

VETORES GEOPOLÍTICOS DO «MAR PORTUGUÊS» FACE À VISÃO INTEGRADA DE UM «MAR EUROPEU»

Teresa Cierco e Jorge Tavares da Silva

«O MAR. É NECESSÁRIO TENTAR IMAGINÁ-LO, VÊ-LO COM O OLHAR DE UM
HOMEM DE OUTRORA: COMO UM LIMITE, UMA BARREIRA QUE SE ESTENDE ATÉ
AO HORIZONTE, COMO UMA IMENSIDÃO OBCECANTE, OMNIPRESENTE,
MARAVILHOSA, ENIGMÁTICA.»

Fernand Braudel¹

Um dos sinais caracterizadores do século XXI é o interesse crescente e renovado dos atores internacionais pelos assuntos marítimos. Não se trata de um fenómeno accidental, resulta da noção, cada vez mais real, da importância crescente dos grandes espaços líquidos, mares ou oceanos, para as populações e para os estados, na perspectiva da segurança e defesa, da economia e do desenvolvimento científico. Estas são três vertentes de uma única realidade que assenta no que se pode designar como o «valor do mar».

Em Portugal foi-se aprendendo que aquele era simultaneamente fonte de recursos, facilitador do transporte de pessoas e mercadorias e também potencial origem de ameaças à segurança. Por isso, a comunidade internacional há muito que estabeleceu o princípio da liberdade do uso inofensivo do mar, que veio a ser o principal fator de desenvolvimento do comércio marítimo. O facto de grande parte da população mundial viver nas zonas costeiras tem originado uma incessante procura das fontes de riqueza que ele propicia, quer se trate de matérias-primas mineiras, de biomassa animal ou vegetal, quer de energia, de transporte marítimo, etc. Durante milhares de anos o volume do comércio marítimo foi crescendo até alcançar

RESUMO

Este artigo procura avaliar os vetores geopolíticos que caracterizam o mar português e analisar de que forma a visão integrada de criar um «mar europeu», o qual implica a partilha de recursos e de espaço marítimo por todos os atores europeus, pode vir a colidir com os interesses nacionais. Sendo o mar um dos maiores ativos do País e numa altura em que se tem como objetivo alargar a plataforma continental, fica expressa a oportunidade de Portugal poder ou dever reforçar a sua rede de ligações externas, aproveitar a sua vocação atlântica e afirmar-se como líder do mundo lusófono.

Palavras-chave: Portugal, mar, União Europeia, geopolítica.

ABSTRACT

THE GEOPOLITICAL VECTORS OF THE «PORTUGUESE SEA» CONCERNING THE INTEGRATED VISION OF AN «EUROPEAN SEA»

This article aims at assess the geopolitical vectors that characterize the Portuguese sea, and how Portuguese interests could be damaged by the creation of an «European sea». This implies that it needs to share resources and space. The sea is one of

→

the greatest Portuguese assets and Portugal is trying to extend its continental platform. In this context it should strengthen its foreign network and tries to benefit from its Atlantic vocation and establish itself as a leader of the lusophone world.

Keywords: Portugal, sea, European Union, geopolitics.

mais de 2,6 mil milhões de toneladas por ano em 1970. Em quatro décadas, este número triplicou para oito mil milhões de toneladas, enquanto os navios se tornaram maiores, mais rápidos e desmesuradamente mais seguros do que nunca. Neste processo, a empresa marítima e a contentorização apressou a globalização, mas ela própria se tornou globalizada. Muitos navios e tripulações tornaram-se anónimos, despojados das suas nacionalidades por bandeiras de conveniência e tornados invisíveis pela deslocação para os baldios industriais nas margens dos portos que servem².

Atualmente, cerca de 80 por cento das trocas comerciais, em termos de volume, são realizadas pela via marítima, um valor que está a crescer. Fruto das alterações de conjuntura do comércio internacional, o mar tem sido cada vez mais utilizado pelos países emergentes e menos pelos países ocidentais³.

As potencialidades do mar, tanto do ponto de vista económico como político, há muito que são objeto de estudo e fonte de teorias e abordagens. Já no século XIX, Alfred Mahan, almirante americano contemporâneo de Ratzel, Kjellen e Mackinder, foi um acérrimo defensor do mar como meio de projeção de poder. Para Mahan, o mar constituía um espaço muito maior do que a terra e tinha sobre esta uma vantagem definitiva por constituir um excepcional meio de comunicação, indispensável para a permuta de riquezas que geram o poder. O comércio era assim considerado um dos elementos basilares na construção do que se entendia como o poder marítimo.

Neste artigo pretende-se avaliar os vetores geopolíticos que potenciam o mar português, interpretando o «poder» como a integração de todas as capacidades ou meios relacionados com o mar que permitem aos estados que os possuem a sua utilização. Neste contexto, procedemos à análise da relação entre a situação marítima portuguesa e a visão integrada de criar um «mar europeu», o qual implica a partilha de recursos e de espaço marítimo por todos os atores europeus. Tal poderá vir a colocar em contradição os interesses nacionais face aos interesses comunitários.

Começamos por expor um enquadramento teórico sobre o envolvimento de Portugal com o domínio marítimo, mostrando de que forma este é estruturante nos interesses nacionais. Segue-se uma análise às políticas integradas europeias neste setor, e a ideia subjacente de criação de um «mar europeu». É nossa intenção final apurar se os interesses geopolíticos portugueses entram ou não em contradição com os interesses europeus.

ENQUADRAMENTO TEÓRICO

O interesse e apetência de Portugal pelo mar no continente europeu não é exclusivo. Há países europeus com idênticas apetências, tais como a Espanha, a Irlanda, a Dinamarca e a Noruega. Neste sentido, a observação atenta do que tem sido a gestão concreta das atividades marítimas nesses países é uma tarefa a merecer análise e estudo⁴.

