

# Perspectiva para uma Política Pública sobre o Mar

O país mudou muito. Trinta e sete anos passados sobre o 25 de Abril de 1974, mais de vinte de adesão à União Europeia, o país mudou e para bastante melhor, apesar da situação em que se encontra. É certo e reconhecido que o país apresenta deficiências estruturais que, neste momento, são fonte de enorme preocupação para o que possa vir a ser o nosso modelo futuro de desenvolvimento.



POR NUNO MIGUEL SERRA PEREIRA

ALUNO DO PROGRAMA AVANÇADO EM ESTUDOS DO MAR DO INSTITUTO DE ESTUDOS POLÍTICOS DA UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

**A**utenticidade de sermos portugueses é conferida pela Geografia e pela História, e é aqui que a História pode e deve ser um activo, pela percepção que as pessoas têm no exterior da ligação de Portugal ao Mar. Muito mais do que os portugueses têm, devido em parte à relação complexada com o Mar, lá fora as pessoas não têm dúvidas de que Portugal é um país com massa crítica na área do Mar. Por ser um país ligado ao Mar ancestralmente e com grande capacidade, a comunidade internacional aceita sem condicionalismos que Portugal assuma um protagonismo, uma proeminência e uma liderança nos assuntos relacionados com o Mar.

Desde logo na história, o Mar sustentou Portugal a partir da revolução de 1383-85 com a morte do rei D. Fernando I de Portugal sem deixar descendência, até à Revolução de 25 de Abril de 1974. O Mar foi utilizado pelo Estado Novo, como um grande desígnio nacional na continuidade dos territórios

ultramarinos e como elo de ligação entre estes. Foi efectuado um grande investimento na marinha mercante, na construção naval tornando-a numa das melhores a nível mundial, colocou-se uma série de universidades de engenharia a desenvolver o conhecimento marítimo necessário e tínhamos uma frota pesqueira de longo curso bastante importante. O Mar era sem dúvida um baluarte do Estado Novo, usado como propaganda e apoiado no culto da Escola do Infante de Sagres, nos navegadores esses heróis do passado.

E talvez por isso, quisemos romper com o passado quando assistimos ao nascimento da democracia, o Mar passou a ser um elemento de um legado que se queria combater. Aconteceu o mesmo com a Agricultura, havia uma ideia de modernidade fundamentada na redução dos sectores primários, portanto deixamos de ter qualquer estratégia quer para o Mar quer para a Agricultura. Temos de voltar a perceber que o país não pode crescer se não tiver Mar e também se não tiver Agricultura integradas em políticas ambientais globais.

Originou-se um novo paradigma político para Portugal focalizado na Europa e na integração europeia, virando costas ao Mar e às suas políticas sustentáveis. Foi errado esta mudança, deixarmos para trás o Mar. Sendo um país com vocação oceânica do passado e do presente, pela dimensão da nossa costa ignoramo-lo sobre todos os critérios possíveis, com excepção do não menos interessante associado à literatura.

Pior ainda, do que deixarmos de utilizar o Mar do ponto de vista económico, é abdicarmos de uma ideia que deveria ser uma ideia central para o país que permitiria ter uma estratégia delineada a longo prazo, uma ideia de concertação, um ideal daquilo que nós somos. Nós os portugueses criamos um vazio de concertação estratégica nacional, deixando mais espaço para a formação paralela de estratégias corporativas, que em





nada beneficiam o desenvolvimento do país.

De facto em Portugal existe este hiato criado pela incapacidade de trazer novas ideias, formar novos pensamentos e de definir novos desígnios para o país.

O que é preciso é decisores políticos que fomentem Políticas Públicas reveladoras do potencial marítimo que captem a atenção dos investidores e decisores económicos para que a inércia seja ultrapassada.

Portugal encontra-se na periferia do Continente Europeu, mas numa enorme centralidade, estamos na encruzilhada de três continentes, estamos entre a Europa, a África e a América. Temos uma zona económica exclusiva, que é o mar e sobre a qual temos jurisdição, esta zona tem mais de um milhão e seiscentos mil quilómetros quadrados, dezoito vezes o território de Portugal. Se perspectivarmos em todas as políticas públicas apenas naquilo que diz respeito à terra seremos mais pequenos, mas se nessas políticas públicas conseguirmos traduzir esse factor Mar, seremos com certeza um pouco maiores

É preciso transmitir aos portugueses a importância deste activo, que entre novamente no conceito estratégico do país e da consciência colectiva da importância estratégica do Oceano para Portugal. Se o fizermos e desenvolvermos simultaneamente na Europa como se tem vindo a fazer, conseguiremos uma nova centralidade política. Se pensarmos no país em função da sua ligação ao Mar iremos ter um país que não estará na periferia mas que estará sim no centro, porque somos o primeiro país da Europa, mais projectado no Mar.

