



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

# Portugal e o Mar

Trabalho Final na modalidade de Dissertação  
apresentado à Universidade Católica Portuguesa  
para obtenção do grau de Mestre em Gestão

por

Edite Rodrigues da Silva Gonçalves

sob orientação de  
Prof. Dr<sup>a</sup> Alexandra Paula Leitão

Faculdade de Economia e Gestão  
maio / 2015



## AGRADECIMENTOS

As minhas primeiras palavras de agradecimento vão para quem me incentivou e apoiou na escolha do tema desta Dissertação, pelo amor, pela sabedoria e visão e pela presença nas horas de desânimo e de esperança, por ser a minha âncora.

Agradeço especialmente aos meus filhos e à minha mãe que souberam lidar e ultrapassar a minha ausência de forma positiva e me deram força e coragem durante estes anos para prosseguir com a realização do Mestrado em Gestão.

Agradeço à Sr<sup>a</sup> Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Alexandra Paula Leitão que, enquanto Orientadora deste Trabalho Final de Mestrado, me orientou e acompanhou de forma exemplar, acreditando sempre nas minhas competências e na capacidade de levar esta investigação a bom porto.

À minha Família e aos meus Amigos: Muito obrigada por acreditarem!



## RESUMO

Os oceanos são críticos para a sobrevivência e o bem-estar da Humanidade, pelo que as oportunidades que encerram estão ao alcance e são um desafio para todos nós. Longe vão os tempos em que o mar separava os países e os povos – hoje é o mar que os aproxima e lhes confere poder e competitividade.

Sendo um facto que sempre que Portugal se voltou para o mar prosperou, é objetivo do presente trabalho conhecer as razões que contribuíram para que o país chegasse à atual situação. A pertinência desta questão e a inquietação em que nos deixa leva-nos para a questão primordial, pois temos em mente a nossa localização privilegiada no contexto do Atlântico e uma histórica ligação ao mar. Quais as oportunidades e desafios que Portugal enfrenta?

A exploração dos recursos marinhos abrange várias áreas que vão desde a alimentação à investigação, passando pela saúde, economia, energias renováveis, biotecnologia, indústria, transportes, turismo, portos, entre outras. A exploração adequada destes recursos tão diversificados pressupõe uma abordagem multidisciplinar e uma gestão criteriosa que visem um futuro sustentável.

Através de uma metodologia que assenta na revisão de literatura, com pesquisa e análise bibliográficas sobre o mar e as suas potencialidades, procurou-se uma argumentação relevante que evidencia a importância do mar para o desenvolvimento sustentável e em particular para o futuro de Portugal.

Apesar das conclusões serem apenas breves notas de um tema tão vasto como é o mar, destacam-se as oportunidades e desafios que este recurso coloca à disposição para que possamos ter a ousadia de fazer crescer Portugal e acreditar na sua prosperidade.

Palavras-chave: mar, oceanos, desenvolvimento sustentável, economia do mar



## ABSTRACT

Oceans are critical to the humanity survival and well-being, so the opportunities enclosed are on our hands and they are a challenge to all of us. Far from now are the days when the sea separated countries and people – now it's the sea that approaches them, giving power and competitiveness.

It's a fact that Portugal became prosper when it saw the sea was a way to go further. The goal of this work is to know and understand the reasons that led our country to the current situation. The importance of this issue, having in mind that Portugal has a privileged location in the Atlantic and an historical connection with the sea, leads us the main question. What are the opportunities and challenges that Portugal will have to face?

The exploitation of marine resources is done in several areas since food to research through health, economy, renewable energy, biotechnology, industry, transport, tourism, ports, among others. The appropriate exploitation of these variety of resources requires a multidisciplinary approach and a careful management in order to create a sustainable future.

Through a methodology based on literature reviewing, bibliographical research and analysis about the sea and its potentials, it was tried to show relevant arguments, highlighting the sea importance to the sustainable development and particularly to Portugal's future.

Despite conclusions are only brief notes of such a vast subject as it is the sea, we wanted to highlight the opportunities and challenges, which are at our disposal and let us dare to make Portugal's growth and to believe in its prosperity.

Keywords: sea, oceans, sustainable development, sea economy



# ÍNDICE

<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>iii</b>
<b>RESUMO .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vii</b>
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>ix</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS .....</b>	<b>xi</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICOS .....</b>	<b>xiii</b>
<b>ÍNDICE DE TABELAS .....</b>	<b>xv</b>
<b>ABREVIATURAS .....</b>	<b>xvii</b>
<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>19</b>
<b>2. ENQUADRAMENTO .....</b>	<b>23</b>
2.1. O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E O MAR .....	23
2.2. A IMPORTÂNCIA DO MAR .....	30
2.3. CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR .....	40
<b>3. METODOLOGIA .....</b>	<b>45</b>
<b>4. CONTEXTO MARÍTIMO EUROPEU .....</b>	<b>47</b>
4.1. ENQUADRAMENTO LEGAL E POLÍTICAS DA UNIÃO EUROPEIA .....	47
4.1.1. <i>O Livro Azul e a Política Marítima Integrada Europeia</i> .....	47
4.1.2. <i>A Diretiva Quadro Estratégia Marinha</i> .....	50
4.1.3. <i>A Política Comum das Pescas</i> .....	52
4.1.4. <i>A Estratégia Marítima para a Região Atlântica</i> .....	53
4.1.5. <i>O Ordenamento do Espaço Marítimo na Europa</i> .....	55
4.2. O POTENCIAL DO OCEANO ATLÂNTICO .....	56
<b>5. PORTUGAL E O MAR .....</b>	<b>67</b>
5.1. A POSIÇÃO GEOGRÁFICA DE PORTUGAL .....	67
5.2. A LIGAÇÃO AO MAR .....	71
5.3. O HYPERCLUSTER DA ECONOMIA DO MAR .....	74
5.4. ENQUADRAMENTO LEGAL, POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS NACIONAIS .....	79
5.5. AS POTENCIALIDADES DO MAR PARA PORTUGAL .....	84
5.5.1. <i>Contributo da economia do mar para Portugal</i> .....	84
5.5.2. <i>Oportunidades e desafios para Portugal</i> .....	92

<b>6. CONCLUSÕES.....</b>	<b>98</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>101</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Riscos globais por região (2015) - Fonte: World Economic Forum	38
Figura 2 - Nível de rendimento dos países e ZEE - Fonte: World Bank	39
Figura 3 - Limites de MT, ZC, ZEE e PC definidos pela CNUDM	42
Figura 4 - Número de noites em alojamento turístico nas regiões costeiras - por regiões NUTS 2 (2012) - Fonte: EUROSTAT	61
Figura 5 - Dimensão da ZEE portuguesa - Fonte: EMEPC	67
Figura 6 - Dimensão da PC portuguesa - Fonte: EMEPC	70
Figura 7 - Condições de viabilização do Hypercluster da Economia do Mar em Portugal - Fonte: SAER	77



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Crescimento do PIB mundial (2005 – 2013) - Fonte: World Bank	31
Gráfico 2 - Volume em toneladas de peso vivo e percentagem do total – 2009 - Fonte: EUROSTAT .....	32
Gráfico 3 - Perspetivas de crescimento da procura mundial de energia primária - Fonte: REPSOL .....	34
Gráfico 4 - Distribuição da população nas regiões costeiras da UE por bacia marítima (2009) - Fonte: EUROSTAT .....	60
Gráfico 5 - Total de pescas em 2012 por regiões na EU (% baseada em toneladas) - Fonte: EUROSTAT .....	64
Gráfico 6 - Dívida bruta em % do PIB real dos anos 1995 e 2013 - Fonte: PORDATA .....	85
Gráfico 7 - Taxa de crescimento da população (1990-2013) - Fonte: INE .....	85
Gráfico 8 - Taxa (%) de desemprego por sexo (1983-2014) - Fonte: PORDATA .....	86
Gráfico 9 - Evolução do PIB real Portugal vs EU (1995-2012) - Fonte: INE...	87
Gráfico 10 - Evolução da taxa anual do PIB real Portugal vs EU (1996-2012) - Fonte: INE.....	88
Gráfico 11 - Contributos da despesa (pp) para o crescimento em volume do PIBpm (%) – (1996-2012) - Fonte: INE.....	88
Gráfico 12 - Impacto na taxa de evolução de dependência energética (2005- 2030) - Fonte: APREN.....	92



## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Produção e utilização mundial de pescas e aquacultura - Fonte: FAO.....	33
Tabela 2 - Número de empresas do setor marítimo tradicional e de transportes da UE (2010) - Fonte: EUROSTAT.....	59
Tabela 3 - Total de capturas nas regiões costeiras - 1.000 toneladas peso vivo (2002-2012) - Fonte: EUROSTAT .....	63
Tabela 4 - Produção de pescado em aquacultura - 1.000 toneladas peso vivo (2002-2012) - Fonte: EUROSTAT .....	65
Tabela 5 - Evolução do PIB real em Portugal (1995-2014) - Fonte: INE .....	87
Tabela 6 - Volume de capturas de pescado fresco ou refrigerado (2013) - Fonte: INE.....	89
Tabela 7 - Comparação das áreas e população dos países com maiores Zonas Económicas Exclusivas, Espanha e China - Fontes: Index Mundi e Basement Geographer.....	95



## **ABREVIATURAS**

AIFM – Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos

APREN – Associação de Energias Renováveis

CE – Comissão Europeia

CGO – Comissão Global Oceanos

CIAM – Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar

CLPC – Comissão Limites Plataforma Continental

CMIO – Comissão Mundial Independente para os Oceanos

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CSM – Conta Satélite do Mar

DGPM – Direção-Geral de Política do Mar

DQEM – Diretiva Quadro Estratégia Marinha

EM – Estados-Membros

EMAM – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

EMRA – Estratégia Marítima para a Região Atlântica

EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

ENM – Estratégia Nacional para o Mar

EUROSTAT

EWEA – European Wind Energy Association

FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations

FMI – Fundo Monetário Internacional

INE – Instituto Nacional de Estatística

IOC – Intergovernmental Oceanographic Commission

MT – Mar Territorial

NREAP – National Renewable Energy Action Plans

PCP – Política Comum das Pescas

PIB – Produto Interno Bruto

PMIE – Política Marítima Integrada Europeia

PC – Plataforma Continental

SAER – Sociedade de Avaliação Estratégica de Risco, Lda

UE – União Europeia

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

WEF – World Economic Forum

WWEA – World Wind Energy Association

ZC – Zona Contígua

ZEE – Zona Económica Exclusiva

# 1. INTRODUÇÃO

O mar é um recurso natural com uma riqueza quase inesgotável que assegura a sustentabilidade da vida na Terra. O facto de ser uma fonte de vida, de energia e investigação e um regulador do clima tem levado a que, nos últimos anos, diversas instituições e organizações mostrem um maior interesse por este recurso e pelas suas potencialidades (Duarte, 2014).

Duarte (2011) refere a obra do Almirante Alfred Thayer Mahan (1890), na qual é efetuada uma associação do poder dos estados ao poder marítimo que estes têm, baseando-se no pressuposto geopolítico: “.... Quem dominar o mar dominará o comércio do mundo, quem dominar o comércio do mundo dominará as riquezas do mundo e quem dominar as riquezas do mundo dominará o mundo.”. Uma apreciação da dimensão espacial do mar que Duarte (2011) enaltece afirmando que no passado o mar foi como hoje é a internet, um elemento determinante no processo de globalização (Duarte, 2011).

Os oceanos cobrem cerca 70% da superfície da Terra e representam 97% da água disponível; as estimativas apontam que o valor de mercado dos recursos marítimos e costeiros e das indústrias atinjam cerca de 5% do PIB mundial<sup>1</sup>.

Constata-se uma necessidade de tomada de consciência do imenso contributo e valor que o mar tem para o nosso futuro. Não basta apontar as oportunidades, saber quais os benefícios que daí resultam e explorar o mar, é necessário que a exploração se efetue de forma sustentada, respeitando as regras que permitam o retorno do investimento para além do presente, ou seja, que se mantenha e assegure o uso futuro (Pitta e Cunha, 2011).

---

<sup>1</sup> <http://www.ua.pt/sga/PageCourse.aspx?id=19&p=2>

Apesar da história de Portugal estar intimamente ligada ao mar, sobretudo na época dos Descobrimentos, a sua exploração sofreu avanços e recuos chegando mesmo a ser “abandonado” durante vários períodos de tempo.

Se no regime do Estado Novo a maritimidade de Portugal foi realçada, após a revolução do 25 de Abril e nas décadas que se seguiram assistiu-se a uma relativização da importância do mar, um abandono progressivo e uma certa perda de apetência pelo mar que levaram a uma maior dependência de terceiros, factos que se acentuaram ainda mais com a preparação e entrada na Comunidade Económica Europeia.

Se a história comprova que sempre que Portugal se voltou para o mar prosperou, é pertinente a questão que agora se coloca: O que contribuiu a partir de um período da nossa história para que se chegasse à situação que Portugal vive atualmente?

É, assim, objetivo da Dissertação procurar responder a esta questão e a outra que se levanta: dispendo Portugal de uma localização privilegiada no contexto do Atlântico, quais as grandes oportunidades e desafios que enfrenta?

Apesar de ser o menos explorado, o mar é o recurso geoestratégico, geopolítico e económico mais importante e que mais poderá contribuir para o desenvolvimento e criação de valor na economia mundial (SAER, 2009).

Tendo em conta o contexto macroeconómico e social que a Europa, e muito particularmente Portugal, tem vivido nos últimos anos com uma das piores crises de sempre, é imperativo para o país que setores como a pesca, a aquacultura, a indústria transformadora de pescado, a construção e reparação naval, a investigação, as energias renováveis *offshore*, o turismo costeiro e náutico se desenvolvam de forma sustentada, valorizando as potencialidades que o mar oferece.

Para a reafirmação de Portugal e para o seu desenvolvimento, é determinante tirar partido de uma situação geográfica favorecida e minimizar a dependência

que o país tem de terceiros, passando a aproveitar os recursos de que dispõe. Por este motivo, o presente trabalho dará maior relevo à vertente da economia do mar tendo em conta as alterações climáticas, proteção ambiental, biodiversidade, investigação e ciência e ao enquadramento da atual política portuguesa para o mar.

No âmbito do presente trabalho estão considerados os conceitos de Zona Económica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC) preconizados pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>2</sup>. A estes conceitos que estão atualmente a ganhar evidência, junta-se o conceito de Hypercluster da Economia do Mar definido pelo Prof. Ernâni Lopes<sup>3</sup> pela relevância que tem para o nosso país.

O facto de Portugal apresentar a maior Zona Económica Exclusiva da União Europeia e a possibilidade de alargamento da Plataforma Continental para além das 200 milhas concede-lhe uma posição de destaque. No entanto, a importância que lhes tem sido atribuída está ainda muito aquém daquela que realmente têm para a prosperidade que tanto se anseia para Portugal. Note-se ainda que a posição geográfica de Portugal é uma vantagem que deve servir como alavanca para o desenvolvimento do país e como forma de o projetar na era de globalização a que se assiste nos dias de hoje.

A presente Dissertação encontra - se estruturada em seis capítulos. O primeiro capítulo destina - se a uma breve introdução ao trabalho: a motivação e pertinência do trabalho desenvolvido, o objeto do estudo e a descrição da sua estrutura.

---

<sup>2</sup> Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97 de 14 de outubro.

<sup>3</sup> Relatório final O Hypercluster da Economia do Mar, SAER de 17 de dezembro de 2009.

O enquadramento do tema é abordado no segundo capítulo do trabalho com destaque para o desenvolvimento sustentável e a importância do mar como mais-valia para a prosperidade e bem-estar da Humanidade.

O terceiro capítulo expõe a metodologia seguida. A pesquisa e análise bibliográficas sobre o mar e o seu potencial estão na base do desenvolvimento do presente estudo.

O quarto capítulo apresenta o contexto marítimo europeu no qual Portugal se insere e movimenta, quer em termos de normas legais e políticas da União Europeia, quer, sobretudo, pela importância do Atlântico e do seu potencial económico.

O quinto capítulo assenta na análise sobre Portugal, partindo da sua posição geográfica e ligação ao mar enquanto pilares para a identidade marítima do país. O foco principal do capítulo são as potencialidades do mar para Portugal, onde é apresentada uma análise detalhada do contributo da economia do mar para o país, perspetivas de crescimento, oportunidades que se nos deparam e o desafio de uma aliança para ousarmos fazer crescer Portugal.

Finalmente, o sexto capítulo conclui o trabalho, referindo as limitações para a sua realização e as expectativas que deixa.

## **2. ENQUADRAMENTO**

### **2.1. O desenvolvimento sustentável e o mar**

O conceito de desenvolvimento sustentável é definido de uma forma ampla como a capacidade que a Humanidade tem para progredir assegurando que esse desenvolvimento responde às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades. Este conceito não implica limites absolutos, mas sim limitações impostas em termos de tecnologia e organização social em recursos ambientais e pela capacidade da biosfera para absorver os efeitos das atividades humanas. Não se trata de um estado fixo de harmonia, mas de um processo de mudança no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional são feitas para além das necessidades presentes, de acordo com o futuro (Brundtland, 1987).

Se, por um lado, o desenvolvimento comporta uma transformação progressiva da economia e da sociedade, por outro, a sustentabilidade não pode ser assegurada sem a existência de políticas de desenvolvimento que considerem o acesso aos recursos e a distribuição de custos e benefícios. Esta afirmação clarifica como o desenvolvimento sustentável tem de ser encarado em termos de governação quer no presente quer nas gerações futuras. Trata-se de um sistema de objetivos que é suscetível de produzir grandes consequências para a gestão costeira e que passa pela integridade do ecossistema, a eficiência económica e a equidade social (Vallega, 1999).

Considerando que o desenvolvimento sustentável assenta no uso equilibrado dos recursos para garantir qualidade e bem-estar no longo prazo, os oceanos são por excelência um tema essencial na vertente económica, social e ambiental.

Sabemos que mais de 70% da superfície do nosso Planeta está coberta por água e que os mares e oceanos determinam a qualidade de vida na Terra. Os

oceanos são reguladores do clima absorvendo mais de 26% do dióxido de carbono proveniente da atividade humana; são uma importante fonte de alimentos (pescas, aquacultura e adicional indústria transformadora de pescado) e de oxigénio em que mais de 50% do oxigénio que respiramos vem dos oceanos. Como tal, são um pilar do equilíbrio e da sustentabilidade da vida<sup>4</sup>.

O forte crescimento económico de países emergentes asiáticos, como foi o caso da China, na década de 90 com a consequente perda de quota e de competitividade de atividades ligadas ao mar, evidenciou a necessidade de uma mudança de atitude face às atividades económicas europeias do setor. A situação que se revelou alarmante para alguns países começou a traduzir-se em estudos aprofundados transversais a diversas atividades e na tomada de medidas com visão prospetiva (Matias, 2005).

Tendo em conta a rápida globalização a que temos assistido nas últimas décadas, a atividade económica tem alterado significativamente as perspetivas da economia mundial. Atualmente os países e agentes económicos estão cada vez mais interligados e participativos na economia global. A globalização resulta assim em maior concorrência (preços mais baixos e maior variedade e qualidade de produtos) sendo imperativo uma alocação mais eficiente dos recursos com vista a uma maior produtividade que permita melhores rendimentos e bem-estar. Em simultâneo, o processo de globalização gera preocupações nos países e agentes económicos uma vez que só com uma boa gestão é possível garantir que os benefícios resultantes são amplamente distribuídos.

Para que as pessoas sejam beneficiadas com a globalização será necessário que esta se enquadre de uma forma globalmente aceite, o que significa mais política apontando no sentido da integração, da ligação em rede e da divisão do

---

<sup>4</sup>

[http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/SC/pdf/interagency\\_blue\\_paper\\_ocean\\_rioPluss20.pdf](http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/SC/pdf/interagency_blue_paper_ocean_rioPluss20.pdf)

trabalho. As novas vitórias serão conseguidas no campo económico e a partir daí poderão ser estendidas ao campo político e militar (Steingart, 2009).

Neste enfoque o interesse e a consciência da sociedade tem vindo a aumentar no sentido de criar condições para que o ordenamento e gestão dos oceanos e das zonas costeiras sejam abrangentes e integradoras, na perspetiva do desenvolvimento sustentável.

O oceano é simultaneamente um contributo fundamental no desenvolvimento humano e no crescimento económico. No entanto, o livre acesso e a disponibilidade de recursos oceânicos exercem uma forte pressão sobre os sistemas marinhos que vão desde a pesca excessiva à extração de recursos e alteração das zonas costeiras, provocando diversos tipos de poluição. Com o objetivo de promover a utilização sustentável e a proteção do ambiente marinho é necessário que a cooperação internacional vise a governação eficaz do oceano tendo em conta as necessidades das gerações atuais e futuras (Visbeck et al., 2014).

O desenvolvimento tecnológico e a expansão da economia mundial têm provocado uma maior atividade humana e o desenvolvimento de atividades *offshore*. Stojanovic e Farmer (2013) referem que esta ampla industrialização é considerada como uma colonização dos oceanos. Se por um lado a industrialização se concentra na importância do processo industrial e da estrutura da organização de atividades humanas nos oceanos, a colonização é entendida como a territorialização do espaço marítimo, impulsionada pela expansão da atividade humana nesse espaço. A sustentabilidade é bastante diferenciada no contexto dos oceanos e zonas costeiras com interpretações diversas que causam um impasse na medição do progresso nesta área. Da análise sobre a relação da economia mundial e os oceanos os autores constataam que, apesar de não existirem avaliações internacionais integradas, a industrialização e colonização dos oceanos é comprovada (Stojanovic e Farmer, 2013).

A acelerada colonização dos espaços marítimos (superfície, coluna de água e leito marinho) é atribuída à importância que estes têm para os países sobretudo para os estados costeiros, devido às vantagens em termos de potencial económico e importância estratégica (Pitta e Cinha, 2011).

Para Wright (2015) estamos a assistir a uma “revolução industrial” dos oceanos. O autor defende que o crescimento da população e a apetência por recursos quando associados à inovação e progresso tecnológico têm impulsionado a exploração marítima. Uma revolução que para além de colocar uma maior pressão sobre os ecossistemas, também se torna um desafio em termos de regulamentação e de mentalidade relativamente à governação dos oceanos. O aumento da procura ao acesso privado do espaço e recursos marinhos implica a evolução dessa governação de forma a assegurar o desenvolvimento económico e a sustentabilidade ambiental (Wright, 2015).

Visbeck et al. (2014) consideram que, para além da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM), são necessárias soluções globais coordenadas, focadas em objetivos de desenvolvimento sustentável das zonas costeiras e oceanos, ou seja, a existência de políticas e convenções internacionais específicas para implementação a nível nacional. Assegurar o crescimento azul<sup>5</sup> através de um ambiente marinho saudável e produtivo passa pelo acesso equitativo aos recursos marinhos e pela garantia que nem a poluição nem a extração de recursos vivos e não vivos têm impacto na função dos ecossistemas. Para além de que importa ainda facilitar o desenvolvimento sustentável das zonas costeiras e harmonizar as políticas marítimas nacionais e regionais. Os autores fazem algumas recomendações, nomeadamente: o desenvolvimento de

---

<sup>5</sup>O Crescimento Azul é uma iniciativa da Comissão Europeia para aproveitar o potencial inexplorado dos oceanos, dos mares e das zonas costeiras da Europa para a criação de empregos, valor e sustentabilidade” em [http://www.eurocid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p\\_cot\\_id=8459](http://www.eurocid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p_cot_id=8459).

um quadro de planeamento marítimo das Zonas Económicas Exclusivas e das áreas com jurisdição nacional que inclua o planeamento e gestão das zonas costeiras; a harmonização e implementação dos quadros legais para oceanos e zonas costeiras tendo em consideração o uso atual e futuro e o balanço dos interesses; a harmonização dos regimes de governação dos oceanos e zonas costeiras. Defendem ainda vivamente a existência de um único quadro legal para o desenvolvimento sustentável dos oceanos e zonas costeiras, no qual a implementação de acordos regionais é incorporada e incentivada (Visbeck et al., 2014).