A integração de problemáticas, a adoção de boas práticas e de meios ou soluções apropriados é, por isso, de grande relevância. A verdade é que, na sequência da importância histórica deste setor em Portugal, é consensual que o País deve procurar desenvolver uma visão integrada e estratégica das atividades e indústrias ligadas ao mar e aos recursos marinhos⁵.

Desde logo, o fator geopolítico deve pesar na consolidação desta nova visão estratégica. A geopolítica constitui a base tradicional do estudo, da reflexão e do conhecimento sobre a política e a estratégia referentes ao mar; é, compreensivelmente, como afirma Ernâni Lopes, «o domínio onde se geraram e desenvolveram as concepções teóricas sobre a guerra, a afirmação dos Estados, e o domínio das rotas marítimas, em contraposição e articulação com o conjunto complexo das relações internacionais»⁶.

A posição de Portugal pode, segundo Ernâni Lopes, sistematizar-se em quatro ideias fundamentais:

«historicamente, a vivência inicial do império como potência naval de dimensão global, na sua dupla dimensão (específica e mundial); posteriormente, como gestor de articulações/dependências nas alianças com a potência marítima dominante (nomeadamente, Inglaterra e EUA); a perda consistente de poderio naval, de significado económico e (sobretudo, após o 25 de abril de 1974) de relevância internacional; a percepção (compreensível, mas potencialmente indevida) de uma posição marginal na geopolítica mundial»⁷.

Para compreender a posição de Portugal é necessário ter em conta a existência de uma dupla realidade subjacente à geopolítica do País: a ligação à Europa, que se consolida com a adesão à então Comunidade Europeia em 1986, e a sempre presente dimensão atlântica, com a ligação histórica ao Reino Unido e aos países de língua oficial portuguesa, onde se inclui e se realça, sem dúvida, o Brasil, não esquecendo também a adesão à Aliança Atlântica.

Em termos geográficos, o território terrestre de Portugal está confinado à periferia ocidental da Europa, cobrindo uma área aproximadamente com 89 mil quilómetros quadrados, e ao espaço insular atlântico, ultraperiférico e pouco extenso, correspondente aos arquipélagos da Madeira e dos Açores, com cerca de três mil quilómetros quadrados⁸. Portugal tem assim uma posição que o tenente-coronel João Leal⁹ define como sendo «Marítima e Litoral», permitindo acesso direto e fácil a um mar aberto. Portugal «ocupa uma posição privilegiada na fachada atlântica da Península Ibérica, graças às Regiões Autónomas, situadas em pleno Atlântico, e à faixa contínua de maior significado demográfico e económico existente no sudoeste europeu...»¹⁰. Toda esta componente geográfica «consagra uma posição central em relação ao Atlântico e aos corredores marítimos e aéreos, com ênfase no controlo das rotas intercontinentais que ligam a Europa à África e à América do Sul, bem como o Atlântico Norte ao Mediterrâneo»¹¹.

Ao mesmo tempo, este espaço geográfico oferece a Portugal um enorme potencial do ponto de vista geopolítico. A análise do mar e a sua identificação enquanto fator de poder abrange um conjunto de elementos ou perspectivas que sublinham o carácter horizontal da sua amplitude¹². Numa estratégia nacional ou no conceito estratégico nacional, a vocação marítima toma a geografia como circunstância física a ser aproveitada pela política numa perspectiva estratégica. De acordo com Tiago Pitta e Cunha, «esta especificidade e esta condição geográfica constitui uma diferença marcante relativamente a outros países europeus, porque nos oferece consideráveis oportunidades e alternativas no nosso relacionamento internacional»¹³.

O MAR COMO UM DESÍGNIO NACIONAL

Portugal é um país com uma dimensão relativamente pequena, com poucos recursos naturais e afastado do Centro da Europa. Porém, quando considerada a sua dimensão marítima, é um dos «grandes países marítimos do mundo, com um acrescido potencial geoestratégico, geopolítico e económico»¹⁴.

A esta imensa dimensão marítima correspondem grandes desafios mas sobretudo oportunidades. Com a proposta de extensão da plataforma continental submetida em 2009, abre-se ao País um conjunto diversificado de oportunidades.

A dimensão marítima do território português possibilita uma nova centralidade ao espaço europeu, constituindo um eixo sem paralelo «na ligação entre três continentes, nas direções este-oeste e norte-sul, e conferindo-lhe um posicionamento geoestratégico ímpar e, conseqüentemente, reforçando em grande medida a sua capacidade de afirmação e intervenção internacional»¹⁵.

Portugal possui uma geografia e um ordenamento territorial predominantemente litorais, encontrando-se todos os seus centros de decisão voltados para o mar. Por outro lado:

«Lisboa é a única capital Atlântica do espaço europeu e os arquipélagos dos Açores e da Madeira estendem a UE para o interior do espaço Atlântico. Em resultado, Portugal, como um todo, define uma charneira nas ligações intercontinentais e com os Estados europeus não costeiros.»¹⁶

O conceito estratégico de defesa nacional, ainda recentemente adotado, compreende, entre os seus elementos fundamentais, a valorização do posicionamento atlântico e a proteção do amplo espaço marítimo e dos recursos sob jurisdição nacional. Foi, aliás, essa importância geográfica que «colocou Portugal entre o reduzido número de países membros fundadores da NATO e é essa especificidade que nos permite oferecer à União Europeia um relevante contributo para a Política Europeia de Segurança e de Defesa»¹⁷. Com efeito, os três vértices do triângulo territorial que nos forma constituem, segundo Tiago Pitta Cunha, «bases logísticas importantes para a vigilância, controlo e segurança

do Atlântico Sudoeste»¹⁸. Neste contexto, o espaço de interesse nacional e a capacidade para o controlar assumem carácter privilegiado e prioritário para o País, para a NATO e também para a União Europeia (UE).

