

Working Paper

CEsA 203/2025

Marés de Mudança: Portugal e a importância da sua Plataforma Continental

Sofia Rocha PINGUINHA e Eduardo Moraes SARMENTO

RESUMO

Portugal, conhecido pelas históricas tradições marítimas, está atualmente imerso numa ambição estratégica relativamente à expansão da sua plataforma continental, impulsionada por fatores geopolíticos, económicos e ambientais, colocando o país perante um cenário marítimo dinâmico repleto de desafios e oportunidades. O avolumar da economia azul, sinónimo de uma economia sustentável, redefine a imprescindibilidade do oceano e a sua centralidade no equilíbrio de construir o desenvolvimento sustentável ambicionado globalmente (Cristas, 2022).

Recorrendo a uma metodologia de pendor qualitativo, procura-se refletir sobre os principais benefícios que Portugal pode obter da possível aprovação da expansão da sua plataforma continental, por parte da Organização das Nações Unidas (ONU). O futuro, segundo a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (República Portuguesa, 2021), deverá passar pela definição de uma estratégia, alicerçada num sistema de alianças, que permitam a Portugal avançar com a exploração sustentável dos recursos marinhos (Seguro, 2022).

Palavras-chave PORTUGAL, PLATAFORMA CONTINENTAL, ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA, POTENCIAL ESTRATÉGICO, RECURSOS MARINHOS, ECONOMIA AZUL.

ABSTRACT

Portugal, known for its historic maritime traditions, is currently immersed in a strategic ambition regarding the expansion of its continental shelf driven by geopolitical, economic and environmental factors, placing the country before a dynamic maritime scenario full of challenges and opportunities. The rise of the blue economy, synonymous with a sustainable economy, redefines the indispensability of the ocean and its centrality in the balance of building the sustainable development that is sought globally (Cristas, 2022).

Using a qualitative methodology, the aim is to reflect on the main benefits that Portugal can obtain from the possible approval of the expansion of its continental shelf, by the United Nations Organisation (UNO). The

future, according to the National Strategy for the Sea 2021-2030 (República Portuguesa, 2021), should involve defining a strategy, based on a system of alliances, that will allow Portugal to move forward with the sustainable exploitation of the marine resources (Seguro, 2022).

Keywords PORTUGAL, CONTINENTAL SHELF; EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE; STRATEGIC POTENTIAL; MARINE RESOURCES; BLUE ECONOMY.

AUTHORS

Sofia PINGUINHA, Master's degree in Development and International Cooperation, ISEG/Universidade de Lisboa, sofia.pinguinha@aln.iseg.ulisboa.pt.

Eduardo Moraes SARMENTO, PhD in Economics, Coordinator of the Master's in Development and International Cooperation, ISEG/Universidade de Lisboa, President of CEa, Membre of Scientific board of ISEG RESEARCH Centre, eduardosarmento@iseg.ulisboa.pt.

Working Paper CEsa 203/2025

ISSN: 2975-9692

Cesa neither confirms nor informs any opinions expressed by the authors in this document.

Cesa is a research Centre that belongs to ISEG RESEARCH, which is hosted by ISEG – Lisbon School of Economics and Management, Universidade de Lisboa, a school dedicated to teaching and research which was founded in 1911. Founded in 1983, Cesa is a non-profit private institution, whose research team is composed of ISEG faculty, full-time research fellows, and faculty from other higher education institutions. Its object is the study of economic, social, and cultural development in developing countries in Africa, Asia, and Latin America, although it places particular emphasis on the study of African Portuguese-speaking countries, China, and Pacific Asia, as well as Brazil and other Mercosur countries. Additionally, CEsa also promotes research on other theoretical or applied topics in development studies, including globalisation and economic integration in other regions, either generally or across several regions. From a methodological point of view, CEsa has always sought to foster a multidisciplinary approach to the phenomenon of development, and a permanent interconnection between the theoretical and applied aspects of research. Furthermore, the Centre pays particular attention to the organization and expansion of research-supporting bibliographic resources, the acquisition of databases, and publication exchange with other research centres.