A gestão baseada nos ecossistemas tem vindo a ser incluída num quadro geral de planeamento do espaço marítimo, planeamento este que emergiu mundialmente como uma ferramenta para a sustentabilidade da governação do oceano. Simultaneamente à integração do planeamento do espaço marinho nas políticas da União Europeia, vários países em todo o mundo têm desenvolvido processos de ordenamento num esforço com vista à promoção do desenvolvimento sustentável dos oceanos. Apesar de discussões gerais, para alguns autores esta dimensão global do planeamento do espaço marinho deverá ser reconhecida como um desafio “necessário, eficiente e útil” no interesse da integridade ambiental e uso sustentável dos oceanos (Santos et al., 2014).

É cada vez mais evidente que as alterações climáticas estão a afetar as características biofísicas dos oceanos, incluindo o aumento do nível médio das águas do mar, o aumento da temperatura da superfície marítima e a acidificação dos oceanos. As comunidades costeiras são as mais vulneráveis às alterações dos ecossistemas marinhos dos quais dependem, pois as mudanças nas condições marinhas estão ligadas a alterações dos ecossistemas marinhos. Estas mudanças causam impactos sobre indústrias como a aquacultura, pesca e turismo que dependem dos recursos marinhos. Tendo em conta esta problemática, Bradley et al. (2014) analisaram a preparação das comunidades costeiras australianas face à

mudança climática, uma vez que se trata de uma responsabilidade maioritariamente atribuída ao governo local. O estudo mostra que na maior parte das zonas o processo de adaptação está na fase inicial e que não existem planos, e os que existem apenas se referem à subida das águas do mar ignorando a questão da acidificação e da temperatura. Os autores entendem que a falta de consideração de fatores relacionados com as alterações climáticas e os seus impactos provocará uma lacuna na adaptação a nível local e nacional devendo ser um desafio inclusivamente para os países desenvolvidos a nível mundial (Bradley et al., 2014).

Um problema ambiental com sérias repercursões é a acidificação dos oceanos que resulta da emissão de dióxido de carbono para a atmosfera produzido pela atividade humana. Estas emissões são absorvidas pelos oceanos e provocam uma diminuição progressiva do pH das águas e o aumento do efeito estufa. Desde a Revolução Industrial que o aumento da concentração de dióxido de carbono na atmosfera tem provocado um aumento médio da temperatura da superfície oceânica de cerca de 0,9°C e a acidificação dos oceanos de 0,1 unidades de pH (World Bank, 2013).

Estamos perante uma tendência negativa que ameaça a integridade e diversidade dos ecossistemas marinhos e por conseguinte a capacidade dos oceanos fornecerem oxigénio e alimentos.

Enquanto não tivermos uma abordagem "one-size-fits-all" para solucionar o problema dos oceanos, é preciso reunir esforços no sentido de encontrar soluções integradas que visem o desenvolvimento económico sustentável (World Bank, 2013).

Aquando da aprovação da CNUDM em 1982 o alto mar foi protegido por ser considerado inacessível – conceito de “liberdade do alto mar”. No entanto, atualmente quase todos os lugares são alcançáveis seja por embarcações de pesca industrial, pela extração *offshore* de petróleo e gás ou extração de minerais.

Considera-se assim que o oceano está sob ameaça uma vez que a abordagem da Humanidade tem sido descontrolada, seja por negligência ou abuso, com falta de prestação de contas, exploração cega dos recursos e deliberada falta de cuidado.

A Comissão Global dos Oceanos (CGO, 2014) centrou a sua atenção no alto mar dado que este representa 64% da superfície total do oceano, no pressuposto que o que acontece no alto mar tem um impacto significativo na saúde ecológica e na produtividade das Zonas Económicas Exclusivas. Face a ameaças globais como sejam a destruição de habitat, perda de biodiversidade, pesca excessiva, poluição, alterações climáticas e acidificação dos oceanos que incidem sobre o alto mar e conduzem ao seu declínio, o relatório da CGO apresenta propostas que visam suprir as lacunas existentes na governação, na equidade e sustentabilidade da utilização dos recursos aí existentes. A cooperação e compromisso a nível internacional são determinantes para mitigar essas ameaças pois o relatório conclui que o atual sistema de governação não cria condições para maximizar os benefícios económicos do alto mar nem a equidade na distribuição dos recursos o que significa que não está assegurada a sustentabilidade a longo prazo (CGO, 2014).

O objetivo das políticas marítimas nacionais consiste em identificar e avaliar tanto a utilização atual como potencial e futura dos espaços marinhos com vista à gestão otimizada desses recursos. No contexto das pescas e tendo em conta o conflito de interesses entre os diversos setores no uso dos espaços marinhos (exploração do fundo marinho, extração de minerais, navegação, etc.), importa reportar para a necessidade de entender essa sobreposição de interesses e consequente competição pelos espaços. Sendo a pesca um setor-chave cujo uso do espaço marinho é mais intensivo, uma possibilidade passa pela identificação de áreas em que determinados tipos de atividades piscatórias podem ser realizados em regime de exclusividade, livre de interferência de outras atividades. Uma abordagem que deve ser alargada a outras atividades de

utilização dos espaços marinhos com benefícios significativos para todos os setores, nomeadamente em termos de salvaguarda de direitos, segurança, confiança, investimento e planeamento no longo prazo para além de evitar os conflitos referidos (Gullett, 2012).

Um oceano saudável significa que é limpo, seguro e próspero. Na certeza que o oceano contribui significativamente para a economia, e que poderá contribuir ainda muito mais, deverá ser gerido de forma sustentável. Uma gestão alicerçada nos múltiplos benefícios que o oceano propícia, desde a produção de alimentos, desenvolvimento dos recursos energéticos e minerais, lazer e turismo, transporte de bens e pessoas e descoberta de novos medicamentos, não esquecendo em simultâneo a preservação da biodiversidade.

## **2.2. A importância do mar**

O reconhecimento das potencialidades a nível económico, político e militar determina o valor estratégico do mar para os países e regiões em geral na perspetiva do bem-estar da Humanidade (Carvalho, 1995).

Já foi referido que cerca de 70% da superfície terrestre é mar, mas importa salientar que mais de 70% da população mundial vive a uma distância inferior a 50 Km das zonas litorais, o que reflete o reconhecimento e interesse da Humanidade na exploração do potencial do mar.

O FMI reviu em baixa as previsões do crescimento do PIB mundial. Apesar da descida dos preços do petróleo e da maior oferta, a queda no investimento e as baixas expectativas de crescimento nas economias emergentes levaram a uma alteração das projeções do PIB mundial para 2015-2016 para 3,5 e 3,7%, ou seja 0,3 décimas abaixo da projeção efetuada por este organismo em outubro de 2014. A incerteza gerada pela quebra dos preços do petróleo e as causas subjacentes a esse declínio colocam uma nova dimensão de risco nas perspetivas de crescimento do PIB mundial. (FMI, 2015)

Da mesma forma o World Bank refere que o PIB mundial cresceu abaixo do esperado, de 2,5% em 2013 passou para 2,6% em 2014. (World Bank, 2015)

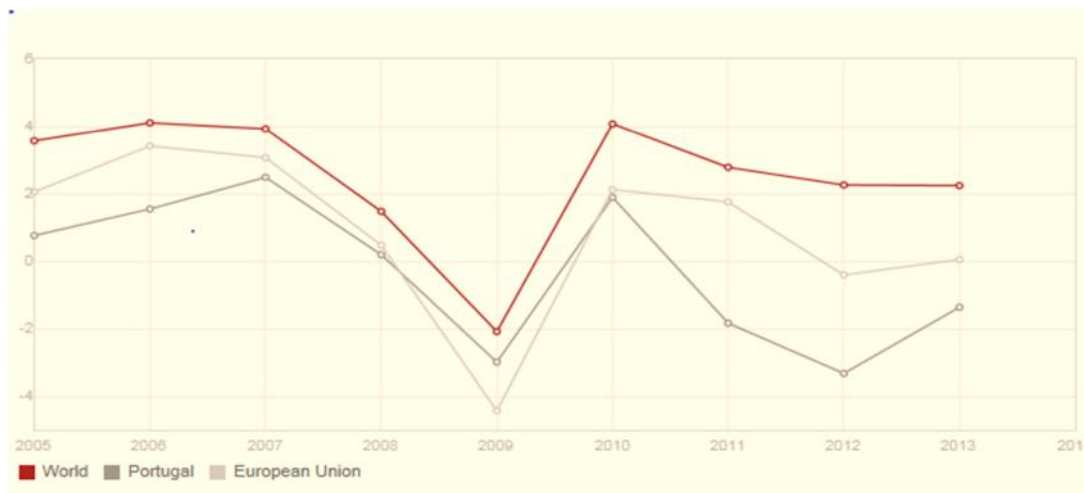


Gráfico 1 - Crescimento do PIB mundial (2005 – 2013) - Fonte: World Bank

Azevedo (2013) afirma que 60% do PIB mundial provém dos oceanos e das zonas costeiras (até 100 Km do mar), cerca de 90% do comércio internacional é realizado por via marítima e mais de 30% das reservas de petróleo mundial são *offshore* (Azevedo, 2013).

Num contexto em que os países se esforçam por recuperar de uma grave crise mundial, deparamo-nos com uma crescente procura de alimentos, água, energia, minerais e outros recursos naturais aos quais acresce ainda o risco e a vulnerabilidade ao terrorismo, aos perigos ambientais e emergências como as catástrofes naturais e poluição.

Em 2014, a população mundial atingiu 7,2 mil milhões devendo aumentar em mais 2 mil milhões em 2050, sendo a maior parte desse crescimento em regiões menos desenvolvidas. (Divisão de População das Nações Unidas, 2014)

Este crescimento da população mundial está a pressionar fortemente os recursos naturais, quer terrestres quer marinhos. Dada a escassez de recursos terrestres e a degradação do meio ambiente, as oportunidades e desafios que os oceanos colocam à disposição da Humanidade são de extrema importância para

as gerações futuras. Neste contexto, o oceano desempenha um papel determinante no fornecimento desses recursos sendo necessária uma visão para além da económica com vista a assegurar a compatibilidade entre o equilíbrio ambiental e o bem-estar da Humanidade.

O peixe está entre os alimentos mais comercializados em todo o mundo. A pesca é importante sobretudo para os países em desenvolvimento representando nalguns casos mais de metade do valor total das mercadorias comercializadas (FAO, 2014).

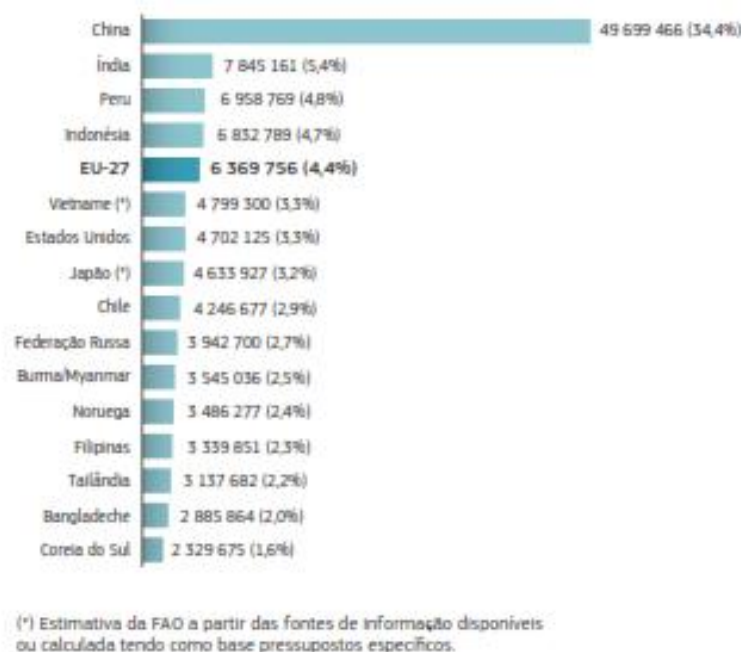


Gráfico 2 - Volume em toneladas de peso vivo e percentagem do total – 2009 - Fonte: EUROSTAT

O gráfico 2 evidencia os principais produtores mundiais (capturas e aquacultura) em 2009, destacando-se com maior volume a China com mais de 34% do total mundial nesse ano.

No entanto, os volumes mundiais têm vindo a crescer como se verifica na tabela 1. Da análise desta tabela, constata-se que no ano 2011 foram capturadas 155,7 milhões de toneladas de pescado e em 2012 esta quantidade sobe para 158 milhões.

O pescado é a principal fonte de proteínas para mais de 2.900 milhões de pessoas – o peixe representa mais de 17% da proteína consumida mundialmente e, de acordo com estimativa da FAO, a pesca e a aquacultura são o sustento de 10 a 12% da população mundial (FAO, 2014).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>(Million tonnes)</i>						
<b>PRODUCTION</b>						
<b>Capture</b>						
Inland	10.1	10.3	10.5	11.3	11.1	11.6
Marine	80.7	79.9	79.6	77.8	82.6	79.7
<b>Total capture</b>	<b>90.8</b>	<b>90.1</b>	<b>90.1</b>	<b>89.1</b>	<b>93.7</b>	<b>91.3</b>
<b>Aquaculture</b>						
Inland	29.9	32.4	34.3	36.8	38.7	41.9
Marine	20.0	20.5	21.4	22.3	23.3	24.7
<b>Total aquaculture</b>	<b>49.9</b>	<b>52.9</b>	<b>55.7</b>	<b>59.0</b>	<b>62.0</b>	<b>66.6</b>
<b>TOTAL WORLD FISHERIES</b>	<b>140.7</b>	<b>143.1</b>	<b>145.8</b>	<b>148.1</b>	<b>155.7</b>	<b>158.0</b>
<b>UTILIZATION<sup>1</sup></b>						
Human consumption	117.3	120.9	123.7	128.2	131.2	136.2
Non-food uses	23.4	22.2	22.1	19.9	24.5	21.7
Population ( <i>billions</i> )	6.7	6.8	6.8	6.9	7.0	7.1
Per capita food fish supply ( <i>kg</i> )	17.6	17.9	18.1	18.5	18.7	19.2

Tabela 1 - Produção e utilização mundial de pescas e aquacultura - Fonte: FAO

Para além da alimentação, do peixe podem ainda ser retirados compostos cuja aplicação vai desde aditivo alimentar para aquacultura, pintura, lubrificantes e indústria de borracha. Para além deste recurso vivo, há também as algas que são usadas na indústria do papel, farmacêutica, fotográfica, vinícola e alimentar; os animais marinhos como, por exemplo, os crustáceos cuja carapaça contém quitina que serve para o tratamento de queimaduras e reconstrução de vasos sanguíneos e as esponjas das quais se retiram substâncias aplicadas na indústria farmacêutica para o combate a doenças como o cancro e a sida.

Em termos de recursos minerais marinhos, o petróleo, o carvão e o gás natural que são as principais fontes de energia não renováveis utilizadas nos países industrializados; do fundo do mar é ainda extraído manganês, cobre, bromo, níquel, cobalto e o sal de cozinha, entre outros.

A produção e consumo de combustíveis fósseis aumentaram 2,3% em 2013, tendo o crescimento do consumo sido superior ao da produção, mas ainda assim abaixo da média dos 2,5% da última década. Apenas o petróleo teve um crescimento acima da média, quer o carvão como o gás natural e as energias renováveis cresceram abaixo da média. A maior procura vem dos países emergentes que, apesar de terem um crescimento inferior a 3,1%, são responsáveis por 80% desse aumento de consumo. As energias renováveis representam mais de 5% da produção da energia global, no entanto o seu crescimento encontra-se abaixo da média pelo facto dos principais produtores de energias renováveis da Europa se depararem com um fraco crescimento económico e políticas orçamentais rígidas (BP, 2014).

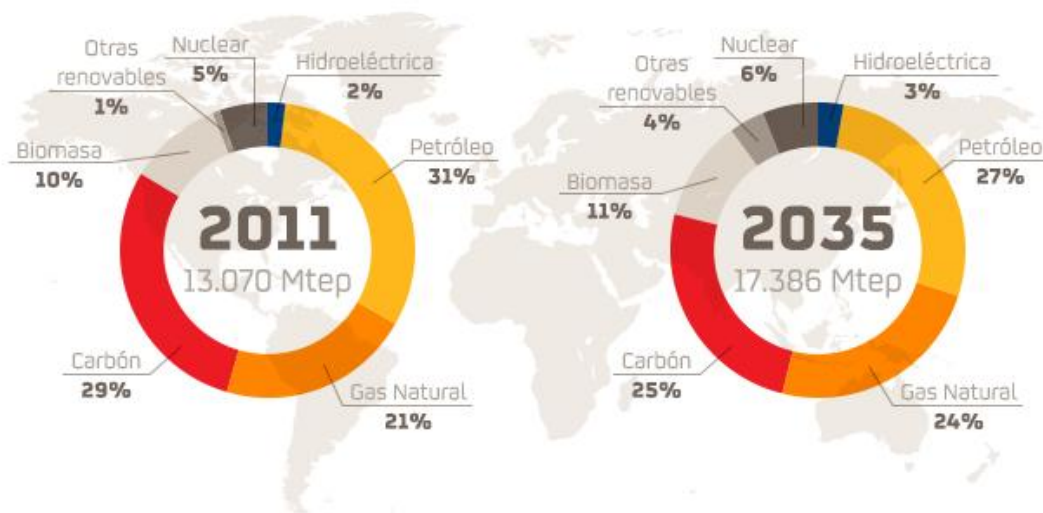


Gráfico 3 - Perspetivas de crescimento da procura mundial de energia primária - Fonte: REPSOL

O petróleo e o gás natural representam mais de metade da procura mundial de energia primária e, apesar das previsões apontarem para um decréscimo na

procura de petróleo e aumento no gás natural, os combustíveis fósseis irão continuar a ser a principal fonte de energia a longo prazo<sup>6</sup>.

Para além da extração de hidrocarbonetos referida e da biomassa marinha que consiste no aproveitamento das algas para biocombustível, o mar dispõe igualmente de energia oceânica que se apresenta de várias formas (Comissão Europeia, 2014):

- a energia das ondas (ondomotriz) que depende da altura, velocidade e comprimento da vaga e da densidade da água;
- a energia das marés (energia maremotriz) que é produzida pelas correntes da água e pela amplitude das marés;
- a energia térmica dos oceanos que consiste na diferença de temperatura da água superficial e subsuperficial e ainda
- a energia do gradiente salino que depende da diferença de salinidade da água salgada e doce.

Estas fontes de energia serão sobretudo uma potencialidade das regiões costeiras bem como uma perspetiva promissora de países que se apresentam deficitários de recursos energéticos e que necessitam de diminuir essa dependência, considerada crítica para as suas economias (Carvalho, 1995).

Com vista à redução das emissões de carbono na atmosfera os países têm vindo a realizar investimentos e a focarem-se cada vez mais nas soluções de energia renovável na tentativa de diminuir a dependência de combustíveis fósseis.

A energia eólica é definida como uma força motriz para no futuro substituir os combustíveis fósseis e a energia nuclear e como principal candidato no processo de energia limpa. O potencial de realização de energia eólica é agora

---

6

[http://www.repsol.com/pt\\_pt/corporacion/conocer-repsol/contexto-energetico/matriz-energetica-mundial/](http://www.repsol.com/pt_pt/corporacion/conocer-repsol/contexto-energetico/matriz-energetica-mundial/)

possível com as atuais tecnologias – estudos científicos realizados comprovam que há energia suficiente nos ventos para responder a todas as necessidades de energia. A disponibilidade de grandes áreas não exploradas, com menor resistência das populações e maior potencial são algumas das vantagens da energia eólica *offshore*. No entanto, a sua instalação e manutenção é mais dispendiosa e tem impactos na vida marinha, nomeadamente peixes e aves marinhas. (World Wind Energy Association, 2014)

A energia eólica é a que mais cresceu na mudança do milénio, e vai continuar a crescer no futuro próximo por ser uma fonte de energia abundante, inesgotável e limpa. A energia eólica é considerada a primeira das novas tecnologias de energia renovável a ser produzida em escala comercial. A sua aplicação faz parte da alteração da forma de produção de eletricidade. A energia do vento é encarada com um potencial importante no fornecimento futuro de energia em muitas áreas do Planeta. A tecnologia usada nas turbinas eólicas atingiu um elevado nível de confiança (Kaygusuz, 2004).

As zonas costeiras são normalmente ventosas e bons locais para a instalação de turbinas, porque a principal fonte de vento é o diferencial entre o aquecimento e arrefecimento. Kaygusuz (2009) afirma que os governos enfrentam desafios na formulação de políticas energéticas devido à necessidade de responder e garantir o fornecimento de energia, o crescimento económico, as alterações climáticas, emprego e desenvolvimento tecnológico. O autor defende que só as tecnologias de energias renováveis têm um efeito positivo sobre estas questões com vista ao desenvolvimento sustentável. O estudo que o autor realizou mostra que a energia eólica está na vanguarda das novas indústrias de energia renovável, apontando para 12% da procura futura global de energia elétrica a partir de energia eólica em menos de duas décadas. Os ventos ao nível do mar produzem mais energia do que ventos à mesma velocidade em áreas montanhosas pelo facto que o ar ao nível do mar é mais denso (Kaygusuz, 2009).

Apesar da energia eólica *offshore* ser normalmente referida como parte do setor eólico, hoje representa cerca de 2% da capacidade instalada a nível mundial. Em 2012, a capacidade no mar teve um incremento de 1.296 megawatts (MW), um aumento de 33% a partir de 2011 no mercado, passando para um total de 5.415 MW<sup>7</sup>.

Masden et al. (2014) salientam que o incremento de empreendimentos de energias eólicas *offshore* no Reino Unido tem vindo a ser alvo de maior atenção, visto que os efeitos ambientais continuam muito incertos. Recorrendo ao exemplo dos pássaros e dos parques eólicos, analisaram essas incertezas e alertam para a relevância de uma avaliação ambiental. O estudo centra-se na incerteza em termos de avaliações e impactos ambientais das energias renováveis uma vez que essa incerteza não está relacionada apenas com o conhecimento, mas também com a ambiguidade da linguagem e a tomada de decisão. Os autores afirmam que se trata de um desafio para muitos anos cujos métodos irão permitir lidar com as incertezas e que o desenvolvimento de mais avaliações beneficiará a indústria de energias renováveis bem como as aves marinhas (Masden et al., 2014).

Retomando o tema da globalização já abordado, sabemos que este fenómeno tem levado a uma deslocalização dos centros de produção para regiões mais distantes dos centros de consumo, facto que tem contribuído fortemente para o incremento que se tem verificado nos transportes marítimos sobretudo de longa distância.

O transporte marítimo é designado pela United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) como “espinha dorsal” do comércio internacional e da economia global, dado ser um facilitador do comércio mundial.