Para além da defesa, o posicionamento geográfico de Portugal permite também, e de acordo com Tiago Pitta e Cunha, pensar «[N]o desenvolvimento de vantagens económicas, as quais, por sua vez, poderão assumir contornos de vantagens geoestratégicas e através delas obter-se maior relevância política para Portugal»¹⁹.

Dentro destas, temos os transportes marítimos e os portos, onde as

«infra-estruturas portuárias nacionais, pela sua localização, e algumas pelas suas características, poderão vir a ser peças relevantes no sistema de transportes europeu. A maior parte das trocas comerciais da União Europeia com o exterior e até mesmo das trocas intraeuropeias processa-se por via marítima»²⁰.

Não nos podemos esquecer também que, dada a nossa posição na designada «comunidade euro-atlântica», estamos envolvidos em relações multilaterais importantes, como a Organização das Nações Unidas, a NATO, a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) e a Comunidade dos Estados Ibero-Americanos. Todos estes fóruns de decisão internacional constituem elementos de valorização da posição portuguesa no sistema internacional.

A acrescentar a estas duas áreas (defesa e transportes) onde Portugal pode de facto ser valorizado e reconhecido internacionalmente, temos o conjunto privilegiado de relações bilaterais com os países de língua oficial portuguesa e que incidem em variadíssimos setores como a cooperação ao nível do comércio, da diplomacia, da economia, da cultura, e do conhecimento associado ao mar.

O mar sempre esteve presente no nosso interesse nacional. O novo conceito estratégico de defesa nacional, aprovado em abril de 2013, vem reforçar ainda mais o papel estratégico do mar na definição do nosso interesse nacional. Uma das linhas de ação prioritárias do novo conceito consiste precisamente em «contribuir para a consolidação da CPLP e reforçar as parcerias estratégicas com os Estados de expressão portuguesa, desenvolvendo as dimensões políticas, económicas e de segurança e defesa nesse eixo estratégico»²¹.

Esta valorização geoestratégica do elemento marítimo de Portugal, como refere Pitta e Cunha, não se afirma como uma alternativa ao processo de integração europeia, constituindo antes «uma alavanca de apoio complementar a essa integração, e reforça a nossa relevância política de nação independente nesse projecto»²².

Numa perspetiva abrangente, o mar e a centralidade no espaço atlântico, juntamente com a participação na UE, na NATO e na CPLP e o carácter arquipelágico do território, são identificados no novo conceito estratégico nacional como «ativos nacionais que importa explorar e maximizar»²³. Portugal está no centro geográfico da comunidade

transatlântica e é um elo natural nas relações entre a Europa Ocidental e a América do Norte e com a América do Sul e a África Austral, regiões com as quais se pretende aprofundar o nosso relacionamento²⁴.

O Atlântico constitui uma vasta área geográfica de interesse estratégico relevante. Como se refere no novo conceito estratégico,

«para além de ser uma plataforma capital para o fluxo das matérias-primas e da energia, ficará ainda mais valorizado por ser um oceano aberto. A importância crescente das rotas energéticas e comerciais dá relevo à necessidade de um esforço convergente entre os países costeiros do Norte e do Sul para garantir a sua segurança comum»²⁵.

Entre os fatores considerados relevantes na caracterização do nosso espaço de interesse estratégico, estão os seguintes: o território, o Atlântico, a vizinhança próxima, o espaço lusófono e o das comunidades portuguesas no estrangeiro²⁶. Segundo Alexandre Rodrigues, «os factores de ordem geográfica, designadamente a pequena dimensão do território e o défice de profundidade, sempre apontados como uma limitação importante, são características que não têm hoje o peso geopolítico que tiveram no passado»²⁷.

Portugal tem o privilégio de beneficiar de uma configuração territorial que lhe proporciona, à luz dos direitos instituídos pela Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, uma enorme área marítima onde tem a exclusividade de exploração de recursos. Com o pedido de extensão da plataforma continental em 2009, espera-se que esta área venha a ser alargada trazendo novos direitos de soberania sobre o respetivo solo e subsolo.

No que respeita ao Atlântico, este continuará a desempenhar um papel central como parte importante da circulação marítima do comércio internacional. Neste contexto, Alexandre Rodrigues identifica o porto de Sines, de águas profundas, como fundamental, ao permitir a Portugal aproveitar a sua posição central, quer à entrada do Mediterrâneo, quer para o Norte da Europa²⁸. Tendo em conta as novas rotas do Ártico e o alargamento do canal do Panamá, assumem maior importância os fluxos marítimos de comércio no Atlântico Norte, o que destaca a localização e posição geoestratégica de Portugal.

No que respeita à vizinhança próxima, Alexandre Rodrigues indica «o Magrebe como uma área que Portugal tem de encarar simultaneamente sob várias vertentes», concretamente, na área de cooperação económica, de diálogo e de segurança. Sobre o espaço lusófono, como a CPLP, esta é considerada «uma área de grandes desafios»²⁹. Dadas as acentuadas assimetrias que existem entre os países da CPLP, podemos ainda identificar como desafios, a ausência de vontade política visível na falta de financiamento da organização. O relacionamento com os PALOP é certamente um fator de valorização da posição de Portugal no mundo, mas representa também para os outros uma plataforma ideal para a sua internacionalização.

PORTUGAL E A POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA DA UNIÃO EUROPEIA

O mar tem um papel muito relevante na construção histórica e identitária da Europa, sendo no espaço concreto da UE o território terrestre muito inferior à dimensão marítima. A UE compreende dois oceanos – o Atlântico e o Ártico – e quatro mares – o Mediterrâneo, o Báltico, o mar do Norte e o mar Negro, sendo mais de dois terços das suas fronteiras de natureza marítima³⁰. As águas oceânicas europeias foram, ao longo do tempo, o canal da expansão civilizacional de povos como os portugueses, da mesma forma que antes tinham sido as *Repubbliche Marinare* italianas o ponto de partida para outras aventuras mercantis. Nesta altura julgava-se que no centro da terra estava um mar, aquele a que designaram por *Mediterraneus*, literalmente «entre as terras». Fernand Braudel caracterizou este mar como sendo uma «encruzilhada [...], um ponto de confluência de tudo o que ia enriquecendo a sua história»³¹.