### **A TRANSVERSALIDADE**

Na definição de uma política estruturante nacional para o Mar, penso não ser necessário a criação de um ministério especificamente direccionado para os assuntos do Mar. Portugal teve

no passado, dois ministérios do Mar tendo sido uma experiência que nunca originou bons resultados. Os ministérios do mar acabam por ser ministérios representativos de alguma política sectorial. Na verdade uma das vezes o Ministério do Mar acabou por ser o Ministério das Pescas e na segunda acabou por ser o Ministério dos Portos e dos Transportes Marítimos. A ideia de centralização da temática do Mar num ministério está completamente errada, pois vai contra a ideia de integração. O que se advoga no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, é que o Mar é de tal forma transversal a todas as áreas, que em termos de modelo de governança moderno não poderemos centraliza-lo num só determinado ministério.

O que é importante é compreender a necessidade de ter uma estratégia para o Mar que seja absolutamente transversal e que seja compreendida pelos vários decisores políticos das várias tutelas, porque estes vão ser os verdadeiros responsáveis pela implementação da estratégia do Mar. Por exemplo se quiséssemos centralizar no Ministério do Mar o transporte iríamos ter de desintegrar o transporte marítimo dos outros modos de transporte, o que seria absolutamente estruturante, os transportes deverão estar integrados, deste modo integrávamos no Mar e desintegraríamos no fundo a montante. Situação que não parece ser racional sendo totalmente contrária ao relatório da agenda 21 publicado em 1982. O que se torna verdadeiramente necessário, é que cada ministro integre e cumpra a sua parte da estratégia para o Mar e então sim, teremos uma política de verdadeira coordenação entre ministérios.

O que propunha a Comissão Estratégica dos Oceanos, era a criação de um Conselho de Ministros regular e anual, em que se juntariam nesse Conselho de Ministros, presidido pelo Primeiro-ministro, os ministérios que teriam mais impacto no Mar. Na actual conjuntura a presença do Primeiro-ministro não parece ser possível devido a atenção que será canalizada para o implemento das medidas previstas no acordo assinado com o triunvirato. No âmbito dessas medidas a redução de ministérios na formação do actual governo torna-se por demais evidente. O Mar ficando integrado no Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e Ordenamento do Território irá integrar este como Secretaria de Estado cabendo-lhe a árdua tarefa de implementar uma política transversal a todo o Governo.

O paradigma do desenvolvimento sustentável, ainda hoje não encontrou um modelo de desenvolvimento concreto e credível. No relatório da Gro Brundtland da Agenda 21 existia um capítulo com o nº 17 sobre “o aproveitamento, a gestão e a governança integrada dos Oceanos.” Já na altura havia

**O QUE É IMPORTANTE É  
COMPREENDER A NECESSIDADE  
DE TER UMA ESTRATÉGIA  
PARA O MAR QUE SEJA  
ABSOLUTAMENTE TRANSVERSAL  
E QUE SEJA COMPREENDIDA  
PELOS VÁRIOS DECISORES  
POLÍTICOS DAS VÁRIAS TUTELAS**

directivas para que o Oceano deixa-se de ser entendido de modo sectorial, através das diferentes áreas económicas e passar a ser visto de uma forma integrada fazendo parte de uma verdadeira transversalidade política.

O Mar tem de ser tudo. Nós temos que pensar no Mar em termos económicos, em termos educacionais, em termos desportivos, em termos culturais, não é possível que as novas gerações continuem a sair das escolas sem saber que Portugal tem a maior zona económica exclusiva da Europa. Não podemos de deixar de ensinar a existência deste activo nas nossas escolas para que os alunos possam potencializar, localizar, escolher as suas profissões, no fundo tomar as suas opções de futuro. A educação traz-nos uma imagem de modernidade, que nós precisamos desesperadamente para melhorar a nossa imagem no estrangeiro. O Mar é um desígnio para uma geração e não para uma legislatura, sendo preciso por de lado visões de curto prazo.

### ANÁLISE POLÍTICA

O Governo do Partido Socialista prosseguiu a ideia original do Governo do Dr. Durão Barroso em manter uma estratégia para o Mar. Criou uma equipa de missão EMAM (Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar) que é composta por pessoas de excelente qualidade e “*dando corpo à necessidade de adopção, por Portugal, de uma política integrada e abrangente na governação de todos os assuntos do mar*” (Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006 D.R. 1ª Série – Nº237 de 12 de Dezembro de 2006). Originou desta forma uma política alicerçada

nas directrizes da Comissão estratégica dos Oceanos, lançada também pelo Dr. Durão Barroso, dando de alguma forma continuidade ao processo programático sendo deste modo altamente positivo para o Mar. Não obstante esta estratégia para o Mar na prática confrontada com as políticas sectoriais vão encontrando bloqueios nomeadamente na política fiscal. O problema do IRC nos transportes marítimos e o próprio regime do IVA não têm sido revistos com a justificação das dificuldades financeiras e do deficit orçamental, que poderá ser aceitável numa conjuntura actual. Estas políticas que trazem competitividade ligadas às políticas fiscais e aduaneiras são questões altamente delicadas para Bruxelas e há países que se opõe de forma frontal a harmonização aduaneira ou qualquer tipo de alteração ao sistema fiscal.