Quer os países desenvolvidos ou em desenvolvimento beneficiam do comércio transoceânico. O transporte marítimo internacional representa mais de

---

<sup>7</sup> <http://www.gwec.net/global-figures/global-offshore/>

90% do comércio global, sendo considerado um esteio fundamental do desenvolvimento sustentável (IOC/UNESCO, 2011).

Em 2013 o comércio marítimo mundial cresceu 3,8% com um volume a rondar os 9,6 bilhões de toneladas. Esta expansão deve-se essencialmente ao transporte de mercadorias em carga seca (70,2%) e de petróleo e gás (29,8%). O crescimento esperado do PIB mundial é também um sinal para o potencial dos transportes marítimos que se espera que atinja um incremento de 4,2% em 2014 sobretudo devido à expansão da mineração como carvão, gás natural e petróleo. Apesar dos riscos a seguir referidos, as perspectivas para o transporte marítimo parecem estar a melhorar (UNCTAD, 2014).

O desenvolvimento sustentável e os oceanos têm, para além da componente ambiental, uma forte componente de segurança.

Numa análise global dos riscos, encontramos para além da frágil recuperação das economias desenvolvidas, as dificuldades de crescimento das economias emergentes, os preços de energia, a escassez de água, o fracasso nas infraestruturas críticas e as tensões geopolíticas.



Â Económico Â Ambiental Â Geopolítico Â Tecnológico Â Social

Figura 1 - Riscos globais por região (2015) - Fonte: World Economic Forum

A figura 1 atrás apresentada evidencia esses riscos consoante a categoria em que se enquadram: económico, ambiental, tecnológico, geopolítico ou social.

O resultado do levantamento efetuado pela Marsh & McLennan Companies em parceria com o World Economic Forum (2015) mostra para cada região do mundo os riscos para os quais os inquiridos indicaram que a sua região está menos preparada. As relações entre a Rússia e o Ocidente estão a levar o mundo de volta a um momento em que a geopolítica ganhou primazia. O conflito na Síria, a propagação do islamismo e a pobreza desencadearam fluxos migratórios sem precedentes sobretudo para a Europa.

O nível de rendimentos dos países e da respetiva ZEE é muito distinto como mostra o mapa da figura 2. Os recursos marinhos da ZEE são parte fundamental do nível de vida das pessoas que vivem em zonas costeiras, sobretudo nos países de baixo ou médio rendimento cuja população é menos resistente comparativamente com a população de países com alto rendimento. Os benefícios económicos de produtos e serviços do oceano são importantes sobretudo para os países costeiros e ilhas.

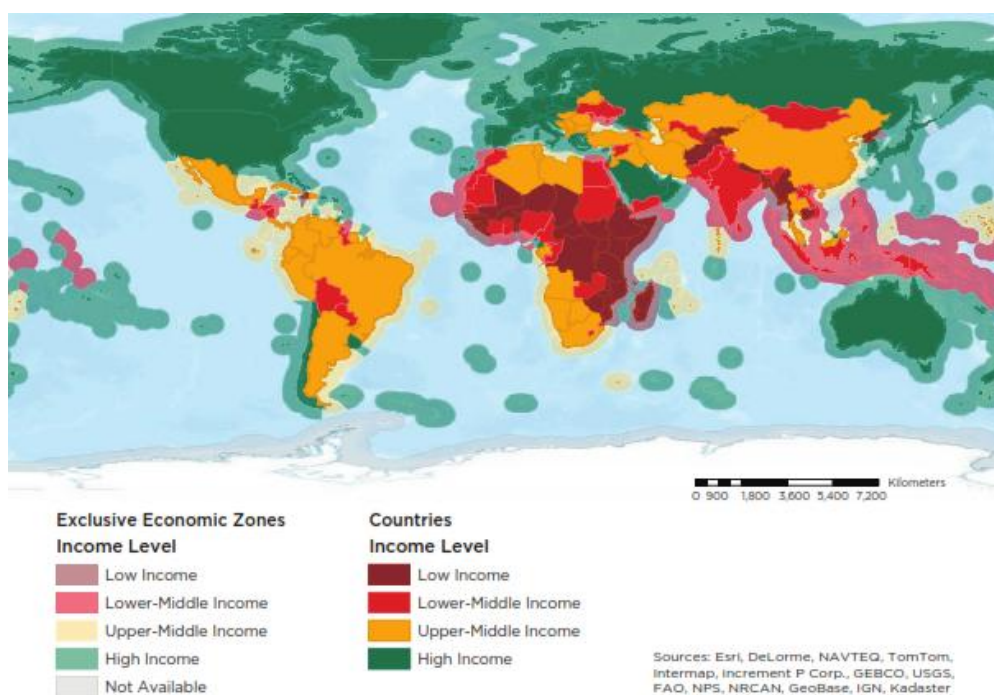


Figura 2 - Nível de rendimento dos países e ZEE - Fonte: World Bank

Nas últimas décadas têm sido implementadas medidas para reverter o uso excessivo de alguns recursos críticos, mas apenas no âmbito sócio-ecológico. É necessário que se ajustem os incentivos para criar prosperidade económica de longa duração, soluções integradas que travem o declínio da saúde dos oceanos tendo em conta a sua vastidão e complexidade e os seus múltiplos usos.

A reversão desta tendência é um desafio global para garantir às gerações futuras o benefício da riqueza dos oceanos.

### **2.3. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**

Devido ao aumento de informação sobre a riqueza inegável dos recursos marinhos e à ausência de enquadramento legal nesse âmbito, após vários anos de negociações a Organização das Nações Unidas concluiu em dezembro de 1982 a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida pela Lei do Mar. Trata-se de um documento integrado ou um tratado que foi aprovado em Montego Bay (Jamaica)<sup>8</sup> por 119 estados, entrando em vigor em finais de 1994<sup>9</sup>.

O direito internacional do mar define e regula o espaço e as atividades marítimas. O processo conducente à CNUDM de 1982 representa um marco no desenvolvimento da governação marítima sendo considerado como o mais longo e complexo tratado na história do direito internacional. Este processo desenvolveu nos estados um pensamento relativo aos seus interesses nos oceanos. Para além de os levar a considerarem abordagens sistémicas para a gestão dos oceanos, destacou a necessidade de maior coerência na governação marítima e, por conseguinte, fomentou o desenvolvimento da política marítima integrada (Wright, 2015).

---

<sup>8</sup> Também é conhecido por Tratado de Montego Bay.

<sup>9</sup> Portugal ratificou a CNUDM através do Decreto Presidencial nº 67-A/97, de 14 de Outubro.

A CNUDM advém da necessidade de tratar como um todo os processos e ações que ocorrem no oceano e assenta na criação de novos conceitos e regimes para definir as soberanias e jurisdição dos estados e das organizações internacionais. É um tratado que regula o direito internacional do mar no qual estão estabelecidas as regras referentes ao uso dos oceanos e dos recursos aí existentes, mais concretamente a delimitação das zonas marítimas, a investigação científica, o controlo ambiental, as atividades económicas, o comércio, a tecnologia e a resolução de diferendos. Em suma, define as normas relativas à soberania dos Estados costeiros, à gestão dos recursos marinhos vivos e não vivos e ao controlo ambiental.

Trata-se de um documento que marca o início de uma fase distinta do direito do mar, uma vez que estabelece uma “nova ordem” na utilização e na apropriação dos espaços marítimos sob uma perspetiva diferente de diálogo e cooperação internacional (Neves e Duarte, 2013).

O documento fixa a largura máxima do Mar Territorial (MT) em 12 milhas e a Zona Contígua em mais 12. Define igualmente uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) adjacente ao MT que pode ir até às 200 milhas da costa, uma Plataforma Continental (PC) que pode estender-se além da ZEE até às 350 milhas e a Área que engloba o leito ou subsolo dos fundos oceânicos e os seus recursos sólidos, líquidos ou gasosos que estão para além da jurisdição dos estados costeiros. (Neves, 2010)

Neste âmbito, de acordo com o Artigo 55º da CNUDM, o conceito de ZEE é definido como “... uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente parte,...”, em que os direitos e a jurisdição do estado costeiro e os direitos e liberdades dos estados terceiros são regidos pelas disposições da CNUDM. Acresce ainda no Artigo 57º que “...não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial”.

A convenção garante ao estado costeiro "...direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo..." (CNUDM, Artigo 56º, parágrafo 1, alínea a)).

No que se refere à Plataforma Continental de um estado costeiro, o parágrafo 1 do Artigo 76º da CNUDM designa que esta "... compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, ...". Este mesmo artigo determina a possibilidade dos estados costeiros reclamarem a extensão da sua plataforma continental para além das 200 milhas, até um máximo de 350 milhas náuticas, e define as condições sob as quais os estados costeiros podem efetuar essa reclamação.

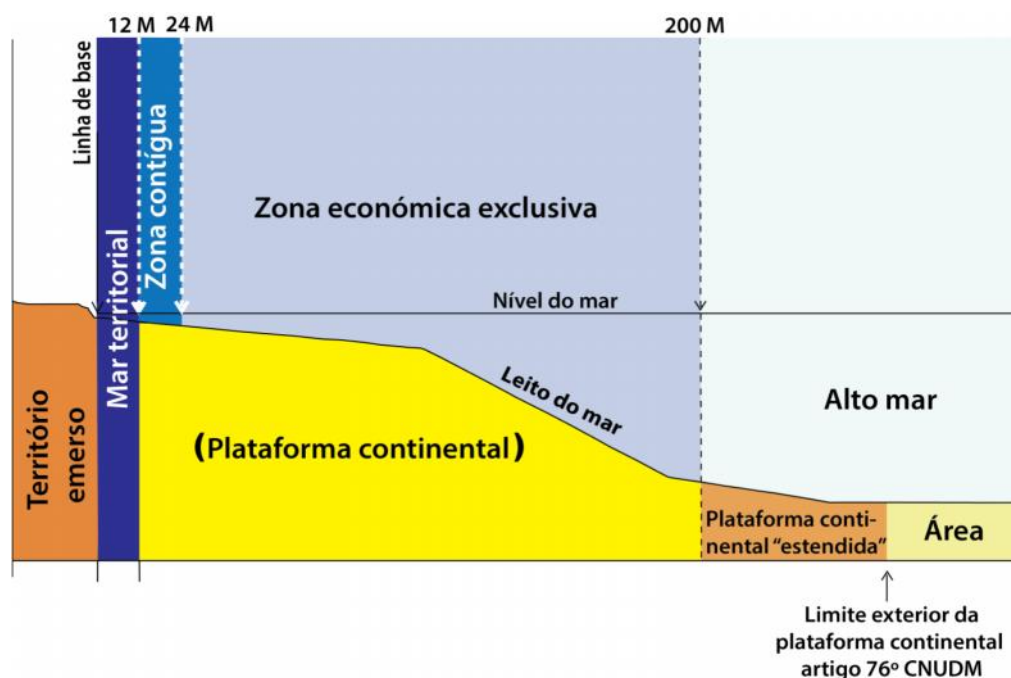


Figura 3 - Limites de MT, ZC, ZEE e PC definidos pela CNUDM

De acordo com informação disponível no *site* da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), atualizado a 17 de dezembro de 2014, já foram

submetidas a essa comissão 77 propostas de alargamento das plataformas continentais, facto que traduz a relevância desta possibilidade para os países<sup>10</sup>.

Conforme referido no artigo 77º, o estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, com a finalidade de explorar os seus recursos naturais, pelo que o interesse que os estados têm relativamente à sua plataforma continental, além de ser estratégico, prende-se sobretudo com os muitos recursos que esta dispõe (Pereira, 2014).

A nível global, face à perspectiva de existirem recursos biológicos e minerais e reservas de hidrocarbonetos nas ZEE e nas PC, o mar e os seus fundos marinhos podem significar a última grande “mina mundial”, levando a que os países se candidatem à extensão das suas PC (Duarte, 2010).

Para além das delimitações referidas e das normas dos regimes dos espaços marítimos, das obrigações de proteção ambiental e da liberdade de investigação no alto mar, a CNUDM define as regras de exploração dos fundos marinhos para além da jurisdição nacional, ou seja, a designada Área que sendo considerada como património comum da Humanidade é controlada pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (AIFM), criada no âmbito da ONU.

Outro aspeto a salientar é o quadro de compromissos que a CNUDM designa para regular o uso ordenado do mar e a distribuição equitativa dos recursos marinhos.

Apesar de mais de duas décadas já decorridas após a sua aprovação, o quadro jurídico da CNUDM continua a ser um processo em desenvolvimento, destacando-se a extensão da plataforma continental. Neste processo estão englobados quase todos os estados costeiros bem como outros estados que ainda não ratificaram a Convenção. Os estados costeiros passam a ter direitos de soberania exclusivos para explorar e aproveitar os recursos do leito e subsolo

---

<sup>10</sup> [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm)

marinho não só da ZEE como das áreas estendidas, independentemente de o fazerem ou não. Não existe obrigação que o estado costeiro faça essa exploração e aproveitamento, está salvaguardado o direito a esses recursos e nenhum outro estado o poderá fazer.

Em 1995, sob liderança portuguesa, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos (CMIO), desenvolveu um conjunto de iniciativas no que se refere a diplomacia oceânica que resultou no relatório designado “O Oceano: Nosso Futuro”, apresentado em 1998. Este relatório preconiza diversas recomendações à comunidade internacional com o objetivo de salvaguardar a riqueza dos oceanos, salientando a sua importância no progresso social e económico do Planeta – uma síntese completa de questões mundiais e do futuro dos oceanos. Desde essa data, a política internacional tem-se ocupado dos oceanos de uma forma significativa (Duarte, 2011).

### 3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada na realização desta Dissertação assenta essencialmente na revisão de literatura através da análise de documentos relativos aos mares e oceanos em contexto global e nacional.

A revisão de literatura consiste numa localização, análise, interpretação e síntese de investigação já efetuada e publicada em revistas científicas, livros e outros documentos relacionados com o tema em estudo. Trata-se de uma análise pormenorizada de bibliografia que é indispensável na definição do problema e na obtenção de informação sobre o estado atual do conhecimento sobre o tema, as lacunas que existem e o contributo da investigação para um progresso no conhecimento (Bento, 2012).

A revisão de literatura permite selecionar e sintetizar a informação sobre um tema específico para responder às questões colocadas acerca do mesmo. Esta metodologia confere ainda uma grande autonomia do autor no que respeita à seleção e análise da informação disponível, uma vez que não são envolvidas outras pessoas como acontece em caso de entrevistas, inquéritos ou *focus groups*, contribuindo para um conhecimento mais amplo. Por outro lado há que ter em conta que a recolha de opinião de vários autores pode implicar o enviesamento da opinião do próprio autor pelo que a análise deve ser crítica sobre os argumentos que conduzem à formação das opiniões no sentido de sobrepor a objetividade às convicções.

Em termos de fontes primárias recorreu-se a documentos oficiais sobretudo de instituições internacionais designadamente as Nações Unidas e a União Europeia, do Governo de Portugal e a SAER (Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco) com especial enfoque na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, A Política Marítima Integrada Europeia e o Hypercluster da Economia do Mar. Quanto às fontes secundárias, para além de livros, foram analisados artigos

científicos de publicações periódicas e dissertações de Universidades portuguesas subordinados ao tema.

Numa abordagem quantitativa, procedeu-se à recolha e tratamento de dados estatísticos de fontes oficiais como o INE e EUROSTAT. Por outro lado, numa abordagem qualitativa foram exploradas sugestões e diferentes perspetivas dos documentos analisados sobre o tema.

O trabalho apresenta diversos argumentos e perspetivas, no entanto é importante referir as limitações verificadas ao longo da sua realização. Em primeiro lugar o tempo disponível para conseguir fazer a revisão de literatura, selecionar, analisar e construir o trabalho para o levar a cabo e apresentar num prazo considerado razoável. Outra limitação tão ou mais relevante que a disponibilidade de tempo refere-se ao facto de se estar perante um tema significativamente vasto em termos de conhecimento e das áreas que abrange. Foi necessário proceder a uma triagem de documentos e autores credíveis e efetuar uma segregação cronológica para se perceber a evolução da importância do mar enquanto tema de interesse público para a Humanidade.

## **4. CONTEXTO MARÍTIMO EUROPEU**

### **4.1. Enquadramento legal e Políticas da União Europeia**

O desenvolvimento sustentável é um desafio na agenda de trabalhos da UE que consiste em assegurar o crescimento económico, a coesão social e a proteção do ambiente.

A Europa tem 70.000 km de costa estendida ao longo dos oceanos Atlântico e Ártico e dos mares Báltico, Mar do Norte, Mediterrâneo e Mar Negro (Comissão das Comunidades Europeias, 2007).

#### **4.1.1. O Livro Azul e a Política Marítima Integrada Europeia**

Após a consulta pública, em outubro de 2007 a Comissão Europeia adota a comunicação designada por “Livro Azul – um mar de oportunidades”, que define uma política marítima integrada para a EU (PMIE) e um plano de ações.

O principal objetivo da PMIE assenta na maximização da exploração sustentável dos mares e oceanos tendo em conta o crescimento da economia do mar e das regiões costeiras. De notar que a política configura ainda outros objetivos de importância relevante como criar uma base de conhecimentos e de inovação para a política marítima, proporcionar uma melhor qualidade de vida nas regiões costeiras e ultraperiféricas<sup>11</sup>, promover a posição de liderança nos assuntos marítimos internacionais e melhorar a visibilidade da Europa marítima.

Neste âmbito, a Comissão assumiu compromissos com vista a assegurar a competitividade, segurança e estabilidade do setor, nomeadamente:

- criar uma estratégia que mitigue os efeitos das alterações climáticas nas regiões costeiras;

---

<sup>11</sup> As regiões ultraperiféricas (RUP) englobam o conjunto de territórios dos EM que se encontram localizados em zonas do Planeta distantes da Europa. São eles: Guadalupe, Guiana Francesa, Reunião, Martinica, Maiote, São Martinho (França), Açores e Madeira (Portugal) e Ilhas Canárias (Espanha).

- orientar a aplicação da legislação ambiental relativa aos portos e propor uma nova política que considere a multiplicidade destes;
- apoiar as iniciativas internacionais que pretendem reduzir a poluição atmosférica e as emissões de gases com efeito de estufa causadas pelos navios;
- fomentar a educação e qualificação no domínio marítimo, de modo a proporcionar melhores perspectivas de carreira no setor;
- criar um espaço marítimo europeu sem barreiras administrativas nem aduaneiras e uma estratégia global para os transportes marítimos para o período 2008-2018, que permita melhorar a eficácia e a competitividade dos transportes marítimos na Europa;
- incentivar a formação de polos de atividade multissetoriais e a inovação tecnológica na construção naval e energia, para garantir a competitividade económica sem prejudicar o ambiente;
- criar medidas que impeçam as devoluções de capturas, a pesca ilegal e as práticas destrutivas.

A PMIE consiste numa abordagem dos assuntos do mar, coordenando vários domínios políticos transversais, em que é necessário o recurso a instrumentos transeitoriais como a construção de uma base de conhecimentos, o ordenamento do espaço marítimo e a gestão integrada da zona costeira e a vigilância marítima integrada.

O plano de ações definido no Livro Azul para além de designar ações setoriais no que respeita ao transporte marítimo, ambiente, emprego, investigação, indústria e pescas dá especial relevo à abordagem integrada das várias políticas, ao aproveitamento de sinergias e à redução de incoerências entre setores.

A melhor forma de medir a oportunidade e eficácia da PMIE é a certeza e segurança para investir em projetos de médio e longo prazo e garantir a preservação do ambiente marinho. Neste âmbito, a política carece de novos

planos de ordenamento que continuam a ser objeto do trabalho da Comissão Europeia (CE) mas sem resultados efetivamente visíveis. A visão e vontade política são fundamentais para que a Europa possa sair da situação de estagnação em que se encontra atualmente. Os diferentes níveis de desenvolvimento e os níveis fracos de consciência marítima e de sensibilização do potencial do mar levam a uma falta de ambição da PMIE tornando-a difícil de alcançar no atual quadro jurídico-político, ou seja, a capacidade de atuação e decisão da UE no que se refere à conservação e gestão dos recursos marítimos pode colidir com os interesses dos Estados Membros (Duarte, 2014).

Suárez-de Vivero e Mateos (2014) afirmam que a PMIE tem uma visão global e cooperativa com particular evidência na estratégia atlântica. Considerando que mais de 60% dos estados costeiros têm uma componente marítima mais extensa do que terrestre, os autores defendem que a PMIE continua a ser desenvolvida no âmbito do processo de reformulação dos cenários marítimos, processo este que assenta numa mudança na territorialidade e que dá ênfase à visão nacional dos oceanos ligada às mudanças provocadas por novos agentes nos domínios político e económico. O interesse pelo espaço marítimo está a ganhar importância na definição de políticas públicas e a refletir uma nova realidade geopolítica. A estratégia atlântica ilustra a evolução geopolítica do oceano e as iniciativas desta natureza estão a revelar-se significativas à escala global. No artigo os autores concluem no que a estratégia do Atlântico e o plano de ação respondem ao designado modelo social europeu, modelo este cuja filosofia de globalização está mais próxima de uma "correção de mercado" com ênfase nas áreas sociais, nomeadamente o crescimento inclusivo, a criação de emprego e o trabalho de qualidade, com problemas e conflitos comuns no que concerne o meio ambiente e a sustentabilidade (Suárez-de Vivero e Mateos, 2014).

Por outro lado, Fritz e Hanus (2015) apontam o atual contexto em que somos cada vez mais chamados a uma abordagem baseada no conhecimento holístico

para a gestão dos mares e oceanos. No estudo relativo à PMIE os autores referem o argumento da Comissão Global dos Oceanos (CGO) em que os oceanos se encontram sob ameaça devido à exploração cega dos recursos e à deliberada falta de cuidados, ou seja, a abordagem que a Humanidade lhe faz está descontrolada. Sugerem nomeadamente a implementação de 2 medidas (suporte transparente e inclusivo na identificação das questões do oceano e da sua relevância para a UE e um programa de investimento para complementar a Política Comum das Pescas) e afirmam que um maior esforço na estruturação e implementação da PMIE com mais debate e interação dos *stakeholders* dará maior visibilidade fora da UE. Um processo que poderá permitir à UE adotar uma abordagem mais ampla e estratégica para lidar com os assuntos relativos aos oceanos no futuro. (Fritz e Hanus, 2015)

#### **4.1.2. A Diretiva Quadro Estratégia Marinha**

A Diretiva 2008/56/CE de 17 de junho denominada Diretiva Quadro Estratégia Marinha (DQEM) é o pilar ambiental da PMIE e estabelece que até 2020 os EM tomem medidas para atingir ou manter o bom estado ambiental das suas águas marinhas. Trata-se de uma Diretiva que se aplica às águas marinhas em que os EM têm soberania ou jurisdição, tendo sido desenvolvida com vista à promoção do uso sustentável dos mares e à conservação dos ecossistemas, onde se incluem o leito do mar, estuários e zonas costeiras com relevância para os locais com maior biodiversidade.

As obrigações definidas na DQEM preveem o desenvolvimento de estratégias marinhas para as subdivisões que integram as águas marinhas nacionais. Na sua fase de preparação foram incluídas diversas ações com o objetivo de orientar o progresso para alcançar o bom estado ambiental. As principais ações foram a avaliação do estado ambiental atual das águas marinhas nacionais, as pressões e impactos no estado ambiental, a análise económica e social da utilização das

águas e do custo de degradação do meio marinho, a definição das características inerentes ao bom estado ambiental das águas marinhas nacionais e das metas ambientais e os indicadores associados. Após a fase de preparação seguiu-se a fase de programas de medidas, que estabelece que até 2015 deverá estar concluída a elaboração de um programa de medidas destinado à prossecução ou manutenção do bom estado ambiental e iniciar-se a execução desse programa até 2016.

