeto nacional capaz de estruturar uma política integrada de crescimento económico sustentável;
- No apoio à marinha de guerra para que esta tenha condições para assegurar a proteção e defesa do espaço marítimo e colaborar em atividades de investigação;
- Na redução dos custos associados à burocracia e em simultâneo na captação de investimento direto estrangeiro;

Para afirmação do cluster marítimo português será necessário, por um lado a estruturação de cluster regionais dinâmicos e, por outro lado, uma política eficaz de cooperação/competição entre as mais variadas entidades direta ou indiretamente ligadas ao mar. ⁶³

Verificamos que a 1ª hipótese- *A valorização do mar apenas será possível com políticas multisectoriais adequadas*- se poderá verificar desde que, exista uma eficaz cooperação e relações de interdependência entre instituições públicas e privadas com interesses no domínio marítimo.

Considerando a 2ª Pergunta de partida:

-Qual papel do Porto de Sines para o desenvolvimento local e nacional?

⁶³ Existem já vários sectores que demonstram a importância do mar para Portugal, sectores fortes como o dos portos marítimos e o turismo.

O Porto de Sines tornou-se num porto fundamental para Portugal e um exemplo de sucesso, sendo atualmente a nossa principal porta de entrada de carvão, petróleo e de gás natural e um dos principais portos ibéricos no transshipment de carga contentorizada.

Graças às suas características únicas, tais como a sua localização relativamente às principais rotas de transporte marítimo, por ser capaz de receber qualquer tipo de navios e pelas suas infraestruturas e equipamentos de última geração, o porto de Sines tornou-se num dos principais motores de desenvolvimento tanto ao nível regional como nacional.

O porto de Sines é importantíssimo, não só pelas empresas que atrai e fixa nas suas proximidades, gerando assim emprego e riqueza, como também pela cooperação que existe entre a autoridade portuária e o poder local, colaborando no desenvolvimento de outros negócios da região, numa maior capacidade tecnológica e inovação, e claro na qualificação de cada vez mais pessoas trazendo crescimento para a cidade e território envolvente.

O porto de Sines ajuda a promover a região e o país em que se encontra, ajudando no desenvolvimento de outras atividades ligadas à economia do mar como o turismo, a pesca, a reparação e construção naval. Por outro lado, ao receber navios de vários pontos do mundo poderá servir de imagem de marca para um território com sérios problemas de despovoamento como é a região do Alentejo. Neste sentido poderemos até afirmar que o porto de Sines poderá até ser perspetivado à escala internacional como um caso de *benchmarking* ajudando na afirmação de Portugal no mundo, fazendo o porto de Sines um sector chave não só para o Alentejo mas também para o todo nacional

O porto de Sines é, portanto, um polo de desenvolvimento para o nosso país e para o Alentejo, sendo fundamental no quadro de abastecimento energético e desempenhando um papel relevante nos domínios do emprego da tecnologia da inovação, da investigação e desenvolvimento podendo, deste modo, contribuir para a dinamização económica regional e até nacional.

Perante a 2ª pergunta de partida confirmamos que a 2ª hipótese- *O processo de contínua modernização do porto de Sines terá impacto sobretudo a nível da afirmação de um projeto nacional de valorização/ aproveitamento dos recursos marítimos*- se poderá verificar dado que esta infraestrutura está já integrada num quadro de fluxos económicos supranacionais. Neste sentido o porto de Sines poderá projetar a economia e a imagem do nosso país a uma escala europeia e mundial.

- Possíveis Trabalhos Futuros:

Procurámos com a presente dissertação apresentar alguns elementos que contribuam para demonstrar a elevada potencialidade dos recursos marítimos no quadro de uma estratégia nacional de desenvolvimento. No entanto, assumimos que a nossa dissertação não esgota todas as possibilidades de linha de investigação possível devendo ser apenas considerada como um possível ponto de partida para outros trabalhos que se proponham estudar, entre outros, os seguintes assuntos:

- Impactos da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, considerando um horizonte de médio/longo prazo;
- A evolução no tempo do Cluster nacional, comparando a situação portuguesa com a situação de outros países com clusters marítimos bem-sucedidos;
- Análises caso a caso dos Portos Portugueses procurando entender os impactos destas infraestruturas para os territórios regionais.

Bibliografia

- ABREU, Pinto Manuel - Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, Revista Cluster do Mar,2013,<http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/145estrategia-nacional-para-o-mar-2013-2020-excertos> (20/06/2015);
- ANTUNES, Hélio - o Planeamento como Processo Essencial na Política e na Estratégia o Caso da Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016,ISCSP, universidade de Lisboa,2014;
- ANTUNES, Lobo Manuel, A importância de uma política marítima para Portugal, 2006;
<https://infoeuropa.eurocid.pt/files/database/000038001000039000/000038402.pdf>(10/04/2015);
- APS-Relatório de Gestão e Contas do exercício, 2013;
- APS- Estatísticas de Trafego,2013;
- ASSUNÇÃO, Cátia Cristina Pinto, Sines. Interpretação das relações urbanas entre cidade, porto e paisagem. Paisagens metropolitanas. Morfogénese e projeto de grande escala na cidade europeia atual, Universidade Técnica de Lisboa, 2010;
- AZEVEDO, Catarina, A Memória e o Património Marítimo da Costa Norte de Portugal, Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho,2013;
- BATISTA, Hugo José Antunes, Importância das acessibilidades no Porto de Sines com recurso a análise de redes em Sistemas de Informação Geográfica, Universidade Nova, 2013;
- CARVALHO, Manuel- A Ferrovia é Fundamental para a Competitividade do Porto de Sines,RevistaClusterdoMar,2013,<http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/territorio-e-ambiente/19-a-ferrovia-e-fundamental-para-acompetitividade-do-porto-de-sines>(27/06/2015);
- CHILÃO, José- A construção da maritimidade portuguesa no limiar do século XXI, Universidade Nova de Lisboa, 2011;