More Working Papers Cesa available at:

<https://cesa.rc.iseg.ulisboa.pt/publicacoes/working-papers/>

Cesa – Centro de Estudos sobre África e Desenvolvimento (ISEG RESEARCH/ISEG/Universidade de Lisboa)

Rua Miguel Lupi 20, 1249-078 Lisboa

+351 21 392 5983

cesa@cesa.iseg.ulisboa.pt

SUMÁRIO

Lista de abreviaturas.....	I
Introdução	1
1. ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....	2
2. PORTUGAL E O OCEANO.....	7
2.1. <i>Identidade Marítima Nacional.....</i>	<i>7</i>
2.2. <i>O valor do mar na atualidade.....</i>	<i>9</i>
2.3. <i>Política Marítima Integrada.....</i>	<i>17</i>
3. O OCEANO: UMA OPORTUNIDADE PARA PORTUGAL.....	20
3.1. <i>O papel da geografia: potencialidades e desafios.....</i>	<i>21</i>
3.2. <i>Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar</i>	<i>22</i>
3.3. <i>O projeto português.....</i>	<i>23</i>
Conclusões.....	30
REFERÊNCIAS.....	34

FIGURAS

Figura 1: PROPOSTA DE EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL APRESENTADA POR PORTUGAL À CLPC – PAGE 15

Figura 2: TOTAL DE EMBARCAÇÕES ENTRE 2006 E 2022. – PAGE 21

Figura 3: TOTAL DE PESCADORES MATRICULADOS ENTRE 1969 E 2022. – PAGE 22

Figura 4: VALOR ACRESCENTADO BRUTO DAS PESCAS E AQUICULTURA EM % DO PIB. – PAGE 23

Figura 5: VALOR ACRESCENTADO BRUTO DAS PESCAS E AQUICULTURA – PAGE 24

Figura 6: RECURSOS DO FUNDO DO MAR - PAGE 36

Lista de abreviaturas

AIFM – Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

CEE – Comunidade Económica Europeia.

CEO – Comissão Estratégica dos Oceanos.

CIAM – Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar.

CIDPC – Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental.

CLPC – Comissão de Limites da Plataforma Continental.

CMIO – Comissão Mundial Independente para os Oceanos.

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

COI – Comissão Oceanográfica Intergovernamental.

CPLP – Comunidade de Países de Língua Portuguesa.
EMAM – Estrutura da Missão para os Assuntos do Mar.
EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental.
GNL – Gás Natural Liquefeito.
PEPC – Projeto de Extensão da Plataforma Continental.
PCP – Política Comum de Pescas.
PMI – Política Marítima Integrada.
ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.
ONU – Organização das Nações Unidas.
SMS – *Seafloor Massive Sulphide*.
TFUE – Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
ZEE – Zona Económica Exclusiva.

Introdução

O mar, historicamente ligado com a identidade nacional portuguesa, emerge como palco estratégico onde se desenrolam complexas negociações e decisões cujas repercussões atingem uma dimensão global. Mundialmente considerado como uma via de projeção de poder, o mar assume agora contornos renovados onde o controlo sobre as vastas extensões marítimas atua como catalisador da presença geopolítica e da capacidade de participação e afirmação no cenário internacional. Neste contexto, este artigo procura compreender até que ponto a extensão da plataforma continental portuguesa se alinha com os objetivos estratégicos e económicos do país, com especial enfoque nos aspetos relacionados com o aproveitamento do potencial estratégico da mesma.

Este é um tema de extrema relevância para Portugal, um país com um território terrestre limitado, mas com uma forte presença marítima. A localização europeia periférica confere a Portugal uma centralidade geoestratégica, com o mar a desempenhar um papel fundamental nessa dinâmica. Ao longo da história, a relação de Portugal com o mar foi moldada por essa contingência geográfica, estando o desenvolvimento e a afirmação do país intimamente ligados à exploração e domínio marítimos (Silva, 2020).

Do ponto de vista económico, a expansão da plataforma continental portuguesa, além das 200 milhas marítimas a contar a partir da linha de base, representa um ativo com potencial de exploração económica num quadro global onde a escassez de recursos naturais se torna, cada vez mais, alvo de preocupação. O fomento da economia azul, consciente da importância de uma exploração sustentável contribui, de igual forma, para a segurança energética, vetor essencial para um desenvolvimento sustentável (Pascoal, 2018; Ribeiro *et al.*, 2022). Qualquer proposta de expansão requer, no entanto, um cuidadoso equilíbrio entre a exploração e a preservação do ambiente marinho – elementos-chave de uma economia azul. Neste sentido, a atenção com as questões ambientais não só respondem a um imperativo ético, como reforçam a imagem de Portugal enquanto ator responsável e comprometido com a sustentabilidade (EMEPC, 2023b; Silva, 2020).