A Diretiva visa implementar uma abordagem baseada no ecossistema de gestão marinha e, para atingir os seus objetivos, é imprescindível que a legislação seja transparente e coerente entre políticas diferentes, que fomente a integração das preocupações ambientais noutras políticas, nomeadamente na Política Comum das Pescas (PCP). Para tal a cooperação e coordenação internacionais e regionais são basilares nesta Diretiva, tanto na sua elaboração como na sua implementação.

A implementação da Diretiva é da responsabilidade de cada EM, sendo que desde julho de 2012 cabe a cada EM definir o bom estado ambiental para a sua ZEE, seguido pelo desenvolvimento de um programa de medidas designado para alcançar ou manter o bom estado ambiental até 2015 (em operação até 2016 o mais tardar). No entanto, não foi definida qualquer estrutura governamental para isso.

Tatenhove et al. (2014), atentos a estes desafios desenvolveram 4 modelos de governação para a cooperação regional e avaliaram o seu impacto nessa mesma governação. Os modelos, baseados na construção de blocos com a participação dos vários *stakeholders* e no poder da tomada de decisão, seja esta vinculativa ou não, são: a criação de plataformas transfronteiriças, uma convenção do mar regional, uma aliança de aconselhamento e uma assembleia do mar regional. Estes modelos foram testados através de discussões das partes interessadas (Mar Báltico, Mar Mediterrâneo, Mar Negro e Mar do Norte) e avaliados com base em

cinco critérios (os custos para criar e gerir um modelo, a capacidade de cooperar – disponibilidade de recursos, a coordenação das políticas, a ambiguidade institucional e o desvio de implementação) tendo os autores chegado à conclusão que o envolvimento das partes interessadas é dispendioso e sem benefícios significativos, a não ser que haja uma combinação com o poder de tomada de decisão. Além disso, referem os autores, é necessário ter em conta as diferenças institucionais dos 4 mares, logo não pode ser um modelo para tudo, são desejados modelos diferentes (Tatenhove et al., 2014).

#### **4.1.3. A Política Comum das Pescas**

A Política Comum das Pescas (PCP) foi pela primeira vez formulada no Tratado de Roma (associada à política agrícola comum). Sendo um conjunto de regras para a gestão das frotas de pesca europeias e para a conservação das unidades populacionais de peixes, esta política foi criada para gerir um recurso comum e determina que todas as frotas de pesca europeias têm igualdade de acesso às águas e aos pesqueiros da UE visando uma concorrência leal entre os pescadores.

A política é reformulada em 2002 e posteriormente no Tratado de Lisboa (2007), com alterações que assentam no desenvolvimento de uma pesca sustentável que assegure rendimentos e empregos estáveis aos pescadores.

Mantendo uma abordagem ecossistémica na sua base estreitamente ligada à DQEM, a última reforma da PCP entrou em vigor em janeiro de 2014<sup>12</sup> e estabelece que entre 2015 e 2020 devem ser definidos limites de captura sustentáveis que possibilitem manter a longo prazo as unidades populacionais

---

<sup>12</sup> Regulamento (CE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013 altera os Regulamentos (CE) n.º 1954/2003 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 2371/2002 e (CE) n.º 639/2004 do Conselho e a Decisão 2004/585/CE do Conselho.

de peixes. Neste âmbito, a conservação dos recursos é uma das vertentes com maior relevância na PCP dado que tem em vista a implementação de medidas para impedir a sobre-exploração das unidades populacionais de peixes e promover a sustentabilidade das atividades de pesca nas águas da UE.

Considerando que a pesca e a aquacultura são sustentáveis a nível ambiental, económico e social e que estas atividades constituem uma fonte de alimentos saudáveis para os cidadãos europeus, esta política visa a exploração sustentável dos recursos relativos à pesca e a promoção de um setor dinâmico que assegure um nível de vida justo às comunidades piscatórias.

Apesar da importância da maximização das capturas, é preciso uma definição dos limites para garantir que as práticas de pesca não prejudicam a reprodução das populações de peixes. Para manter ou recuperar a integridade, a estrutura e o funcionamento dos ecossistemas e salvaguardar, inclusive, os locais de desova, reprodução e alimentação, a política considera ainda a interdição total da pesca em determinadas áreas.

#### **4.1.4. A Estratégia Marítima para a Região Atlântica**

A Estratégia Marítima para a Região Atlântica (EMRA) centrada na estratégia europeia para o mar tem como objetivo a valorização do ativo estratégico e económico do Atlântico no horizonte 2020. Esta estratégia foi apresentada em Lisboa em novembro de 2011 pela CE e é uma das iniciativas da PMIE que visa efetuar a gestão integrada dos ecossistemas marinhos, reduzir a pegada de carbono na Europa, explorar os recursos marinhos de forma sustentável, responder a situações de risco e de emergência provocadas por acidentes, catástrofes naturais ou atividades criminosas e promover um crescimento socialmente inclusivo.

A EMRA é parte integrante da “Europa 2020” e tem como finalidade a proteção e exploração do potencial dos mares europeus no longo prazo. O

Atlântico é considerado uma plataforma de desenvolvimento de relações intercontinentais.

No pressuposto que os oceanos, mares e costas da Europa são, e vão continuar a ser, a “artéria vital” da economia europeia, a CE estabeleceu um plano de ação com as prioridades até 2020 para uma estratégia marítima na região atlântica.

O plano de ação para o Atlântico cujo objetivo consiste em revitalizar a economia do mar na região do oceano Atlântico evidencia o contributo que os Estados Membros, as suas regiões e a CE podem dar para o crescimento sustentável nas regiões costeiras e para a economia azul, protegendo o equilíbrio ambiental e ecológico do oceano.

O plano passa pela promoção da cooperação entre os EM através da partilha de informações relativas a custos, resultados e boas práticas, assente na procura de novos domínios em termos de atividades marítimas que vão das tradicionais como as pescas, a aquacultura, o turismo e o transporte marítimo até às mais recentes como as energias renováveis *offshore* e a biotecnologia marinha.

São prioridades deste plano a promoção do empreendedorismo e a inovação; a proteção, a garantia e valorização do ambiente marinho e costeiro; a melhoria da acessibilidade e conectividade e a criação de um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo.

O plano de ação baseia-se numa análise de soluções para enfrentar os desafios do crescimento, da redução das emissões de dióxido de carbono e da utilização dos recursos naturais marinhos de forma sustentável e responder a ameaças e a emergências, traçando uma abordagem ecossistémica da gestão das águas do Atlântico. Ações estas que estão centradas no desenvolvimento do turismo, nas instalações *offshore*, no ensino e formação dos diversos setores marítimos e na cooperação ao nível de investigação oceânica para uma melhor avaliação do impacto das alterações climáticas.

A CE reconhece ainda que o plano de ação definido poderá ser uma base de cooperação e de trabalho conjuntos em investigação e observação com outros países do Atlântico como Estados Unidos e Canadá, uma aliança transatlântica para aprofundar o conhecimento do potencial do oceano e contribuir para a economia azul. Na comunicação fica em aberto a possibilidade de outros países e parceiros internacionais mostrarem interesse num compromisso que vise a construção gradual da estratégia para o Atlântico (Comissão Europeia, 2013a).

#### **4.1.5. O Ordenamento do Espaço Marítimo na Europa**

O Parlamento Europeu e o Conselho adotaram em julho de 2014 legislação para estabelecer um quadro comum para o ordenamento do espaço marítimo na Europa. Apesar de cada país da UE poder planificar as suas próprias atividades marítimas, a Diretiva 2014/89/UE de 23 de julho enumera um conjunto de requisitos mínimos comuns e visa garantir uma maior compatibilidade das decisões de planeamento a nível local, regional e nacional em mares partilhados.

Tendo em conta a concorrência pelo espaço marítimo para a instalação de equipamento de produção de energias renováveis, as atividades de aquacultura bem como de outros setores em expansão apelam à necessidade de uma gestão eficiente que previna potenciais conflitos de interesses e crie sinergias entre as diferentes atividades.

Com o objetivo de promover o envolvimento das partes interessadas no planeamento das atividades marítimas com a utilização e partilha de dados dos EM, a CE apresenta as vantagens a seguir enumeradas para o ordenamento do espaço marítimo:

- redução dos conflitos entre setores e criação de sinergias entre diferentes atividades;
- incentivo ao investimento através de uma maior previsibilidade e transparência e de regras mais claras, contribuindo para impulsionar o

- desenvolvimento de fontes e redes de energia renováveis, criar zonas marinhas protegidas e facilitar o investimento nas indústrias do petróleo e do gás;
- reforço da coordenação entre as administrações nacionais através da utilização de um instrumento único para garantir o equilíbrio entre o desenvolvimento de uma série de atividades marítimas, contribuindo para uma maior simplificação e uma diminuição dos custos;
  - intensificação da cooperação transfronteira entre países da UE, por exemplo, no que se refere a cabos, oleodutos, gasodutos, linhas de navegação ou centrais eólicas;
  - proteção do ambiente através de medidas de identificação precoce do impacto e das oportunidades de utilização múltipla do espaço

## **4.2. O potencial do oceano Atlântico**

A questão levantada no presente trabalho relativamente à valorização da riqueza do oceano Atlântico carece de uma análise do potencial que este encerra.

É preciso que a Europa saiba aproveitar todas as oportunidades que remetem para um crescimento sustentável e criação de postos de trabalho para conseguir superar a crise financeira e económica que se tem vivido.

Face à escassez de recursos e ao crescimento da população mundial anteriormente referidos, o potencial do oceano Atlântico apresenta-se como um recurso que tem vindo a ser explorado cada vez mais no sentido de satisfazer essas necessidades.

Sem considerar com o valor de matérias-primas como o petróleo, o gás ou o pescado, estima-se que as indústrias e serviços ligados ao setor marítimo geram 3 a 5% do PIB europeu (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

O crescimento sustentável dos setores marinho e marítimo é fundamental para a Europa pelo que em 2012 a CE adotou o designado crescimento azul. As perspetivas de crescimento económico apresentavam um valor acrescentado bruto de cerca de 500.000 milhões de euros com a previsão de crescer para aproximadamente 600.000 milhões em 2020. Também o número de pessoas empregadas na economia azul deverá aumentar de 5,4 milhões para 7 milhões no mesmo período (Comissão Europeia, 2012).

Em 2013 o setor marítimo empregava cerca de 5,6 milhões de pessoas que geraram 495 mil milhões de euros (Comissão Europeia, 2013b).

Um dos objetivos da prioridade de criação de um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo consiste em preservar e promover o património cultural do Atlântico em termos de turismo, serviços portuários, desportos, pesca artesanal, gastronomia e atrações culturais costeiras. Neste âmbito, Durán et al. (2014) defendem que frequentemente o uso dos recursos naturais tem associado uma forte componente de valores culturais. O património cultural tem várias funções na sociedade, entre as quais se destaca a contribuição para a compreensão do passado e a sustentabilidade das comunidades rurais e urbanas.

No que respeita ao património cultural marítimo enquanto bem comum, requiere uma intervenção coletiva para prevenir uma deterioração que pode levar a perdas consideráveis no que respeita ao bem-estar social. Sem essa intervenção e sem a correta alocação dos recursos há o risco de desaparecimento, agravado pela ameaça das alterações climáticas e da globalização. Os autores referem o caso das pescas com o uso de técnicas tradicionais, especificamente o caso das pescas na Galiza em Espanha com a análise dos efeitos da conservação desse património marítimo que proporciona uma compreensão das interações entre as atividades marítimas, a economia e bem-estar social – o valor das pescas na Galiza representa 57,4% do valor total de Espanha e 14,9% da UE. O estudo

mostra que, apesar da oferta de um bem público não ser fácil e da heterogeneidade da população não permitir ganhos da mesma dimensão, essa prestação afeta positivamente o bem-estar social e aponta para que as entidades públicas alterem as prioridades para o futuro sobretudo no que respeita ao investimento neste património cultural que designam como intangível (Durán, 2014).

Desde a pesca, que terá sido a primeira utilização do mar para fins económicos, o Atlântico é de extrema importância para a navegação seja no transporte de mercadorias, seja em turismo. Além de ser comercialmente o mais importante devido à menor distância entre duas potências mundiais – EUA e Europa, é detentor de uma biodiversidade marinha rica com milhares de espécies, desde peixes e mamíferos marinhos aos crustáceos, entre outros. Salientam-se ainda as suas reservas de hidrocarbonetos (petróleo e gás natural), a energia das marés e das ondas e a mineração.

A União Europeia apresenta-se em primeiro lugar enquanto potência marítima mundial, sobretudo no que respeita ao transporte marítimo dado que 90% do comércio externo da Europa e 40% do comércio intraeuropeu passa pelos seus portos. É de salientar que 40% da frota mundial é da UE o que a torna um líder do setor. Anualmente transitam nos portos marítimos da Europa 3,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e 350 milhões de passageiros. Acresce ainda que os portos e serviços associados empregam cerca de 350.000 pessoas, sendo o valor acrescentado que geram de aproximadamente 20 mil milhões de euros (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

Em simultâneo o setor europeu da construção naval ocupa o primeiro lugar em termos de valor da produção pois detém 10% da produção mundial. Quer no setor das pescas quer na aquacultura, estão aproximadamente 100.000 embarcações operacionais na Europa (Comissão Europeia, 2013b).

Relativamente às empresas do setor marítimo tradicional e transportes, na tabela abaixo verifica-se que em 2010 existiam 22.977 empresas da indústria marítima, 28.273 de transporte marítimo e atividades relacionadas e 3.600 empresas estavam ativas na transformação e conservação de peixes, crustáceos e moluscos.

	Number of enterprises	Turnover or gross premiums written (EUR million)	Value added at factor cost (EUR million)	Number of persons employed
<b>Maritime manufacturing sectors (total)</b>	<b>22 977</b>	<b>44 333</b>	<b>11 675</b>	<b>294 700*</b>
Building of ships and floating structures	4 017	27 993	6 565	154 200*
Building of pleasure and sporting boats	4 664	8 640	2 210	52 600*
Repair and maintenance of ships and boats	14 296	7 700	2 900	87 900*
<b>Maritime transport and related activities (total)</b>	<b>28 273</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>541 000</b>
Sea and coastal passenger water transport	5 400	17 375	5 463	71 700
Sea and coastal freight water transport	5 645	c	c	98 500
Service activities incidental to water transportation	6 808	18 001	c	109 700
Cargo handling	10 420	26 884	11 850	261 100
<b>Processing and preserving of fish, crustaceans and molluscs</b>	<b>3 600</b>	<b>22 760</b>	<b>3 940</b>	<b>114 200*</b>

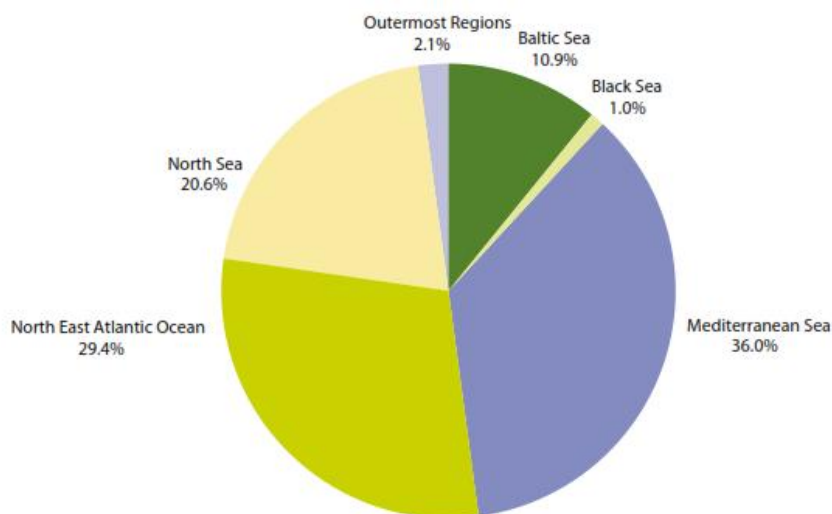
Tabela 2 - Número de empresas do setor marítimo tradicional e de transportes da UE (2010) -  
Fonte: EUROSTAT

Dos 3 setores marítimos referidos (transporte marítimo e atividades associadas, construção e reparação naval e indústria de transformação e conservação de pescado), temos como maior empregador o transporte marítimo e atividades associadas. Este setor emprega 57% das pessoas que trabalham nos 3 setores, seguido pela construção e reparação naval com 30% e indústria de transformação e conservação de pescado com 13% (EUROSTAT, 2013).

Nas regiões marítimas da União Europeia reside 40% da população e o contributo destas regiões para o PIB da UE é de cerca de 40% (Comissão das Comunidades Europeias, 2007).

Em 2008, cerca de 205 milhões de pessoas, ou seja, 44% da população da UE vivia nas suas regiões costeiras. São sobretudo as características do país e do seu litoral (comprimento e configuração da linha costeira) que determinam a percentagem da população nacional que vive nessa região costeira (EUROSTAT, 2011).

Como já mencionado e mostra o gráfico a seguir apresentado, as 6 principais bacias marítimas da UE são o Mar Báltico, Mar do Norte, o Nordeste Atlântico, o Mar Mediterrâneo, o Mar Negro e as designadas regiões ultraperiféricas.



(†) United Kingdom, 2008 instead of 2009; Belgium, Germany and France, estimated data.

Gráfico 4 - Distribuição da população nas regiões costeiras da UE por bacia marítima (2009) -  
Fonte: EUROSTAT

Na UE as regiões costeiras banhadas pelo Mediterrâneo apresentam-se com 36% da população desses países seguido pelo Nordeste Atlântico com 29,4%.

As regiões do litoral são essencialmente caracterizadas por um leque de atividades económicas entre as quais se destacam o turismo costeiro, transporte e portos marítimos, pescas e indústria transformadora de pescado e energia.

Pelas suas características, as regiões costeiras são amplamente beneficiadas e procuradas em termos de turismo.

Cada vez mais as empresas ligadas ao setor turístico são desafiadas. Este setor tem associado um vasto número de atividades que englobam os operadores turísticos, as agências de viagem, as companhias de transporte, as unidades de alojamento e restauração, a náutica e recreio, passando por uma ampla gama de

equipamentos culturais e recreativos (teatros, museus, parques de lazer ou piscinas) e pelo próprio setor de retalho e da construção.

Neste âmbito, o turismo costeiro para além de proporcionar oportunidades de emprego contibui também para o desenvolvimento regional e para a integração económica e social da região.

No setor turístico, o principal indicador é o número de dormidas que reflete o tempo de permanência e número de visitantes conforme nos indica a figura 4 (EUROSTAT, 2014).

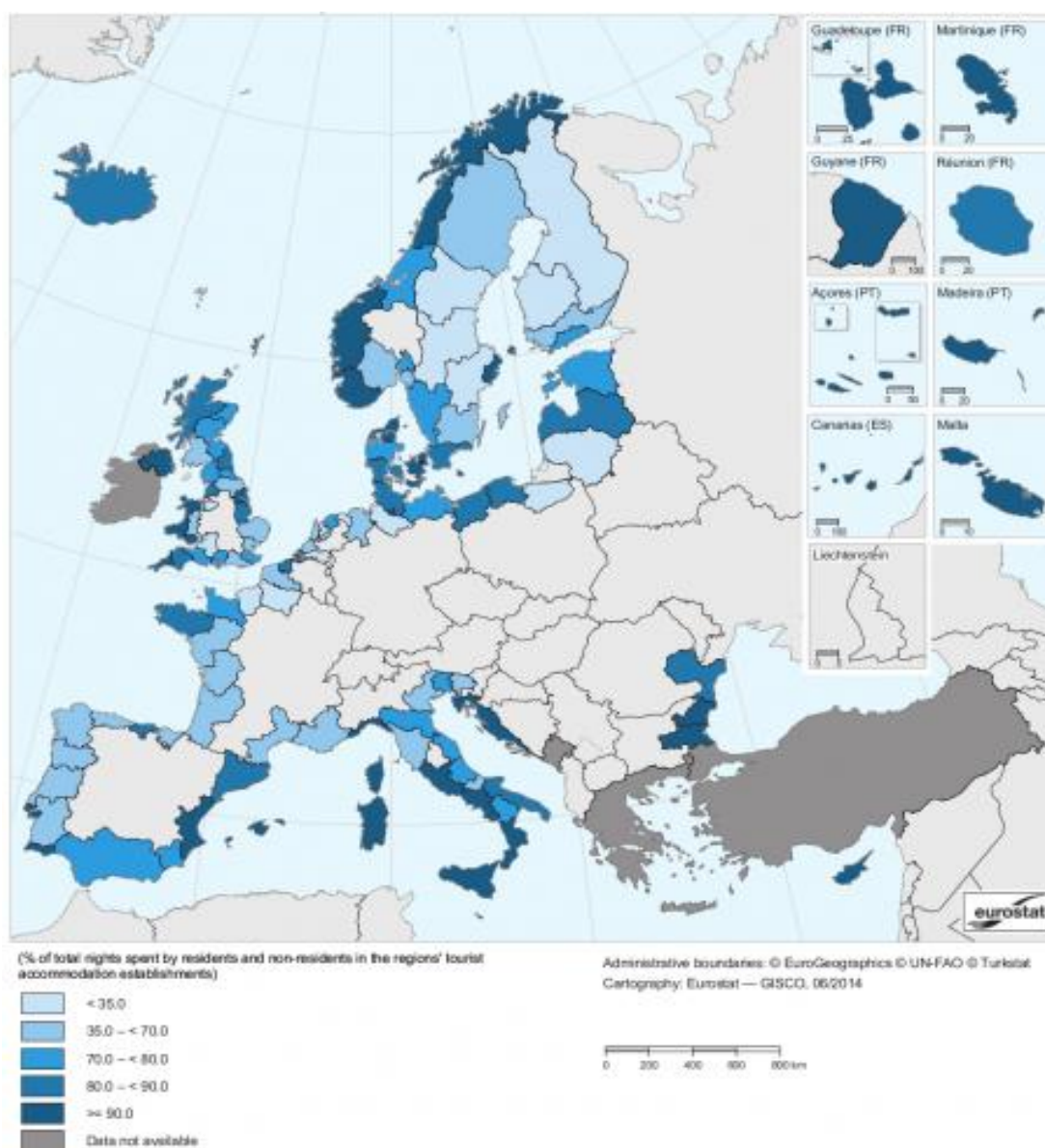


Figura 4 - Número de noites em alojamento turístico nas regiões costeiras -por regiões NUTS 2 (2012) - Fonte: EUROSTAT

O turismo emprega mais de 3,2 milhões de pessoas e produz um total de 183 mil milhões de euros no valor acrescentado bruto, ou seja, mais de 1/3 da economia marítima. Este setor é um potencial de promoção da Europa enquanto parte integrante do crescimento azul da UE. É nas regiões costeiras onde se concentra a maior capacidade de camas (> 51%) em hotéis na Europa. Dos vários setores marítimos, o turismo é o maior em valor acrescentado bruto e em emprego, no qual é esperado um crescimento entre 2 a 3% até 2020. Só o turismo de cruzeiro empregava em 2012 cerca de 330.000 pessoas e apresentava-se com um volume de negócios de 15,5 mil milhões de euros com tendência de crescimento<sup>13</sup>.