CHILÃO, José- A Maritimidade Portuguesa - A extensão da Plataforma Continental, Universidade Nova de Lisboa, 2015;

CRISTAS, ASSUNÇÃO- Conservas e transformação de pescado puxam pela economia do mar, *jornalobservador*, 2015, [http://observador.pt/2015/03/09/conservasetransformacao-de-pescado-puxam-pela-economia-do-mar/\(10/04/2015\);](http://observador.pt/2015/03/09/conservasetransformacao-de-pescado-puxam-pela-economia-do-mar/(10/04/2015);)

Comissão das Comunidades Europeias- Livro Verde: Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares, Bruxelas, 2006;

Comissão das Comunidades Europeias- Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Uma política marítima integrada para a União Europeia, Bruxelas, 2007;

Comissão Estratégica dos Oceanos- Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, Um Desígnio Nacional para o Século XXI, 2004;

CUNHA, Tiago- A importância estratégica do mar para Portugal, Nação e Defesa, 2004;

CUNHA, Tiago- Blue Growth for Portugal: Uma visão Empresarial da Economia do Mar, COTEC Portugal, 2012;

DIAS, João- Portugal e o Mar: importância da Oceanografia para Portugal, 2003;

DUARTE, António- A Europa Portugal e o Mar, Academia das Ciências de Lisboa, 2014;

EMAM- Estratégias Marinhas para as Águas Marinhas Portuguesas: Programa de Monitorização e Programa de Medidas da Diretiva Quadro Estratégia Marinha, 2014;

EMAM- Estratégia nacional para o mar 2006-2016;

EMAM- Estratégia nacional para o mar 2013-2020;

Estratégia Europa 2020- Ponto de Situação das Metas em Portugal, 2013;

FERREIRA, Ana Maria Correia- A Sustentabilidade Territorial de um Cluster do mar em Portugal, Universidade Nova de Lisboa, 2012;

FERREIRA, Cristina, FRANCO, Graça- A importância da política do Mar, Entrevista a Ernâni Lopes, *Jornal Publico*, 2009, <http://www.publico.pt/economia/noticia/a-importancia-da-politica-do-mar-1401425>, (12-08-2014);

GAMITO, Teresa Maria- Desenvolvimento da Economia do mar Turismo Marítimo, Instituto da Defesa Nacional, 2009;

GONÇALVES, Emanuel, A Nova Estratégia Nacional para o Mar e o Desenvolvimento Sustentável, Revista Cluster do Mar, 2013, <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/151-a-nova-estrategia-nacional-para-o-mar-e-o-desenvolvimento-sustentavel> (04/08/2015);

IDALINO, José-Porto de Sines um desafio para a Europa, 2012;

INE, Influência do mar na Atividade Económica, Destaque, 2013;

KnowNow, Conhecimento e Economia do Mar, 2009,

<http://www.knownow.com.pt/conhecimento-e-economia-do-mar/>;

LEAL, João-Análise Geopolítica e Geoestratégica de Portugal. Factors Físico, Humano e Circulação, Revista Militar nº2463, 2007;

LOPES, Mário e CALDEIRINHA, Vítor-Transportes e Acessibilidades: Porto de Sines e bitola europeia - Competitividade das importações e das Exportações, Revista Cluster do Mar, 2013, <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/transporteseaccessibilidades/105-porto-de-sines-e-bitola-europeia-competitividade-dasimportacoes-e-das-exportacoes> (23/07/2014);

MATIAS, José- A Importância do Mar, Eletricidade e Eletrónica, 2013, <http://www.josematias.pt/eletr/a-importancia-do-mar/> (12/08/2014);

MATIAS, Nuno- A clusterização da economia marítima; Nação e Defesa, 4ª série; 2009;

MATIAS, Nuno- O mar Um Oceano de Oportunidades para Portugal, Edições Culturais da marinha, Lisboa, 2005;

Ministério das Finanças- Relatório: Orçamento do Estado para 2015, 2014, <http://saldopositivo.cgd.pt/assets/2014/10/Rel-2015.pdf>;

MOREIRA, Paulo - A Análise de Sines como ativo geoestratégico nacional: Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais, Instituto Universitário de Lisboa, 2012;

MOREIRA, Paulo - O Contributo de Sines na Eclosão de um Cluster Regional, Instituto Universitário de Lisboa, 2013;

NARCISO, Inês - A Geopolítica do Mar Português, Congresso Nacional de Defesa e Segurança,2010;

NEVES, João- A Soberania dos Estados e o Mar, a realidade portuguesa Academia da Marinha, 2010;

Oceano XXI- Cluster do conhecimento e economia do mar,2013;

PATRICIO, Maria Teresa - A Estratégia Política e Económica do Estado Português num Pólo de Crescimento: O projeto industrial de Sines, Instituto Universitário de Lisboa,1991;

PEDROSO, José Manuel - Relançar o Futuro, jornal Cluster do Mar, 2013, <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/geopolitica/124-relancar-o-futuro> (15/09/2015);

PEREIRA, Paulo André Abreu- A extensão da plataforma continental portuguesa: um potencial energético e mineral por explorar?, Universidade do Minho, 2014;

Plataforma para o Crescimento Sustentável- Crescimento Sustentável: Libertar o Potencial de Crescimento de Portugal,2013;

Plataforma para o crescimento Sustentável- Relatório para o crescimento Sustentável: Uma visão pós-troika,2012;

PRETO, António Ramos- Pelo mar é que vamos, jornal Cluster do Mar, 2013, <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/tema-central/143-pelo-mar-e-que-vamos> (10/09/2015);

REGATEIRO,Fernando-Opinião-EconomiaAzul,DiárioasBeiras,2014, <http://www.asbeiras.pt/2014/03/opiniao-economia-azul-2/> (23/07/2014);

SACHETTI, António Ferraz; O pensamento estratégico e o mar; revista Nação e Defesa, 2009;

