

ECONOMIA AZUL E SEGURANÇA MARÍTIMA O CASO DE PORTUGAL

Francisco Proença Garcia e Sónia Ribeiro

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da economia marítima tem sido divulgado na última década como um dos principais ativos para a recuperação das economias europeia e portuguesa. A União Europeia (UE) produziu, desde meados da década de 2000, vários documentos estratégicos sobre o tema. Neste âmbito, a Política Marítima Integrada (PMI) e a Estratégia para o Atlântico definem as prioridades das políticas públicas para o desenvolvimento da «economia azul» na Europa e nas regiões atlânticas.

Em Portugal, a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM) estabelece os objetivos e as prioridades estratégicas para atingir os objetivos europeus e nacionais, definindo um plano de ação que inclui a implementação do projeto em diferentes áreas consideradas. Outro documento de estratégia desenvolvido em Portugal, que serviu de base para a definição da ENM, foi um estudo sobre o cluster da economia marítima em Portugal, que propôs uma estratégia de desenvolvimento das atividades económicas ligadas ao mar de forma holística.

Todos estes documentos enfatizam a importância da segurança como um elemento de base do cluster da economia marítima, criando condições de segurança para o desenvolvimento de todos os outros setores, chegando a ser considerado em Portugal um setor crucial para apoiar o desenvolvimento da indústria.

RESUMO

Partindo do reconhecimento da relevância da segurança marítima para o desenvolvimento da economia no quadro estruturante da economia globalizada, este trabalho teve como objetivo avaliar o alinhamento da estratégia de segurança e defesa, na União Europeia, e em particular no caso português, com os objetivos expressos para o desenvolvimento da economia marítima, em Portugal e na União. Da avaliação efetuada parece evidenciar-se que, na União Europeia, e particularmente em Portugal, é reconhecida a importância do setor «segurança e defesa» para o cumprimento dos objetivos da Política Marítima Integrada e da Estratégia para o Atlântico, pelo que a Estratégia Global para a Política Externa e de Segurança da União Europeia (EUGS) aparece como um contributo relevante para aqueles objetivos. A centralidade conferida pela EUGS ao Atlântico reforça particularmente as premissas de segurança no desenvolvimento da economia marítima dos países atlânticos, onde Portugal se procura afirmar como produtor de segurança e em simultâneo seu grande beneficiário.

Palavras-chave: Economia azul, segurança marítima, estratégia global, Atlântico.

ABSTRACT

BLUE ECONOMY AND MARITIME SAFETY. THE PORTUGUESE CASE

Based on the recognition of the relevance of maritime safety for the development of the economy within the structuring framework of the globalized economy, this study aimed to evaluate the alignment of the security and defence strategy in the European Union and in Portugal, with the stated objectives in the Union and Portugal. The study shows that in the European Union, and particularly in Portugal, the importance of the security and defence sector is recognized for the achievement of the objectives of the Integrated Maritime Policy and of the Atlantic Strategy, and therefore the Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy (EUGS) appears as a relevant contribution to those objectives. The centrality granted by the EUGS to the Atlantic particularly reinforces the security assumptions in the development of the maritime economy of the Atlantic countries, where Portugal seeks to affirm itself as a producer of safety and at the same time its great beneficiary.

Keywords: Blue economy, maritime security, global strategy, Atlantic.

Por conseguinte, é importante conhecer e validar a correspondência entre os objetivos políticos e económicos definidos e as condições e a manutenção da segurança que os tornam possíveis.

ECONOMIA, GLOBALIZAÇÃO COMPETITIVA E SEGURANÇA MARÍTIMA

Há muito reconhecido como um dos recursos naturais mais importantes da humanidade, o oceano, na sua vastidão e no desconhecimento que sobre ele persiste, foi tido durante séculos como fonte ilimitada de recursos – sejam eles alimentares, como via de transporte ou fonte de lazer.

O desconhecimento da realidade do oceano e seus processos na interação com o planeta, por um lado, e a incapacidade de estruturar um modelo de governança aplicável no espaço marítimo, por outro, tornaram o oceano um recurso de acesso aberto para ser explorado por qualquer pessoa com os necessários meios¹.

No entanto, ao longo das últimas décadas, o maior conhecimento do oceano, suas dinâmicas e realidades, impôs a reflexão sobre uma utilização e governação mais sustentável do oceano.

A percepção económica, social e política do mar, sobrefoçada na sua dimensão de fonte de recursos pesqueiros e meio de comunicação através do qual é possível transpor-

tar bens e pessoas, dominou ao longo do tempo, sendo estas percebidas como funções primárias do oceano, que o processo de globalização competitiva veio, aliás, reforçar. De facto, este processo estruturante das relações económicas mundiais permitiu que milhões de pessoas atingissem novos limiares de riqueza e bem-estar que permitiram a explosão demográfica das últimas décadas, com a correspondente procura de bens alimentares, nomeadamente os provenientes do oceano. Não obstante, a globalização competitiva assenta na possibilidade de transferir bens e pessoas entre continentes de forma rápida e eficiente, sendo a frequência, regularidade e quantidade de ligações entre os principais centros económicos e demográficos de todo o mundo, proporcionada pelo transporte marítimo, essencial.

O potencial do oceano como recurso de resposta à perspetiva de esgotamento dos recursos energéticos tradicionais e à procura de novas soluções para a satisfação da procura energética, bem como de materiais e minerais em alguns casos perto da exaustão em terra, começou também a ser melhor conhecido.

Nas últimas décadas, a produção de modelos integrados do sistema global oceano-atmosfera-superfície terrestre revelou o papel crítico dos oceanos na regulação do clima, e projetos recentes centrados no valor económico dos serviços ecossistémicos comercializados e não comercializados do oceano² indicam a sua enorme contribuição para o bem-estar humano, além do fornecimento daqueles bens e serviços.

Neste contexto, o oceano percebe-se como a nova fronteira económica, com o potencial de impulsionar o crescimento económico, o emprego e a inovação.

De acordo com a OCDE³, a produção da economia oceânica em 2010 foi de aproximadamente 2,5 por cento do valor agregado bruto mundial, onde um terço foi atribuído ao petróleo e ao petróleo *offshore*, seguido pelo turismo marítimo e costeiro, equipamentos marítimos e portos. O emprego direto a tempo inteiro na economia oceânica totalizou cerca de 31 milhões de empregos, a maioria deles na pesca industrial com mais de um terço do total, e o turismo marítimo e costeiro com quase um quarto. Espera-se também que as indústrias oceânicas se desenvolvam de forma rápida e uniforme para superar o crescimento da economia global como um todo, tanto em termos de valor agregado como de emprego, podendo atingir mais de três mil milhões de dólares. No que respeita à geração de emprego, a OCDE estima que em 2030 a economia marítima atinja os 40 milhões de empregos equivalentes em tempo integral, sendo expectável um crescimento mais rápido nos setores da energia eólica *offshore*, aquicultura marinha, processamento de peixe e atividades portuárias.

Na Europa, a Comissão Europeia sublinhou⁴ que os mares, as zonas costeiras e as regiões marítimas da Europa são motores para a economia europeia, com um potencial de 5,4 milhões de empregos e um valor agregado bruto de pouco menos de 500 mil milhões de euros por ano.

Neste âmbito, a definição de ZEE, primeiro, e, nas últimas décadas, os processos de reconhecimento da jurisdição nacional sobre o fundo do mar no âmbito dos processos tutelados pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), também apontam para a atribuição de uma cada vez maior relevância estratégica ao oceano, que se torna também fonte de novos conflitos e novas disputas entre estados, de que os exemplos clássicos incluem disputas sobre a soberania das ilhas, mas muitos casos de delimitação marítima dizem respeito quase exclusivamente a uma interpretação e aplicação das disposições do direito do mar.

Estas fontes de conflito crescem à medida que o desenvolvimento tecnológico permite conhecer e eventualmente aumentar ou tornar exequível a exploração das riquezas do fundo do mar. Um exemplo ilustrativo é a descoberta de hidrocarbonetos, que tem vindo a valorizar áreas marítimas às quais anteriormente não era reconhecido valor económico especial, mas que pode ter um impacto significativo nas decisões internacionais de investimento de atores comerciais e no desenvolvimento político e económico de um Estado, facto que fez surgir ou exacerbar muitas das disputas de fronteiras mundiais⁵. A globalização tem, sem dúvida, contribuído para a expansão do poder

marítimo mundial. Na verdade, para além da construção de grandes portos e da exploração dos recursos oceânicos, as potências marítimas têm sido os principais beneficiários do transporte marítimo, verdadeira «espinha dorsal do comércio internacional e um motor da globalização»⁶, sendo responsável por cerca de 80 por cento do comércio mundial em volume e mais de 70 por cento em termos de valor⁷.