Temos portanto uma estratégia política que em si é válida mas que não consegue influenciar as políticas sectoriais, e como tal não muda em concreto a realidade. Portugal só poderá apostar verdadeiramente no Mar, quando o colectivo perceber que este é estrategicamente suficiente para se poder

justificar à economia portuguesa a necessidade da existência de regimes, que não são diferentes do resto da Europa, mas que potenciem a competitividade das áreas relacionadas com o Mar, o que na verdade não acontece.

Um exemplo dessa ausência de implementação de Políticas Públicas do Mar, é o que se passa na área dos transportes marítimos, Portugal tem o regime fiscal mais gravoso de todos os estados costeiros da Europa, e que por isso não é de admirar que não tenhamos uma frota de marinha mercante. Nós não temos um regime especial para transportes marítimos porque não os vemos como algo estratégico. As nossas exportações são efectuadas através de camiões para a Europa através das auto-estradas que andámos a construir ao longo das últimas décadas. Somos dependentes de países como a Espanha e a França para exportarmos a nossa economia, qualquer pensamento geopolítico



e geoestratégico da soberania do país desaconselharia uma situação destas em que estamos dependentes de uma possível instabilidade no futuro destes países. Devemos sim ter acesso aos mercados que consomem os nossos produtos através de outras vias de transporte que não apenas a rodovia. França e Espanha, mas a França principalmente e os países de trânsito na Europa, não vão querer continuar a pagar os custos externos da exportação da nossa economia, através da poluição e da utilização das infra-estruturas destes através dos camiões portugueses. Por essa razão na Europa estão a ser aprovados grandes pacotes chamados “*greening transport*”, são pacotes que querem incluir como custos os polícias que fiscalizam as estradas, o desgaste do asfalto das estradas, o CO2 emitido e a poluição generalizada que causam. Tudo isto passará a ser contabilizado e imputado às empresas de transporte. Naturalmente a tendência será para que o transporte rodoviário seja mais limitado e reduzido, daí a importância das chamadas auto-estradas do Mar como alternativa viável para as nossas exportações.

A União Europeia esteve sempre mais virada para Terra do

que para fora, para o Mar. Esteve sempre muito mais virada para o eixo antigo Paris-Bona. Não existe uma única referência ao Mar, aos oceanos, às pescas no Tratado de Roma de 1957, pois essa não era a preocupação da altura. Só começou a haver essa preocupação a partir dos anos 70 com a criação da Política de Pescas. Depois no princípio dos anos 90 com a falência da construção naval europeia e a concorrência dos países asiáticos, começou a haver uma Política Industrial para a Construção Naval. Após os acidentes com o Erika e com o Prestige deu-se um passo na criação da Vigilância Marítima com a criação de uma instituição, que é a Agência Europeia de Segurança Marítima, sediada em Lisboa. A candidatura integrada na Comissão Estratégica dos Oceanos terá sido levada a bom porto pelo Dr. Durão Barroso, na altura como Primeiro-ministro de Portugal que terá percebido este era um



ponto importante no delinear futuro de uma estratégia para o Mar no contexto Europeu. O Mar é um conteúdo para o nosso projecto Europeu, isto é fundamental que seja compreendido. Não pode ser uma dicotomia, não pode ser uma alternativa, não pode ser encarado e entendido dessa maneira.

A nossa eficiência no Mar numa perspectiva de futuro no domínio tecnológico, no ambiente, na qualidade de vida, no turismo do lazer, na educação, na consciencialização poderá certamente aumentar os níveis de civismo, de desenvolvimento e sobretudo aumentar os nossos níveis de auto-estima.

## **POLÍTICA PORTUÁRIA**

As portas de entrada na Europa têm sido sempre pelo Norte da Europa, basicamente Roterdão, Antuérpia, Hamburgo, Bremen. Nos últimos quinze, vinte anos começou-se a diversificar um pouco essa entrada e a Espanha apercebendo-se começou a apostar forte no investimento portuário para que comessem a ser encarados também como portos de entrada. Algeciras já é um dos grandes portos europeus e Valência e Tarragóna irão

ter a mesma importância no futuro.

Quando se fala que Portugal poderá ser um porto de entrada para a Europa, equacionamos obviamente Madrid como um dos maiores interfaces comerciais da Europa em termos de volume de mercadorias, o que nos leva a pensar como poderemos conseguir chegar até lá e participar desse mercado.