SAER/ACL- Hypercluster da Economia do Mar: Um domínio de Potencial Estratégico para o Desenvolvimento da Economia Portuguesa;2009;

SALVADOR, Regina- Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013 relativas ao tema, Universidade Nova de Lisboa, 2013;

SALVADOR, Regina- The Portuguese Maritime Mega Cluster: Assessment and Innovation, e-GEO—Research Centre for Geography and Regional Planning,2013;

SEQUEIRA, Lídia- Sines é Muito Mais do que um Terminal de Contentores, Revista Cluster do Mar, 2013, <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/portos/11-sines-e-muito-mais-do-que-um-terminal-de-contentores> (12/06/2015);

SIMÕES, Abel- O e-planning como Instrumento da Construção do Cluster do Mar em Portugal- Quantificação, Participação e Envolvimento dos Sectores Socioeconómicos Nacionais, Universidade Nova, 2013;

SIMÕES,Abel; Ferreira, Ana; Salvador, Regina- O Cluster Marítimo Português: Estrutura, Planeamento e Inovação, e-GEO- Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa,2009;

Sociedade portuguesa de biotecnologia- Economia Azul, Boletim da Sociedade Portuguesa de Biotecnologia,2014,http://imgs.sapo.pt/kitdomar/content/files/biotecnologia_25_web.pdf#page=8 (02/09/2014);

Workshop de Reflexão Estratégica- Investigar, Investir e Inovar no mar português, Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, 2013, [https://www.fct.pt/esp_inteligente/docs/DocumentoApoio ENEI Lisboa Mar.pdf](https://www.fct.pt/esp_inteligente/docs/DocumentoApoio_ENEI_Lisboa_Mar.pdf);

WWF- Oceanos avaliados em 24 triliões de dólares americanos, mas a ir ao fundo rapidamente, <http://www.wwf.pt/?244750/oceanos-avaliados-em-24-triloes-de-dlares-americanos-mas-a-ir-ao-fundo-rapidamente>. (02/05/2015);

ZAMITH,João Miguel Aleixo; Política Marítima Europeia: Uma política á medida de Portugal?, Universidade de Coimbra; 2011;

ZILS-Global Parques-Dossier do Investigador: O porto de Sines, 2013
http://dossier.investidor.globalparques.pt/index.php?option=com_organizer&view=displaycontent&layout=default&catid=683&Itemid=29 (12/08/2014).

Anexo I: Figuras e Quadros relativos ao trabalho de Investigação

Anexo I.1: Indicadores socioeconómicos para a Economia do Mar 2006-2010

	VAB a preços correntes (Milhões de Euros)					Peso no VAB total (%)		Produção a preços correntes (Milhões de Euros)					Peso na Produção Total (%)		Emprego (Milhares de empregados ETC)					Peso no Emprego Total (%)	
	2006	2007	2008	2009	2010	06	10	2006	2007	2008	2009	2010	06	10	2006	2007	2008	2009	2010	06	10
TOTAL DA ECONOMIA NACIONAL	138.350	146.209	149.311	148.703	151.413			298.573	317.576	330.273	311.365	323.612			4.990	4.987	5.011	4.875	4.793		
ECONOMIA DO MAR (USOS E ATIVIDADES DE MERCADO ESTABELECIDOS - 1.+2.+3.+4.+5.+6.)	3.104	3.397	3.511	3.457	3.730	2,2%	2,5%	6.725	7.428	7.818	7.489	8.174	2,3%	2,4%	108	106	109	109	109	2,2%	2,3%
ECONOMIA DO MAR (SETORES DO HYPERCLUSTER - 1.+2.+3.+4.2.)	1.855	2.054	2.263	2.101	2.343	1,3%	1,5%	4.193	4.692	5.046	4.740	5.323	1,4%	1,5%	60	58	58	60	60	1,2%	1,3%
1. PESCA, AQUICULTURA E INDÚSTRIA DO PESCADO	732,6	772,1	802,6	742,3	763,1	0,5%	0,5%	1.646,9	1.776,3	1.868,1	1.765,7	1.772,8	0,6%	0,6%	32,4	31,6	31,5	31,1	30,9	0,6%	0,6%
1.1. Pesca Comercial	386,2	402,1	408,4	373,3	367,4	52,7%	48,1%	538,3	564,8	581,3	536,0	559,8	32,7%	31,1%	12,0	11,5	11,3	11,2	11,3	37,1%	36,5%
1.2. Aquicultura	1,9	2,0	2,0	2,7	24,3	0,3%	3,2%	42,4	44,5	45,8	42,2	44,2	2,6%	2,5%	2,5	2,3	2,3	2,3	2,3	7,6%	7,5%
1.3. Indústria Transformadora dos Produtos da Pesca e da Aquicultura	344,4	367,9	392,1	366,3	371,3	47,0%	48,7%	1.066,2	1.167,0	1.241,0	1.187,6	1.168,8	64,7%	66,4%	17,9	17,8	17,9	17,6	17,3	55,3%	56,0%
2. CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVALS	118,5	131,5	154,4	135,7	113,4	0,1%	0,1%	352,1	396,7	469,1	390,7	346,2	0,1%	0,1%	5,2	5,6	5,6	5,9	4,4	0,1%	0,1%
3. TRANSPORTES MARÍTIMOS, PORTOS E LOGÍSTICA	906,4	1.046,5	1.202,1	1.111,6	1.358,4	0,7%	0,9%	2.018,5	2.329,2	2.520,4	2.388,4	3.018,6	0,7%	0,8%	17,9	16,4	16,9	19,0	20,4	0,4%	0,4%
3.1. Atividade Portuária	798,5	913,1	1.075,2	982,0	1.230,4	88,1%	90,6%	1.570,5	1.797,8	1.991,8	1.942,7	2.571,5	77,8%	79,0%	15,2	13,9	14,4	16,5	17,7	85,3%	86,8%
3.2. Transporte Marítimo	107,9	133,4	126,9	129,6	128,0	11,9%	8,4%	448,1	531,4	528,6	445,7	447,1	22,2%	21,0%	2,6	2,5	2,5	2,5	2,7	14,7%	13,2%
4. TURISMO E LAZER	1.321,7	1.418,0	1.309,0	1.430,1	1.456,6	1,0%	1,0%	2.627,4	2.828,7	2.843,6	2.807,0	2.894,2	0,9%	0,9%	51,5	52,2	54,3	52,6	52,4	1,0%	1,1%
4.1. Turismo costeiro (inclui utilização balnear)	1.229,3	1.320,4	1.211,2	1.325,6	1.355,6	93,0%	93,1%	2.464,8	2.652,7	2.670,6	2.628,3	2.723,7	93,8%	93,9%	47,6	48,3	50,4	49,0	48,8	92,6%	93,0%
4.2. Náutica (inclui Turismo náutico (Náutica de recreio e Náutica	92,4	97,6	97,8	104,5	101,0	7,0%	6,9%	162,6	176,0	173,0	178,7	170,4	6,2%	6,1%	3,8	3,8	3,8	3,6	3,6	7,4%	7,0%
5. OBRAS DE DEFESA COSTEIRA	16,8	20,7	37,0	31,3	31,9	0,01%	0,02%	65,7	81,9	103,3	124,6	128,2	0,02%	0,03%	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,01%	0,01%
6. EXTRAÇÃO DE SAL MARINHO	7,9	7,8	5,5	6,3	6,9	0,01%	0,00%	14,8	15,6	13,9	12,6	13,8	0,00%	0,00%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,00%	0,00%