A expansão das atividades económicas e financeiras impulsionadas pela globalização arrastou também o acréscimo de incerteza e novos fatores de risco, com consequências para o sistema de segurança internacional, reforçando naturalmente a necessidade de maior segurança marítima. Como a economia mundial depende em grande parte do fluxo do comércio marítimo, qualquer ameaça significativa para este fluxo é uma preocupação, especialmente para os países cujo desempenho económico depende da globalização.

Como ressalta Rebelo Duarte⁸, a globalização e a segurança marítima são essenciais para o crescimento económico global, mas, ao mesmo tempo, desenvolvem-se num ambiente de tensões e conflitos, agravados pela imprecisão de algumas fronteiras marítimas e não consolidação de direitos dos estados previstos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que podem originar disputas relativas aos direitos fora da jurisdição das águas dos estados costeiros, como é o caso dos recursos do alto mar, que se espera aumentem na medida em que o desenvolvimento tecnológico

permita a cada vez maior e mais eficaz exploração da riqueza do mar profundo.

Naturalmente, outros tipos de risco/conflito devem também ser sublinhados, desde os provocados pela escassez de recursos haliêuticos aos derivados da poluição (por

O MAR CONTINUA A SER UM ELEMENTO
ESSENCIAL NO XADREZ ECONÓMICO GLOBAL
E MANTERÁ UM PAPEL FUNDAMENTAL
NO PROCESSO COMPETITIVO DE GLOBALIZAÇÃO.

acidente ou pela descarga de material poluente) ou os causados por atos de pirataria ou terrorismo, com impacto importante desde logo na segurança de pessoas, bens e infraestruturas.

O mar, portanto, continua a ser um elemento essencial no xadrez económico global e manterá um papel fundamental no processo competitivo de globalização. Como tal, a preocupação com os meios para garantir a segurança dos mares torna-se uma questão central.

SEGURANÇA MARÍTIMA NA ESTRATÉGIA E NA POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEIA

Em 2005, um grupo de comissários encarregados de orientar a discussão sobre a criação de uma política europeia para o mar incorporou uma nova visão para os oceanos e os mares na Europa e iniciou um caminho que evoluiu ao longo dos últimos dez anos, a partir da Política Marítima Integrada (PMI) da UE⁹, que consagrou uma abordagem holística das questões marinhas e marítimas na UE, com base na ideia de que, através

da coordenação de suas políticas, a União pode colher mais benefícios dos mares e oceanos com menor impacto ambiental.

Neste contexto, a PMI abrange um vasto leque de áreas muito diferentes, estendendo-se desde a pesca, a aquicultura, os transportes, ou os portos marítimos, ao meio marinho, à investigação marinha, e à energia *offshore*, construção naval, indústrias relacionadas com o mar, vigilância marítima, e ao turismo costeiro e marítimo, tendo em consideração ainda o emprego nos setores marítimos, o desenvolvimento das regiões costeiras e as relações externas em matéria de mar.

Apresentado em 2011, o documento estratégico da Comissão Europeia – «Estratégia Marítima no Espaço Atlântico»¹⁰ –, datado de 21 de novembro, é um «subproduto»¹¹ da PMI, especificamente orientada para o conhecimento, proteção e exploração do potencial do oceano Atlântico.

Esta ferramenta estratégica foi lançada oficialmente em Lisboa, o que foi visto como um reconhecimento da importância de Portugal nesta área. No entanto, o oceano Atlântico é crucial para a Europa como um todo, como reconhecido pela estratégia, que afirma que «O Atlântico é a linha de vida da Europa para o comércio»¹², e em diferentes aspetos, como apontado na época pela comissão dos Assuntos Marítimos e Pesca:

«[...] o Atlântico desempenha um papel crítico na história e na identidade da Europa. É de vital importância para o comércio da UE e tem um enorme potencial para o futuro desenvolvimento da Europa. [...] [O Atlântico] promove a coesão territorial e o compromisso de parceiros internacionais, de todos os lados do Atlântico, inclusive através da criação de emprego e inovação em setores marítimos e áreas costeiras, no que se refere à sustentabilidade de seus recursos»¹³.

Em termos gerais, a estratégia engloba as águas costeiras, territoriais e jurisdicionais de cinco estados-membros (França, Irlanda, Portugal, Espanha e Reino Unido), bem como as águas internacionais, e visa estabelecer o quadro a alcançar com iniciativas e ações-chave apoiadas por estruturas de financiamento em áreas como energia, meio ambiente, pesca, investigação, inovação e desenvolvimento tecnológico, vigilância marítima, conhecimento marinho e planeamento espacial marítimo.

A estratégia europeia visa propor uma abordagem coerente e equilibrada, consistente com a agenda Europa 2020, em grande medida centrada nos desafios que as novas realidades económicas colocam às comunidades costeiras atlânticas, mas também no reconhecimento da responsabilidade da UE no que se refere à gestão global do oceano. Neste contexto, aborda cinco temas nos quais agrupa os desafios e as oportunidades que enfrenta o oceano Atlântico:

- implementação de uma abordagem ecossistémica (pesca sustentável e alcançar um bom estado ambiental);

- redução da pegada de carbono da Europa para mitigação das mudanças climáticas;
- exploração sustentável dos recursos naturais do fundo do Atlântico – assegurando simultaneamente que os minerais sejam extraídos em condições seguras que respeitem o meio ambiente e aprofundando melhor conhecimento sobre o fundo marinho e seus recursos;
- resposta a ameaças e emergências (a estratégia reconhece que a UE precisa estar preparada para ameaças e emergências no Atlântico, sejam elas causadas por acidentes, desastres naturais ou atividades criminosas);
- crescimento socialmente inclusivo, abordando o desafio de garantir que novos empregos de alto valor agregado sejam criados nas zonas costeiras e, ao mesmo tempo, a correspondência entre o emprego disponível e as competências existentes.

A estratégia foi traduzida no Plano de Ação para o Atlântico¹⁴, que encoraja os cinco estados-membros do espaço atlântico a partilhar informações, custos, resultados e melhores práticas, e buscar novas áreas de cooperação nas atividades marítimas.

Ainda em setembro de 2012, a Comissão, na comunicação «Crescimento Azul»¹⁵, sobre as oportunidades de crescimento sustentável marítimo e marinho, salienta a importância da «economia azul», que representa 5,4 milhões de empregos e um aumento

bruto do valor agregado de quase 500 mil milhões de euros por ano. O documento visa apoiar o crescimento sustentável a longo prazo em todos os setores marítimos, reconhecendo a importância dos mares e oceanos como motores da economia europeia com grande potencial de inovação e crescimento.

No entanto, a segurança e a defesa são temas ausentes nos documentos e planos

A SEGURANÇA E A DEFESA SÃO TEMAS
AUSENTES NOS DOCUMENTOS E PLANOS
DE AÇÃO DA ESTRATÉGIA EUROPEIA.
TODAVIA A SEGURANÇA MARÍTIMA
É RECONHECIDA COMO NECESSÁRIA
PARA CUMPRIR OS OBJETIVOS DA PMI,
DO «CRESCIMENTO AZUL» E DA ESTRATÉGIA
ATLÂNTICA.

de ação da estratégia europeia. A palavra «segurança» aparece quatro vezes no documento da Estratégia para o Atlântico: uma, relacionada com os desafios das mudanças climáticas; duas, relacionadas com o comércio; e uma quarta, relativa à segurança portuária. Não estão, portanto, no centro das preocupações desta estratégia.

Todavia, a segurança marítima é reconhecida como necessária para cumprir os objetivos da PMI, do «crescimento azul» e da Estratégia Atlântica, e foi discutida no Conselho Europeu de dezembro de 2013¹⁶.

O impacto do investimento no setor de segurança e defesa no progresso técnico e no crescimento económico tem sido um tema altamente discutido entre os economistas há décadas. Já na década de 1970, o trabalho seminal de Benoît¹⁷ discutiu a ideia de que, pelo menos nos países em desenvolvimento, os gastos de defesa diminuíram o crescimento, desviando a disponibilidade de investimentos em outros setores.