O que hoje sentimos no espaço integrado da UE é uma clara recuperação do sentimento ou necessidade de partilha do espaço marítimo por todos os europeus. Os mares e oceanos são entendidos pelas altas instâncias europeias como uma fonte inestimável de riqueza e fonte de inovação, crescimento e emprego. Segundo o Livro Verde de 2006,

OS MARES E OCEANOS SÃO ENTENDIDOS
PELAS ALTAS INSTÂNCIAS EUROPEIAS
COMO UMA FONTE INESTIMÁVEL DE RIQUEZA
E FONTE DE INOVAÇÃO, CRESCIMENTO
E EMPREGO.

da política marítima comum, cerca de 90 por cento do comércio externo da União e 40 por cento do comércio intracomunitário são feitos por esta via. No setor marítimo-portuário estão afetadas cerca de 350 mil pessoas, criando uma riqueza de mais de

20 milhões de dólares (segundo dados de 2006), em que três por cento a cinco por cento do produto interno bruto (PIB) europeu são originados pelas indústrias e serviços marítimos. Espera-se um crescimento contínuo do setor e das áreas associadas como os seguros, a banca, a energia, o turismo e a construção naval, com o aumento das trocas comerciais e do desenvolvimento do *Short Sea Shipping* e das autoestradas do mar³².

Importa também apontar a relevância dos laços económicos transatlânticos para Portugal, particularmente a ideia de criação de um espaço de comércio livre entre a Europa e os Estados Unidos. Os dois lados podem explorar novas oportunidades de negócio num «Norte» assumidamente em crise, fazendo face ao novo ímpeto das economias emergentes. No BRICS – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul –, onde vive metade da população mundial e cujos mercados crescem em média a valores acima dos seis por cento, o comércio, em grande medida, marítimo, representa 30 por cento do total mundial³³. A UE e os Estados Unidos em conjunto somam 47 por cento do PIB mundial, enquanto o BRICS representa 21 por cento, mas quase metade pertence aos chineses. O estabelecimento de alianças, processos de integração económica e cooperação podem vir a constituir um fator de superioridade no futuro, em que o Atlântico pode ter um papel fundamental. Por este motivo, o Brasil no Atlântico Sul e a China no Pacífico,

são dois dos atores que mais têm procurado dominar áreas marítimas. Por sua vez, os norte-americanos e os europeus, ao estabelecerem relações de cooperação, parecem querer superar o domínio que a China tem imprimido na economia mundial nos últimos anos.

Desde 2007 que a criação da Política Marítima Integrada (PMI) procurou implementar uma nova dinâmica de desenvolvimento sustentado aplicado à Economia Marítima Europeia, promovendo a proteção do ambiente marinho e facilitando a cooperação entre todos os setores deste domínio³⁴. Numa altura em que a Europa atravessa uma crise económica séria, incluindo níveis elevados de desemprego, o mar aparece como uma janela de oportunidade para revitalizar os mercados. Muitas têm sido as iniciativas dirigidas pela UE de forma a promover as atividades ligadas ao mar e a correspondente competitividade das economias nacionais. São temas preferenciais de debate e de análise: o transporte marítimo, a energia, a construção naval, a pesca e a aquacultura. Se todos os setores são positivos para o caso português, a tentativa crescente de incluir os espaços marítimos de soberania ou jurisdição dos estados-membros e os seus recursos no âmbito de um «mar europeu», poderá melindrar os interesses nacionais portugueses.

Foi o que aconteceu, por exemplo, quando foi concedida competência exclusiva da UE para a gestão dos recursos vivos no mar de cada um dos estados-membros. As preocupações agudizaram-se depois de Portugal se ter empenhado na expansão da extensão da sua plataforma continental, que atualmente coincide com a Zona Económica Exclusiva (ZEE), o que poderia acrescentar mais 2,1 milhões de quilómetros quadrados ao território nacional. Por outras palavras, significa a extensão da jurisdição nacional a uma área cerca de quarenta vezes superior à área terrestre portuguesa. Por comparação, equivale aproximadamente a todo o território terrestre da UE, a cerca de um por cento da superfície líquida da Terra e a quatro por cento da área do oceano Atlântico³⁵.

Portugal apresentou à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas a referida proposta em 2009, estando a mesma consagrada no articulado da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). O reconhecimento da plataforma continental pela ONU, a décima primeira a nível mundial, estava anunciado para 2013, mas entretanto foi transferido para 2015. Enquanto isso, assiste-se a alguns sinais de determinação da UE em procurar criar um «mar europeu», tal como admitiu o presidente da Comissão Europeia, José Manuel Durão Barroso

«[D]evíamos deixar de fragmentar o processo de tomada de decisão numa série de setores ultracompartimentados. Na nossa opinião, todos os assuntos do mar estão interligados, pelo que as nossas políticas setoriais relacionadas com o mar precisam de ser desenvolvidas de uma forma articulada [...] Só assim será possível caminhar para uma gestão mais integrada e, conseqüentemente, mais inteligente dos nossos assuntos do mar.»³⁶