Desta forma, a estratégia de alargamento portuguesa não pode ser apenas considerada uma narrativa de projeção de fronteiras marítimas, mas também, e acima de tudo, um mecanismo de aumento da soberania e reconhecimento internacional. A essência desta proposta transcende considerações meramente territoriais, configurando-se como uma narrativa complexa que interliga as dimensões geopolíticas, económicas e ambientais. O futuro desta trajetória depende, em muito, da capacidade de equilibrar interesses estratégicos com sustentabilidade ambiental, o que contribuirá fortemente para a presença de Portugal como ator relevante no cenário internacional.

Este artigo pretende analisar o potencial estratégico da plataforma continental complementada por duas perguntas: (i) Que motivações impulsionam a proposta portuguesa de expansão da sua plataforma continental? e (ii) Que estratégias devem ser adotadas para explorar o potencial estratégico do mar português?

Face à natureza do problema adotou-se uma metodologia qualitativa, empregando um raciocínio do tipo indutivo, partindo-se da observação de factos particulares para se estabelecerem generalizações (Almalki, 2016; Lanka *et al.*, 2021). Esta abordagem é considerada a mais adequada para solucionar as complexidades inerentes às dimensões geopolíticas e económicas da ambição marítima portuguesa tornando possível aprofundar as motivações subjacentes dos atores envolvidos, assim como a sua perceção acerca dos desafios e oportunidades relacionados com a expansão da plataforma portuguesa (Van Bavel & Dessart, 2018). Este tipo de pesquisa qualitativa envolve abordagens que não dependem de procedimentos e recolhas estatísticas ou de outras formas de quantificação (Bogdan & Biklen, 1994). Não obstante, é relevante reconhecer algumas fragilidades associadas a esta metodologia como a subjetividade de interpretação dos dados, produto da singularidade de cada indivíduo (Minayo, 2012). A primordial vantagem associada ao método de recolha de dados preexistentes prende-se com a economia substancial de tempo e de fundos que permite a concentração da energia do investigador no processo de análise (Campenhoudt & Quivy, 2002).

1. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

O mar, enquanto ator fundamental na história da humanidade, é o pilar central de uma narrativa rica e complexa que acompanha o Homem desde os primórdios da sua existência. Ao colocarmos, cronologicamente, as perceções de cada civilização relativamente à ideia de pertença sobre mar e sobre os seus recursos compreendemos que estas variaram consideravelmente, refletindo diferentes visões de soberania e propriedade. Defendido por alguns pensadores, nomeadamente Seabrook Hull (1967), como um “*global common*”, o mar deveria ser considerado um bem de todos e sujeito à livre navegação e exploração. Em contrapartida, surgiram perspetivas que advogavam pelo direito de propriedade do mar por parte dos Estados costeiros, refletindo uma abordagem mais centralizada de soberania. Esta visão alocava aos Estados o poder de regulação, assumindo, conseqüentemente, o direito de controlar e exercer atividades marítimas nas proximidades do seu território, reivindicando autoridade sobre as águas adjacentes (Hull, 1967; Menezes, 2015). Este debate histórico que acompanha a sociedade sobre a propriedade e uso dos oceanos continua a influenciar as relações internacionais e a moldar o Direito do Mar contemporâneo.

Ainda que temporalmente tardia, a construção formal de normas sobre o Direito do Mar deu-se em 1856, com a realização do Congresso de Paris e, posteriormente, com a Convenção de Genebra, em 1864. Os motivos que impulsionaram os Estados a iniciar debates sobre o Direito do Mar são diversos e variam de acordo com a sua posição geográfica e interesses destacando-se a consolidação de novos Estados e a necessidade de delimitação geográfica entre eles; o aumento populacional e a procura pela expansão pesqueira; e a descoberta de vasto potencial na exploração de riquezas como hidrocarbonetos e outros recursos inerentes (Menezes, 2015).