Na verdade, ela descobriu que, pelo contrário, países com uma pesada carga de defesa geralmente tinham a taxa de crescimento mais rápida na produção de não-defesa¹⁸.

Apesar de vários estudos realizados sobre esse tema ao longo dos anos, ainda é um tema de investigação se as despesas de defesa impedem ou promovem o progresso técnico e o crescimento económico, já que os resultados alcançados não permitem retirar conclusões definitivas.

Assim, enquanto vários autores¹⁹ concluíram que não existe um vínculo direto ou mesmo visível entre o investimento em segurança e o setor de defesa no crescimento económico, outros²⁰ chegaram à conclusão de que existe um efeito positivo das despesas militares no crescimento económico nos países desenvolvidos, embora possa ser não linear.

Porém, para além do debate sobre a abordagem teórica e o impacto efetivo no crescimento económico, e como salientam Kuah e Loo²¹, o facto é que as despesas em segurança e defesa, na medida em que conduzem a estados seguros, criam um ambiente propício aos investimentos estrangeiros e à economia privada e, portanto, fornecem a base necessária e indispensável para o desenvolvimento económico e o crescimento²².

O PAPEL DA SEGURANÇA NUM CLUSTER MARÍTIMO

O CONCEITO DE «CLUSTER» APLICADO À ECONOMIA MARÍTIMA

Ao longo das últimas duas décadas, vários autores (desde o trabalho seminal de Porter na década de 1990) têm vindo a defender – e demonstrar – que o *cluster* é um modelo conceptual particularmente bem-sucedido quando aplicado ao setor marítimo. A promoção da inovação, investigação e qualificação, maior circulação de informação relevante, efeitos catalisadores, estimulantes e autossustentáveis são algumas das potencialidades óbvias.

Na UE, diferentes países têm adotado esse modelo, seguindo o apelo do plano de ação da PMI para o desenvolvimento de *clusters* multissetoriais e centros regionais de excelência marítima²³.

Com efeito, o plano de ação sublinha a vantagem da organização do *cluster* e sua especial aplicabilidade com condições de sucesso para o setor marítimo, «maximizando o uso sustentável dos oceanos e do mar»²⁴, afirmando que o «desenvolvimento de uma política marítima integrada, que crie condições-quadro adequadas ao desenvolvimento de *clusters* marítimos integrados, pode ajudar a que estes se tornem motores de criação de valor e prosperidade»²⁵.

A UE incluiu ainda neste plano um estudo sobre *clusters* marítimos europeus, realizado em novembro de 2008²⁶, que adota uma abordagem muito abrangente e analisa o desempenho de todos os *clusters* europeus em três áreas: setores marítimos tradicionais (marinha comercial, construção naval, equipamentos navais, serviços marítimos, portos marítimos, embarcações de recreio, *offshore*, marinha, navegação fluvial, reparação naval e similares); turismo e atividades recreativas marinhas e costeiras (turismo costeiro

e turismo de cruzeiros); e pesca (processamento de peixe, processamento de peixe e aquicultura). Os resultados mostram que a organização em *cluster* supera seu próprio impacto económico; desempenhando, para além disso, um papel fundamental na facilitação do funcionamento de toda a economia, por exemplo, por meio do transporte marítimo facilitando o comércio internacional e na geração de efeitos indiretos através de compras na cadeia de valor²⁷.

No mesmo documento são também mencionados expressivos números de emprego, volume de negócios e valor agregado dos vários setores marítimos, tendo concluído que os setores mais importantes para a economia marítima europeia em termos de valor agregado são a marinha mercante, os portos, a marinha, a construção naval e os equipamentos navais; e que as regiões marítimas mais importantes da Europa são as do Noroeste, para os setores marítimos tradicionais, e as da Europa do Sul, para turismo e lazer. No caso das pescas, existem casos de sucesso em toda a Europa, sem a possibilidade de encontrar um padrão regional.

A comparação dos agrupamentos marítimos europeus é, contudo, uma tarefa difícil, em particular devido à heterogeneidade da sua composição, ao facto de alguns destes

PORTUGAL SEGUIU UMA ABORDAGEM SOBRE ECONOMIA MARÍTIMA DE *HYPERCLUSTER*, EM QUE O COMPONENTE «SEGURANÇA E DEFESA E NO MAR», TEM UM EFEITO INDIRETO E DE LONGO PRAZO RELEVANTE SOBRE A ECONOMIA DO MAR.

clusters não serem verdadeiramente nacionais, mas regionais, e devido à dificuldade de, em alguns países, se encontrar uma única voz para o setor em *fora* internacionais.

Uma das discrepâncias entre os *clusters* relaciona-se precisamente com o setor de segurança e defesa, já que, em alguns *clusters* (e.g., Portugal), é reconhecido como uma

atividade económica como as restantes, mas trata-se de uma omissão em geral na composição dos *clusters*, como se pode inferir dos estudos que se têm feito sobre estas organizações, que revelam a ausência deste setor nos *clusters* marítimos em geral na Europa²⁸.

O CASO PORTUGUÊS – O PAPEL DA SEGURANÇA NO *HIPERCLUSTER* MARÍTIMO

Entre os países que incluem o setor de segurança e defesa no leque de setores que compõem o respetivo *cluster* marítimo encontra-se Portugal.

Embora a designação de *cluster* seja, desde o trabalho pioneiro de Porter²⁹, a mais comum na literatura internacional sobre o negócio europeu e também a mais utilizada no setor marítimo, Portugal seguiu uma abordagem diferente num estudo holístico sobre economia marítima realizado em 2009³⁰, referindo-se a um conceito mais abrangente, que define conceptualmente a economia do mar numa abordagem ecossistémica, integrativa e transectorial, mais em consonância com uma realidade que inclui vários atores de diferentes dimensões e natureza (por exemplo, armadores, estaleiros, fabricantes de componentes, autoridades portuárias, empresas de serviços, instituições de investigação,

instituições de formação, autoridades nacionais, organizações comerciais, entre outros); que atuam em setores diferenciados (por exemplo, pesca, turismo, construção naval, biotecnologia, mineração, etc.); e também é transversal no quadro nacional (relacionando-se, nomeadamente, com a economia, o ambiente, as finanças, as infraestruturas, a segurança e defesa, entre outros).

Este estudo considera que o conceito de *cluster* é, assim, de facto, insuficiente para descrever a realidade diversa e complexa da economia do mar, preferindo descrevê-la como um *hypercluster*, que define como «um conjunto de *clusters* que, embora não necessariamente todos tenham um impacto económico ou tecnológico próximo relações de troca [como requer o conceito clássico de *cluster*], existem ao redor da exploração do mesmo recurso e que suporta uma grande variedade de funções»³¹.

Considerar a economia marítima nesta perspetiva permite a consideração de outras características relevantes de algumas das atividades relacionadas à economia marítima que não podem ser abordadas exclusivamente considerando o valor agregado e o emprego de algumas atividades, integrando componentes estratégicos e económicos, envolvendo a oferta de bens públicos e gerando oportunidades de negócios, supondo uma construção densa de externalidades para serem totalmente desenvolvidas e associadas de forma crucial à construção do capital simbólico de uma cidade, região ou país.

Neste contexto, o componente «segurança e defesa e no mar», porque possuidor de uma estrutura material e humana, tem um efeito indireto e de longo prazo relevante sobre a economia do mar, contribuindo para a produção do pensamento estratégico, colaborando no ensino e na formação e apoiando o desenvolvimento da visibilidade, da imagem e da cultura marítima, isto é, desempenhando um papel de regeneração e criação de fatores de inovação, sustentação e desenvolvimento de todo o *hypercluster* da economia do mar.

Sem esquecer, naturalmente, a função de base do setor da segurança e defesa no âmbito da defesa militar e apoio à política externa do país, e das ações de salvaguarda e proteção de pessoas, bens e recursos naturais, permitindo a criação de condições de base essenciais para todas e quaisquer atividades no mar.

O MAR E AS ESTRATÉGIAS DE SEGURANÇA E DEFESA EUROPEIA E PORTUGUESA

Estas funções estruturais do setor da segurança e defesa tornam-se ainda mais relevantes em momentos históricos como o que vivemos atualmente, quando o ambiente estratégico, no qual a UE se pretende afirmar como um dos principais atores da cena internacional, se apresenta extremamente complexo, interligado, imprevisível e dinâmico³².