Sines é neste momento o porto mais próximo de Madrid relativamente a qualquer outro porto espanhol e portanto fará todo o sentido equacionar o seu desenvolvimento. Para isso são necessárias duas coisas essenciais, uma é necessário investimento em infra-estruturas e a necessária ligação dos portos à rede internacional portuária sob pena de deixarem de existir. Este foi o problema de Sines construído e deixado isolado comprometendo o seu desenvolvimento. Tem de haver investimento em infra-estruturas de apoio na perspectiva da complementaridade, por exemplo sem ligação ferroviária um porto não é viável hoje em dia. A outra obviamente é a questão da aposta num modelo de gestão dos portos que seja eficaz, eficiente e que seja gerido por pessoas que reúnam as qualificações necessárias. Os actuais modelos de gestão utilizados nos portos portugueses estão ultrapassados com grandes conselhos de administração, dependentes da tutela e na maior parte não participados pelos melhores mas sim por aqueles que de alguma forma são compensados a nível da carreira pública. Os portos como empresas públicas que são, padecem de alguma forma de excelência na gestão. Os gestores terão de ser parte integrante da sua (portos) importante estratégia potenciando o seu real valor para a economia portuguesa.

No momento actual devemos-nos concentrar nos portos que temos e que não estão a ser utilizados no pleno das suas capacidades originando fraca rentabilização. Terão de ser resolvidos problemas estruturais como o acesso marítimo de alguns, temos exemplo do porto da Figueira da Foz que devido à configuração do seu estuário o acesso não é dos melhores e que poderia ser potenciado se este problema fosse resolvido como porto de escoamento da indústria da celulose que faz mais sentido ser exportada em grandes quantidades através de contentores marítimos do que através de transportes rodoviários.

Outra questão para ser resolvida, e esta terá de ser encarada dentro de uma nova política europeia para os portos, é o da falta de dimensão, porque os portos da Europa tal como estão, vão ser factores de estrangulamento do desenvolvimento económico para os países emergentes como a China, não dando vazão ao aumento do comércio internacional.

Temos deixado de tirar partido do nosso valor natural mais abundante e que poderia ser o nosso maior activo. A Holanda é um país completamente virado para a economia marítima, o porto de Roterdão significa 20% do PIB holandês. A Bélgica tem um porto, o de Antuérpia que também representa uma enorme percentagem da economia belga. Se formos para o sul, a Grécia é um verdadeiro gigante da economia marítima. A Grécia tem a maior frota mercante do mundo, e a Europa tem 40% da frota mercante mundial. Todos estes números se tornam relevantes se pensarmos na globalização como comércio internacional em que cerca de 90% envolve os transportes marítimos a logística e actividade portuária.

## **POLÍTICA AMBIENTAL**

Obviamente que o fenómeno da globalização vai originar por exemplo a triplicação do número de contentores a andar no

mar até ao ano 2020. Imagine-se o desafio colocado à construção naval, aos navios, aos portos, aos apelidados corredores de tráfego marítimo, como é que vamos conseguir lidar com estes factores e com a preservação da biodiversidade, tão importante para o equilíbrio do ecossistema marinho. Temos de fazer frente às alterações climáticas, em termos de acidificação em termos de perda de biomassa. Para o fazer precisamos da tal política integrada, um dos grandes objectivos da política marítima integrada é precisamente esse conseguir destacar do crescimento económico a deterioração ambiental. E deveremos fazê-lo através do planeamento espacial marítimo, por exemplo. Desde que existe propriedade privada que em terra se faz o ordenamento do território e no mar nunca pensamos em implementar o seu ordenamento. Ou seja existem umas quantas regras do domínio público, regras incipientes que não se comparam em nada com uma boa disciplina dos usos do mar. O que na realidade está a acontecer é que os usos são cada vez mais e portanto vão-se tornando geradores de conflitos se não tivermos um ordenamento que os impeça. Sendo desde logo um dos grandes conflitos o do ambiente, o aumento dos tráfegos nos corredores marítimos, o aumento das energias eólicas offshore, da energia das ondas, o aumento da aquicultura offshore vai ter um impacto enorme ao nível ambiental. É por isso que temos de investir nessas matérias em termos políticos, em termos científicos e em termos conceptuais de pensamento e formas de gerir o Mar.

A Europa tem algum impacto na questão do ambiente porque existe uma competência mista dos Estados membros com a União Europeia no que diz respeito às questões ambientais. A Europa está bastante preocupada com a degradação ambiental dos oceanos e adoptou durante a última presidência portuguesa, uma directiva e uma estratégia temática para a preservação do Mar que veio revolucionar a relação que nós temos com o próprio Mar. Essa estratégia prevê que todos os países da Europa até 2021 venham a ter uma boa qualidade do Mar. Passamos de uma situação em que só tínhamos a directiva da água que se referia concretamente às águas interiores para uma situação de imensidão que é o Mar, acarretando naturalmente grandes trabalhos e custos de adaptação.