Uma visão geopolítica «continentalizada» contrasta claramente com uma visão de natureza «atlanticista»³⁷. A este propósito, Adriano Moreira relembra o ano de 1980, e de como todos os países da União exigiram a partilha entre todos do património de alguns: «As dificuldades, não apenas de responder, mas de ganhar, serão enormes, e por isso será necessário o reconhecimento atempado, e ainda que depois a questão seja descentralizada para que não aconteça ali o que aconteceu à agricultura comum.»³⁸ Uma das motivações da UE para justificar a criação de um «mar comum», para além dos objetivos de origem económica e ambiental, consiste na necessidade de criar também uma Política de Defesa e Segurança Comum, tendo em conta a ameaça terrorista, o crime organizado e a imigração ilegal, que utilizam hoje, preferencialmente, a via marítima para desenvolver as suas atividades – veja-se a referência de Roberto Saviano no livro *Gomorra* ao porto de Nápoles, uma base de complexas atividades criminosas, envolvendo a máfia chinesa e napolitana³⁹. Neste sentido, em junho de 2014, o Conselho Europeu adotou uma estratégia de segurança marítima a fim de «proporcionar um quadro comum às autoridades competentes nacionais e europeias que lhes permita assegurar o desenvolvimento coerente das suas políticas específicas e dar uma resposta europeia às ameaças e riscos marítimos»⁴⁰. Espera-se que esta venha a reforçar significativamente a ligação entre aspetos de segurança interna e externa da política marítima da UE e a cooperação civil e militar.

Segundo Alexandre Rodrigues, «não há um entendimento comum sobre segurança marítima», mas sim uma variedade de interpretações que são função da caracterização geopolítica dos respetivos estados, dos seus interesses, das suas ambições e das suas capacidades⁴¹. À semelhança do que acontece noutros países europeus, também Portugal deveria complementar a sua Estratégia Nacional para o Mar com uma estratégia própria de segurança marítima. Tal como refere Rodrigues, um país como Portugal que considera o mar como uma prioridade nacional, tem de equacionar a integração das questões de segurança no mar numa estratégia que abranja todas as dimensões do problema⁴².

Estes factos podem representar um forte argumento para a intensificação das políticas marítimas integradas da UE ou, em sentido mais lato, a criação de um «mar europeu», mas potencialmente prejudicial aos interesses portugueses.

A verdade é que, tal como aparece salientado na «Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020», «Portugal tem assumido um papel muito ativo no desenvolvimento da Política Marítima Integrada da UE, um eixo central para o desenvolvimento e valorização do mar, assim como da nova Estratégia Marítima da UE para a área do Atlântico»⁴³.

À SEMELHANÇA DO QUE ACONTECE
NOUTROS PAÍSES EUROPEUS,
TAMBÉM PORTUGAL DEVERIA COMPLEMENTAR
A SUA ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR
COM UMA ESTRATÉGIA PRÓPRIA
DE SEGURANÇA MARÍTIMA.

No entanto, há fatores geoeconómicos e geopolíticos no espaço marítimo português (considerando a possível extensão da plataforma marítima portuguesa), que são considerados vitais para o interesse nacional. Podemos dividir os benefícios deste espaço entre valores intangíveis, como uma maior projeção de Portugal no espaço internacional, e afirmação estratégica; e tangíveis, como os benefícios sociais e económicos, designadamente ao nível da biotecnologia e da saúde⁴⁴. Desde logo salientamos que Portugal possui a «centralidade atlântica e é herdeiro de uma vocação globalizadora e universalista»⁴⁵. E se, por um lado, há uma necessidade premente de Portugal se afirmar no seu espaço de influência linguística, isto é, nos Países de Língua Portuguesa, particularmente nos eixos atlânticos com o Brasil e Angola, por outro lado, a integração de Portugal no espaço da UE implica um conjunto de obrigações e desafios ao nível marítimo que ultrapassam em muito as meras questões técnico-jurídicas. Mais do que proteger do ponto de vista legal o «mar português» – postura defensiva –, com as inerentes implicações com a proposta de alargamento da plataforma continental, importa também assumir uma estratégia de defesa dos interesses nacionais através da ação – estratégia ofensiva. Desde logo, a criação de um «mar comum integrado» no espaço europeu obriga Portugal a assumir responsabilidades nas políticas europeias

MAIS DO QUE PROTEGER DO PONTO DE VISTA LEGAL O «MAR PORTUGUÊS», IMPORTA TAMBÉM ASSUMIR UMA ESTRATÉGIA DE DEFESA DOS INTERESSES NACIONAIS ATRAVÉS DA AÇÃO. DESDE LOGO, A CRIAÇÃO DE UM «MAR COMUM INTEGRADO» NO ESPAÇO EUROPEU OBRIGA PORTUGAL A ASSUMIR RESPONSABILIDADES NAS POLÍTICAS EUROPEIAS NESTE DOMÍNIO.

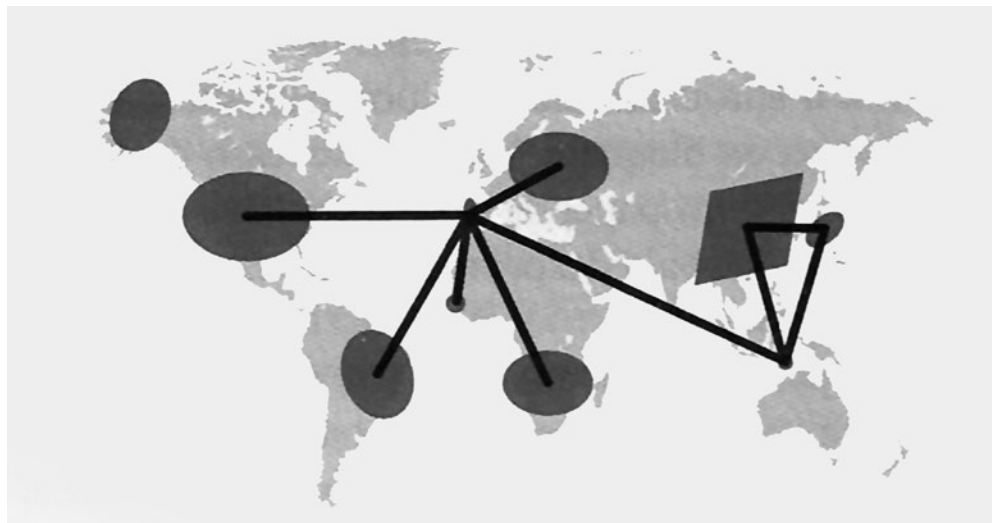
neste domínio. Neste sentido, os desafios concentram-se na capacidade do País em defender o mar português, quer na UE, como também nas Nações Unidas. Sabemos como foi frágil a diplomacia portuguesa neste domínio no espaço europeu relativamente à questão das pescas, com claras repercussões para a economia nacional.