Fonte: Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020

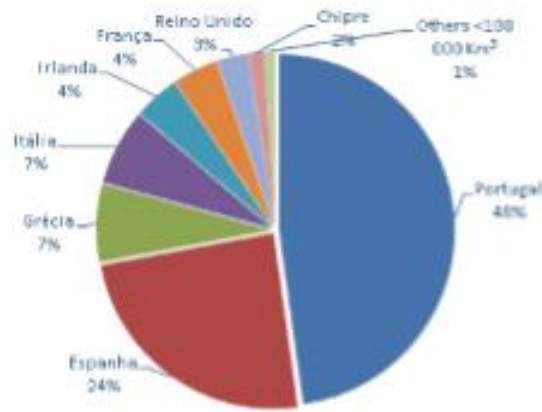
Anexo I.2: Principais variáveis das empresas com atividades diretamente relacionadas com o mar, 2012

Atividades diretamente relacionadas com o mar	CAE	Empresas (nº)	Pessoal ao serviço (nº)	Dimensão média (nº pessoas)	Volume de negócios (10 ³ Euros)	Volume de negócios <i>per capita</i> (10 ³ Euros)	
Empresas não financeiras - Total		1 102 401	3 564 246	3,23	327 819 747	91,97	
Atividades do mar		10 764	36 637	3,40	3 611 811	98,58	
Pesca e atividades conexas		9 987	28 791	2,88	2 684 382	93,24	
Pesca e Aquicultura		4 606	12 625	2,74	463 399	36,70	
Pesca	031	4 091	11 729	2,87	426 155	36,33	
Aquicultura	032	515	896	1,74	37 244	41,57	
Preparação e conservação de peixe, crustáceos e moluscos	1020	176	6 788	38,57	1 079 821	159,08	
Comércio de produtos da pesca		5 205	9 378	1,80	1 141 161	121,68	
Comércio por grosso de peixe, crustáceos e moluscos	46381	907	3 616	3,99	862 299	238,47	
Comércio a retalho de peixe, crustáceos e moluscos, em estabelec. especializ.	4723	4 298	5 762	1,34	278 862	48,40	
Construção e reparação naval		356	3 514	9,87	244 655	69,62	
Construção de embarcações e estruturas flutuantes, exc. recreio e desporto	3011	88	1 433	16,28	77 151	53,84	
Construção de embarcações de recreio e de desporto	3012	50	437	8,74	29 177	66,77	
Reparação e manutenção de embarcações	3315	218	1 644	7,54	138 327	84,14	
Transportes marítimos		352	4 066	11,55	663 657	163,22	
Transportes por água	50	213	1 451	6,81	338 726	233,44	
Atividades auxiliares dos transportes por água	5222	87	2 486	28,57	319 022	128,33	
Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	7734	52	129	2,48	5 909	45,81	
Extração de sal marinho		08931	56	174	3,11	6 870	39,48
Atividades dos portos de recreio		93292	13	92	7,08	12 248	133,13

Fonte: INE/SCIE(dados provisórios 2012)

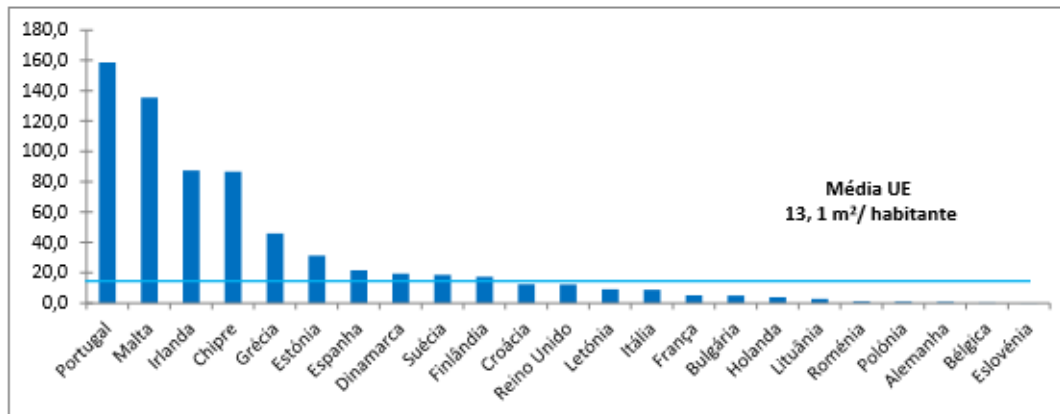
Anexo I.3: Dados do território marítimo português