Quanto ao setor das pescas, os *stocks* de peixe são considerados como um recurso comum de gestão coletiva, facto que é evidenciado nas políticas que regulam a quantidade de pesca e as respetivas técnicas usadas na captura.

Resultante da implementação de medidas que visam impedir a pesca excessiva e possibilitem a renovação e conservação das unidades populacionais de peixes, a UE tem vindo a sofrer quebras acentuadas neste setor na generalidade dos Estados Membros, como se constata na tabela abaixo.

Pode-se verificar pela análise da tabela 3 que no período 2002-2012, a UE passou de 6,136 milhões de toneladas de capturas para 4,42 milhões de toneladas, o que significa um decréscimo de 28%. As maiores quebras nas capturas ocorreram na Dinamarca, Lituânia e Suécia, com -65,1%, -53% e -48,9%, respetivamente.

---

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal\\_tourism/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_en.htm)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>EU-28</b>	<b>6 136</b>	<b>5 707</b>	<b>5 710</b>	<b>5 496</b>	<b>5 245</b>	<b>4 906</b>	<b>4 909</b>	<b>4 804</b>	<b>4 996</b>	<b>4 832</b>	<b>4 420</b>
Belgium	29	26	26	24	23	24	22	21	22	22	24
Bulgaria	14	10	6	3	6	8	8	7	10	9	8
Czech Republic <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Denmark	1 442	1 031	1 090	911	868	653	691	778	828	716	503
Germany	199	238	238	264	276	227	207	195	215	218	205
Estonia	97	75	86	97	84	97	98	95	92	78	63
Ireland	282	266	280	267	211	215	205	269	316	206	276
Greece	93	90	91	91	93	94	87	82	70	63	62
Spain	793	798	715	717	676	683	849	686	742	799	758
France	694	699	661	586	583	549	490	430	440	487	461
Croatia	21	20	30	35	38	49	49	55	52	71	64
Italy <sup>(1)</sup>	266	291	274	294	312	283	232	248	230	213	196
Cyprus	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1
Latvia	113	114	125	150	140	155	158	163	164	156	80
Lithuania	149	155	160	138	153	150	157	150	138	137	70
Luxembourg <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hungary <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malta	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Netherlands	461	524	520	547	434	366	376	341	376	365	345
Austria <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poland	188	152	163	131	120	125	116	175	130	176	180
Portugal	202	209	221	219	229	251	224	199	223	214	196
Romania	2	2	2	2	1	1	0	0	0	1	1
Slovenia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Slovakia <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finland	109	86	99	95	113	128	119	125	127	125	138
Sweden	294	285	269	255	268	236	230	209	211	180	150
United Kingdom	684	631	652	665	615	609	588	580	605	595	626
Iceland	2 144	2 002	1 749	1 661	1 344	1 420	1 306	1 164	1 063	1 154	1 452
Liechtenstein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norway	2 740	2 549	2 524	2 392	2 246	2 337	2 367	2 480	2 562	2 178	2 047
Switzerland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Montenegro	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0
FYR of Macedonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Serbia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turkey	523	463	505	380	489	589	453	425	446	478	396

<sup>(1)</sup> Total catches in the seven regions covered by legal acts, namely: 21 - Atlantic, Northwest 27 - Atlantic, Northeast 34 - Atlantic, Eastern Central, 37 - Mediterranean and Black Sea; 41 - Atlantic, Southwest, 47 - Atlantic, Southeast, and 51 - Indian Ocean, Western. Consequently catches in inland waters are excluded.

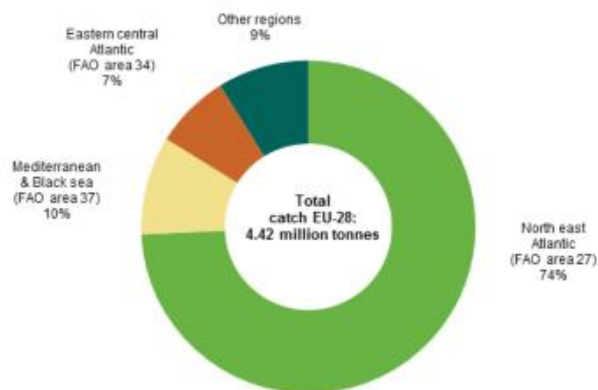
<sup>(2)</sup> Landlocked countries without a marine fishing fleet.  
<sup>(3)</sup> 2012: partially estimated due to incomplete data sets.

Source: Eurostat (online data code: fish\_ca\_main)

Tabela 3 - Total de capturas nas regiões costeiras - 1.000 toneladas peso vivo (2002-2012) - Fonte: EUROSTAT

Portugal que se manteve em crescimento até 2007, ano em que atingiu as 251.000 toneladas, tem vindo a decrescer desde essa data e apresentou-se com 196.000 toneladas em 2012 (quantidade muito próxima da que alcançou em 2002, mas aproximadamente 22% abaixo de 2007). Por outro lado, apesar da Islândia e da Noruega não serem EM e de terem também decrescido 32,3% e 25,3%, respetivamente, no seu conjunto continuam a representar um volume superior a 79% do total das capturas realizadas na UE<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>



(<sup>1</sup>) Total catches in the seven regions covered by legal acts, namely: 21 - Atlantic, Northwest; 27 - Atlantic, Northeast; 34 - Atlantic, Eastern Central; 37 - Mediterranean and Black Sea; 41 - Atlantic, Southwest; 47 - Atlantic, Southeast; and 51 - Indian Ocean, Western. Consequently catches in inland waters are excluded.  
Source: Eurostat (online data code: fish\_ca\_main)

Gráfico 5 - Total de pescas em 2012 por regiões na EU (% baseada em toneladas) - Fonte: EUROSTAT

Do gráfico 5 constata-se que o volume de pescas de 6,136 milhões de toneladas na UE em 2012 está essencialmente centrado no Nordeste Atlântico com uma quota de 74%, seguido pelo mar Mediterrâneo com 10%.

Fazendo a mesma análise relativamente ao volume de pescado em produção aquícola nos países da UE e de alguns estados que não são membros, verifica-se que durante o mesmo período de tempo (2002-2012) não houve alterações significativas.

A tabela 4 mostra precisamente que dos EM, os maiores produtores, Irlanda, França, Alemanha e os Países Baixos tiveram quebras de pelo menos 10% no período em análise, enquanto a Grécia e o Reino Unido tiveram um crescimento considerável, a República Checa, Estónia, Espanha e Polónia mantiveram as quantidades sem alterações significativas. Nos pequenos produtores Malta destacou-se dado que passou de 1.000 para 7.000 toneladas, tendo mesmo atingido as 9.000 no ano 2007, para além da Bulgária cuja produção triplicou.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>EU 28 (*)</b>	<b>1 285</b>	<b>1 355</b>	<b>1 325</b>	<b>1 278</b>	<b>1 297</b>	<b>1 319</b>	<b>1 255</b>	<b>1 332</b>	<b>1 272</b>	<b>1 244</b>	<b>1 257</b>
Belgium	2	1	1	0	3	0	0	1	1	0	0
Bulgaria	2	4	2	3	3	4	7	3	8	7	7
Czech Republic	19	20	19	20	20	20	20	20	20	21	21
Denmark	32	30	40	39	23	31	37	34	32	:	34
Germany	50	74	57	45	33	45	44	40	41	:	:
Estonia	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	:
Ireland	83	63	58	60	53	53	45	47	46	44	38
Greece	88	101	97	106	113	113	115	122	121	111	109
Spain	259	272	297	221	294	284	252	258	254	274	257
France	252	240	243	245	233	238	238	235	203	194	205
Croatia	9	8	10	11	11	13	16	15	16	17	11
Italy	184	102	118	181	174	181	168	152	154	164	:
Cyprus	2	2	2	2	4	3	4	3	4	5	4
Latvia	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lithuania	2	2	3	2	2	3	3	3	:	:	:
Luxembourg	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Hungary	12	12	13	14	15	16	15	14	14	16	15
Malta	1	1	1	5	7	9	7	5	7	4	7
Netherlands	54	67	79	71	42	53	47	55	67	44	46
Austria	2	2	2	2	3	3	2	2	2	:	:
Poland	33	35	35	38	35	35	37	37	37	:	33
Portugal	0	0	7	7	3	7	7	7	0	9	10
Romania	9	9	8	7	9	10	12	13	9	8	10
Slovenia	1	1	2	1	1	1	1	1	1	:	:
Slovakia	1	1	1	1	1	1	1	1	:	:	1
Finland	15	13	13	14	13	13	13	14	12	:	:
Sweden	6	6	6	6	3	5	8	9	11	13	14
United Kingdom	179	182	207	173	172	174	180	197	201	199	236
Iceland	4	6	9	8	9	5	5	5	5	5	5
Norway	551	584	637	662	703	830	848	952	1 020	1 145	1 321
Switzerland	1	1	1	1	1	1	:	:	:	:	:
Montenegro	:	:	:	:	0	0	:	:	:	:	:
FYR of Macedonia	1	1	1	1	1	1	:	:	:	:	:
Serbia	:	:	:	5	7	:	:	:	:	:	:
Turkey	61	80	54	120	129	140	:	:	:	189	212

(\*) 2012: estimate including 2011 data for Italy.  
Source: Eurostat (online data codes: fish\_aq\_q\_sndfish\_aq2a)

Tabela 4 - Produção de pescado em aquacultura - 1.000 toneladas peso vivo (2002-2012) - Fonte: EUROSTAT

Neste setor, Portugal estagnou nas 7 a 8.000 toneladas / ano até 2010 e apenas a partir daí tem vindo a dar sinais de algum crescimento com 9.000 toneladas em 2011 e 10.000 em 2012 (cerca de 10% ao ano).

Dos estados que não pertencem à UE, também na produção aquícola a Noruega teve um crescimento notável de aproximadamente 2,4 vezes, o seu volume passou de 551.000 toneladas em 2002 para 1.321.000 em 2012<sup>15</sup>.

Os mares e oceanos são potenciais fontes de energia ecológicas no âmbito do conceito do desenvolvimento sustentável. As energias renováveis *offshore*, nomeadamente a energia eólica, energia das ondas e das marés concedem à UE oportunidades no sentido de fomentar o crescimento económico, criar postos de trabalho, reforçar a segurança do seu abastecimento energético e impulsionar a competitividade com a inovação tecnológica.

<sup>15</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>

A CE refere que a capacidade de produção eólica *offshore* registou em 2012 uma taxa de crescimento de 33%, contando no final desse ano com 55 parques distribuídos por 10 países europeus, e assegurando 0,5% do consumo total de eletricidade na UE. No primeiro semestre de 2013, entraram em funcionamento 277 novas turbinas eólicas *offshore* e a previsão de capacidade instalada em 2020 represente cerca de 3% do consumo total de eletricidade na UE.

As estimativas da indústria para a Europa preconizam 296.000 pessoas empregadas em energia eólica *offshore* até 2030 e 450.000 postos de trabalho na energia das ondas e das marés até 2050 (King, 2012).

Atualmente, mais de 91% (8.045 MW) de energia eólica *offshore* do mundo está instalada em águas europeias, principalmente no Mar do Norte (5.094 MW), Oceano Atlântico (1.809 MW) e no Mar Báltico (1.142 MW) com 63,3%, 22,5% e 14,2%, respetivamente<sup>16</sup>.

Relativamente à energia das ondas e das marés, estima-se que o mercado mundial atinja o valor de 535.000 milhões de euros entre 2010-50 pelo que, tendo em conta a forte posição da indústria europeia no mercado mundial de energia oceânica, é esperado que a UE possa prosperar com oportunidades de exportação de tecnologia e conhecimento e criação de postos de trabalho qualificados em projetos, construção de componentes e exploração (Comissão Europeia, 2014).

---

<sup>16</sup> <http://www.gwec.net/global-figures/global-offshore/>



Esta localização proporciona a Portugal uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas da Europa, com mais de 1.714.800 km<sup>2</sup>, o que corresponde a cerca de 18 vezes a sua área terrestre.

Em termos de localização europeia, a posição geográfica de Portugal é desfavorável pelo facto de ser periférica pois encontra-se distante dos principais mercados do centro da Europa. A este facto acresce ainda a pouca qualificação, baixa produtividade e um custo de mão de obra superior aos países de Leste, fazendo com que se tenha assistido à deslocalização de unidades de produção para esses países conferindo um certo isolamento do nosso país. Por estes motivos Portugal tem vindo a investir em áreas como formação para a qualificação da mão de obra, em investigação e energias renováveis, por exemplo.

Por outro lado, sabemos que Portugal beneficia de uma posição geográfica única na Europa devido à sua área marítima, com recursos muito pouco explorados e que só nos últimos anos começaram a despertar o interesse público. Decorrente do processo de globalização Portugal tem vindo a ganhar uma nova centralidade através do desenvolvimento de transportes e meios de comunicação e tem-se tornado numa plataforma multimodal, através do cruzamento de rotas aéreas e marítimas que ligam a Europa aos restantes continentes, sobretudo África e América. Esta é, portanto, uma posição geográfica privilegiada que importa fomentar pois oferece ao país novas perspetivas a nível internacional, nomeadamente em termos económicos, sociais e culturais, sendo considerado como um *país-fronteira* da UE (Pitta e Cunha, 2004).

Estamos perante dois paradigmas distintos “Portugal sem mar” e “Portugal com mar”, em que o primeiro nos remete para um país pequeno e periférico sem influência nas relações económicas e nas políticas internacionais e o segundo nos torna num país central, um dos maiores do mundo, com posição geoestratégica (Duarte, 2014).

Em 2009, Portugal submeteu à Comissão de Limites para a Plataforma Continental (CLPC) o pedido de alargamento da Plataforma Continental para além das 200 milhas náuticas (370 Km) da Zona Económica Exclusiva, uma área de aproximadamente 2.150.000 km<sup>2</sup> que permitirá estender a jurisdição nacional a cerca de 3.800.000 km<sup>2</sup>, ou seja, cerca de 40 vezes a área terrestre de Portugal. A possibilidade dos estados costeiros efetuarem proposta de alargamento das suas PC está prevista na CNUDM<sup>17</sup>, que estabeleceu as condições em que estes poderiam reclamar a extensão da sua área de jurisdição marítima.

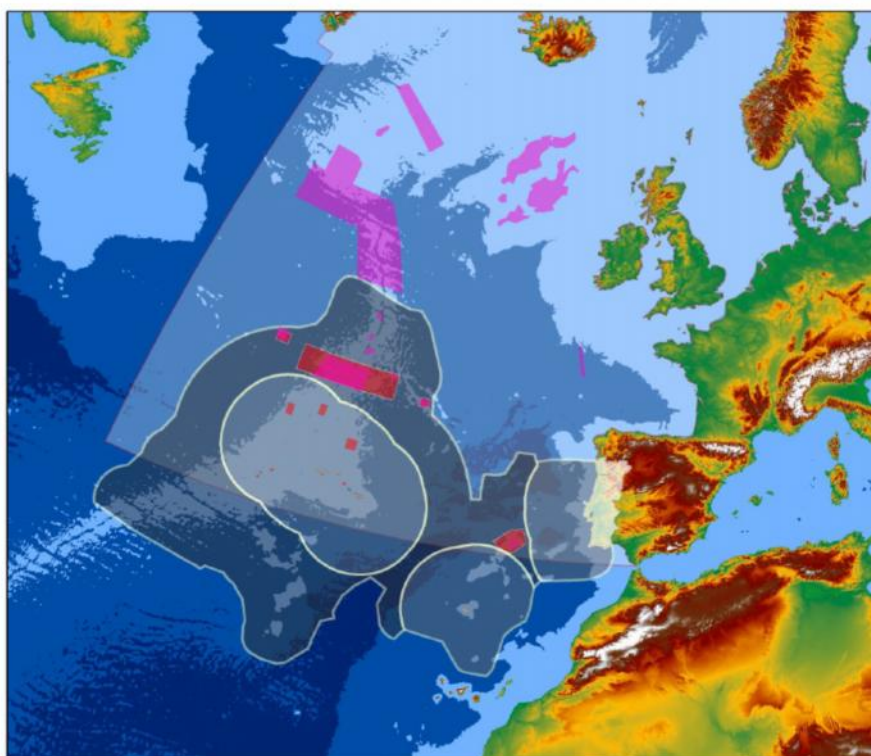
Neste âmbito em 2005 foi criada a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) com a missão de preparar e apresentar a referida proposta.

A EMEPC tem vindo a realizar levantamentos hidrográficos, geológicos e biológicos através da recolha de amostras biológicas e geológicas, caracterizações da água do mar a nível químico e físico e demais investigação no fundo do mar que fundamentem a referida proposta, envolvendo uma equipa multidisciplinar com técnicos e investigadores de diversas áreas do conhecimento. No entanto, estes trabalhos de fundamentação técnica e científica continuam a ser desenvolvidos, uma vez que o processo só deverá ficar concluído no decurso de 2015.

Apesar do pedido apenas ser discutido pela CLPC em 2016, esta proposta permite que Portugal exerça direitos de soberania sobre o solo e subsolo marinhos para efeitos de exploração e aproveitamento de recursos naturais. Não se trata de alargamento propriamente dito, uma vez que Portugal já exerce direitos de soberania na sua PC, mas sim uma proposta que estabeleça o limite exterior da PC portuguesa.

---

<sup>17</sup> Artigo 76º da CNUDM (1982).



**Legenda**

<span style="color: red;">■</span> Áreas Marinhas Protegidas (AMP)	<span style="background-color: lightblue;">■</span> Zona Económica Exclusiva
<span style="color: magenta;">■</span> Áreas North East Atlantic Fisheries Commission	<span style="background-color: darkblue;">■</span> Limite Exterior da Plataforma Continental
<span style="border: 1px solid white;">■</span> Área OSPAR	

Figura 6 - Dimensão da PC portuguesa - Fonte: EMEPC

O projeto de extensão da PC comprova o progresso assinalável no conhecimento dos fundos marinhos. De acordo com a EMEPC<sup>18</sup>, esta extensão terá o seu maior impacto no uso futuro. Este projeto ganha importância pelo facto de ser uma oportunidade para Portugal em termos de projeção internacional e de reafirmação estratégica no que diz respeito aos oceanos. Um contributo para o desenvolvimento científico com investimentos em inovação e desenvolvimento irá alavancar esta projeção enquanto nação marítima europeia, proporcionando às gerações futuras o benefício e a exploração sustentável dos recursos marinhos criando condições socioeconómicas para o país.

<sup>18</sup> <http://www.emepc.pt/importancia-do-projeto>

Prevê-se que no final de 2015, início de 2016 seja nomeada a subcomissão da CLPC que irá avaliar a proposta portuguesa. A homologação do projeto de extensão confere a Portugal o reconhecimento da sua capacidade a nível tecnológico e científico. O aproveitamento desta oportunidade significa a rentabilização dos investimentos realizados e o aumento da notoriedade de Portugal a nível internacional (Ferreira da Silva, 2012).

Voltando à questão colocada no objeto do presente trabalho relativamente à localização privilegiada de Portugal, é indubitavelmente esta posição central que nos impõe seguir novamente para o mar, explorar as riquezas e o potencial que o Atlântico nos reserva, aproveitar e valorizar os recursos naturais que a geografia e a natureza têm ao nosso dispor.

## **5.2. A ligação ao mar**

O mar faz parte da identidade de Portugal pela sua posição geográfica e pela história que lhe conferiu destaque a nível mundial.

Durante mais de 4 séculos Portugal assentou o seu interesse na exploração marítima, facto que teve maior relevância na época dos Descobrimentos.

O povo português foi precursor na descoberta dos oceanos em busca de outros povos, de outras terras, culturas e riquezas. A época dos Descobrimentos permitiu levar Portugal a terras de além-mar, verificando-se a expansão da língua portuguesa e da sua economia na época. Foi possível o acesso a novos mercados de troca como África, com escravos e ouro, Índia, com especiarias e Brasi,l com ouro, permitindo que o país alcançasse uma dimensão e riqueza que não tinha (Duarte, 2014).

Assistiu-se igualmente a um desenvolvimento nas áreas de investigação, navegação e construção naval. Os portugueses desenvolveram instrumentos e técnicas de navegação que juntamente com o aperfeiçoamento das embarcações

que utilizavam permitiram chegar a outros continentes e explorar os recursos aí existentes.

Portugal foi pioneiro na exploração do mar, sobretudo ao descobrir a rota marítima para a Índia mostrando o valor do poder marítimo nas vertentes da economia, da defesa e da cultura. Carvalho (1995) designa o êxito português dos séculos XV e XVI como sendo “escandaloso” devido ao valor económico e militar do poder marítimo, uma vez que em tempo de paz o poder leva à riqueza e em tempo de guerra à vitória (Carvalho, 1995).

No entanto, nos séculos que se seguiram aos Descobrimentos o Império Português foi-se degradando e as expedições marítimas sofreram quebras acentuadas, uma vez que os rendimentos resultantes dessas expedições ou não chegavam a Portugal ou foram em benefício de outros países europeus. O poder que o mar conferia a Portugal é tomado em grande parte por esses países como aconteceu com os ataques dos corsários franceses ou os assaltos dos britânicos e holandeses (Pedreira, 1998).

No final do século XIX a Revolução Industrial atingiu o seu auge e expandiu-se pela Europa tendo despertado países como a Alemanha, Inglaterra, Bélgica e França para ambições imperiais. A Europa precisava de matérias-primas e de alcançar o alargamento dos mercados que lhe permitisse colocar os produtos que fabricava, o que levou à extensão de soberanias e formação de impérios coloniais (Duarte, 2011).

Os avanços da ciência e da tecnologia no decurso do século XX alavancaram a compreensão da importância das atividades humanas no mar e a consciência da necessidade de criação de estratégia dos oceanos (Pereira, 2004).

Após a II Guerra Mundial, a Europa encontrava-se destruída e para fazer frente à escassez de recursos voltou-se lentamente para o mar, devido à necessidade de aceder aos recursos naturais marinhos e à exploração e aproveitamento do seu potencial (Duarte, 2014).

Mesmo não tendo intervindo diretamente na II Guerra Mundial, Portugal sofreu as consequências dos países beligerantes e foi afetado económica e financeiramente. A maritimidade de Portugal é realçada no regime do Estado Novo usando a história marítima do país para propaganda do regime de um país orgulhosamente só (Pitta e Cunha, 2011).

Depois da revolução de 25 de abril de 1974 Portugal volta a relativizar a importância do mar e da sua costa.

O país viveu uma grave crise nacional com a recessão e estagnação económica (problemas políticos e sociais com a descolonização, a libertação e abertura da sociedade), agravada pela crise internacional (Instituto de Estudos Políticos, 2011).

Apesar de ser certo que as expedições marítimas impulsionaram a economia e a sociedade portuguesas, sobretudo as regiões costeiras com novos padrões de povoamento e desenvolvimento de alguma indústria, assistiu-se ao abandono progressivo do mar, à perda de oportunidades e à dependência de terceiros passando a ser encarado como símbolo de desilusão e pobreza.

Com a preparação e a entrada na Comunidade Económica Europeia (CEE) esta situação acentua-se ainda mais. O país vira-se para a Europa, para os apoios a receber da CEE e passa por um processo de modernização com a promoção de investimentos em infraestruturas rodoviárias, ferroviárias, comunicações, energia, tecnologia e educação / formação (Mateus, 1992).

Estes investimentos tão necessários a uma modernização efetiva eram prementes, embora em alguns casos (ex. infraestruturas rodoviárias) se tenha verificado um certo exagero, tendo-se descuidado a componente produtiva, em especial a componente industrial, não tendo sido devidamente aproveitados todos os meios financeiros (Quadros Comunitários de Apoio) que este setor tanto necessitava (e ainda necessita) em termos de melhoria de produtividade e formação de pessoal.