Para cumprir esta ambição, a União adotou medidas para promover a paz e a segurança não apenas na sua área próxima, mas também internamente, tendo desde junho de 2016 um novo instrumento na sua caixa de ferramentas: a EUGS³³.

Para implementar os aspetos relacionados com a segurança e defesa da EUGS, Federica Mogherini propôs a 14 de novembro de 2016 um plano de implementação, o Plano de Ação³⁴.

Estes dois importantes documentos definem uma orientação estratégica para as prioridades da segurança e defesa em termos de geografia e do leque de atividades visadas, ao mesmo tempo que nos esclarecem sobre os níveis de ambição civil e militar, para que a Europa seja capaz de salvaguardar a segurança quer ao nível interno, quer além-fronteiras. O foco do plano de implementação centra-se no atingir de três prioridades indicadas na EUGS: responder a conflitos e crises externas; fortalecer as capacidades dos parceiros e proteger a União e os seus cidadãos³⁵, sendo a PESD (Política Europeia de Segurança e Defesa) a principal ferramenta para enfrentar todos os desafios que tenham impacto na segurança da União.

Na EUGS, a centralidade do Atlântico é fundamental; nela se enfatiza o reforço dos laços entre as duas margens do Atlântico, o aprofundar da sua parceria com a NATO, os Estados Unidos e o Canadá, mas também em todo o espaço do Atlântico. A UE como produtor de segurança contribuirá ainda para a segurança marítima global e procurará universalizar e implementar a CNUDM, incluindo os seus mecanismos de resolução de litígios³⁶.

Neste sentido, as preocupações crescentes com a segurança na Europa forçam a um entendimento mais profundo entre a UE e a NATO, pelo que: a 8 de julho de 2016 foi assinada pelo presidente do Conselho Europeu, pelo presidente da Comissão Europeia e pelo secretário-geral da NATO uma declaração conjunta para reforço de uma parceria estratégica em sete áreas, sendo uma delas específica para a cooperação operacional

PORTUGAL ENCETOU UM COMPLEXO PROCESSO DE REFORMAS NO ÂMBITO DA DEFESA [E] ADOTOU UM NOVO CONCEITO ESTRATÉGICO DE DEFESA NACIONAL EM QUE SE ACENTUA A IDEIA DE QUE O MAR É PARTICULARMENTE IMPORTANTE.

no mar³⁷; a 6 de dezembro foi adotado um conjunto comum de propostas para a implementação da declaração conjunta, também conhecido como «42 Pontos de Ação de Implementação»³⁸, sendo seis dos pontos relacionados com assuntos marítimos; um ano mais tarde, a 5 de dezembro de 2017, foi apresentado pelo Conselho o

último relatório conclusivo sobre a implementação da declaração conjunta contendo novas propostas de cooperação³⁹.

Também Portugal se tem vindo a adaptar ao novo contexto estratégico e, numa tentativa de se afirmar como um contribuidor ativo para a produção de segurança internacional, encetou a partir de 2013 um complexo processo de reformas no âmbito da defesa, ano em que adotou um novo Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), documento em que se acentua a ideia de que o mar é particularmente importante para Portugal. Neste documento, o mar é classificado como um ativo estratégico que deve ser explorado, protegido e preservado, mas requer condições a serem criadas com base nos seguintes fatores críticos de sucesso: «melhorar o conhecimento científico; incrementar a capacitação tecnológica e defender a plataforma continental», cuja futura delimitação acrescenta responsabilidade e renome à centralidade geoestratégica do país.

O documento em apreço acrescenta ainda que «como ativo estratégico, o mar deve estar integrado numa perspetiva ampla de segurança e defesa nacional», sendo assim necessário, no que à segurança marítima diz respeito: «manter uma capacidade adequada de vigilância e controlo do espaço marítimo sob responsabilidade nacional e do espaço marítimo interterritorial; otimizar a coordenação e a utilização dos meios de combate às atividades criminais efetuadas no mar»⁴⁰.

Na reformulação efetuada, após o CEDN seguiu-se um outro documento estruturante de toda a defesa nacional e que introduz a reforma estrutural conhecida como «Defesa 2020». Este documento contém uma orientação política para a definição do nível de ambição para as Forças Armadas e para estabelecer fatores de planeamento e orientações para o ciclo de planeamento estratégico, sendo aqui de realçar a orientação específica para efetivos e orçamentos, contendo ainda orientações para a reorganização da macroestrutura da defesa nacional e das Forças Armadas⁴¹.

Com esses dois documentos foi iniciado um ciclo de revisão de novas leis para as organizações das Forças Armadas, tendo findado em 2014 com a apresentação de um novo Conceito Estratégico Militar (CEM), de novas missões (MIFA) e de um novo sistema da força. Como Portugal tem dois arquipélagos no Atlântico – Açores e Madeira –, estes novos documentos tornaram mais notória a importância de «garantir a liberdade de utilização das linhas de comunicação marítimas e aéreas entre as diversas parcelas do território nacional»⁴².

SEGURANÇA MARÍTIMA NA UE E EM PORTUGAL. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A Estratégia Marítima para a Região Atlântica definida pela Comissão Europeia em 2011, está limitada apenas aos cinco estados-membros da costa atlântica (França, Irlanda, Portugal, Espanha e Reino Unido). Esta estratégia inclui uma componente de segurança marítima e a sua execução exige um grande empenhamento quer das instituições comunitárias, quer dos estados-membros e mesmo de entidades privadas⁴³. No Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica, a ser aplicado até 2020, são estabelecidas as prioridades em matéria de investigação, investimento e reforço de competências, que os estados podem seguir de forma a fomentarem a «economia azul» na região atlântica de uma maneira sustentável e inclusiva nas zonas costeiras⁴⁴.

Com a estratégia de segurança marítima adotada em 2014, enformada por elementos geopolíticos⁴⁵ e que abrange aspetos internos e externos da segurança marítima da União, pretende-se a defesa dos interesses marítimos que a Europa precisa de salvaguardar na área marítima próxima (a dos espaços sob jurisdição dos estados-membros e a das suas aproximações pelo alto mar), bem como os interesses marítimos distantes (segurança de rotas de navegação vitais que possam estar ameaçadas)⁴⁶.

A estratégia de segurança marítima tem também como objetivo criar um quadro coerente para contribuir para a estabilidade e a segurança nos mares procurando ser coerente com outras políticas relevantes da UE relacionadas com o mar, nomeadamente a PMI. Os três objetivos gerais da estratégia são: identificar e articular os principais interesses

estratégicos marítimos da UE; identificar e articular as ameaças marítimas, desafios e riscos para os interesses estratégicos da UE; organizar a resposta apropriada⁴⁷.

Esta estratégia – que apela a uma atuação da União quer autonomamente, quer em parceria – promove uma abordagem regional da segurança marítima e integra cinco grandes áreas: ação externa; alerta marítimo, vigilância e partilha de informação; desenvolvimento de capacidades; gestão de risco, proteção de infraestruturas marítimas críticas; resposta a crises e, ainda, inovação e investigação em segurança marítima, educação e treino⁴⁸.

Ao promover uma abordagem regional, a estratégia de segurança marítima liga-se diretamente à estratégia conjunta com a União Africana (UA)⁴⁹ adotada em 2007, em Lisboa, tendo por base os princípios de pertença e de responsabilidade conjunta, e ao mesmo tempo desenvolveu diversos mecanismos de diálogo e cooperação com organizações sub-regionais africanas. No âmbito da segurança há inúmeras iniciativas, sobretudo para a região da África

AO PROMOVER UMA ABORDAGEM REGIONAL, A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA LIGA-SE DIRETAMENTE À ESTRATÉGIA CONJUNTA COM A UNIÃO AFRICANA, FAVORECE A LIGAÇÃO COM A ESTRATÉGIA PARA O GOLFO DA GUINÉ E A UNIÃO TAMBÉM DESENVOLVEU VÁRIOS INSTRUMENTOS DE COOPERAÇÃO INTER-REGIONAL COM A AMÉRICA LATINA.

Ocidental e do Sahel⁵⁰, envolvendo a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), para conter o tráfico ilícito, a pirataria e o terrorismo, tendo também tido papel de destaque no apoio à definição de uma Arquitetura de Paz e Segurança Africana (APSA), e projetado forças militares ao abrigo da PCSD no apoio à reforma do setor de segurança e defesa no Níger e no Mali.