-Volume de água das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE)



Fonte: DQEM

- Área de mar da ZEE (m²) por habitante dos países da União Europeia



Fonte: DQEM

Anexo I.4: Agrupamento dos vários sectores da Economia do Mar



Fonte: DGPM/INE

Anexo I.5: Mapa do Porto de Sines e sua Zona Industrial e Logística Adjacente

Zona Industrial e Logística de Sines (Capacidade de crescimento até 4.157 ha)

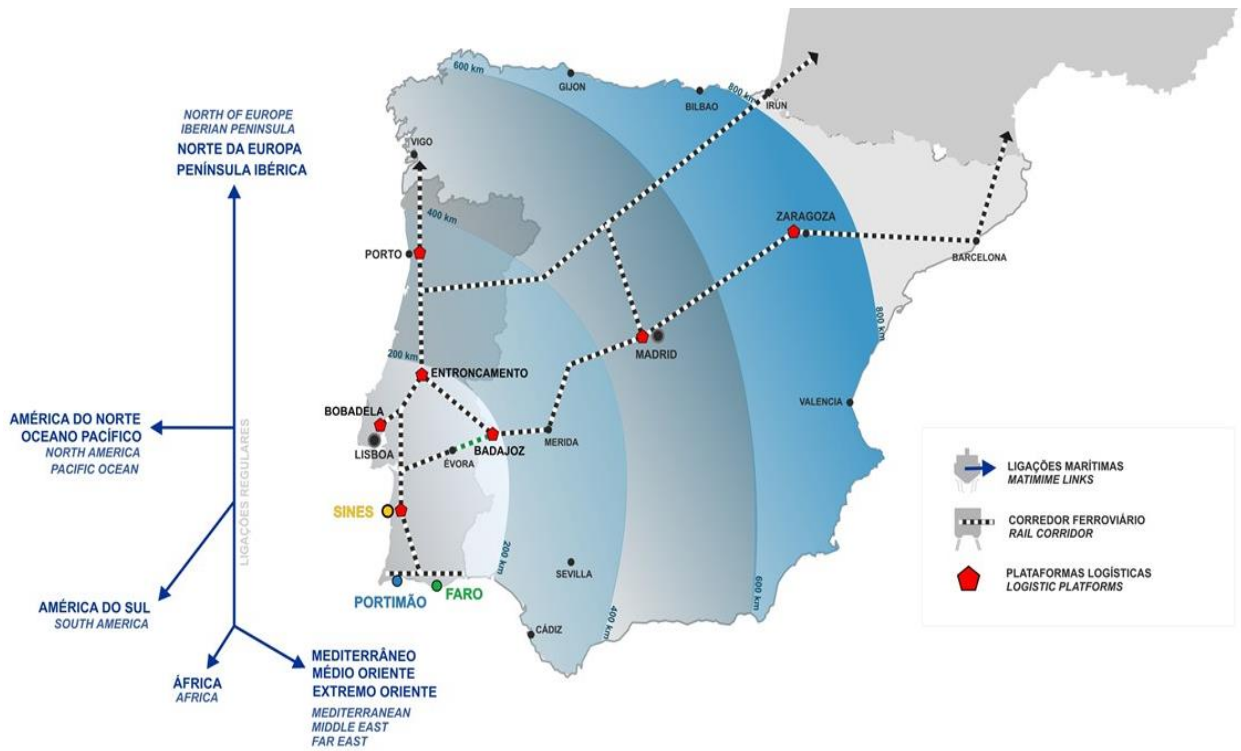
- 2.200 ha disponíveis
- Expansão até 4.000 ha

Principais players instalados:



Fonte: Idalino José

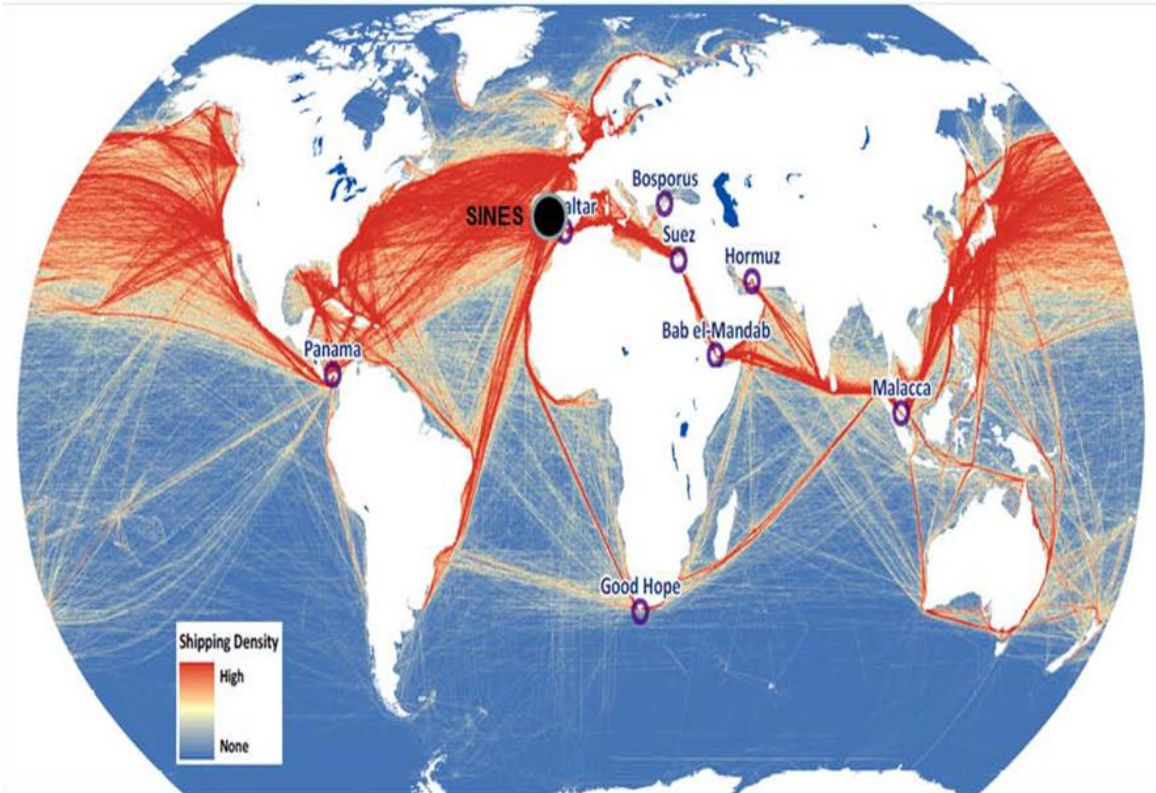
Anexo I.6: Hinterland e ligações do Porto de Sines