Nós temos de projectar o Mar através da qualidade de vida das nossas regiões costeiras, através da tecnologia, através da energia, através da biodiversidade, através de um povo que deveria ter, mais do que qualquer outro, consciência da

importância do desenvolvimento sustentável do Mar.

A nossa zona económica exclusiva (ZEE) é muito específica, nós não temos muita biomassa na zona económica exclusiva, temos grandes zonas de desertos biológicos devido a grande profundidade da nossa plataforma continental, sendo que a maior parte dos nossos recursos pesqueiros não sejam as chamadas espécies pelágicas, que migram e transmigram, como por exemplo o atum. A maior parte das espécies não estão no nosso mar e portanto nós em termos de recursos de pescas estamos limitados, mas temos muitas outras riquezas para explorar. Principalmente na área da biodiversidade, as bactérias das fontes isotérmicas dos Açores são um exemplo. São de uma riqueza muito grande, com um enorme potencial para a indústria farmacêutica e não só. Na área dos biocombustíveis de segunda geração fala-se da utilização das algas, mais concretamente das micro-algas. Estas reproduzem-se muito mais depressa do que qualquer cultura vegetal terrestre, com um investimento adequado e com os conhecimentos científicos que em Portugal não escasseiam será fácil transformar esta cultura em negócio com rentabilidade futura. Perto de 80% da biodiversidade que é o recurso natural da biotecnologia encontra-se no Mar, portanto a maior parte da vida no planeta encontra-se no Mar. Este é momento da Revolução Biotecnológica que é causa do maior número de Start-ups na Europa, Portugal tem efectivamente um enorme potencial económico para explorar.

O reconhecimento do ponto de vista da riqueza destes espaços levanta a questão da vigilância. A questão da vigilância marítima local e europeia é uma das questões primordiais a resolver. O problema coloca-se a dois níveis: um, a cooperação entre guardas costeiras de países diferentes. Não existe na Europa cooperação entre as diversas guardas costeiras e os problemas do mar são transfronteiriços por definição, partilham espaços comuns, não dizem respeito a um só país, havendo por isso necessidade de articulação entre estes. Na prática cada país deveria manter a jurisdição sobre a sua guarda costeira havendo de facto sinérgias comuns que visassem potenciar as diversas guardas costeiras e a vigilância do mar europeu. Outro aspecto é que, com algumas excepções, a maior parte dos países europeus, Portugal incluído, temos várias agências a fazerem vigilância marítima. E essas agências fazem vigilância marítima de determinados e diferentes assuntos. No caso de Portugal há quem faça a vigilância da guarda-fiscal, que neste caso será a Guarda Nacional Republicana, a polícia marítima, o SEF Serviço Nacional de Estrangeiros e Fronteiras, a vigilância das pescas, etc. E constatamos que estas entidades não cruzam informações, não colaboram. Não se coordenam na medida em que deviam coordenar.

### **POLÍTICA ENERGÉTICA**

A energia é um dos aspectos fundamentais da Agenda dos Oceanos. A agenda dos Oceanos está intrinsecamente ligada a outras duas, a Agenda das Alterações Climáticas e a Agenda da Energia. O oceano é um factor modelador fundamental das alterações climáticas. Pensávamos até há poucos anos que só havia o clima atmosférico. Descobrimos com o entendimento do *El Niño* e *La Niña*, que existe um outro clima, que é o clima oceânico proveniente das correntes oceânicas, que é altamente condicionante do clima atmosférico levando-nos a compreender a importância que os oceanos teriam como termóstato do planeta.

.....

**PERTO DE 80% DA BIODIVERSIDADE QUE É O RECURSO NATURAL DA BIOTECNOLOGIA ENCONTRA-SE NO MAR, PORTANTO A MAIOR PARTE DA VIDA NO PLANETA ENCONTRA-SE NO MAR. ESTE É MOMENTO DA REVOLUÇÃO BIOTECNOLÓGICA QUE É CAUSA DO MAIOR NÚMERO DE START-UPS NA EUROPA**



Na energia, principalmente na actual conjuntura europeia, o Mar torna-se cada vez mais importante. Através das plataformas marítimas flutuantes começamos a ter acesso a novas jazidas de petróleo e gás natural que sem o domínio da tecnologia específica seria impossível a sua exploração. A própria energia do mar deverá ser encarada com futuro, apesar de ainda ser dispendiosa preenche o seu lugar nas energias renováveis. As energias renováveis têm actualmente “*benchmarks*” de políticas públicas, que são como se sabe iniludíveis tal como os 20% de energia renovável até 2020, decidido pelo Concelho Europeu. Para Portugal o offshore poderá ser muito interessante, principalmente na área da energia das ondas, onde existem muitas empresas nacionais e estrangeiras a avançar neste momento ao nível da investigação prática.