Para Portugal assumir força política em relação à defesa do mar português, tem de fazer

corresponder capacidade técnica e financeira, de forma a poder revelar aptidão para monitorizar e explorar o seu espaço marítimo. Isto na eventualidade de ter que o partilhar com atores melhor preparados, numa espécie de «darwinismo comunitário» em que os mais fortes se sobrepõem aos mais fracos. A incapacidade para o fazer remete o País para o papel de observador que deverá ser evitado. Neste sentido, Lisboa tem de assumir a liderança ou coliderança dos assuntos marítimos europeus, revelar capacidade de resistência aos interesses e lóbis marítimos externos centrados em Bruxelas e assumir a defesa dos interesses portugueses no espaço integrado. Se esta atitude não for tomada – assertividade política – Portugal arrisca-se a ter um papel secundário neste domínio e a entregar a outros a monitorização, gestão e exploração do seu próprio território. Ao mesmo tempo, urge a criação da ideia do mar português, trabalhada pela formação de jovens a partir do nível básico, para que entre definitivamente na consciência coletiva dos portugueses. Em consonância, há uma obrigatoriedade de catapultar os centros de investigação das ciências oceânicas nacionais ao nível da excelência, para que o melhor que se pensa

e faz no mundo sobre este domínio seja preparado em Portugal. Ao nível estratégico e global, a via marítima oferece um conjunto de alternativas geopolíticas aos decisores estratégicos portugueses, que não devem ser também descuradas. A posição estratégica pode ser desenvolvida através do conceito de «polígonos de potencial desenvolvimento» (fig. 1) o que implica uma estratégia de articulação de redes com os países com que Portugal tem um capital acumulado e facilidade de interação, estabelecendo fortes elos de ligação entre os diversos vetores integrantes dos variados polígonos que tenha prioridade em criar⁴⁶. Aproveitando as suas ligações à UE e aos EUA, Portugal deveria reforçar a sua posição nas relações internacionais, estabelecendo um elo de ligação entre as potências do Atlântico Norte às potências regionais do Atlântico Sul, passando pelo mundo da lusofonia, marcadamente costeiro, sem esquecer um eixo à China⁴⁷.

Figura 1 > Polígonos de potencial desenvolvimento. Posicionamento de Portugal – Rede de Ligações



Fonte: Ernâni Rodrigues Lopes – *A Lusofonia – Uma Questão Estratégica Fundamental*, p. 206.

Estão aqui implícitas relações comerciais privilegiadas com estes parceiros, que uma afirmação forte no espaço marítimo contingente poderá ajudar a reforçar. Não devemos esquecer que a China, desde a criação do Fórum Macau em 2003, está também fortemente empenhada nas relações com o mundo lusófono.

Uma possível integração do «mar português» no «mar europeu», na mesma linha redutora de quotas já aplicada noutras políticas comuns, deixará Portugal sem oportunidade estratégica de explorar exclusivamente a via lusófona. Em vez disso, entrarão no jogo de poder pelo espaço marítimo outros parceiros europeus, politicamente mais fortes, bem como atores do «Sul», tais como o Brasil ou a China.


A participação e os compromissos de Portugal no espaço integrado da UE, faz com que a defesa pelo Estado dos interesses nacionais esteja cada vez mais sujeita a uma agenda pela defesa dos «interesses comuns». Estes entram num espaço alargado de discussão e a margem negocial estreita-se fruto do peso político de Portugal⁴⁸. A defesa dos interesses marítimos portugueses está, neste prisma, sujeita a este jogo de negociações de natureza diplomática e à sua maior ou menor capacidade para o fazer com sucesso, de forma a tornar-se uma potência neste domínio, contrariando o velho sofisma político do poder dos fortes sobre os fracos.

CONCLUSÃO

O bem-estar de Portugal está inextricavelmente ligado ao mar, um meio de comunicação preferencial para o mundo lusófono. A construção naval e o transporte marítimo, os portos e as pescas continuam a ser atividades marítimas fundamentais, e o turismo costeiro e marítimo tem proporcionado crescentes oportunidades de negócio. Contudo, nas últimas décadas, Portugal tem vindo a perder terreno em setores fundamentais das atividades marítimas. É o caso da construção naval onde Portugal já foi líder, bem como da capacidade de transporte por via marítima.

É certo que as políticas em matéria de transporte marítimo, pescas, energia, vigilância e policiamento dos mares, turismo, ambiente marinho e investigação marinha quando elaboradas separadamente e por setor, levam por vezes a ineficiências, incoerências e conflitos de utilização. Faz por isso sentido a existência de uma Política Marítima Europeia integrada, onde todos os estados-membros possam debater problemas e estratégias comuns numa abordagem holística e num quadro político coerente que permita um desenvolvimento ótimo e sustentável de todas as atividades relacionadas com o mar. Esta política ajudará a promover a liderança da Europa em matéria de assuntos marítimos internacionais e a aumentar a visibilidade da Europa marítima.

Neste contexto, cabe no entanto a Lisboa defender os seus interesses na zona que corresponde à extensão da sua plataforma continental com vista a tirar partido das suas potencialidades económicas, políticas e culturais. Partindo deste objetivo, e aproveitando a sua centralidade atlântica e experiência secular de giesta marítima, Portugal deveria assumir um papel de liderança no mundo lusófono, servindo de plataforma na ligação entre as potências do Norte como a UE e os EUA ao Brasil, Angola e à China. Com esta atitude o País recuperaria prestígio internacional e criaria melhores condições para socorrer as suas debilidades económicas estruturais.