Fonte: APS

Anexo I.7: Mapa da Densidade do Tráfego Marítimo

Cadeias de produção e distribuição (Confluência no Pacífico e Atlântico Norte)

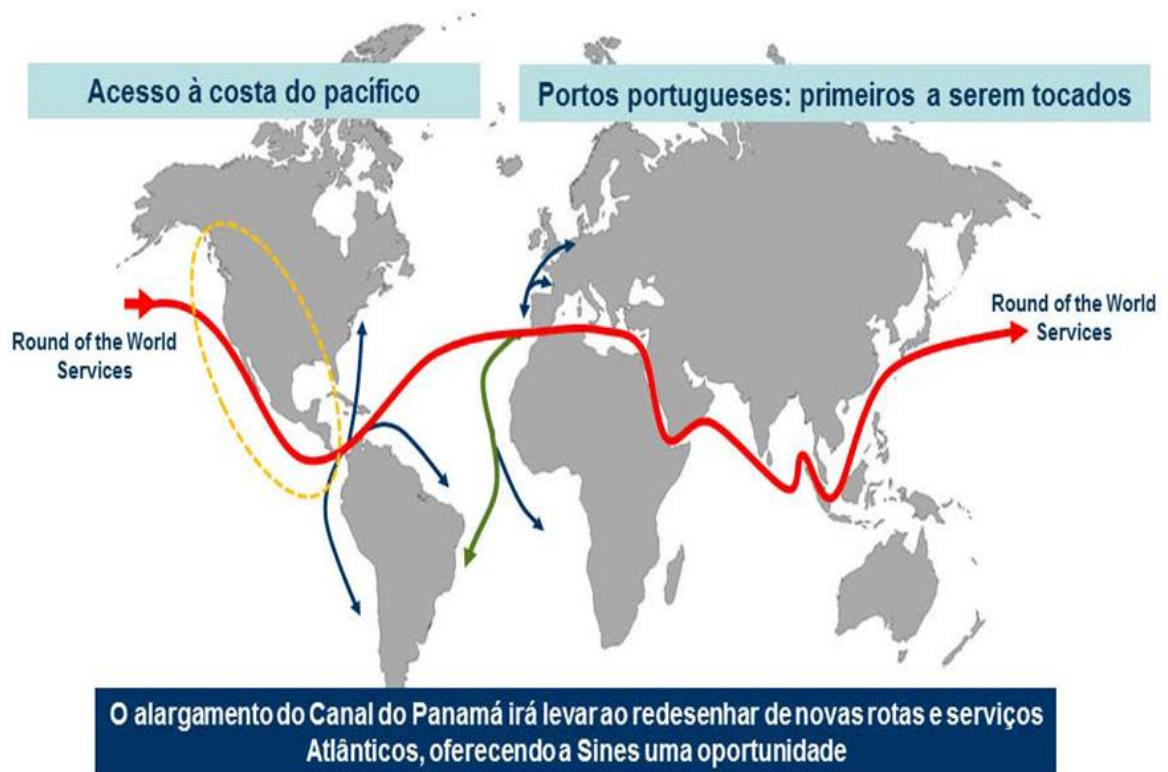


Fonte: Idalino José

Anexo I.8: Canal do Panamá e sua influência

O Canal do Panamá

(Oportunidade para os portos nacionais)



Fonte: Idalino José

Anexo I.9: Movimento de Navios do Porto de Sines

ANOS	NACIONAIS		ESTRANGEIROS		TOTAIS	
	N°	GT	N°	GT	N°	GT
1978					13	643.123
1979					385	7.589.734
1980					915	8.709.132
1981					955	9.909.919
1982					839	9.268.679
1983	473	6.863.057	232	2.373.290	705	9.236.347
1984	385	6.269.343	235	2.576.519	620	8.845.862
1985	373	6.603.836	292	2.813.248	665	9.417.084
1986	458	6.443.819	401	4.739.624	859	11.183.443
1987	457	7.446.283	371	4.569.074	828	12.015.357
1988	531	7.438.582	414	6.166.587	945	13.605.169
1989	457	5.437.129	526	9.118.044	978	14.555.173
1990	455	5.918.879	583	10.692.253	1.038	16.611.132
1991	382	4.718.088	432	7.319.138	814	12.037.226
1992	458	5.392.070	436	9.502.451	894	14.894.521
1993	380	3.803.554	425	8.627.969	805	12.431.523
1994	401	3.328.586	546	12.217.724	947	15.546.310
1995	366	3.670.477	612	11.329.198	978	14.999.675
1996	307	3.022.556	539	9.620.925	846	12.643.481
1997	279	2.393.940	542	11.271.924	821	13.665.864
1998	246	2.637.885	478	10.698.117	724	13.336.002
1999	302	3.047.242	471	10.345.009	773	13.392.251
2000	261	2.470.627	547	10.206.219	808	12.676.846
2001	271	2.072.993	474	10.390.328	745	12.463.321
2002	252	1.771.102	558	11.408.926	810	13.180.028
2003	293	1.842.639	511	11.328.717	804	13.171.356
2004	219	1.468.283	753	16.858.360	972	18.326.643
2005	268	2.201.896	963	20.726.720	1.231	22.928.616
2006	285	1.497.587	1.137	28.235.181	1.422	29.732.768
2007	265	1.133.515	1.200	30.537.330	1.465	31.670.845
2008	271	1.055.875	1.218	31.830.880	1.489	32.886.755
2009	198	421.288	1.281	34.109.875	1.479	34.531.163
2010	99	185.480	1.536	38.524.753	1.635	38.710.233
2011	26	43.626	1.546	41.915.369	1.572	41.958.995
2012	30	39.441	1.622	47.550.423	1.652	47.589.864
2013	53	90.370	1.957	65.097.537	2.010	65.187.907
2014	42	869.567	1.961	69.364.158	2.003	70.233.725