No Norte da Europa começa-se a substituir as eólicas que estão fixas ao leito marinho por eólicas flutuantes, com tecnologia adquirida das plataformas de petróleo e de gás natural. No futuro será uma tecnologia acessível o que irá permitir a Portugal a exploração da energia eólica offshore evitando problemas de impacto paisagístico e poluição sonora. As flutuantes podem ir a profundidades de 50 a 60 metros só possíveis longe da costa, sem grandes custos, que é o caso de Portugal com a sua costa bastante acentuada. Se a curvatura do mar estiver nas 4 milhas os campos eólicos vão deixar de estar visíveis a quem está na costa. A questão da poluição estética em terra é uma realidade e é por isso que o mar oferece algumas possibilidades.

Portugal tem um potencial no vento e nas ondas inacreditável e o mar vai ser importante para tornar isso evidente, apenas será uma questão de tempo. Existe um factor muito interessante, no desenvolvimento do tal *benchmark* de 20% de energias renováveis em 2020, a Comissão Europeia propôs o chamado SET Plan (Plano Estratégico das Tecnologias Renováveis da Europa) com o qual se pretende fazer um levantamento do estado de desenvolvimento das energias renováveis na Europa identificando quais são aquelas que têm mais perspectivas de crescimento. E nesse estudo a Comissão evidencia que

50% das renováveis na Europa até 2020 terão de ser produzidas pelo vento e metade dessa produção será *offshore*. Sendo este um bom indicador do potencial que poderá ter para Portugal a nossa área *offshore* para a energia.

## **POLÍTICA DAS PESCAS**

A nossa pesca decaiu como decaiu toda a pesca na Europa em função da diminuição de recursos, somos completamente incipientes na aquicultura não obstante sermos o país da Europa que consome mais peixe *per capita* por ano. Portugal consome 60 kg de peixe por pessoa por ano, a média europeia são 24 kg logo seguido pela Espanha com 39

kg. Ao mesmo tempo temos uma balança de pagamentos altamente deficitária e desequilibrada nas questões das pescas, porque grande parte do peixe que comemos é importado o que produzimos não chega para as nossas necessidades, em parte pelo consumo de bacalhau o qual é naturalmente todo importado.

Um ponto assente na actual política europeia e de alguma forma também nas políticas nacionais é a questão da deterioração dos recursos vivos, os recursos pesqueiros chegaram a níveis tais que não se vê com bons olhos a prática de subsídios ou de subvenções às frotas nacionais. A Comissão Europeia, na política comum das pescas de que é responsável, tem como objectivo limitar o mais possível a modernização das frotas, como se fez até ao ano 2000. E isto porque se entende que estamos a criar uma procura insustentável onde já não existe matéria-prima para fazer face à procura. Foi o excesso de procura na Europa como um pouco por todo o mundo, que levou à má gestão de recursos vivos e portanto à sua escassez. Por isso será muito difícil pensar que vamos poder voltar a ter uma frota pesqueira das dimensões que tivemos no passado, quando os recursos diminuíram consideravelmente. Existe outro factor importante a reter, que tem a ver com a Convenção de Montego Bay e as zonas económicas exclusivas atribuídas aos diversos Estados costeiros do mundo. Portanto muito da pesca de longo curso que Portugal fazia livremente no passado passou a ser proibida, porque passou a ser pesca que seria feita na jurisdição de outros países.

A Espanha ao contrário de Portugal aproveitou os acordos que a Comissão Europeia fez com terceiros, na Ásia, na África e na América, para beneficiar legalmente da exploração dos recursos pesqueiros dentro da jurisdição dos países desses continentes.

Portugal por não ter dimensão, massa crítica ou por falta de empreendedorismo, não fez o mesmo e por isso a nossa pesca de longa distância praticamente desapareceu. Com o apoio comunitário a incentivar o abate das embarcações fomos, ao longo destes últimos anos reduzindo a frota pesqueira costeira, originando comunidades piscatórias desconexas

e um afastamento das pessoas das actividades associadas às pescas. Torna-se importantíssimo conseguir alterar a situação e apostar no equilíbrio desta actividade, pelo seu papel fundamental não só pelo peixe que é capturado por estas embarcações, como do ponto de vista social e cultural para as populações ribeirinhas e para o país.

Olhar para o sector da captura do peixe como uma grande aposta para a economia no âmbito das actuais políticas europeias, não parece ser razoável. Na realidade a Aquicultura está a aumentar à medida que as capturas diminuem ano após ano. Neste momento a Aquicultura na Europa corresponde a uns 15% ou 20% do peixe consumido, calculando-se que em dez a quinze anos venha a corresponder a 50% do peixe consumido, prevendo-se nesta área um grande investimento. Na prática quem quiser investir no sector terá de ter em conta que o Fundo Europeu das Pescas atribui grande parte das verbas para a Aquicultura e elegendo o mínimo para as frotas de pesca quer para embarcações novas, quer para a manutenção das actuais, a não ser que seja posta em causa a segurança.