Foi também a partir de 2007 que a UE passou a dispor de um mecanismo de financiamento rápido para a prevenção de conflitos, a gestão de crises e as iniciativas de construção da paz, quando outras fontes de financiamento da União não estão disponíveis – o Instrumento de Estabilidade (IfS).

A abordagem regional da segurança marítima na UE favorece ainda a ligação com outra estratégia, a Estratégia [da União Europeia] para o Golfo da Guiné, que cobre uma linha de costa de seis mil quilómetros, do Senegal a Angola. Esta estratégia procura, em coordenação com parceiros locais e internacionais, atuar de uma forma abrangente para fazer face às ameaças identificadas, tendo sido definidos quatro grandes objetivos⁵¹, sendo de destacar a capacitação institucional local de forma que a segurança marítima, a lei e a ordem possam ser garantidas⁵².

A esta estratégia podemos acrescentar a criação, em dezembro de 2016, da Rede Inter-regional do Golfo da Guiné (GOGIN), que engloba 19 países da região. Esta rede – que tem como objetivo melhorar a segurança marítima no golfo, nomeadamente através de uma eficiente partilha de informação – foi edificada a partir do programa Rotas Marítimas Críticas do Golfo da Guiné (CRIMGO), financiado pelo IfS, e apoia a implementação dos processos e do código de conduta de Iaundé⁵³.

A forma de a UE fazer face à pirataria na região do golfo da Guiné mostra que teve em consideração as lições aprendidas no Corno de África, com uma ação concertada da

comunidade internacional com uma intervenção militar inicial e depois com uma atuação mais compreensiva, combatendo o fenómeno também em terra, sobretudo nas suas origens e causas profundas. Essa experiência adquirida também «sugere que uma ação preventiva precoce, em estreita coordenação com os países da região e as organizações regionais africanas, é muito mais eficaz em termos de custos do que medidas curativas posteriores», bem como o valor da «integração de todos os aspetos para obter um maior efeito cumulativo; vertente política, boa governação/luta contra a corrupção, segurança, vertente institucional, dimensão económica e desenvolvimento», como se pode ler no documento que serve de base para a resposta estratégica da UE aos desafios no golfo da Guiné⁵⁴.

A União também desenvolveu vários instrumentos de cooperação inter-regional com a América Latina, nomeadamente para o combate ao crime organizado, sendo de destacar o Programa de Cooperação em Políticas de Drogas (COPOLAD).

No caso português, o Conceito Estratégico Militar (CEM) de 2014 sublinha que, para além do serviço público, de defesa nacional, as Forças Armadas desempenham outras missões essenciais para a consecução dos objetivos nacionais de segurança e desenvolvimento, incluindo, nos seis cenários⁵⁵ de atuação que identifica para os diferentes níveis de empenhamento definidos (paz, crise e guerra), um cenário de apoio ao desenvolvimento e bem-estar.

Em cada um dos níveis de empenhamento definidos, Portugal, genericamente, deve garantir a vigilância e o controlo, incluindo a fiscalização e o policiamento aéreo, dos espaços sob soberania e jurisdição e responsabilidades nacionais (espaços marítimo, aéreo e interterritorial); busca e salvamento, bem como a segurança das linhas de comunicação no Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN), adicionalmente às operações no âmbito das organizações internacionais (UE, NATO). No cenário geral de «apoio ao desenvolvimento e bem-estar» é ainda referido especificamente o apoio na preservação do ambiente e da segurança marítima e aérea (safety)⁵⁶.

Também no que respeita à definição das missões das Forças Armadas decorrentes do CEM, é sublinhada a necessidade de conduzir e participar em atividades relacionadas com o desenvolvimento económico, científico e cultural, para além da vigilância, do controlo e da intervenção «nos espaços sob soberania e jurisdição nacional, incluindo a fiscalização marítima»⁵⁷, bem como da condução dos serviços de busca e salvamento marítimo e aéreo, no quadro das competências atribuídas, para que seja garantida a satisfação das necessidades nacionais e dos compromissos internacionais assumidos pelo país.

É também definida a missão de

«vigiar e controlar as principais rotas internacionais aéreas e marítimas que intersejam o EEINP⁵⁸, intervindo, como necessário, para assegurar a sua plena utilização em segurança, e com liberdade de ação, no respeito pelo Direito Internacional; e [...] colaborar com as entidades civis nos âmbitos [...] da segurança da navegação marítima»⁵⁹.

As Forças Armadas têm ainda de garantir a circulação no espaço interterritorial, bem como o apoio à proteção e salvaguarda de pessoas e bens, incluindo a segurança marítima⁶⁰.

Para cumprir estas missões nos diferentes cenários de atuação, a estratégia estrutural do Estado organizou as suas Forças Armadas em ramos, competindo à Marinha, para além da sua missão principal, entre as diversas incumbências e competências, o exercer da autoridade do Estado nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei no âmbito das respetivas competências e assegurar o funcionamento do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SBSM)⁶¹, dispondo para tal de uma panóplia de capacidades e meios navais, navios de várias classes e submarinos, que cumprem as missões que lhe são atribuídas, assim contribuindo, em nosso entender, para a garantia da segurança marítima no espaço do Atlântico⁶².

Mas no âmbito do Ministério da Defesa há outra entidade a quem compete «coordenar as atividades a executar pela Marinha, pela Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)⁶³ e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), em âmbito nacional, nos espaços dominiais públicos e marítimos sob soberania e jurisdição nacional» – a Autoridade Marítima Nacional⁶⁴.

Esta estrutura híbrida e complexa que temos vindo a descrever, com uma componente militar e uma componente civil, é dirigida pela mesma entidade, em dupla função: o almirante-chefe do Estado-Maior da Armada. Assim, os meios acabam por ter um emprego mais racional, dual, sendo coordenados superiormente de acordo com a missão e emprego, cabendo ainda à Marinha disponibilizar os recursos humanos e materiais necessários para o desempenho das competências dos órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional⁶⁵.

A esta estrutura complexa acresce outra entidade que também tem responsabilidades na segurança marítima, nomeadamente ao nível *safety*, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos⁶⁶, do Ministério do Mar, responsável entre outros pelos sistemas de monitorização das atividades no mar como o Vessel Traffic Services (VTS), uma preciosa ferramenta para as missões de combate ao crime e de salvaguarda da vida no mar. Adicionalmente, Portugal possui ainda o Sistema Automático de Identificação (SAI) e o Integrated Surveillance, Command and Coast Control System. A estes sistemas podemos adicionar os sistemas interoperáveis da UE, o Long Range Identification and Tracking e o Eurosur (Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras).

NOTAS FINAIS E SÍNTESE CONCLUSIVA

O oceano é considerado hoje como a nova fronteira económica, com o potencial de impulsionar o crescimento económico, o emprego e a inovação. Na Europa, a Comissão Europeia sublinhou que a economia marítima é um dos principais motores da economia europeia, enquadrando-os na PMI, e concretamente no Atlântico, na Estratégia para o Atlântico, que têm favorecido a criação de clusters, como modelo de organização e

governança que, numa visão integrada e ecossistémica, melhor responde aos desafios do oceano enquanto ativo estratégico.

Esta nova «descoberta» da relevância económica, política e estratégica do oceano, traz consigo preocupações acrescidas de segurança e defesa, nomeadamente no que respeita aos meios para garantir a segurança dos mares, já que as fontes de conflito crescem à medida que o desenvolvimento tecnológico permite aumentar a exploração das riquezas do fundo do mar. Neste contexto, o papel atribuído ao poder naval na proteção, monitorização e controlo dos oceanos e das atividades aí empreendidas torna-se uma questão central.

Parece evidenciar-se que, na UE, é reconhecida a importância do setor «segurança e defesa» para o cumprimento dos objetivos da PMI e da Estratégia para o Atlântico, pelo que a EUGS aparece como um contributo relevante para aqueles objetivos. A centralidade conferida pela EUGS ao Atlântico reforça particularmente as premissas de segurança no desenvolvimento da economia marítima dos países atlânticos, onde Portugal se procura afirmar como produtor de segurança e, em simultâneo, seu grande beneficiário.

Neste contexto, Portugal desenvolveu, entre 2013 e 2014, um difícil processo de reformas da defesa, iniciado com a revisão do CEDN, que vem enfatizar a importância do mar para Portugal e classificá-lo como um bem estratégico que deve ser explorado, protegido e preservado, mas que também requer capacidades específicas baseadas em fatores de sucesso críticos, como melhorar o conhecimento, aumentar a capacidade tecnológica e defender a plataforma continental, cuja futura delimitação acrescenta responsabilidade e centralidade geopolítica ao país.