Fonte:APS

Anexo I.10: Movimento de Mercadorias segundo o tipo de Carga

TIPO DE CARGA		2012				2013			
		CARGA	DESCARGA	TOTAL	VAR. %	CARGA	DESCARGA	TOTAL	VAR. %
Granéis Líquidos	Ramas	49.019	7.508.172	7.557.191	7,50%	66.383	7.734.751	7.801.133	3,23%
	Refinados	4.682.622	1.282.807	5.965.428	1,84%	6.134.800	2.356.045	8.490.845	42,33%
	GPL	151.597	237.163	388.761	5,43%	133.570	440.650	574.219	47,71%
	GNL	54.647	1.572.712	1.627.359	-24,42%	292.941	1.721.645	2.014.587	23,79%
	Olefinas	213.253	51.547	264.800	-25,41%	342.287	16.102	358.389	35,34%
	Outros (Granéis Líquidos)	140.572	331.440	472.012	22,33%	140.214	326.521	466.735	-1,12%
	Total	5.291.710	10.983.842	16.275.552	0,77%	7.110.194	12.595.715	19.705.909	21,08%
Granéis Sólidos	Carvão	131.715	5.139.401	5.271.116	35,08%	141.635	4.382.755	4.504.390	+14,55%
	Cereais	0	5.473	5.473	--	0	5.632	5.632	2,91%
	Minerais	0	0	0	-100,00%	21.016	0	21.016	--
	Outros (Granéis Sólidos)	40.903	89.377	130.280	-3,75%	32.026	52.369	84.395	-35,22%
	Total	172.618	5.234.251	5.406.869	33,78%	194.677	4.420.756	4.615.432	-14,64%
Carga Geral	Contentorizada	3.936.530	2.819.540	6.756.070	22,72%	6.514.971	5.523.880	12.038.851	78,19%
	Fraccionada	122.619	2.056	124.675	31,93%	152.664	881	153.546	23,16%
	Ro-Ro	0	0	0	--	46	0	46	--
	Total	4.059.149	2.821.596	6.880.745	22,87%	6.667.682	5.524.761	12.192.443	77,20%
Total		9.523.477	19.039.689	28.563.165	10,74%	13.972.553	22.541.231	36.513.785	27,84%

Fonte:APS

Anexo I.11: Movimento de Navios segundo o Tipo de Navio

TIPO DE CARGA		2012				2013			
		CARGA	DESCARGA	TOTAL	VAR. %	CARGA	DESCARGA	TOTAL	VAR. %
Granéis Líquidos	Ramas	49.019	7.508.172	7.557.191	7,50%	66.383	7.734.751	7.801.133	3,23%
	Refinados	4.682.622	1.282.807	5.965.428	1,84%	6.134.800	2.356.045	8.490.845	42,33%
	GPL	151.597	237.163	388.761	5,43%	133.570	440.650	574.219	47,71%
	GNL	54.647	1.572.712	1.627.359	-24,42%	292.941	1.721.645	2.014.587	23,79%
	Olefinas	213.253	51.547	264.800	-25,41%	342.287	16.102	358.389	35,34%
	Outros (Granéis Líquidos)	140.572	331.440	472.012	22,33%	140.214	326.521	466.735	-1,12%
	Total	5.291.710	10.983.842	16.275.552	0,77%	7.110.194	12.595.715	19.705.909	21,08%
Granéis Sólidos	Carvão	131.715	5.139.401	5.271.118	35,08%	141.635	4.362.755	4.504.390	-14,55%
	Cereais	0	5.473	5.473	--	0	5.632	5.632	2,91%
	Minerais	0	0	0	-100,00%	21.016	0	21.016	--
	Outros (Granéis Sólidos)	40.903	89.377	130.280	-3,75%	32.026	52.369	84.395	-35,22%
	Total	172.618	5.234.251	5.406.869	33,78%	194.677	4.420.756	4.615.432	-14,64%
Carga Geral	Conteinerizada	3.936.530	2.819.540	6.756.070	22,72%	6.514.971	5.523.880	12.038.851	78,19%
	Fraccionada	122.619	2.056	124.675	31,93%	152.664	881	153.546	23,16%
	Ro-Ro	0	0	0	--	46	0	46	--
	Total	4.059.149	2.821.596	6.880.745	22,87%	6.667.682	5.524.761	12.192.443	77,20%
Total		9.523.477	19.039.689	28.563.165	10,74%	13.972.553	22.541.231	36.513.785	27,84%

Fonte: APS

Anexo II: Guiões das Entrevistas

Entrevista ao Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues

1-Que importância tem o mar para a nossa nação?

2-Portugal tem condições para defender/fiscalizar todo o seu espaço marítimo ou existem lacunas/problemas a resolver?

3- Haverá demasiada burocracia que impede a prática de novas estratégias ou políticas relacionadas com o nosso espaço marítimo?

4-Que papel tem exatamente a Marinha portuguesa para divulgar as mais-valias do mar português?