A comunidade científica e as diversas associações existentes tem vindo apelar aos responsáveis políticos para aproveitarem a revisão da Política Comum de Pescas (PCP) como forma de resolver os problemas dos ecossistemas marinhos, muitos destes derivados da sobre pesca. O que temos assistido até agora são decisões políticas que não têm tido em conta os pareceres científicos sobre as diversas populações de peixes. Segundo a Organização de Alimento e Agricultura das Nações Unidas (FAO), 80% das áreas de pesca estarão no máximo das suas capacidades ou já apresentam claros sinais de escassez.

### **POLÍTICA DIPLOMÁTICA**

Em termos de jurisdição marítima, a Convenção do Direito do Mar foi adoptada em 1982 mas só entrou em vigor há relativamente pouco tempo, em 1994. A Convenção do Direito do Mar revelou-se num documento fundamental, há quinhentos anos que os povos se combatiam pelas delimitações do Mar, desde o

*Mare Clausum, o Mare Liberum*, tudo tentativas de definição do Mar. Houve três convenções das Nações Unidas até se conseguir chegar à Convenção de Montego Bay em 1982. O seu artigo 76º, veio permitir o alargamento das plataformas continentais, alargando a jurisdição dum país costeiro na sua plataforma continental até às 350 milhas. Portugal apresentou em 2009 a pretensão da extensão da sua plataforma marítima em mais de 2.1 milhões de Km<sup>2</sup> à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas, de acordo com as regras

estabelecidas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUDM). Projecto liderado pelo Professor Doutor Manuel Pinto de Abreu.

É importante para Portugal tomar consciência deste activo e da magnitude que representa no plano internacional. Vivemos obcecados, não apenas com o que dizem de sermos um país pequeno, mas também sermos um país periférico, longe de Bruxelas. Portanto não procuramos sequer influenciar Bruxelas, nós estamos em Bruxelas, mas as nossas empresas não estão em Bruxelas, as nossas associações de cidadãos não estão em Bruxelas. Bruxelas é algo que está completamente inacessível de um modo geral. É preciso mudar esta compreensão e entender rapidamente a influência que podemos ter junto das instituições europeias. Num perspectiva mais ampla poderíamos encarar, por exemplo a região dos Açores como o centro de Portugal e não a sua periferia.

As divergências que ameaçam o processo europeu apenas tornam mais imperativo o esforço diplomático. No que toca às

janelas de oportunidade que o país tem que só recentemente os responsáveis começaram a avaliar publicamente a sua importância, como é o regresso ao mar, à terra semeada, e às solidariedades activas das CPLP. São temas que exigem uma atenção empenhada na reformulação, fortalecimento e modernização do aparelho diplomático, apoiado num conceito estratégico nacional de interesse permanente e de conteúdo variável sempre que as circunstâncias assim o exijam, mas que por isso mesmo sobrevive às mudanças de governo ou de titulares de cargos políticos.



**O REGRESSO AO MAR, À TERRA SEMEADA E ÀS SOLIDARIEDADES ACTIVAS DAS CPLP SÃO TEMAS QUE EXIGEM UMA ATENÇÃO EMPENHADA NA REFORMULAÇÃO, FORTALECIMENTO E MODERNIZAÇÃO DO APARELHO DIPLOMÁTICO, APOIADO NUM CONCEITO ESTRATÉGICO NACIONAL DE INTERESSE PERMANENTE E DE CONTEÚDO VARIÁVEL SEMPRE QUE AS CIRCUNSTÂNCIAS ASSIM O EXIJAM**

## CONCLUSÃO

Governança global ou governança mundial é a interacção dos actores políticos transnacionais destinadas a resolver os problemas que afectam mais de um estado ou região, quando não há poder de exigir o cumprimento. Em resposta à aceleração das inter-dependências em escala mundial, tanto entre as sociedades humanas e entre a humanidade e a biosfera, a governança mundial designa regulamentos destinados à escala global. Penso que esta poderá ser a melhor definição de globalização política e de governação, o complexo das instituições formais e informais, mecanismos, relações e processos entre estados, mercados, os cidadãos e organizações, tanto inter-e não-governamentais, através do qual interesses colectivos no plano global se articulam, direitos e deveres estão estabelecidos, e as diferenças são negociadas.