É importante não esquecer que o oceano é: indubitavelmente o mais importante recurso natural de Portugal, mas também um "componente decisivo da geografia do país" e uma relevante área geoestratégica para a segurança europeia e atlântica⁴⁹. 

Data de receção: 3 de outubro de 2014 | Data de aprovação: 11 de fevereiro de 2015

NOTAS

- 1 BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo – O Espaço e a História*. Lisboa: Teorema, 1985.
- 2 PAINE, Lincoln – *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*. Nova York: Borzoi Books, 2013.
- 3 OECD/ITF – *Trends in the Transport Setor 1970-2010*. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development/International Transport Forum, 2012, p. 17.
- 4 SERRA, José – *O Mar e as Políticas Marítimas*. Lisboa: Conselho Económico e Social. [2008]. [Consultado em: 15 de novembro de 2013]. Disponível em: <http://www.ces.pt/download/594/MarPolitMarit.pdf>.
- 5 *Ibidem*.
- 6 LOPES, E. – «O mar no futuro de Portugal. Uma abordagem estratégica». In *Nação e Defesa*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional. N.º 108, 2004, pp. 11-25.
- 7 *Ibidem*, p. 15-16.
- 8 DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR (DGPM) – *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*. Lisboa. 2013. [Consultado em: 15 de novembro de 2013]. Disponível em: <http://www.dgpm.gov.pt/Documents/ENM.pdf>.
- 9 LEAL, João Luís Rodrigues – «Análise geopolítica e geoestratégica de Portugal». In *Revista Militar*. Lisboa: Europress. N.º 2463, 2007, p. 17.
- 10 Ribeiro in *Ibidem*.
- 11 *Ibidem*.
- 12 NARCISO, Isabel – *A Geopolítica do Mar Português*. Comunicação no I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, 2010. [Consultado em: 22 de novembro de 2013]. Disponível em: http://icnsd.afceaportugal.pt/conteudo/congresso/ICNSD_1A_texto_pdf_ines_narciso.pdf.
- 13 PITTA CUNHA, Tiago – «A importância estratégica do mar para Portugal». In *Nação e Defesa*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional. N.º 108, 2004, p. 47.
- 14 DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR (DGPM) – *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*, p. 15.
- 15 *Ibidem*, p. 26.
- 16 *Ibidem*.
- 17 PITTA CUNHA, Tiago – «A importância estratégica do mar para Portugal», p. 48.
- 18 *Ibidem*, p. 41.
- 19 *Ibidem*.
- 20 *Ibidem*, p. 48.
- 21 GOVERNO DE PORTUGAL – *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. 2013, p. 30. [Consultado em: 21 de novembro de 2013]. Disponível em: http://www.portugal.gov.pt/media/909457/20130405_cedn_publicacao_oficial.pdf.
- 22 PITTA CUNHA, Tiago – «A importância estratégica do mar para Portugal», p. 52.
- 23 GOVERNO DE PORTUGAL – *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*, p. 26.
- 24 *Ibidem*, p. 21.
- 25 *Ibidem*, p. 14.
- 26 RODRIGUES, Alexandre – *Portugal e o Espaço Estratégico*. In *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 2012. [Consultado em: 22 de novembro de 2013]. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/JDRI%2009%20221112%20Portugal%20e%20o%20espaco%20estrategico%20de%20interesse.pdf.
- 27 *Ibidem*, p. 19.
- 28 *Ibidem*, p. 12.
- 29 *Ibidem*.
- 30 TEIXEIRA, Maria Fernandes – *Os Oceanos e Mares Europeus como Móbil da Relevância da União Europeia no Mundo Global do Século XXI: A Capacidade Performativa da Política Marítima Europeia*. Tese de mestrado de Estudos Europeus. Lisboa: Universidade Católica, 2009, p. 5.
- 31 BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo – O Espaço e a História*, p. 6.
- 32 COMISSÃO EUROPEIA – «Towards a future maritime policy for the Union: a European vision for the oceans and seas». 2006. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf.
- 33 SILVA, Jorge Tavares da [ed.] – *BRICS e a Nova Ordem Internacional*. Aveiro: Mare Liberum/Caleidoscópio, 2015, p. 43.
- 34 COMISSÃO EUROPEIA – *Progress of the EU's Integrated Maritime Policy*. 2012. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/publications/documents/imp-progress-report_en.pdf.
- 35 GOVERNO DE PORTUGAL – *Estratégia Nacional para o Mar – 2013-2020*. 2013. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: <http://www.dgpm.gov.pt/Documents/ENM.pdf>.
- 36 BARROSO, Durão – «Discurso do Presidente – Política Marítima Europeia», Conferência Ministerial da Presidência Portuguesa, 2007. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-07-645_pt.pdf.
- 37 NEVES, João M. L. Pires, e DUARTE, António C. R. – *A Maritimidade Portuguesa – Do Reavivar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2013, pp. 23-24.
- 38 MOREIRA, Adriano – *O Atlântico como Fator de Poder*. Maria Scientia. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 2013, p. 14.
- 39 Cf. SAVIANO, Roberto – *Gomorra – Viagem ao Império Económico e ao Sonho de Domínio da Camorra*. Alfragide: Caderno, 2008.
- 40 COMISSÃO EUROPEIA [2014] *Estratégia de Segurança Marítima*. [Consultado em: 2 de fevereiro de 2015]. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_pt.htm.
- 41 RODRIGUES, Alexandre – [2013] «Portugal, sem Estratégia de Segurança Marítima?». In *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*. [Consultado em: 12 de fevereiro de 2015]. Disponível em: <http://database.jornaldefesa.pt/estrategias/JDRI%20079%20241013%20segranca%20maritima.pdf>.
- 42 *Ibidem*.
- 43 DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR (DGPM) – *ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2013-2020*.
- 44 CORREIA, Armando Dias – *O Mar no Século XXI – Contributo para Uma Análise Estratégica aos Desafios Marítimos Nacionais*. Aveiro: FEDRAVE, 2010, pp. 335-340.
- 45 LOPES, Ernâni Rodrigues – *A Lusofonia – Uma Questão Estratégica Fundamental*. Lisboa: Sol, 2011.
- 46 RIBEIRO, Sónia – «Vectores de Compensação no posicionamento estratégico de Portugal». Dissertação de Mestrado em Estudos Europeus. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa, 1999, pp. 178-187; LOPES, Ernâni Rodrigues – *A Lusofonia – Uma Questão Estratégica Fundamental*, pp. 203-207.
- 47 LOPES, Ernâni Rodrigues – *A Lusofonia – Uma Questão Estratégica Fundamental*, p. 205.
- 48 NEVES, João M. L. Pires, e DUARTE, António C. R. – *A Maritimidade Portuguesa – Do Reavivar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento*, pp. 20-23.
- 49 Comissão ESTRATÉGICA PARA OS OCEANOS – *Um Designio Nacional para o Século XXI*. Relatório da Comissão Estratégica para os Oceanos, parte II, Lisboa. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=115.