5-Tendo em conta que as nossas fronteiras viradas para a Europa estão seguras será o terrorismo marítimo uma verdadeira ameaça para o nosso país?

6-A segurança e a defesa relacionadas com a frente marítima deveriam na sua opinião ter mais visibilidade nas agendas internacionais?

7-Será necessário Reforçar as competências executivas e de coordenação, assim como os meios ao dispor da Autoridade Marítima Nacional?

8-Será uma boa ideia adicionar capacidades de cariz policial e de apoio cívico, às de natureza militar, numa única unidade?

Entrevista á Professora Ana Ferreira

Qual a importância da economia marítima para o país?

O nosso país tem uma forte litoralização tendo em conta o potencial da economia relacionada com o mar, poderá esta ter condições para partilhar este desenvolvimento com o interior de Portugal?

Observamos nos últimos anos uma evolução pouco favorável de sectores como a pesca, a construção e reparação naval ou o comércio marítimo, apenas o turismo-marítimo tem tido uma evolução significativa. Que fatores contribuem na sua opinião para a fraca evolução destes sectores?

Que importância têm os diferentes sectores económicos ligados ao Mar, estarem organizados em rede ou Cluster?

É importante haver uma reorganização institucional, que permita a implementação de políticas de desenvolvimento e de transformação no sentido de dar modernidade aos diferentes sectores da economia do mar?

O que pensa de Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020?

Em 2010 o VAB(Valor Acrescentado Bruto) total dos usos e atividades pertencentes á economia do mar foi de 3730 M€, o que representou um total de 2,5% do VAB da economia portuguesa. Não seria de esperar que a economia do mar tivesse um peso maior na economia nacional?

Entrevista ao Doutor José Chilão

Que características tem o mar Português que podem levar um empresário a investir?

Que mais-valias podemos tirar do nosso posicionamento geoestratégico?

Terá o mar o Potencial para a criação de mais empregos quando estes são cada vez mais qualificados?

As parcerias público-privadas são importantes, para o desenvolvimento, criação de um negócio. Deveria o governo apostar mais nessas parcerias para o desenvolvimento do nosso espaço marítimo?

Qual a importância da Exploração de recursos nacionais?

Tendo em conta os seguintes recursos: Recursos Alimentares Marinhos; Recursos Energéticos Renováveis, Recursos do Mar profundo; o sector dos Portos, logística, transportes, construção naval e o sector do turismo, desporto e lazer, qual destes parece-lhe como o melhor investimento?

Na sua opinião deveria haver uma maior divulgação do espaço marítimo português e os recursos que lá existem?

Entrevista ao Doutor André Fernandes

A competição atual não se resume apenas a uma competição entre os portos mas sim a uma competição de redes logísticas às quais pertencem. Como avalia a rede ou os clusters dos portos portugueses?

Quais as vantagens para Portugal tendo em conta o seu posicionamento geoestratégico da abertura do canal do Panamá?

Acredita que o valor das taxas a aplicar por TEU deveria baixar nos portos portugueses?

Considera que as ligações terrestres/ferroviárias entre portos são suficientes em Portugal ou existe uma lacuna nesse aspeto?

Que mais-valias ou não, tem a localização de um porto para uma região?

Apesar das várias modernizações efetuadas aos portos nacionais quem domina as quotas do mercado é o transporte rodoviário. Como poderemos alterar esta tendência?

Observa-se nos últimos anos um movimento de privatização de operações portuárias que tem vindo a decorrer à escala mundial, quais as vantagens destas Privatizações?

Entrevista ao Professor Abel Simões

O que entende por Cluster?

Olhando para as nossas diferentes atividades ligadas ao mar podemos afirmar que já existem Clusters marítimos em Portugal como por exemplo em Sines?

Porque é que existe uma diferença tão grande entre a potencialidade do nosso espaço marítimo e a sua real utilização ou proveito?

Quais os entraves para a formação de um cluster marítimo bem-sucedido em Portugal?

Que importância tem a elaboração de uma estratégia entre Estado e empresas, e outros atores para a afirmação de um Cluster?

De que forma as Pequenas e Médias Empresas (PME) podem beneficiar com os clusters?

A Galiza dispõe de um forte e diversificado cluster de Atividades Marítimas sendo considerado o maior de Espanha estando organizado em torno de 6 atividades principais: Pesca, Aquicultura, Shipping, Portos, Construção Naval e Equipamentos. Terá Portugal capacidade de ter um cluster deste género?

Entrevista ao Doutor Luis Miguel Silva

Quais as principais características que um Porto deve ter?

Pode-se afirmar que o Porto de Sines é um fator de Desenvolvimento e coesão social para a área/região em que se situa?

Qual a importância da dotação do país de ligações entre portos e plataformas logísticas através do transporte marítimo de curta distância e do transporte ferroviário?

Considera a reabertura do canal do Panamá uma grande oportunidade para o Porto de Sines?

Deverá Sines especializar-se apenas em operações de transshipment de carga contentorizada ou especializar-se em produtos petrolíferos e gás natural?

Que vantagens trouxe a implementação da Janela Única Portuária?

Que mais-valias tem o Porto de Sines em Relação aos seus principais concorrentes espanhóis?

Entrevista á Professora Regina Salvador

Quais as oportunidades mais relevantes relacionadas com a valorização/aproveitamento do espaço marítimo português:

Que fragilidades ou entraves podem condicionar o real proveito do espaço marítimo português?

Considera que Portugal tem condições para apostar mais no setor dos Transportes Marítimos e as suas atividades Portuárias e Logísticas associadas?

Que mais-valias ou não tem a localização de um porto para uma região?

A competição atual não se resume apenas a uma competição entre os portos mas sim a uma competição de redes logísticas às quais pertencem. Como avalia a rede ou os clusters dos portos portugueses?

Quais os entraves para a formação de um cluster marítimo eficaz em Portugal?

Quais as vantagens para Portugal tendo em conta o seu posicionamento geoestratégico da nova abertura do canal do Panamá?