Somente no final da década de 90 em que algumas ações como a realização em Portugal da Expo 98 cujo tema foi “Os oceanos, um património para o futuro”, a adesão à CNUDM, o Livro Branco sobre a política marítimo-portuária e a criação do Conselho de Ministros para o Mar, é que o país retoma um certo despertar para o mar e para as oportunidades e riquezas que este proporciona.

O reconhecimento do mérito nacional e daquilo que se faz tem sido baixo, fala-se mais das agruras do passado do que propriamente da importância dos oceanos no futuro da Humanidade. O desafio da identidade marítima terá que passar por uma mudança de atitude dos portugueses.

A história confirma que Portugal prosperou sempre que do mar soube tirar partido. Hoje, é assumido como um erro do passado o facto de Portugal ter virado as costas ao mar, uma posição que afetou seriamente setores como as pescas, transportes marítimos, construção e reparação naval que perderam atratividade e que, associados à falta de investimento noutros setores como investigação, formação e turismo, conduziu inevitavelmente à situação precária atual que o país enfrenta e da qual não se consegue vislumbrar um futuro nacional sustentável.

### **5.3. O Hypercluster da Economia do Mar**

“No passado, o mar foi um ativo estratégico decisivo em termos de emprego, de iniciativas empresariais, de funções e serviços de mobilidade e de relevância nas relações internacionais. Nas atuais condições estratégicas, as exigências tecnológicas e científicas são superiores, mas o mar também é visto agora como um recurso natural com uma variedade de oportunidades muito superior ao que era considerado na perspetiva tradicional”. (SAER, 2009)

Em 2009, para além da submissão da proposta de extensão da Plataforma Continental portuguesa, é publicado o estudo “O Hypercluster da Economia do Mar”. Como o próprio subtítulo da obra designa estamos perante “um domínio

de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa”. Este estudo dá-nos uma nova visão para o setor do mar e promove a articulação da vertente económica, ambiental, social e de governação do mar.

PORTER (1998) define o conceito de *cluster* como sendo concentrações geográficas de empresas interligadas, incluindo fornecedores, clientes e demais instituições especializadas num determinado setor de atividade. Os *clusters* englobam vários *players* promovendo a concorrência e a cooperação (Porter, 1998).

Com base nesta definição, o Prof. Ernâni Lopes cria o conceito de hypercluster da economia do mar como sendo um conjunto de *clusters* ligados ao mar articulando as diversas vertentes que vão desde o turismo, transporte marítimo, pesca, aquacultura, construção e reparação naval, portos, energias e mineração à investigação, ensino e formação.

O hypercluster da economia do mar é assim definido pelo grupo dos diversos setores que em si já constituem *clusters* de atividade económica, logo um conjunto que constitui um “*cluster de clusters*”. (SAER, 2009)

Este conceito assenta essencialmente no conjunto dos setores de atividade e de agentes cujo referencial é o mar enquanto recurso económico, social e ambiental por forma a potenciar o seu valor para o país. Trata-se de um potencial dinâmico multiplicador, uma vez que engloba não só o seu crescimento como também os efeitos que geram rendimentos intersetores. O relatório final do Hypercluster da Economia do Mar de 17 de fevereiro de 2009 designa que um hypercluster é um conjunto de *clusters* que, mesmo que não existam entre si relações económicas ou tecnológicas, operam na exploração do mesmo recurso sendo este de grande dimensão e suportando grande diversidade de funções.

O relatório faz uma radiografia do estado da economia portuguesa à data e ajuda na compreensão da atual crise económico-social, uma análise prospetiva que constata o enfraquecimento da economia e indica a necessidade de afirmação estratégica para Portugal (Zamith, 2011).

A figura a seguir apresenta as 4 plataformas definidas no estudo:

1. atividades estratégicas atrativas e competitivas como os portos, logística e transportes marítimos, náutica de recreio e turismo náutico, pesca, aquacultura e indústria de pescado, energia, minerais e biotecnologia);
2. atividades de apoio e complementares que englobam os serviços marítimos, construção e reparação naval e obras marítimas;
3. atividades que mesmo não tendo resultados no curto prazo são essenciais como a investigação, ensino, defesa e ambiente pois promovem a sustentabilidade;
4. atividades básicas como pensamento estratégico, visibilidade e comunicação que conferem visão, coerência e fundamento ao hypercluster.

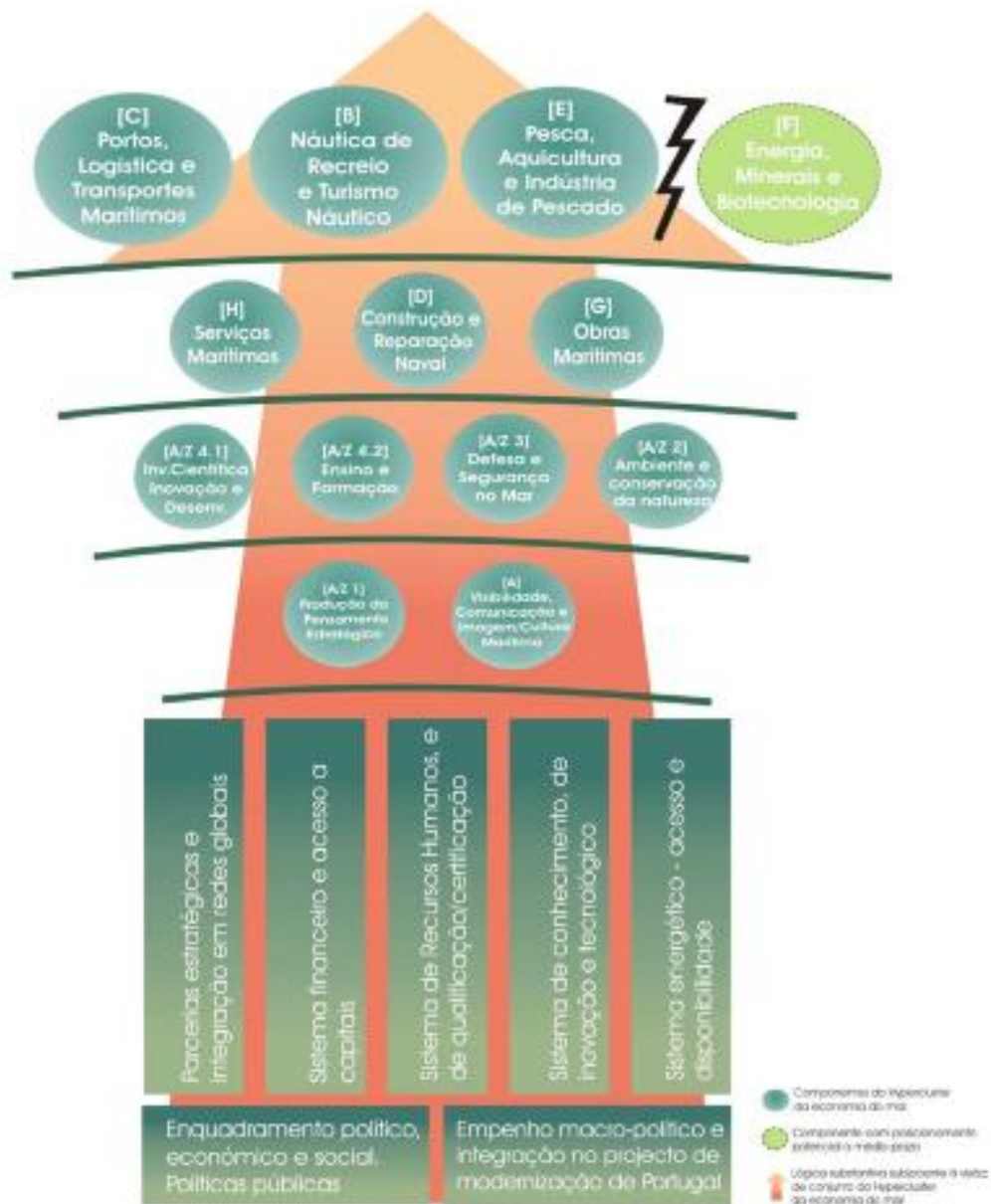


Figura 7 - Condições de viabilização do Hypercluster da Economia do Mar em Portugal - Fonte: SAER

As condições de base para a viabilização do hypercluster são suportadas pelo enquadramento político, económico e social adequado e pelo empenho macro-político de todos os intervenientes (público e privado).

A viabilização da mudança que é preconizada passa por condições fundamentais como a identificação da visão e dos objetivos estratégicos, a criação de condições de competitividade, a criação de uma atitude coletiva e alinhada

dos setores estratégicos públicos e privados com uma visão conjunta do hypercluster como um desígnio nacional.

É ainda apontada a elaboração de uma estratégia e de um Plano Diretor para o hypercluster da economia do mar em Portugal com a integração de medidas e ações dos setores estratégicos públicos e privados que assenta em 4 diferentes Plataformas de Planos e Ações:

- planos prioritários que integram os componentes com maior atratividade: portos, logística e transportes marítimos / náutica de recreio e turismo náutico / pesca, aquacultura e indústria transformadora de pescado / energia, minerais e biotecnologia / visibilidade, comunicação e imagem / produção de pensamento estratégico;
- planos de sustentação imediata que englobam os componente que permitem o bom funcionamento: serviços marítimos / construção e reparação navais / obras marítimas;
- planos de alimentação dos quais fazem parte os componentes para a sustentabilidade: investigação científica, inovação e desenvolvimento / ensino e formação / defesa e segurança no mar / ambiente e conservação da natureza;
- plano meta-oceano que consiste em adotar uma leitura de longo prazo: investir, gerir, controlar e acompanhar o plano diretor / ensaiar as iniciativas empresariais e conhecer os mercados / aprofundar a reflexão estratégica / articular e alinhar os interesses dos atores estratégicos.

Para reforçar a necessidade de mudança, o estudo apresenta que a estimativa do contributo das atividades económicas diretamente ligadas ao mar é de apenas 2% do PIB e que estas atividades geram cerca de 75.000 empregos diretos.

No entanto, tendo em conta o elevado potencial de crescimento e a concretização da estratégia proposta, o Relatório aponta que no final do primeiro quartel do século XXI essas atividades venham a contribuir com “cerca de 4 a 5% do PIB e, no conjunto englobando os efeitos indiretos, cerca de 10 a 12% do PIB português” (SAER, 2009).

De acordo com as palavras do Prof. Ernâni Lopes, é necessário criar um novo desígnio nacional, "tornar Portugal num ator marítimo relevante a nível global, na viragem do 1º para o 2º quartel do século XXI."

#### **5.4. Enquadramento legal, Políticas e Estratégias nacionais**

Nas últimas décadas tem-se assistido a um maior interesse no mar e nos benefícios que daí se podem obter para a economia do país. Portugal tem vindo a acompanhar e participar nos desenvolvimentos europeus nesta área e a adequar a sua legislação e políticas a esta realidade e ao potencial que o mar encerra.

Apesar de ter participado desde o início na Convenção, Portugal ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em finais de 1997 através do Decreto Presidencial nº 67-A/97, de 14 de outubro. Esta ratificação demonstra o interesse do país se voltar novamente para o mar e teve um efeito impulsionador na criação da Política Marítima Integrada Europeia (PMIE). Portugal tem vindo a assumir um papel mais pró-ativo devido à sua intervenção no desenvolvimento de estratégias como, por exemplo, a Política Marítima Integrada Europeia que visa a valorização do mar, a Estratégia Marítima para a Área do Atlântico e o Livro Verde – Conhecimento do Meio Marinho 2020<sup>19</sup>. Para além destes documentos de âmbito europeu, temos a nível nacional a Estratégia

---

<sup>19</sup> COM(2012) 473 final de 29.08.2012.

Nacional para o Mar 2013-2020 e mais recentemente o Acordo de Parceria – Portugal 2020 e a Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional.

Como já referido no presente trabalho, a identidade marítima de Portugal advém da localização geográfica, enquanto país fronteira da UE entre os continentes Europa, África e América, bem como da sua ligação histórica ao oceano (Pitta e Cunha, 2011).

### **Estratégia Nacional para o Mar**

Para responder às exigências da globalização e da integração europeia que se acentuavam cada vez mais, em 2003 foi criada a Comissão Estratégica dos Oceanos com a finalidade de definir uma estratégia nacional para o mar e evidenciar a importância de Portugal enquanto nação marítima relevante na UE. A comissão defende que “um oceano saudável, sustentável e seguro é o principal ativo económico e sociocultural de Portugal.” Dos trabalhos resultou o relatório “O Oceano: um desígnio para o século XXI” de 15 de março de 2004 cujos objetivos estratégicos consistem em valorizar a associação de Portugal ao oceano como fator de identidade, assegurar o conhecimento e a proteção do oceano, promover o desenvolvimento sustentável de atividades económicas, assumir uma posição de destaque e de especialização em assuntos do oceano e construir uma estrutura institucional moderna de gestão do oceano. Para cada um dos objetivos identificados, o relatório enumera os diferentes vetores estratégicos e apresenta recomendações e propostas.

Em 2005, o gabinete da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM) criou a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM) com o objetivo de identificar as linhas de orientação para o desenvolvimento de uma política integrada para o mar e para a articulação das entidades competentes nas áreas ligadas ao mar. Decorrido um ano após o início dos trabalhos, surge a

Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2006-2016<sup>20</sup>, cuja implementação é da responsabilidade da EMAM e teve o seu foco em três pilares: conhecimento, planeamento e ordenamento espaciais e defesa dos interesses nacionais, possibilitando a concretização de várias ações em termos de identidade marítima, de afirmação internacional e de governação marítima.

A estratégia portuguesa para o mar teve um papel de extrema importância na origem e desenvolvimento da PMIE, que se reflete no Livro Verde e consequentemente no Livro Azul que propõe uma PMIE.

Apesar dos resultados alcançados por esta estratégia, a falta de um plano de ação levou a uma avaliação deficitária impedindo uma verificação objetiva da evolução da estratégia.

Considerando o contexto institucional direcionado para o desenvolvimento sustentável, as alterações verificadas no quadro da UE e a necessidade de um plano de ação nacional, respetiva monitorização e avaliação, tornou-se necessário proceder à revisão da ENM.

Para colmatar a lacuna na avaliação dos resultados da ENM 2006-2016 e para que Portugal possa responder aos desafios de promoção, crescimento e competitividade da economia do mar, em 2013 é discutida e aprovada a ENM 2013-2020<sup>21</sup>, um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras cuja visão é a concretização do potencial pela via da valorização económica, social e ambiental para benefício dos portugueses. Mais concretamente, este modelo de desenvolvimento visa preservar e utilizar de forma sustentável os recursos e serviços dos ecossistemas marinhos definindo um percurso de longo prazo para o crescimento económico baseado na componente marítima.

---

<sup>20</sup> Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006 de 12 de dezembro.

<sup>21</sup> Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014 de 12 de fevereiro.

Nesse sentido, os objetivos da ENM 2013-2020 consistem em recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor; concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico através da criação de incentivos ao investimento nacional e estrangeiro e da promoção de emprego, coesão social e crescimento; aumentar a contribuição direta do setor para o PIB nacional em 50% até 2020; reforçar e estimular a investigação e consagrar Portugal como nação marítima reconhecida.

Inserida no âmbito da ENM 2013-2020, a Direção-Geral de Política do Mar (DGPM) celebrou um Protocolo com o Instituto Nacional de Estatística (INE) para elaboração da Conta Satélite do Mar (CSM) que consiste num instrumento cujo objetivo é disponibilizar informação sobre as atividades económicas relacionadas com o mar e estimar a dimensão e a importância da economia do mar na economia nacional.

### **Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional**

A lei nº 17/2014 de 10 de abril estabelece as Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional, desde as linhas de base até ao limite exterior da Plataforma Continental para além das 200 milhas marítimas e organiza-o geograficamente em duas zonas marítimas: entre as linhas de base e o limite exterior do mar territorial, e zona económica exclusiva.

O diploma estabelece e integra as ações promovidas pelo estado português, com o objetivo de assegurar uma organização e utilização adequadas do espaço marítimo nacional, com vista à sua valorização e salvaguarda e com a finalidade contribuir para o desenvolvimento sustentável de Portugal.

Conforme definido no artigo 4º, nº1, da lei “O ordenamento e a gestão do espaço marítimo nacional têm como objetivo a promoção da exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços

dos ecossistemas, garantindo a compatibilidade e a sustentabilidade dos diversos usos e das atividades neles envolvidos, atendendo à responsabilidade inter e intrageracional na utilização o espaço marítimo nacional e visando a criação de emprego”.

Neste âmbito, as ações a realizar devem respeitar a preservação, proteção e recuperação dos recursos naturais e dos ecossistemas costeiros e marinhos com vista a manter o bom estado ambiental e minimizar os efeitos decorrentes de catástrofes naturais, alterações climáticas ou ação humana.

O ordenamento do espaço marítimo nacional é efetuado através de 2 instrumentos principais:

a) planos de situação de uma ou mais áreas e/ou de volumes das zonas do espaço marítimo nacional, identificando os sítios de proteção e de preservação do meio marinho, assim como da distribuição espacial e temporal dos usos e das atividades atuais e potenciais;

b) planos de afetação de áreas e/ou de volumes das zonas do espaço marítimo nacional a diferentes usos e atividades. Estes devem ser compatíveis com os planos de situação (integrando-se nestes quando aprovados). Os conflitos que possam surgir entre usos ou atividades em curso ou a desenvolver no espaço marítimo são resolvidos com base no critério da maior vantagem social e económica para o país e, em caso de igualdade no resultado da apreciação e valorização dos usos e atividades conflitantes, ao critério da máxima coexistência de usos ou atividades.

Em termos de utilização do espaço marítimo nacional, o diploma consagra que a sua utilização comum não pode ficar sujeita a títulos de utilização. Todavia, a utilização privativa do espaço marítimo é admissível (ao abrigo de títulos de utilização: concessão, licença ou autorização) para um aproveitamento do meio ou dos recursos marinhos ou serviços dos ecossistemas, desde que superior ao

obtido por utilização comum e com resultado em vantagem para o interesse público.

Num quadro de sustentabilidade, a valorização do espaço marítimo implica que os 3 vetores de ação: preservação, utilização e exercício das atividades económicas tenham o tratamento adequado sem prejuízo da articulação com outros vetores.

O diploma antecipou a entrada em vigor da Diretiva sobre o ordenamento do espaço marítimo<sup>22</sup> e tem como finalidade uma simplificação do acesso ao uso do mar, indicando a criação de diplomas próprios consoante as áreas.

## **5.5.As potencialidades do mar para Portugal**

“O Mar-Portugal é um desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras, para benefício de todos os Portugueses.” (ENM 2013 – 2020)

### **5.5.1. Contributo da economia do mar para Portugal**

A globalização económico-financeira e a conseqüente interdependência entre as economias levaram a que a crise de 2008 se generalizasse, conduzindo a quedas acentuadas no PIB e dando azo a um panorama de pessimismo em relação à economia mundial.

Devido ao elevado endividamento público, especialmente de países da Zona Euro (em particular a Grécia, Itália, Portugal e Irlanda) conforme demonstrado no gráfico a seguir, e à falta de coordenação política no seio da UE para enfrentar o problema, a crise agravou-se consideravelmente. O resultado foi a escassez de

---

<sup>22</sup> Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de julho de 2014.

crédito, o aumento do desemprego, a fuga de capitais dos investidores, a diminuição dos *ratings* – quer dos Estados quer das empresas, com particular ênfase para a banca, e a queda ou baixo crescimento do PIB dos países da UE.

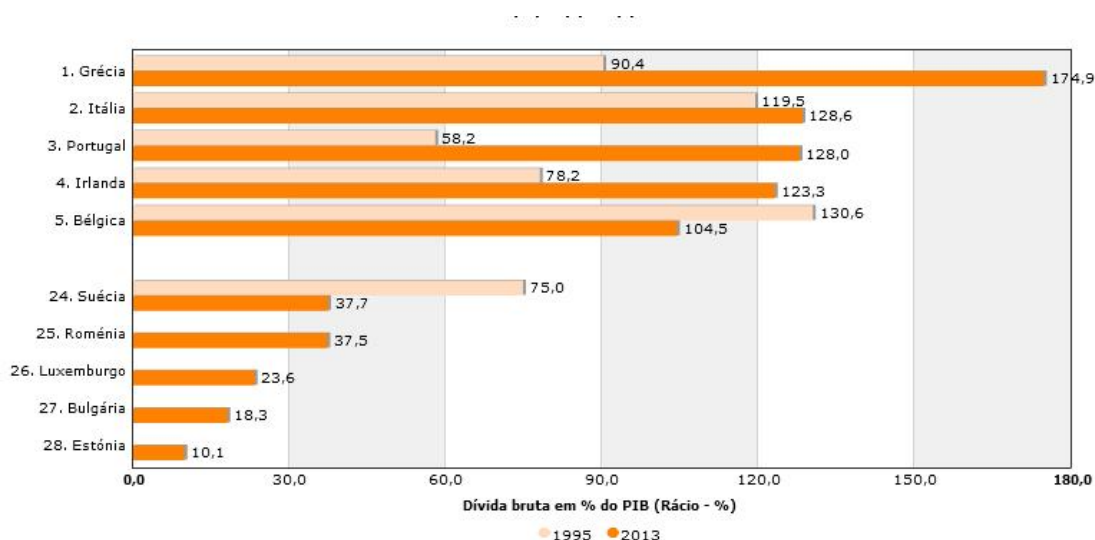


Gráfico 6 - Dívida bruta em % do PIB real dos anos 1995 e 2013 - Fonte: PORDATA

Como é evidente, Portugal não foi exceção e, para além do crescimento da população se mostrar negativo a partir de 2007 e das elevadas taxas de desemprego, assistimos a variações negativas do PIB.

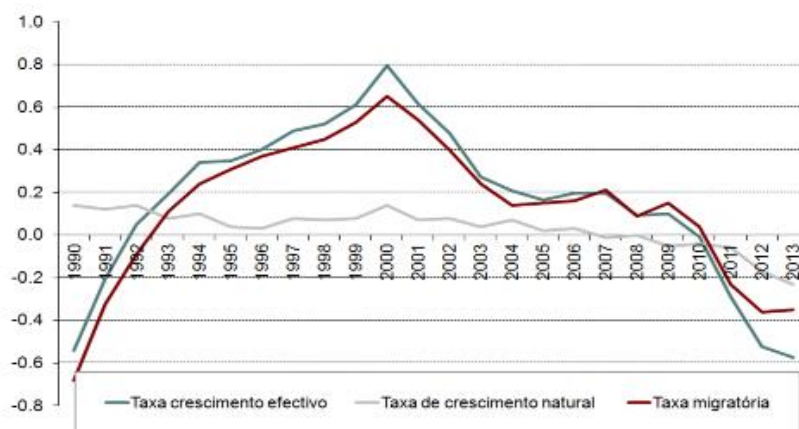


Gráfico 7 - Taxa de crescimento da população (1990-2013) - Fonte: INE

A população estimada para o ano 2013 foi de 10.427.301 indivíduos, menos 45.749 do que em 2003, o que traduziu numa taxa de crescimento efetivo na ordem de -0,4% (a variação face a 2012 foi de -0,57%). (INE, 2014a)

Em termos de desemprego, o país tem-se deparado com um crescimento desde 2001 que se acentuou significativamente no período 2008-2013 como se verifica no gráfico abaixo.