BIBLIOGRAFIA

- BARROSO, Durão – «Discurso do Presidente – Política Marítima Europeia». Conferência Ministerial da Presidência Portuguesa, 2007. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-07-645_pt.pdf
- BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo – O Espaço e a História*. Lisboa: Teorema, 1985. «Conceito Estratégico de Defesa Nacional». Governo de Portugal 2013, p. 30. [Consultado em: 21 de novembro de 2013]. Disponível em http://www.portugal.gov.pt/media/909457/20130405_cedn_publicacao_oficial.pdf
- CORREIA, Armando Dias – *O Mar no Século XXI – Contributo para Uma Análise Estratégica aos Desafios Marítimos Nacionais*. Aveiro: FEDRAVE, 2010, pp. 335-340.
- DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR (DGPM) – «Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020». Lisboa, 2013. [Consultado em 15 de novembro de 2013]. Disponível em <http://www.dgpm.gov.pt/Documents/ENM.pdf>
- «Estratégia de Segurança Marítima». Comissão Europeia, 2014. [Consultado em: 2 de fevereiro de 2015]. Disponível em http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_pt.htm.
- LEAL, João Luís Rodrigues – «Análise geopolítica e geoestratégica de Portugal». In *Revista Militar*. Lisboa: Europress, N.º 2463, 2007, p. 17.
- LOPES, Ernâni – «O mar no futuro de Portugal. Uma abordagem estratégica». In *Nação e Defesa*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, N.º 108, 2004, pp. 11-25.
- LOPES, Ernâni Rodrigues – *A Lusofonia – Uma Questão Estratégica Fundamental*. Lisboa: Sol, 2011.
- MOREIRA, Adriano – *O Atlântico como Fator de poder*. Maria Scientia. Lisboa: Univer-
- sidade Católica Portuguesa, 2013, p. 14.
- NARCISO, Isabel – «A Geopolítica do Mar Português». Comunicação no I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, 2010. [Consultado em 22 de novembro de 2013]. Disponível em: http://icnsd.afceaportugal.pt/conteudo/congresso/ICNSD_1A_texto_pdf_ines_narciso.pdf
- NEVES, João M. L. Pires, DUARTE, António C. R. – *A Maritimidade Portuguesa – Do Reavivar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2013, pp. 23-24.
- OECD/ITF – *Trends in the Transport Setor 1970-2010*. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development/International Transport Forum, 2012, p. 17.
- PAINE, Lincoln – *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*. Nova York: Borzoi Books, 2013.
- PITTA CUNHA, Tiago – «A importância estratégica do mar para Portugal». In *Nação e Defesa*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, N.º 108, 2004, p. 47.
- Progress of the EU's Integrated Maritime Policy*. Comissão Europeia, 2012. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/publications/documents/imp-progress-report_en.pdf
- RODRIGUES, Alexandre – «Portugal, sem estratégia de segurança marítima?». In *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 2013. [Consultado em: 12 fevereiro de 2015]. Disponível em <http://database.jornaldefesa.pt/estrategias/JDRI%20079%20241013%20seguranca%20maritima.pdf>
- RODRIGUES, Alexandre – «Portugal e o espaço estratégico». In *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 2012. [Consultado em: 22 de novembro de 2013]. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/JDRI%20009%20221112%20Portugal%20e%20o%20espaço%20estratégico%20de%20interesse.pdf
- SAVIANO, Roberto – *Gomorra – Viagem ao Império Económico e ao Sonho de Domínio da Camorra*. Alfragide: Caderno, 2008.
- SERRA, José – *O Mar e as Políticas Marítimas*. Lisboa: Conselho Económico e Social. [2008]. [Consultado em: 15 de novembro de 2013]. Disponível em: <http://www.ces.pt/download/594/MarPolitMarit.pdf>
- SILVA, Jorge Tavares da [ed.] – *BRICS e a Nova Ordem Internacional*. Aveiro: Mare Liberum/Caleidoscópio, 2015, p. 43.
- TEIXEIRA, Maria Fernandes – *Os Oceanos e Mares Europeus como Móvil da Relevância da União Europeia no Mundo Global do Século XXI: A Capacidade Performativa da Política Marítima Europeia*. Tese de mestrado de Estudos Europeus. Lisboa: Universidade Católica, 2009, p. 5.
- «Towards a Future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas». Comissão Europeia, 2006. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em: http://europa.eu/documents/com/green_papers/pdf/com_2006_0275_en_part2.pdf
- «Um Desígnio Nacional para o Século XXI». Relatório da Comissão Estratégica para os Oceanos, parte II, Lisboa. [Consultado em: 23 de novembro de 2013]. Disponível em http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=115