Ainda neste âmbito, foram definidos um novo CEM, novas missões e uma nova estrutura da força, que enfatizam a necessidade de apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural, conduzindo e participando em atividades com ele relacionadas, bem como a proteção e salvaguarda de pessoas e bens, incluindo no mar. Para além disso, realça ainda a importância de garantir as comunicações por linhas marítimas entre todas as parcelas do território português, a necessidade de manter uma vigilância e controlo adequados do espaço sob responsabilidade nacional, bem como busca e salvamento, contribuindo para a segurança marítima num espaço que abrange o Atlântico dos Açores a Cabo Verde.

No que à segurança marítima diz respeito a estratégia estrutural do Estado português adotou um modelo de governança e organizacional híbrido e complexo, com uma componente militar e uma componente civil, à qual acrescem ainda outras entidades dependentes do Ministério do Mar. Este modelo, por vezes contestado, em nosso entender acaba por privilegiar uma melhor utilização dos recursos e do conhecimento disponíveis em Portugal. **RI**

Data de receção: 15 de janeiro de 2018 | Data de aprovação: 22 de fevereiro de 2018

Francisco Proença Garcia Tenente-Coronel (Reserva a seu pedido), é professor associado com agregação no IEP-UCP, professor convidado da FD-NOVA e do IUM. Foi representante nacional na Science and Technology Organization/North Atlantic Treaty Organization (2014-2016), chefe do Departamento de Estudos Pós-Graduados da Academia Militar (2014), adjunto do general-chefe do Estado-Maior do Exército (2011-2014), conselheiro militar junto da Delegação Portuguesa na NATO (2008-2011), presidente do Conselho

Científico do ISCE (2013), vice-presidente do Centro de Investigação do Exército (2002 e 2014), oficial de planeamento do Quartel-General do Comando do Setor Central da PKF/UNTAET em Timor-Leste (2001). Atualmente, é secretário-geral da Academia Internacional da Cultura Portuguesa/Ministério da Cultura e diretor da Sociedade de Geografia. Tem dez livros e várias dezenas de artigos científicos publicados.

> IEP-UCP | Palma de Cima 1649-023 Lisboa | franciscoproencagarcia@iep.lisboa.ucp.pt

Sónia Ribeiro Doutorada e mestre em Estudos Europeus pelo Instituto de Estudos Europeus da Universidade Católica Portuguesa e licenciada em Relações Internacionais (1997) pela Universidade Lusíada do Porto. É professora convidada do IEP-UCP e coordenadora da Linha de Investigação em Assuntos Marítimos, desde 2011. Coordenou diferentes programas avançados no âmbito do Instituto de Estudos Europeus da UCP; desde 2014

coordena, no âmbito do IEP-UCP, também o Programa Avançado em Estudos do Mar e, desde 2015, a pós-graduação em Sea Sciences & Business Administration. Consultora e gestora executiva de projetos na SaeR, desde setembro de 2000.

> IEP-UCP | Palma de Cima 1649-023 Lisboa | sonia.ribeiro@saer.pt

NOTAS

* Apresentado na Conferência EISA 2017, Barcelona, 13-15 de setembro de 2017. Inserido na Linha de Investigação em Assuntos do Mar (LIAM) – Maria Scientia, Instituto de Estudos Políticos – Universidade Católica Portuguesa.

¹ COSTANZA, R. – «The ecological, economic, and social importance of the oceans». In *Ecological Economics*. N.º 31, 1999, pp. 199-213.

² GRILO, C., SALDANHA, F., e CALADO, G. – «O valor dos oceanos, Iniciativa Oceanos 2013-2017». Conferência «O Valor dos Oceanos». Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian. Outubro de 2017.

³ OECD – *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD Publishing, 2016.

⁴ EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Conclusions from the consultation on a European maritime policy». COM(2007) 574 final. Bruxelas. 10 de outubro de 2007.

⁵ A título de exemplo, citamos o trabalho

realizado por SIOUSIOURAS, P., CHRYSOCHOU, G., e CHONDROGIANNI, D. – «Maritime disputes and regional security: the case studies of Black Sea (Romania V. Ukraine) and South China Sea (the Philippines V. China)». In *Maritime Security Review*. 24 de agosto de 2017. [Consultado em: 22 de novembro de 2017]. Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2017/08/maritime-disputes-regional-security/> – sobre as disputas entre a Roménia e a Ucrânia no mar Negro, e sobre as referentes ao mar do Sul da China entre a República Popular da China e as Filipinas. Existem no entanto, atualmente, 20 disputas de fronteira identificadas. GARCIA, F. P. – «O espaço do Atlântico e os principais desafios à segurança». In *Revista de Ciências Militares*. Vol. V, N.º 2, novembro de 2017.

⁶ UNCTAD – *Review of Maritime Transport*. 2012.

⁷ UNCTAD – *Review of Maritime Transport*. 2017.

⁸ REBELO DUARTE, A. – *Maritime Borders, Maritime Security and International Cooperation*. Lisboa: Maria Scientia, 2011.

⁹ EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Conclusions from the consultation on a European maritime policy». COM(2007) 574 final. Bruxelas. 10 de outubro de 2007.

¹⁰ «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, and the Committee of the Regions. «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, and the Committee of the Regions. Developing a maritime strategy for the Atlantic Ocean area». COM(2011) 782 final. Bruxelas. 21 de novembro de 2011.

¹¹ FERNANDES TEIXEIRA, Maria – *Atlantic Strategy: New Perspectives for Portugal and Europe?*. Lisboa: Maria Scientia, 2012.

¹² EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Conclusions from the consultation on a

European maritime policy». COM[2007] 574 final. Bruxelas. 10 de outubro de 2007, p. 6.

13 DAMANAKI, M. – *A Strategy for the Atlantic*. SPEECH/11/816. Lisboa. 28 de novembro de 2011.

14 EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action plan for a Maritime Strategy in the Atlantic area. Delivering smart, sustainable and inclusive growth». COM[2013] 279 final. Bruxelas. 13 de maio de 2013.

15 EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Blue growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth». COM[2012] 494 final. Bruxelas. 13 de setembro de 2012.

16 EUROPEAN COUNCIL – «European Council Conclusions». EUCO 217/13. 19-20 de dezembro de 2013.

17 BENOIT, E. – «Growth and defense in developing countries». In *Economic Development and Cultural Change*. Vol. 26, N.º 2, 1978, pp. 271-280.

18 *Ibidem*.

19 HERRERA, R., e GENTILUCCI, E. – «Military spending, technical progress, and economic growth: a critical overview on mainstream defense economics». In *Journal of Innovation Economics & Management*. Vol. 2, N.º 12, 2013, pp. 13-35; GOKMENOGLUA, K., TASPINARA, N., e SADEGHIEH, M. – «Military expenditure and economic growth: the case of Turkey». In *Procedia Economics and Finance*. Vol. 25, 2015, pp. 455-462; QIONG, L., e JUNHUA, H. – «Military expenditure and unemployment in China». In *Procedia Economics and Finance*. Vol. 30, 2015, pp. 498-504.

20 Por exemplo, ALPTEKIN, A., e LEVINE, P. – «Military expenditure and economic growth: a meta-analysis». In *European Journal of Political Economy*. Vol. 28, N.º 4, 2012, pp. 636-650; BILDIRICI, M. – «Defense, economic growth and energy consumption in China». In *Procedia Economics and Finance*. Vol. 38, 2016, pp. 257-263.

21 KUAH, A., e LOO, B. – *Examining the Defence Industrialization – Economic Growth Relationship: The Case of Singapore*. Institute of Defence and Strategic Studies Singapore. WP70. Julho de 2004.

22 Como conclusão no estudo que aqueles autores fizeram sobre o caso de Singapura, cujas conclusões parecem sugerir uma relação positiva e simbiótica entre os gastos no setor da defesa e o crescimento económico.

23 EUROPEAN COMMISSION – «Commission staff working document accompanying document to the communication

from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union». SEC[2007] 1278. Bruxelas. 10 de outubro de 2007, n.º 4.1.

24 *Ibidem*, n.º 4.

25 *Ibidem*, n.º 4.1.