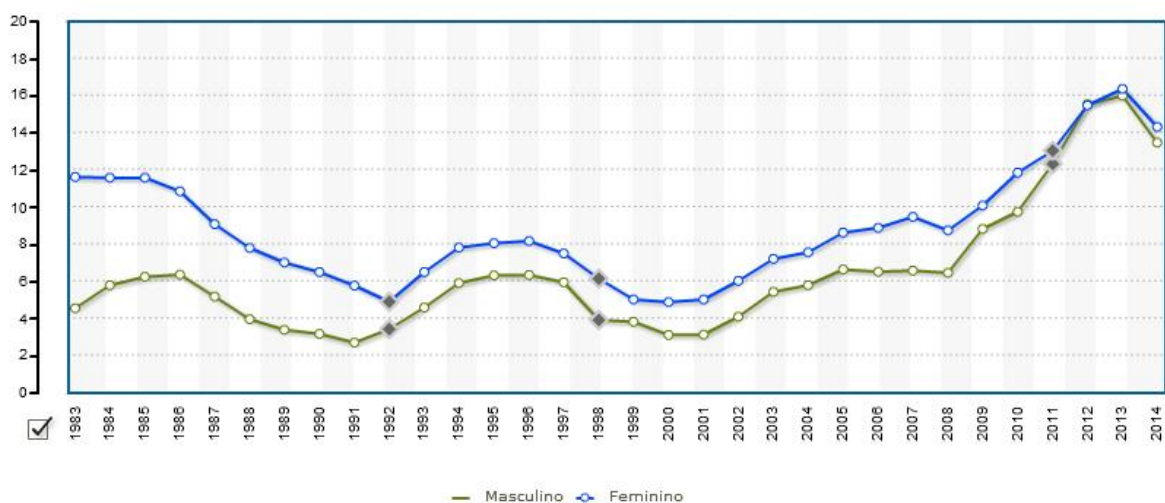


Gráfico 8 - Taxa (%) de desemprego por sexo (1983-2014) - Fonte: PORDATA

O elevado desemprego em 2013, que atingiu 16,3%, levou muitos portugueses sobretudo jovens com formação superior a recorrer à emigração, uma realidade que contribuiu para que em 2014 a taxa de desemprego descresse para 14,3%<sup>23</sup>.

Durante os anos 2012 e 2013 a economia portuguesa caracterizou-se por uma envolvente desfavorável com evidente degradação, nomeadamente com a diminuição do PIB (-3,2 e -2,3%, respetivamente).

<sup>23</sup> [http://www.pordata.pt/Portugal/Taxa+de+desemprego+total+e+por+sexo+\(percentagem\)-550](http://www.pordata.pt/Portugal/Taxa+de+desemprego+total+e+por+sexo+(percentagem)-550)

PIB real (1)						
Ano	Euros por habitante		Milhões de euros		Taxa de variação anual (%)	
	UE27	Portugal	UE27	Portugal	UE27	Portugal
1995	18.300	12.000	8.749.059	120.264	:	:
1996	18.600	12.400	8.908.525	124.700	1,8	3,7
1997	19.100	12.900	9.156.333	130.195	2,8	4,4
1998	19.600	13.500	9.424.907	136.885	2,9	5,1
1999	20.100	14.000	9.704.594	142.461	3,0	4,1
2000	20.900	14.500	10.080.593	148.039	3,9	3,9
2001	21.300	14.700	10.294.911	150.962	2,1	2,0
2002	21.500	14.700	10.427.638	152.116	1,3	0,8
2003	21.700	14.400	10.578.936	150.730	1,5	-0,9
2004	22.100	14.600	10.846.790	153.082	2,5	1,6
2005	22.500	14.600	11.072.291	154.269	2,1	0,8
2006	23.200	14.800	11.441.755	156.503	3,3	1,4
2007	23.800	15.100	11.812.378	160.205	3,2	2,4
2008	23.800	15.100	11.852.650	160.191	0,3	0,0
2009	22.700	14.600	11.343.731	155.532	-4,3	-2,9
2010	23.100	14.900	11.579.603	158.544	2,1	1,9
2011	23.400	14.700 (p)	11.759.420	156.081	1,6	-1,6 (p)
2012	23.200	14.300 (p)	11.718.961	151.135	-0,3	-3,2 (p)
2013	:	:	11.705.549	147.594	-0,1 (f)	-2,3 (f)
2014	:	:	11.871.259	148.419	1,4 (f)	0,6 (f)

Fonte: Eurostat

: não disponível; (p) valor provisório; (f) previsão

(1) Produto Interno Bruto a preços de mercado. Dados encadeados em volume, ano de referência 2005 (à taxa de câmbio de 2005).

Última atualização:

15.05.2013

Tabela 5 - Evolução do PIB real em Portugal (1995-2014) - Fonte: INE

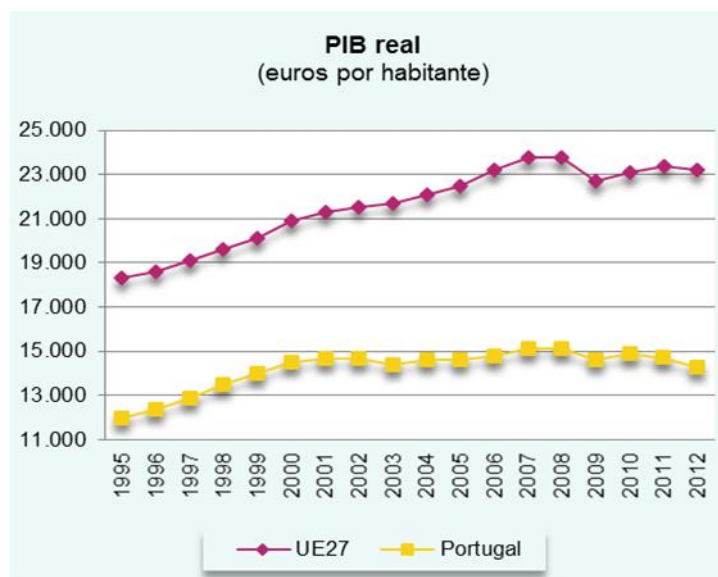


Gráfico 9 - Evolução do PIB real Portugal vs EU (1995-2012) - Fonte: INE

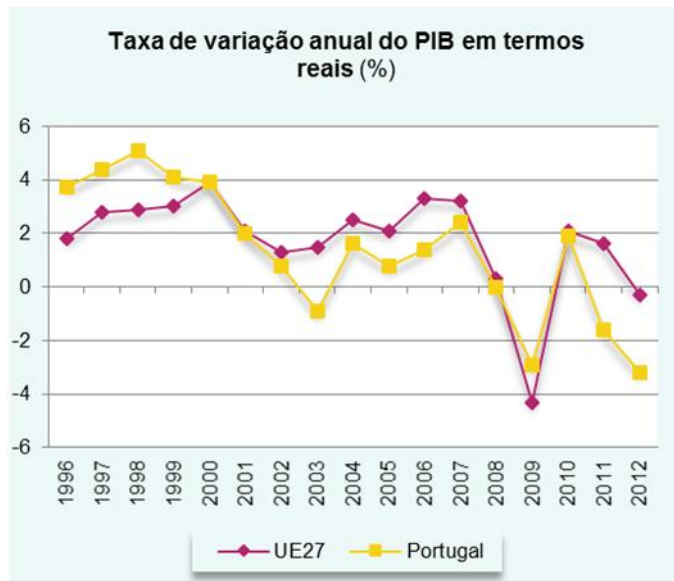


Gráfico 10 - Evolução da taxa anual do PIB real Portugal vs EU (1996-2012) - Fonte: INE

Esta diminuição do PIB teve origem sobretudo na quebra da procura interna que foi bastante acentuada e que não foi possível compensar pela melhoria da procura externa.

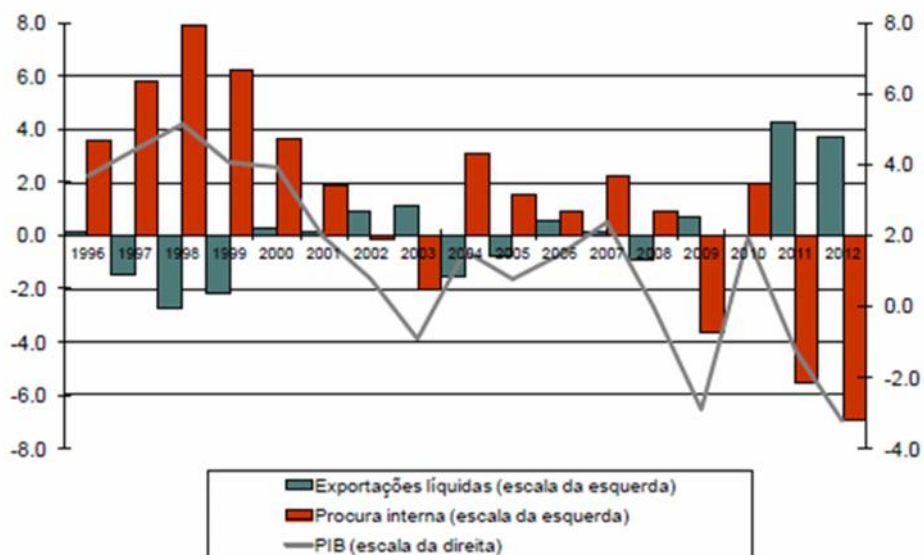


Gráfico 11 - Contributos da despesa (pp) para o crescimento em volume do PIBpm (%) – (1996-2012) - Fonte: INE

Nos últimos anos tem-se assistido a um enfoque nos recursos oceânicos, sendo já considerado como um ativo estratégico, sobretudo pela importância da sua componente económica (pescas e indústria transformadora de pescas, turismo, desportos náuticos, energias renováveis, aquacultura, transportes, construção naval, etc.), da biodiversidade, da exploração de recursos geológicos e enquanto fonte de oxigénio. Importa valorizar esta riqueza e fomentar o interesse dos organismos neste recurso através de políticas consensuais que incentivem e permitam o seu desenvolvimento sustentável.

A ENM 2013-2020 menciona que a economia do mar representa cerca de 2,5% do PIB da economia nacional, proporcionando entre 100 a 110 mil empregos em termos de atividades diretas, sendo que em 2010 representava 2,5% do valor acrescentado bruto nacional e 2,3% do emprego em Portugal.

Considera-se que o mar tem um estatuto de prioridade nacional uma vez que emprega cerca de 100.000 pessoas, representando 2,7% do PIB e gerando 8.000M€ de riqueza, factos que são de extrema importância para a economia e para a prossecução de um desenvolvimento sustentável (Pereira, 2014).

Existe uma grande diversidade de atividades direta ou indiretamente ligadas ao mar e zonas costeiras, entre as quais se destacam a pesca e atividades relacionadas, o transporte marítimo, a construção e reparação naval e o turismo.

O volume de pescado fresco ou refrigerado em 2013 foi de 144.654 toneladas, (-4,4% face a 2012).

Porto de descarga	Capturas nominais de pescado (t) por Porto de descarga e Espécie; Anual (1)						
	Período de referência dos dados						
	2013						
	Espécie						
	Total	Águas salobra e doce	Peixes marinhos	Crustaceos	Moluscos	Animais aquáticos diversos	Outros Produtos
t	t	t	t	t	t	t	
Portugal	144 654	130	123 777	1 097	19 646	3	0
Continente	126 521	130	106 277	1 087	19 023	3	0
Região Autónoma dos Açores	13 961	0	13 419	10	532	0	0
Região Autónoma da Madeira	4 172	0	4 080	0	91	0	0

Capturas nominais de pescado (t) por Porto de descarga e Espécie; Anual - DGRNat., Seg. Serv. Marítimos (Cont.);DRPescas Açores;DRPescas Madeira  
 Nota(s):  
 (1) A partir de 1995 os dados dizem respeito a pescado fresco ou refrigerado (não inclui congelados, salgados e aquicultura).

Tabela 6 - Volume de capturas de pescado fresco ou refrigerado (2013) - Fonte: INE

Em termos de valor o decréscimo foi de 10%, ou seja, 253.148 mil euros em 2013.

No total em 2013, a frota portuguesa capturou 195.065 toneladas de pescado fresco ou refrigerado (-1,2% que em 2012). Esta redução foi essencialmente devida à menor captura de peixes marinhos (-7,3%), sobretudo sardinha, atuns e peixe-espada preto e crustáceos. No caso da sardinha, a diminuição de -11,7% resultou da fixação de um limite de capturas de 36.000 toneladas, tendo em vista a gestão sustentável deste recurso.

Considerando o tipo de pesca, a modalidade do cerco<sup>24</sup> foi preponderante em 2013 (46,8%), seguindo-se a pesca polivalente<sup>25</sup> (41,8%) e, por último, o arrasto<sup>26</sup> (11,4%). (INE, 2014b)

No que respeita à aquacultura, em 2012 produziram-se cerca de 10.000 toneladas de pescado (+12,2% que em 2011) com uma receita de 53.659 mil euros (-8,2% face a 2011). Apesar de um aumento considerável em termos de volume, as receitas diminuíram devido à redução dos preços médios de venda de algumas espécies, nomeadamente da amêijoia.

Relativamente à produção de sal marinho no ano 2013 no Continente foram produzidas 91.000 toneladas (um aumento de 2,9% em relação a 2012), em que a produção média anual por salina foi de 2.173 toneladas (-12% do valor alcançado em 2012).

A indústria transformadora da pesca e aquacultura apresentou uma produção de 212.000 toneladas em 2012, cujo valor das vendas atingiu 784 milhões de euros (aproximadamente 62% da produção foi escoada pelo mercado

---

<sup>24</sup> Pesca de cerco é o método de pesca que usa uma parede de rede sempre longa e alta, que é largada de modo a cercar os peixes para não fugirem.

<sup>25</sup> Pesca polivalente utiliza métodos diversos como o anzol, armadilhas, ganchorra, redes camaroeiras, entre outros.

<sup>26</sup> Pesca de arrasto é realizada por embarcações (arrastões) que rebocam redes, sobre o leito do mar ou entre o leito e a superfície.

interno). Neste setor, os “congelados” continuaram a ser o grupo mais representativo (49,9%), seguido pelos “secos e salgados” (29,0%). As “preparações e conservas” foi o grupo com menor peso (21,1%).

A pesca e atividades associadas representaram em 2012 um volume de negócios de 2.684 milhões de euros contando com 28.800 pessoas ao serviço, uma redução de 2,3 e 3,1% comparativamente a 2011, respetivamente.

No mesmo ano a construção e reparação naval empregou 3.500 pessoas e gerou um volume de negócios de 245 milhões de euros, um aumento de 11,4% face ao ano anterior. O setor de transportes marítimos empregou 4.100 pessoas tendo apresentado um volume de negócios de 664 milhões de euros (-2,9% relativamente a 2011).

Quanto ao turismo, as empresas de alojamento nas zonas costeiras têm um volume de negócios que representa 87% do volume de negócios total de alojamento em Portugal. As empresas de alojamento e restauração que se encontram localizadas nas zonas costeiras tiveram um volume de negócios de 6.500 milhões de euros. Relativamente à restauração em zonas costeiras abrangia 40.400 empresas (-1,2% face a 2011) e obteve um volume de negócios de 4.400 mil milhões de euros (-11,5% em relação a 2011) (INE, 2013).

No caso de Portugal, a dependência energética em 2013 foi de 71,7% tendo em conta as energias renováveis e seria de 84% (12,3 pp acima) sem as renováveis. Com a evolução que a figura abaixo apresenta é evidente o impacto que a produção de eletricidade renovável tem na redução da taxa de dependência energética em Portugal (APREN, 2014).



Gráfico 12 - Impacto na taxa de evolução de dependência energética (2005-2030) - Fonte: APREN

### 5.5.2. Oportunidades e desafios para Portugal

O futuro de Portugal passa necessariamente pelo mar, quer no que respeita aos recursos da zona costeira e da ZEE como pelos do solo e subsolo da PC. O mar é uma prioridade nacional de interesse privado e público, um património que gera riqueza cujo aproveitamento deverá ser sustentável para alcançar as gerações futuras.

É certo que o facto do território português ser descontinuado não pode ser ignorado. O arquipélago dos Açores encontra-se a cerca de 1.500 Km a oeste do continente e a 1.100 Km do arquipélago da Madeira. Este último por conseguinte dista 900 Km a sudoeste do continente.

Esta fragmentação é de igual forma uma vulnerabilidade e um potencial. Se por um lado há a necessidade de comunicação que permita e facilite a circulação de pessoas e bens que minimizem a descontinuidade, por outro lado concede ao país uma ZEE invejável e um poder negocial inegável pela sua posição privilegiada no cruzamento de rotas internacionais.

A recuperação e reforço do poder marítimo assentam no fator humano no qual é necessário atuar. Uma atuação que passa pelo ensino e formação numa cultura científico-tecnológica, que informe a opinião pública nacional do valor

que o mar tem para Portugal e para a Europa no que respeita ao desenvolvimento e segurança. Não podemos ignorar os riscos que incorremos se não aproveitarmos essas oportunidades pois outros o irão fazer (Carvalho, 1995).

A ENM 2013 – 2020 reforça esta necessidade de sensibilizar e informar para a importância do mar e das atividades associadas considerando as componentes económica, ambiental, social, educacional e cultural bem como o potencial de novas oportunidades, empreendedorismo, investigação, inovação e desenvolvimento. A renovação da identidade marítima de Portugal, que tem sido sobretudo afetiva por se basear em valores históricos e culturais, assenta no crescimento azul com uma maior perceção do valor que o mar tem enquanto ativo estratégico com vista à qualidade de vida dos portugueses.

O estudo do Prof. Ernâni Lopes (SAER, 2009) preconiza que o potencial da economia do mar poderá atingir os 20 mil milhões de euros, o que irá permitir uma duplicação do seu peso no PIB nacional até 2025. Para tal é necessária a correta utilização do potencial das atividades ligadas ao mar.

Pitta e Cunha entende que Portugal tem potencial e dimensão para efetuar a exploração dos recursos marinhos da Plataforma Continental, dos portos e transportes marítimos, das pescas e indústria de pescado e da utilização das macro-algas para a produção de biocombustíveis. Com o aumento da globalização, temos já empresas a explorar o solo e subsolo marinhos, estamos no centro de rotas marítimas importantes e temos águas ricas em nutrientes. Apesar de ter tanto potencial, falta ao país competitividade. Para alcançar este patamar Portugal terá que se tornar num país atrativo, para fixar empresas e fomentar o investimento (Pitta e Cunha, 2011).

O enorme espaço marítimo que Portugal dispõe tem sido subaproveitado pois implica projetos que requerem investimentos avultados e com elevado nível de complexidade na sua gestão.

De acordo com questionário que a PwC efetuou em 2014 a 50 personalidades ligadas ao mar, em que abrangeu de forma transversal todos os subsectores da economia do mar em Portugal, 96% dos inquiridos considera como muito importante a cooperação entre agentes económicos para o desenvolvimento da economia do mar. No entanto, 63% considera que esse grau de cooperação é baixo, um facto preocupante dado que a cooperação é basilar no futuro da economia do mar.

Quer a falta de sensibilização e informação já referidas como a baixa cooperação dos agentes económicos associadas à situação económico financeira que Portugal, a Europa e o mundo têm vivido nos últimos anos são fortes entraves ao desenvolvimento e crescimento da economia do mar.

A dimensão marítima de Portugal confere-lhe maior responsabilidade na gestão do Atlântico Norte em termos de conservação e preservação dos recursos naturais aí existentes. Os direitos de soberania que o país tem nestes espaços asseguram a possibilidade de exploração e aproveitamento de tais recursos, fundamentais para o futuro da nossa economia e bem-estar social.

Se é um facto que Portugal goza de uma situação geográfica privilegiada em relação ao oceano Atlântico é também uma realidade que a crise económico-financeira tem sido uma limitação à implementação de estratégias e ao investimento quer público quer privado tendo como consequência a ausência de aproveitamento e de valorização do potencial e da riqueza do Atlântico.

A criação de valor no mar nas suas múltiplas vertentes passa antes de mais por uma mudança de atitude que leve ao desenvolvimento e implementação de projetos com diversos *stakeholders*.

O artigo 19º da Lei de Bases determina a possibilidade de utilização privativa do espaço marítimo através de concessão. Esta autorização permite a entidades privadas o uso ininterrupto de uma área ou volume do espaço marítimo nacional durante um período prolongado (de 1 a 50 anos) para a exploração e

aproveitamento de recursos aí existentes, de acordo com condições a definir em diploma próprio.

Trata-se de uma possibilidade que deve ser fomentada junto de entidades privadas nacionais e estrangeiras através de incentivo ao investimento em atividades marítimas.

Mesmo os países em desenvolvimento não industrializados podem permitir que empresas estrangeiras cedam aos recursos das ZEE e beneficiar de rendas (Stojanovic e Farmer, 2013).

Ora se Portugal não dispõe dos recursos necessários para explorar e tirar partido da riqueza oceânica do Atlântico, o desafio que se coloca assenta num acordo de concessão de uma parte da área marítima sobre a qual tem direito.

A ZEE portuguesa que agora é de 1.727.408 Km<sup>2</sup>, com a aprovação da expansão passará para aproximadamente 3.800.000 Km<sup>2</sup>, conferindo a Portugal o 10º lugar a nível mundial.

	País	ZEE (Km <sup>2</sup> )	Área territorial (Km <sup>2</sup> )	População (2012)	ZEE/Área	População/ ZEE
1º	Estados Unidos	11.351.000	9.826.675	313.847.465	1,16	27,65
2º	França	11.035.000	643.801	65.630.692	17,14	5,95
3º	Austrália	8.505.348	7.741.220	22.015.576	1,10	2,59
4º	Rússia	7.566.673	17.098.242	142.517.670	0,44	18,83
5º	Nova Zelândia	6.682.503	267.710	4.327.944	24,96	0,65
6º	Indonésia	6.159.032	1.904.569	248.465.008	3,23	40,34
7º	Canadá	5.599.077	9.984.670	34.300.083	0,56	6,13
8º	Reino Unido	6.805.586	243.610	63.047.162	27,94	9,26
9º	Japão	4.479.388	377.915	127.368.088	11,85	28,43
10º	Portugal (1)	3.877.408	92.090	10.781.459	42,10	2,78
11º	Chile	3.675.279	756.102	17.067.369	4,86	4,64
12º	Brasil	3.660.955	8.514.877	199.321.413	0,43	54,45
...	Espanha	1.039.233	505.370	47.042.984	2,06	45,27
...	China	879.666	9.596.961	1.343.239.923	0,09	1.526,99

(1) ZEE de Portugal considera a extensão dos limites da PC

Tabela 7 - Comparação das áreas e população dos países com maiores Zonas Económicas Exclusivas, Espanha e China - Fontes: Index Mundi e Basement Geographer

No pressuposto que Portugal não terá capacidade suficiente para explorar a sua ZEE nas próximas décadas devido à falta de meios é importante salientar

que, como mostra a tabela 7, teremos mais recursos marinhos do que a China. Além disso, há que ter em conta a importância estratégica da localização da ZEE pela proximidade da Europa, África e América.

Por sua vez, apesar da China ser um dos maiores países do mundo em superfície e com uma população que atinge mais de 1,343 mil milhões de habitantes, tem uma ZEE de apenas 880.000 Km<sup>2</sup>, menos que ¼ da ZEE portuguesa.