Por vezes falta uma visão de conjunto, é preciso ultrapassar essa dificuldade e tentar encontrar os eixos principais para uma política pública do mar que seja consistente, duradoura e coerente. É necessária uma articulação e aproximação maior entre as actividades económicas e a comunidade científica ao nível dos estudos de impacto ambiental tendo em conta as alterações climáticas para que o desenvolvimento sustentável seja uma realidade. Temos uma capacidade reconhecida em matéria de conhecimento que nos permite uma articulação entre as comunidades ligadas à pesca, por exemplo, à experiência de navegação ancestral e ao mundo académico que possam elaborar estratégias com impacto económico, na criação de emprego, mas respeitando limites ambientais. Fará parte de uma estratégia global de futuro, estabelecer princípios e objectivos para a elaboração de planos, programas e acções de governos no campo das actividades de formação de recursos humanos, no desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia marinha, na exploração e aproveitamento sustentável dos recursos do mar. Identificar todos os recursos vivos e não vivos existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo, bem como nas áreas costeiras adjacentes, cujo aproveitamento sustentável é relevante do ponto de vista económico, social e ecológico. Fomentar projectos e actividades que permitam assegurar a reabilitação e manutenção de uma forma sustentável, das embarcações e a rentabilização da disponibilidade das quotas e recursos pesqueiros. Nesse sentido deverá haver uma orientação que permita coordenar e controlar as negociações com organismos multilaterais e agências governamentais e organizações não governamentais e todo o tecido empresarial.

É fundamental uma actualização da legislação procurando a sua posterior aplicação em todos os aspectos relacionados com os recursos do mar contemplando a gestão integrada das zonas costeiras e oceânicas dentro dos interesses marítimos nacionais e internacionais. Coordenação, acompanhamento e execução de Políticas Globais Marítimas estabelecendo uma rede global de áreas protegidas.

Ao longo dos últimos 25 anos as relações entre os países de língua portuguesa têm havido uma dinâmica de crescimento e fortalecimento indiscutível. Utilizando o mar e o que temos em termos de capital humano como forma abrangente de uma plataforma mais alargada, nomeadamente na cooperação no quadro dos países de expressão portuguesa. Sendo que no âmbito das relações transatlânticas tanto no plano multilateral como no bilateral, que os resultados parecem menos claros. Podendo-se afirmar que no panorama da política externa portuguesa, as

relações transatlânticas são aquelas que mais necessitam de um novo impulso. Numa altura em que a aposta na diplomacia económica assume uma visibilidade sem precedentes e uma adaptação da Nato a uma nova geopolítica em que se coloca a sua relevância em causa, esta revitalização das relações transatlânticas justifica-se principalmente pela aposta no mar e pelo desenvolvimento das políticas públicas associadas. É muito cedo para avaliar de facto se passaremos das palavras às acções e os seus efectivos efeitos. Em todo o caso, será impossível elaborar uma estratégia e manter uma aposta com êxito no mar, sem a enquadrar, nas suas múltiplas vertentes, no âmbito da potência marítima dominante. No âmbito da defesa e no actual contexto da NATO na pós-Cimeira de Lisboa, de uma forma geral a tendência natural, será para uma maior multinacionalidade no desenvolvimento das capacidades, designadamente as militares, e certamente para uma grande preocupação de integração e de partilha (“pooling and sharing”) de recursos e capacidades.

A questão do mar tem menos relação com o exercício da força do que com a informação, o saber e o desenvolvimento sustentado, são objectivos a atingir para qualquer governo responsável. A relação de Portugal com o mar é um dos seus interesses permanentes de conteúdo variável que marca toda a narrativa do trajecto nacional. Faz sentido politicamente discutir de uma forma integrada as diferentes perspectivas das políticas marítimas e a valorização de um recurso estratégico importantíssimo para o presente e para o futuro de Portugal no processo de globalização. ::

.....

## BIBLIOGRAFIA

- Textos fornecidos durante o Programa Avançado em Estudos do Mar
- *Políticas Públicas do Mar - Para um novo conceito Estratégico Nacional*, Editor: Esfera do Caos 2010
- *Portugal e o Mar*, de Tiago Pitta e Cunha, Editor: Fundação Francisco Manuel dos Santos 2011
- Diário da República, 1ª série - Nº237 de 12 de Dezembro de 2006, Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006
- Diário da República, 1ª série - Nº199 de 13 de Outubro de 2010, Decreto Lei nº108/2010
- Diário da República, 1ª série - Nº73 de 15 de Abril de 2010, Resolução do Conselho de Ministros nº 29/2010
- O *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal - Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa, SaeR/ACL 2009
- Plano Estratégico para a Pesca 2007 -2013, MADRP -DGPA 2007
- *HELM - PwC Economy of the Sea Barometer Portugal*, December 2010
- 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, 10.10.2007 COM (2007) 575 final
- Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares, Comissão Europeia 2006
- Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo e Portuário, MOPTC, Dezembro de 2006
- *Taking Steps toward Marine and Coastal Ecosystem-Based Management*, UNEP
- FEM - Associação Fórum Empresarial da Economia do Mar
- Oceano XXI - Associação para o Conhecimento e Economia do Mar
- Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM)
- Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC)
- Cadernos Navais e Temas e Reflexões são publicações da responsabilidade do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégico (GERE), editados pela Comissão Cultural da Marinha