26 POLICY RESEARCH CORPORATION – «The role of maritime clusters to enhance the strength and development in european maritime sectors». Col. Socio-economic studies in the Field of the Integrated Maritime Policy for the European Union. Bélgica: Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, European Communities, 2008.

27 *Ibidem*.

28 Sobre este tema podemos aprofundar em POLICY RESEARCH CORPORATION (*Ibidem*) e, mais recentemente, em DE VET, J., et al. – *Support Activities for the Development of Maritime Clusters in the Mediterranean and Black Sea Areas, Final Report under FWC MARE/2012/06 – SC D1/2013/01, DG Maritime Affairs and Fisheries*. Bruxelas. 29 de agosto de 2014.

29 PORTER, M. – «Clusters and the New Economics of Competition». In *Harvard Business Review*. Vol. 76 N.º 6, 1998, pp. 77-90.

30 SAER – «The hypercluster of the economy of the sea: a domain of strategic potential for the development of the Portuguese economy». Lisboa: ACLUNCTAD. [2012]. *Review of Maritime Transport*. 2009.

31 *Ibidem*.

32 GARCIA, P. – *Da Guerra e da Estratégia. A Nova Polemologia*. Lisboa: Prefácio Editora, 2011.

33 EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE – «Estratégia global para a política externa e de segurança da União Europeia». Bruxelas. 2016.

34 EUROPEAN COMMISSION – «European Defence Action Plan». 950 final. Bruxelas. 30 de novembro de 2016.

35 EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE – «From shared vision to common action: implementing the EU Global Strategy Year 1». Bruxelas. 2017.

36 EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE – «Estratégia global para a política externa e de segurança da União Europeia».

37 «Broaden and adapt our operational cooperation including at sea, and on migration, through increased sharing of maritime situational awareness as well as better coordination and mutual reinforcement of our activities in the Mediterranean and elsewhere» (NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION – «Joint declaration by the President of the European Council, the President of the European

Commission, and the Secretary General of the North Atlantic Treaty Organization». 8 de julho de 2016. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133163.htm).

38 Sobre estes documentos podemos consultar detalhadamente o sítio da NATO: <http://www.natolibguides.info/nato-eu/documents>.

39 EUROPEAN COMMISSION – «Council conclusions on the implementation of the Joint Declaration by the President of the European Council, the President of the European». 2017.

40 CONSELHO DE MINISTROS – «Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013. Conceito estratégico de defesa nacional». In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 67, 5 de abril de 2013.

41 CONSELHO DE MINISTROS – «Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2013. Defesa 2020». In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 77, 19 de abril de 2013.

42 CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Missões das Forças Armadas*. Ministério da Defesa Nacional, 2014.

43 EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, and the Committee of the Regions. Developing a maritime strategy for the Atlantic Ocean area».

44 EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action plan for a Maritime Strategy in the Atlantic area. Delivering smart, sustainable and inclusive growth». COM[2013] 279 final. Bruxelas. 13 de maio de 2013.

45 GERMOND, B. – «The geopolitical dimension of maritime security». In *Marine Policy*. Vol. 54, 2015, pp. 137-142.

46 RODRIGUES, R. – «Estratégia de segurança marítima europeia. Porquê e para quê?». In *Nação e Defesa*. N.º 137, 5.ª Série, 2014, pp.168-176.

47 EUROPEAN COMMISSION – *European Union Maritime Security Strategy*. 11205/14. Bruxelas. 24 de junho de 2014.

48 *Ibidem*.

49 Sobre as relações UE-África e sua evolução, toda a documentação pode ser consultada em: <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-africa/>.

50 Podemos detalhar os planos de ação específicos: EUROPEAN COMMISSION – «Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020». 7168/15. Bruxelas. 16 de março de 2015, e EUROPEAN COMMISSION – «Council conclusions on the Sahel Regional Action Plan 2015-2020». 7823/15. Bruxelas. 20 de abril de 2015.

51 Esses objetivos são: «1. Building a common understanding of the scale of the threat in the Gulf of Guinea and the need to address it among the countries in the region and the international community; 2. Helping governments of the region build robust institutions, maritime administrations and multiagency capabilities to ensure maritime awareness, security and the rule of law along the coast; 3. Supporting prosperous economies in this region in line with national and regional development strategies, to create employment and assist vulnerable communities to build resilience and resist criminal or violent activities; 4. Strengthening cooperation structures between the countries of the region and the regional organisations to take the necessary actions to mitigate the threats at sea and on land». EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Innovation in the blue economy: realising the potential of our seas and oceans for jobs and growth». COM[2014] 254 final/2. Bruxelas. 13 de maio de 2014.

52 EUROPEAN COMMISSION – *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Bruxelas. 17 de março de 2014.

53 O sítio do GOGIN é esclarecedor quanto às atividades desenvolvidas pela rede na área da coordenação, da capacitação institucional, do desenvolvimento e da partilha de informação entre os seus membros.

54 EUROPEAN COMMISSION – *EU Strategy on the Gulf of Guinea*.

55 1. Segurança e defesa do território nacional e dos cidadãos; 2. Defesa coletiva; 3. Exercício da soberania, jurisdição e responsabilidades nacionais; 4. Segurança cooperativa; 5. Apoio ao desenvolvimento e bem-estar; 6. Cooperação e assistência militar. CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Conceito Estratégico Militar*. Ministério da Defesa Nacional, 2014.

56 *Ibidem*.

57 CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Missões das Forças Armadas*.

58 Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente, entendido neste documento como «Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente é o espaço que corresponde ao território nacional compreendido entre o ponto mais a norte, no concelho de Melgaço, até ao ponto mais a sul, nas ilhas Selvagens, e do seu ponto mais a oeste, na ilha das Flores, até ao ponto mais a leste, no concelho de Miranda do Douro, bem como o espaço interterritorial e os espaços aéreos e marítimos sob responsabilidade ou soberania nacional» [CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Conceito Estratégico Militar*].

59 CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Missões das Forças Armadas*.

60 *Ibidem*.

61 Sobre a Marinha podemos detalhar em Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro de 2014.

62 A Marinha, no nível de ambição definido no CEM de 2014, deve ter: « • Capa-

cidade para projetar e sustentar, em simultâneo, duas unidades navais de tipo fragata, para participação nos esforços de segurança e defesa coletiva; // • Capacidade anfíbia e submarina, navios auxiliares, de patrulha oceânica e de fiscalização costeira e capacidade oceanográfica, de modo a garantir, simultânea e continuamente, o controlo e vigilância do espaço marítimo sob responsabilidade e jurisdição nacional, as missões de interesse público e as atribuições cometidas à Armada no âmbito do Sistema de Autoridade Marítima» [CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Conceito Estratégico Militar*. Ministério da Defesa Nacional, 2014].

63 A «DGAM tem o apoio da Marinha em termos de recursos humanos e materiais, existindo, a este nível, uma relação intrínseca, sólida e insubstituível, que abrange, ainda, uma estruturante cultura comum sobre as questões relacionadas com o mar e atividades que nele se desenvolvem».

64 Sobre missão, competências e organização da Autoridade Marítima Nacional devemos aprofundar no Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

65 Sobre a missão e organização da Marinha devemos consultar o Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro de 2014.

66 Sobre as missões e atribuições da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos podemos detalhar no Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro [Diário da República, 1.ª Série, N.º 43].

BIBLIOGRAFIA

ALPTEKIN, A., e LEVINE, P. – «Military expenditure and economic growth: a meta-analysis». In *European Journal of Political Economy*. Vol. 28, N.º 4, 2012, pp. 636-650.

BENOIT, E. – «Growth and defense in developing countries». In *Economic Development and Cultural Change*. Vol. 26, N.º 2, 1978, pp. 271-280.

BILDIRICI, M. – «Defense, economic growth and energy consumption in China». In *Procedia Economics and Finance*. Vol. 38, 2016, pp. 257-263.

BRZOSKA, M. – «World military expenditures». In *Handbook of Defense Economics*. Chapter 3. Elsevier, 1995.

CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Conceito Estratégico Militar*. Ministério da Defesa Nacional, 2014.

CONSELHO DE CHEFES DE ESTADO-MAIOR – *Missões das Forças Armadas*. Ministério da Defesa Nacional, 2014.

CONSELHO DE MINISTROS – «Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013. Conceito estratégico de defesa nacional». In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 67, 5 de abril de 2013.

CONSELHO DE MINISTROS – «Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2013. Defesa 2020». In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 77, 19 de abril de 2013.