Desta forma e tendo em conta as ligações históricas entre Portugal e China, como no passado com o acordo de Macau, bem como entre a Europa e China, com benefícios mútuos, a concessão pode tornar-se desejável para os dois países com vista à cooperação conjunta na exploração da ZEE portuguesa.

O estudo do hypercluster da economia do mar refere a importância dos países emergentes, sobretudo a China pelo seu potencial e muito orientada para a exportação com grande peso na economia mundial em termos de transportes marítimos e portos, construção naval, pescas e aquacultura e mesmo produção de algas selvagens (SAER, 2009).

Costa e Silva (2012) defende a existência de uma nova ordem energética a emergir no Atlântico em que pela primeira vez desde há várias décadas podemos estar perante uma viragem no que respeita ao poder e influência detidos pelos países do Médio Oriente relativamente ao sistema energético internacional, dado que 91% das reservas de petróleo em *offshore* encontram-se no oceano atlântico. O autor enfatiza que atualmente a China tem o mar no centro do seu pensamento geopolítico e que se definiu como potência marítima projetando nos oceanos a força estratégica que detém. O regresso da China ao mar vai provocar uma disputa pelo controlo dos oceanos que é atualmente dominado pelos Estados Unidos e irá influenciar a história deste século (Costa e Silva, 2012).

A sugestão para Portugal efetuar um acordo de concessão com a China carece obviamente de um estudo aprofundado por parte de entidades competentes para

avaliar essa possibilidade e quantificar o custo/benefício do acordo. No entanto, apontam-se alguns critérios que poderão servir de base a uma análise da proposta de concessão:

- área de concessão máxima de 50% da ZEE portuguesa à China após aprovação pela CLPC, ou seja, cerca de 1.900.000 Km<sup>2</sup>;
- delimitação e caracterização cartográfica da área de concessão;
- período de concessão de 50 anos de acordo com a Lei de Bases;
- pagamento de uma renda anual bem como a comparticipação dos royalties que a China possa obter na concessão com as empresas chinesas e internacionais;
- obtenção de condições especiais para Portugal investir na China, principalmente na região sul e em Macau, bem como a isenção de impostos para produtos portugueses exportados para a China;
- pelo menos metade das construções, infraestruturas e equipamentos necessários para a exploração marítima seriam produzidos em Portugal.

O acordo de concessão proporcionaria a Portugal capital para apoiar os investimentos no desenvolvimento português, na educação e formação e na saúde, para além da criação de postos de trabalho, aumento das exportações e diminuição da dívida soberana.

Por seu lado, a China ficaria mais próxima quer da Europa quer do Brasil e de África, passando a ser juntamente com Portugal um fornecedor de produtos portugueses, sobretudo energias renováveis e mineração.

Em suma e ainda que de uma forma superficial, a presente Dissertação pretende responder à questão “Quais as grandes oportunidades e desafios que Portugal enfrenta?” com a possibilidade do país enveredar por um acordo de concessão que permita explorar de forma sustentada a riqueza que o Atlântico lhe proporciona e emergir da crise que tem vivido.

## 6. CONCLUSÕES

Pela vasta abrangência do tema em estudo, este capítulo apresenta apenas algumas notas conclusivas tendo em conta que o objetivo do trabalho assentou na procura de resposta às questões levantadas.

Numa primeira análise desta Dissertação, podemos constatar que os oceanos, mares e zonas costeiras são parte integrante e essencial do ecossistema planetário e, como tal, relevantes para a sua sustentabilidade. É inegável a importância que os oceanos têm a nível ambiental, económico, social, político e mesmo cultural.

O aumento da preocupação relativa à carência de recursos terrestres leva-nos para o poema “O Infante” de Fernando Pessoa quando refere “Deus quis que a Terra fosse toda uma, que o mar unisse, já não separasse”, no entendimento que é necessário que as potencialidades do mar sejam encaradas enquanto estratégia global para um desenvolvimento sustentável.

É um facto que a crescente necessidade de matérias-primas irá continuar a colocar uma maior pressão e intensificar a luta pelos recursos, desde alimentares aos energéticos, minerais e água. Neste âmbito, a globalização tem provocado transformações geopolíticas, económicas e tecnológicas com o conseqüente declínio das nações e a emergência de novos interlocutores não estatais em que se tem vindo a assistir a uma transferência de recursos financeiros dos países consumidores para países produtores de matérias-primas, especificamente petróleo e gás natural (Ferreira da Silva, 2012).

Temas como globalização, desenvolvimento sustentável e crescimento azul são cada vez mais abordados e tidos em linha de consideração nas tomadas de decisão uma vez que a escassez de recursos terrestres e os problemas ambientais têm levado à consciencialização da Humanidade quanto à sobrevivência das gerações futuras. É neste sentido que os oceanos se impõem como fundamentais enquanto fontes de recursos e garantia de sustentabilidade.

A nível nacional, o abandono do mar nas últimas décadas com as atenções voltadas para a UE levou a uma estagnação e perda de competitividade que, juntamente com a recente crise, justifica a situação que se vive atualmente.

A crise instalada carece de respostas políticas, culturais e estratégicas e Portugal não pode ficar indiferente aos desafios que o mundo enfrenta e à necessidade de centrar no mar o seu pensamento geopolítico

O país atingiu uma debilidade financeira em que foi necessário recorrer à ajuda externa e à implementação de medidas com vista ao aumento das receitas e diminuição da despesa pública. Apesar do poder marítimo português resultante da sua posição geográfica e da dimensão da sua Zona Económica Exclusiva e Plataforma Continental, devido à debilidade referida, o país não dispõe de capacidade de investimento público ou privado que lhe permita por si só explorar e aproveitar a riqueza que o Atlântico comporta.

Os conceitos de ZEE e PC definidos pela CNDUM ganham relevância para a economia do país, dado que ao longo da investigação o mar é entendido como um ativo estratégico. A estes conceitos junta-se o hypercluster da economia do mar que se evidencia como um desígnio nacional e apela à mudança e modernização, defendendo que o mar é o desafio mais promissor pelas importantes oportunidades de criação de valor.

Maria Damanaki<sup>27</sup> refere “... A economia marítima abrirá caminho a novos produtos, serviços e postos de trabalho e criará oportunidades para novos empresários dinâmicos, contribuindo assim para a prosperidade económica geral.” (Comissão Europeia, 2013b)

Ao longo do trabalho foram enumeradas as potencialidades dos mares e oceanos e o seu contributo para o desenvolvimento sustentável, nomeadamente para Portugal. Foi igualmente referida por várias vezes a crise que se vive desde 2008. Uma crise provoca danos económicos e sociais e requer esforços acrescidos

---

<sup>27</sup> Maria Damanaki, Comissária Europeia dos Assuntos Marítimos e das Pescas (2010-2014).

para se conseguir ultrapassar, mas alerta para as oportunidades e desafios que se enfrentam, para a necessidade de mudança de uma visão míope centrada no curto prazo para uma visão global no longo prazo.

Podemos concluir que por não ter capacidade financeira é determinante para Portugal continuar a atrair investimento estrangeiro e fomentar uma aliança para a exploração dos recursos marítimos com o objetivo de gerar riqueza e criar valor com benefícios mútuos.

Se por um lado se considerou que a revisão de literatura que esteve na base da realização deste trabalho foi uma limitação, por outro há a convicção da riqueza da informação encontrada e do seu valor e contributo para o conhecimento aprofundado do tema escolhido.

A escolha do tema sobre o mar no âmbito do Mestrado em Gestão foi desde o início encarada essencialmente na sua vertente económica. Por este motivo, o trabalho é suscetível de apresentar algumas lacunas na vertente ambiental e sociocultural não só pela formação de base e a tendência inerente a essa formação dar maior importância ao enquadramento económico mas também pela limitação do tempo para apresentação da Dissertação.

Há sobretudo a expectativa que o presente trabalho desperte o interesse público para o mar e para o seu potencial na certeza que a sua exploração sustentada contribui para o bem-estar da Humanidade. Esta expectativa baseia-se na convicção de que trabalho será uma base para estudos futuros e para o desenvolvimento da sugestão apresentada.

## BIBLIOGRAFIA

### Livros, artigos de periódicos e jornais

Azevedo, Rui. 2013. O contributo do mar para o crescimento sustentável das regiões portuguesas. *ifdr.pt*.

[www.ifdr.pt/HttpHandlers/docHandler.ashx?id=10212&menuid=22](http://www.ifdr.pt/HttpHandlers/docHandler.ashx?id=10212&menuid=22)

(17.12.2014; 21H30)

Bento, A. 2012. *Como fazer uma revisão da literatura: Considerações teóricas e práticas*. Revista JA: Associação Académica da Universidade da Madeira, nº 65, Ano VII (pp. 42-44)

Bradley, Michael. Putten, Ingrid van. Sheaves, Marcus. 2014. The pace and progress of adaptation: Marine climate change preparedness in Australia's coastal communities. *Marine Policy Journal*, 53: 13-20

Brundtland, Gro Harlem. 1987. *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. World Commission on Environment and Development

Carvalho, Virgílio. 1995. *A importância do mar para Portugal*. Venda Nova, Bertrand Editora

Costa e Silva, António. 2012. *Portugal: país-arquipélago contributo para a definição de um conceito estratégico*. Lisboa, Instituto Português de Relações Internacionais

Duarte, A. Rebelo. 2010. A geoestratégia, o mar e a economia. *idjc.pt*.  
[www.idjc.pt/PDFs/A GEOESTRATEGIA E O MAR.pdf](http://www.idjc.pt/PDFs/A_GEOESTRATEGIA_E_O_MAR.pdf)

(18.09.2014; 20H40)

Duarte, A. Rebelo. 2011. As fronteiras Marítimas, a Segurança Marítima e a  
Cooperação Internacional. *Revista Científica Maria Scientia*. 1ª Edição: 2-34

Duarte, António Rebelo. 2014. *A Europa, Portugal e o Mar*. Lisboa, Academia  
de Ciências de Lisboa

Durán, Roi. Farizo, Begoña A. Vázquez, María Xosé. 2014. Conservation of  
maritime cultural heritage: A discrete choice experiment in a European  
Atlantic Region. *Marine Policy Journal*, 51: 356-365

Ferreira da Silva, J. C. do Vale. 2012. *A Plataforma Continental Portuguesa,  
Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder  
Nacional*. Lisboa, Edições Culturais da Marinha

Fritz, Jan-Stefan. Hanus, John. 2015. The European Integrated Maritime  
Policy: The next five years. *Marine Policy Journal*, 53: 1-4

Gullett, Warwick. 2012. Incorporating Fisheries Interests in National Oceans  
Policy-making. *Coastal Management Journal*, 40:2, 222-233

Kaygusuz, Kamil. 2004. Wind Energy: Progress and Potential. *Energy Sources*,  
26:2, 95-105

Kaygusuz, Kamil. 2009. Wind Power for a Clean and Sustainable Energy Future. *Energy Sources*, Part B: Economics, Planning, and Policy, 4:1, 122-133

Masden, Elizabeth A. McCluskie, Aly. Owen, Ellie. Langston, Rowena H.W. 2014. Renewable energy developments in an uncertain world: The case of offshore wind and birds in the UK. *Marine Policy Journal*, 51: 169-172

King, Matthew. 2012. *The Atlantic Forum, process and outcomes*. Dublin, Comissão Europeia, DG-MARE

Mateus, Augusto. 1992. A economia portuguesa depois da adesão à Comunidades Europeias: transformações e desafios. *analisesocial.ics.ul.pt*. <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223054629O6yOU5pa6Gx45OK0.pdf> (04.09.2014; 20H15)

Matias, Vieira. 2005. *O Mar – um oceano de oportunidades para Portugal*. Lisboa, Edições Culturais da Marinha

Neves, João M. L. Pires. 2010. A Soberania dos Estados e o Mar, a realidade portuguesa. *academia.marinha.pt*. [http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/A\\_soberania\\_dos\\_estados.pdf](http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/A_soberania_dos_estados.pdf) (03.09.2014; 21H15)

Neves, João M. L. Pires. Duarte, António C. Rebelo. 2013. *A Maritimidade portuguesa, do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento*. Lisboa, Edições Culturais da Marinha

Pedreira, Jorge M. 1998. As consequências económicas do império: Portugal (1415-1822). *analisesocial.ics.ul.pt*.

<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1222351336H6sDZ7sk3Ak34ZY1.pdf>  
(03.09.2014; 22H30)

Pereira, António Silva. 2004. A Consciência Estratégica dos Oceanos. *idn.gov.pt*.

<http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD108.pdf>  
(04.09.2014; 21H10)

Pereira, P. André Abreu. 2014. A extensão da plataforma continental portuguesa: um potencial energético e mineral por explorar? *Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais*. Universidade do Minho, Escola de Economia e Gestão

Pitta e Cunha, Tiago. 2004. A importância estratégica do mar para Portugal. *idn.gov.pt*.

<http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD108.pdf>  
(05.09.2014; 22H20)

Pitta e Cunha, Tiago. 2011. *Portugal e o Mar: À Redescoberta da Geografia*. Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos

Porter, Michael E. 1998. *Clusters and the New Economics of Competition*. Harvard Business Review

Santos, Catarina Frazão. Domingos, Tiago. Ferreira, Maria Adelaide. Orbach, Michael. 2014. How sustainable is sustainable marine spatial planning? Part I - Linking the concepts. *Marine Policy Journal*, 49: 59-65

Stojanovic, T.A. Farmer, C.J.Q. 2013. The development of world oceans & coast and concepts of sustainability. *Marine Policy Journal*, 42: 157-165

Steingart, Gabor. 2009. *O conflito global ou a guerra da prosperidade*. (1ª Edição). Lisboa, Editorial Presença

Suárez-de Vivero, Juan L. Mateos, Juan C. Rodríguez. 2014. Changing maritime scenarios. The geopolitical dimension of the EU Atlantic Strategy. *Marine Policy Journal*, 48: 59-72

Tatenhove, Jan van. Taakjaer, Jesper. Leeuwen, Judith van. Hoof, Luc van. 2014. Regional cooperation for European seas: Governance models in support of the implementation of the MSFD. *Marine Policy Journal*, 50: 364-372

Vallega, Adalberto. 1999. *Fundamentals of Integrated Coastal Management*. The Netherlands, Kluwer Academic Publishers

Visbeck, Martin. Kronfeld-goharani, Ulrike. Neumann, Barbara. Rickels, Wilfried. Schmidt, Jörn. Doorn, Erik van. Matz-Lück, Nele. Proelss, Alexander. 2014. A Sustainable Development Goal for the Ocean and Coasts: Global ocean challenges benefit from regional initiatives supporting globally coordinated solutions. *Marine Policy Journal*, 49: 87-89

Wright, Glen. 2015. Marine governance in an industrialised ocean: A case study of the emerging marine renewable energy industry. *Marine Policy Journal*, 52: 77-84

Zamith, J. M. Aleixo. 2011. Política marítima europeia, uma política à medida de Portugal? *Dissertação de Mestrado em Estudos Sobre a Europa: Europa – As Visões do “Outro”*. Coimbra. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

### **Documentos oficiais**

APREN (2014) Impacto macroeconómico do setor da eletricidade de origem renovável em Portugal, disponível em [www.apren.pt](http://www.apren.pt) (03.04.2015; 23H50)

BP (2014) BP Statistical Review of World Energy, disponível em <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/statistical-review-2014/BP-statistical-review-of-world-energy-2014-full-report.pdf> (03.04.2015; 21H27)

Comissão das Comunidades Europeias (2006). Livro Verde. Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares. COM (2006) 275 final, volume II, Anexo. Bruxelas, 07.06.2006

Comissão das Comunidades Europeias (2007). 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. COM (2007) 575 final. Bruxelas, 10.10.2007

Comissão Europeia (2011). Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica. COM (2011) 782 final. Bruxelas, 21.11.2011

Comissão Europeia (2012). Comunicado de Imprensa da Comissão Europeia, Crescimento azul: Comissão apresenta as perspetivas para o crescimento sustentável dos setores marinho e marítimo. Bruxelas, 13.09.2012

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. Livro Verde, conhecimento do meio marinho 2020, da cartografia dos fundos marinhos à previsão oceanográfica. COM(2012) 473 final. Bruxelas, 29.08.2012

Comissão Europeia (2013a). Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica. COM (2013) 279 final. Bruxelas, 13.05.2013

Comissão Europeia (2013b). Compreender as políticas da União Europeia, pescas e assunto marítimos, disponível em [http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/pt/fisheries\\_pt.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/pt/fisheries_pt.pdf) (05.01.2015; (13H30)

Comissão Europeia (2014). Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. Energia azul, Materializar o potencial da energia oceânica nos mares e oceanos da Europa no horizonte de 2020 e mais além. COM (2014) 8 final. Bruxelas, 20.01.2014

Decreto do Presidente da República nº 67-A/97 (14.10.1997). DIÁRIO DA REPÚBLICA: I SÉRIE, nº 238 pp. 5486(2)

Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (17.06.2008). JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA: L 164 pp.19-40

Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (23.07.2014). JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA: L 257 pp.135-145

Divisão de População das Nações Unidas, 2014, Concise Report on the World Population Situation in 2014, disponível em <http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/trends/Concise%20Report%20on%20the%20World%20Population%20Situation%202014/en.pdf> (05.04.2015; 20H47)

EUROSTAT (2011) Coastal Regions, Eurostat regional yearbook 2011, disponível em [www.ec.europa.eu/eurostat](http://www.ec.europa.eu/eurostat) (04.04.2015; 08H45)

EUROSTAT (2013) Economic ebb and flow in maritime sectors, General and regional statistics, disponível em [www.ec.europa.eu/eurostat](http://www.ec.europa.eu/eurostat) (04.04.2015; 09H10)

EUROSTAT (2014) Tourism statistics at regional level, disponível em [www.ec.europa.eu/eurostat](http://www.ec.europa.eu/eurostat) (04.04.2015; 09H48)

FAO (2014) The State of World Fisheries and Aquaculture, disponível em <http://www.fao.org/3/a-i3720e.pdf> (30.03.2015; 18H55)

FMI (2015), World Economic Outlook, disponível em <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/update/01/pdf/0115.pdf> (17.02.2015; 21H25)

CGO (2014) From Decline to Recovery – A Rescue Package for the Global Ocean, disponível em <http://www.globaloceancommission.org/news/the-global-ocean-commissions-final-report-is-now-available/> (05.04.2015; 22H35)

Governo de Portugal. Estratégia nacional para o mar 2013-2020, disponível em <http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/ENM.pdf> (02.09.2014; 22H00)

INE (2013) Influência do mar na atividade económica, disponível em [www.ine.pt](http://www.ine.pt) (02.04.2015; 22H40)

INE (2014a) Anuário Estatístico de Portugal 2013, disponível em [www.ine.pt](http://www.ine.pt) (02.04.2015; 20H12)

INE (2014b) Estatísticas da Pesca 2013, disponível em [www.ine.pt](http://www.ine.pt) (02.04.2015; 21H03)

IOC/UNESCO (2011) A Blueprint for Ocean and Coastal Sustainability, disponível em [http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/SC/pdf/interagency\\_blue\\_paper\\_ocean\\_rioPlus20.pdf](http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/SC/pdf/interagency_blue_paper_ocean_rioPlus20.pdf) (27.01.2015; 22H15)

Lei nº 17/2014 (10.04.2014). DIÁRIO DA REPÚBLICA: I SÉRIE, nº 71 pp. 2358-2362

Regulamento (CE) nº 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (11.12.2013). JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA: L 354 pp. 22-61

Relatório PWC, 2015, Barómetro PwC da Economia do Mar, disponível em <http://www.pwc.pt/pt/publicacoes/economia-mar.jhtml>

Resolução da Assembleia da República nº 60-B/97 (14.10.1997). DIÁRIO DA REPÚBLICA: I SÉRIE, nº 238 pp. 5486(3)-5486(192)

Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006 (12.12.2006). DIÁRIO DA REPÚBLICA: I SÉRIE, nº 237 pp. 8316-8327

Resolução do Conselho de Ministros nº 12/2014 (12.02.2014). DIÁRIO DA REPÚBLICA: I SÉRIE, nº 30 pp. 1310-1336

UNCTAD (2014) Review of maritime transport 2014, disponível em [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf) (19.02.2015; 17H50)

World Bank (2013) Indispensable ocean: aligning ocean health and human well-being, disponível em <http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/10/18516203/indispensable-ocean-aligning-ocean-health-human-well-being-guidance-blue-ribbon-panel-global-partnerships-oceans> (28.03.2015; 22H37)

World Bank (2015) Global Economic Prospects, having fiscal space and using it, disponível em

[http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/GEP/GEP2015a/pdfs/GEP15a\\_web\\_full.pdf](http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/GEP/GEP2015a/pdfs/GEP15a_web_full.pdf) (28.03.2015; 23H42)

WEF (2015) Global Risks 2015, disponível em

<http://www.weforum.org/reports/global-risks-report-2015>  
(23.04.2015; 17H00)

World Wind Energy Association (2014) World Wind Resource Assessment Report, disponível em <http://www.wwindea.org/wwea-publishes-world-wind-resource-assessment-report/> (04.04.2015; 16H40)

SAER. O Hypercluster da Economia do Mar. Relatório Final, 17.12.2009

### **Principais links consultados**

- [http://www.portugalglobal.pt/PT/PortugalNews/Documents/Revistas\\_PDFs/Portugalglobal\\_n35.pdf](http://www.portugalglobal.pt/PT/PortugalNews/Documents/Revistas_PDFs/Portugalglobal_n35.pdf)
- <http://www.cienciaviva.pt/oceano/>
- <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=7097>
- <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=7811>
- [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/index_pt.htm)
- <http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPage&contedoDetalle=1072949>
- <http://www.ua.pt/sga/PageCourse.aspx?id=19&p=2>

- [http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index_pt.htm)
- <http://oje.pt/portugal-pode-discutir-a-delimitacao-da-plataforma-continental-em-2016-a-soberania-ja-a-exerce/>
- <http://www.dgpm.mam.gov.pt/Pages/contasatelitedomar.aspx>
- [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime\\_spatial\\_planning/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning/index_pt.htm)
- [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm)
- <http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/index.shtml>
- [http://www.eurocid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p\\_cot\\_id=8459](http://www.eurocid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p_cot_id=8459)
- [http://www.repsol.com/pt\\_pt/corporacion/conocer-repsol/contexto-energetico/matriz-energetica-mundial/](http://www.repsol.com/pt_pt/corporacion/conocer-repsol/contexto-energetico/matriz-energetica-mundial/)
- <http://www.gwec.net/global-figures/global-offshore/>
- [http://www.pordata.pt/Europa/Administra%C3%A7%C3%B5es+P%C3%ABlicas+d%C3%ADvida+bruta+em+percentagem+do+PIB+\(R\)-1763](http://www.pordata.pt/Europa/Administra%C3%A7%C3%B5es+P%C3%ABlicas+d%C3%ADvida+bruta+em+percentagem+do+PIB+(R)-1763)
- [http://www.pordata.pt/Portugal/Taxa+de+desemprego+total+e+por+sxo+\(percentagem\)-550](http://www.pordata.pt/Portugal/Taxa+de+desemprego+total+e+por+sxo+(percentagem)-550)
- <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
- <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG/countries/1W-PT-EU?display=graph>
- <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>
- <http://www.indexmundi.com/>
- <http://basementgeographer.com/exclusive-economic-zones-how-some-countries-are-a-lot-larger-than-they-appear/>
- <http://www.emepc.pt/importancia-do-projeto>
- [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal\\_tourism/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_en.htm)

- <https://dre.pt/pesquisa-avancada/-/asearch/form/maximized?types=SERIEI>