COSTANZA, R. – «The ecological, economic, and social importance of the oceans». In *Ecological Economics*. N.º 31, 1999, pp. 199-213.

DAMANAKI, M. – *A Strategy for the Atlantic*. SPEECH/11/816. Lisboa. 28 de novembro de 2011.

DEVET, J., et al. – *Support Activities for the Development of Maritime Clusters in the Mediterranean and Black Sea Areas, Final Report under FWC MARE/2012/06 – SC DT/2013/01, DG Maritime Affairs and Fisheries*. Bruxelas. 29 de agosto de 2014.

DECRETO-LEI n.º 43/2002, In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 52, 2 de março de 2002.

DECRETO-LEI n.º 49-A/2012. In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 43, 29 de fevereiro de 2012.

DECRETO-LEI n.º 185/2014. In *Diário da República*. 1.ª Série, N.º 250, 29 de dezembro de 2014.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Conclusions from the consultation on a European maritime policy». COM(2007) 574 final. Bruxelas. 10 de outubro de 2007.

EUROPEAN COMMISSION – «Commission staff working document accompanying document to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and

Social Committee and the Committee of the Regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union». SEC(2007) 1278. Bruxelas. 10 de outubro de 2007.

EUROPEAN COMMISSION – «Commission staff working document annex to the communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: main statistical results and lessons learned». SEC(2008)2637. Bruxelas. 17 de outubro de 2008.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Towards world-class clusters in the European Union». COM(2008) 652 final. Bruxelas. 17 de outubro de 2008.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication. Marine knowledge 2020: marine data and observation for smart and sustainable growth». COM(2010) 461 final. Bruxelas. 8 de setembro de 2010.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, and the Committee of the Regions. Developing a maritime strategy for the Atlantic Ocean area. COM(2011) 782 final. Bruxelas. 21 de novembro de 2011.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Blue growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth». COM(2012) 494 final. Bruxelas. 13 de setembro de 2012.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action plan for a Maritime Strategy in the Atlantic area. Delivering smart, sustainable and inclusive growth». COM(2013) 279 final. Bruxelas. 13 de maio de 2013.

EUROPEAN COMMISSION – «Joint communication to the European Parliament and the Council. For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union Maritime Security Strategy». JOIN(2014) 9 final. Bruxelas. 6 de março de 2014.

EUROPEAN COMMISSION – *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Bruxelas. 17 de março de 2014.

EUROPEAN COMMISSION – «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Innovation in the blue economy: realising the potential of our seas and oceans for jobs and

growth». COM(2014) 254 final/2. Bruxelas. 13 de maio de 2014.

EUROPEAN COMMISSION – *European Union Maritime Security Strategy*. 11205/14. Bruxelas. 24 de junho de 2014.

EUROPEAN COMMISSION – «Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020». 7168/15. Bruxelas. 16 de março de 2015.

EUROPEAN COMMISSION – «Council conclusions on the Sahel Regional Action Plan 2015-2020». 7823/15. Bruxelas. 20 de abril de 2015.

EUROPEAN COMMISSION – «European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. Joint communication "International ocean governance: an agenda for the future of our oceans"». JOIN(2016) 49. Bruxelas. 10 de novembro de 2016.

EUROPEAN COMMISSION – «European Defence Action Plan». 950 final. Bruxelas. 30 de novembro de 2016.

EUROPEAN COMMISSION – «Council conclusions on the implementation of the Joint Declaration by the President of the European Council, the President of the European». 2017.

EUROPEAN COMMISSION – «Report on the Blue Growth Strategy. Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy». SWD(2017) 128 final. Bruxelas. 31 de março de 2017.

EUROPEAN COUNCIL – «European Council Conclusions». EUCO 217/13. 19-20 de dezembro de 2013.

EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE – «The EU Maritime Security Strategy and Action Plan». 2014. Disponível em: http://www.wacommissionondrugs.org/report/http://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime_security/docs/maritime-security-information-toolkit_en.pdf.

EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE – «Estratégia global para a política externa e de segurança da União Europeia». Bruxelas. 2016.

EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE – «From shared vision to common action: implementing the EU Global Strategy Year 1». Bruxelas. 2017.

EUROPEAN UNION DEFENCE COLLEGE – *Handbook on CSDP. The Common Security and Defence Policy of the European Union*. Viena. 2017.

FERNANDES TEIXEIRA, Maria – *Maritime Clusters in Europe: Strengths, Complexities and Weaknesses of an Organizational Model which Shapes the Oceans and Seas Holistic Nature*. Lisboa: Maria Scientia, 2011.

FERNANDES TEIXEIRA, Maria – *Atlantic Strategy: New Perspectives for Portugal and Europe?*. Lisboa: Maria Scientia, 2012.

GARCIA, F. P. – «O espaço do Atlântico e

os principais desafios à segurança». In *Revista de Ciências Militares*. Vol. V, N.º 2, novembro de 2017.

GARCIA, P. – *Da Guerra e da Estratégia. A Nova Polemologia*. Lisboa: Prefácio Editora, 2011.

GERMOND, B. – «The geopolitical dimension of maritime security». In *Marine Policy*. Vol. 54, 2015, pp. 137-142.

GOKMENOGLUA, K., TASPINARA, N., e SADEGHIEH, M. – «Military expenditure and economic growth: the case of Turkey». In *Procedia Economics and Finance*. Vol. 25, 2015, pp. 455-462.

GRILLO, C., SALDANHA, F., e CALADO, G. – «O valor dos oceanos, Iniciativa Oceanos 2013-2017». Conferência «O Valor dos Oceanos». Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian. Outubro de 2017.

HERRERA, R., e GENTILUCCI, E. – «Military spending, technical progress, and economic growth: a critical overview on mainstream defense economics». In *Journal of Innovation Economics & Management*. Vol. 2, N.º 12, 2013, pp. 13-35.

HIGH REPRESENTATIVE OF THE UNION FOR FOREIGN AFFAIRS AND SECURITY POLICY – «Shared vision, common action: a stronger Europe». In *A Global Strategy of Foreign and Security Policy*. Junho de 2016. Disponível em: <http://europa.eu/globalstrategy/en>.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION – «Joint declaration by the President of the European Council, the President of the European Commission, and the Secretary General of the North Atlantic Treaty Organization». 8 de julho de 2016. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133163.htm.

KUAH, A., e LOO, B. – *Examining the Defence Industrialization - Economic Growth Relationship: The Case of Singapore*. Institute of Defence and Strategic Studies Singapore. WP70. Julho de 2004.

OECD – *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD Publishing, 2016.

POLICY RESEARCH CORPORATION – «The role of maritime clusters to enhance the strength and development in european maritime sectors». Col. Socio-economic studies in the Field of the Integrated Maritime Policy for the European Union. Bélgica: Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, European Communities, 2008.

PORTER, M. – «Clusters and the new economics of competition». In *Harvard Business Review*. Vol. 76, N.º 6, 1998, pp. 77-90.

QIONG, L., e JUNHUA, H. – «Military expenditure and unemployment in China». In *Procedia Economics and Finance*. Vol. 30, 2015, pp. 498-504.

REBELO DUARTE, A. – *Maritime Borders, Maritime Security and International Cooperation*. Lisboa: Maria Scientia, 2011.

RODRIGUES, R. – «Estratégia de segurança marítima europeia. Porquê e para quê?». In *Nação e Defesa*. N.º 137, 5.ª Série, 2014, pp.168-176.

ROUGHTON, D., e CANNON, A. – The impact of sovereignty and boundary disputes on commercial investments». In *Inside Arbitration. Perspectives on Cross-border Disputes*. N.º 2, julho de 2016.

SAER – «The hypercluster of the economy of the sea: a domain of strategic potential for the development of the Portuguese economy». Lisboa: ACLUNCTAD. [2012]. *Review of Maritime Transport*. 2009.

SIOUSIOURAS, P., CHRYSOCHOU, G., e CHONDROGIANNI, D. – «Maritime disputes and regional security: the case studies of Black Sea (Romania V. Ukraine) and South China Sea (the Philippines V. China)». In

Maritime Security Review. 24 de agosto de 2017. [Consultado em: 22 de novembro de 2017]. Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2017/08/maritime-disputes-regional-security/>.

UNCTAD – *Review of Maritime Transport*. 2012.

UNCTAD – *Review of Maritime Transport*. 2017.

REFERÊNCIAS WEB

<http://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-africa/>

<http://www.natolibguides.info/nato-eu/documents>