A perceção de que a plataforma continental poderia ser uma fonte de exploração estatal começou a ser reivindicada pelos Estados Unidos da América (EUA), em 1945, aquando da Declaração Truman que, entre outras coisas, decretou a jurisdição dos EUA sobre os recursos do fundo e subsolo da plataforma continental contígua ao território nacional (Menezes, 2015). Vários Estados seguiram este exemplo e procuraram garantir a exploração oportuna desses recursos.

Neste sentido, a necessidade de retomar discussões sobre o desenvolvimento deste ramo do Direito tornou-se evidente. A criação da ONU renovou os esforços e a ambição de regular as relações entre Estados, incluindo

aspectos relacionados com novas descobertas sobre as riquezas marítimas e a expansão da plataforma continental (Menezes, 2015). A 24 de fevereiro de 1958 iniciou-se aquela que seria a primeira conferência sobre o Direito do Mar (CNUDM), que se desdobraria em diversos tratados e convenções instituidores dos princípios jurídicos que governam, até à atualidade, as atividades marítimas internacionais. A criação da CNUDM foi uma das inovações mais significativas do século passado, tanto no que diz respeito às soluções acordadas, como no que concerne ao processo de criação normativa do Direito Internacional. Importa destacar que a Terceira Conferência da ONU sobre o Direito do Mar distingue-se das anteriores pelo maior grau de representatividade e dinâmica política presentes nas onze sessões de negociação. Apesar da diversificada agenda, foi alcançado um consenso relativo às 12 milhas marítimas alusivas à largura do mar territorial e 200 milhas referentes à Zona Económica Exclusiva (ZEE), ambas medidas a partir da linhas de base (Coelho, 2020). Nomeada por Tommy Koh, presidente da Conferência, como a “constituição dos oceanos”, esta divide o oceano em seis zonas com regimes específicos: mar territorial; águas arquipelágicas; zona económica exclusiva; plataforma continental; alto mar e área (CNUDM, 1997).

Cada bacia marítima e oceânica tem características ecossistémicas específicas, juntamente com os seus próprios sistemas socioeconómicos (Salihoglu et al., 2024).

Mais de 70% da terra habitada encontra-se coberta por uma zona aquática (Zhang et al., 2024) cujas zonas costeiras da área coberta por água são conhecidas como espaços onde vive mais de 80% da população mundial (Bora, 2024). Segundo a doutrina da Economia Azul, a utilização sustentável dos recursos marinhos para o crescimento económico, a melhoria dos meios de subsistência e o emprego, mantendo um ecossistema aquático saudável, é aceite como um princípio fundamental (Voyer et al., 2018) que pode combinar oportunidades de desenvolvimento com a gestão e proteção ambiental, considerando a geografia da água, ou seja, os oceanos.

O conceito de economia azul tem vindo a ganhar progressiva importância e atenção, especialmente no que diz respeito à preservação da sustentabilidade dos ecossistemas marinhos (Phelan et al., 2020) e à sua importância económica, uma vez que procura promover o crescimento económico, aumentar a inclusão social e melhorar

os meios de subsistência, priorizando simultaneamente a conservação dos ambientes marinhos e costeiros (Ayilu et al., 2022, Marwa et al., 2024).

A economia azul é, na maioria dos casos, considerada um sistema económico que reconhece o valor dos recursos oceânicos, assegurando simultaneamente uma gestão sustentável para as gerações futuras (Bennett et al., 2019), cujo objetivo é estabelecer um quadro que apoie as comunidades e economias locais (OCDE, 2024) e permita o desenvolvimento económico sem comprometer a saúde dos ecossistemas marinhos.

Pode também melhorar a viabilidade económica ao proporcionar acesso a mercados mais amplos para os produtos da pesca e da aquicultura (Geng et al. 2024), embora a liberalização do comércio e a concorrência nos mercados globais possam ter um impacto negativo na economia azul (Hossain et al., 2024). Por conseguinte, o alinhamento das políticas comerciais com os objetivos de sustentabilidade é vital para evitar a sobre-exploração dos recursos marinhos.

Complementarmente, no contexto da CNUDM foram criadas três novas entidades: a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (AIFM), responsável por regular as atividades circunscritas a esta área específica; o Tribunal Internacional para o Direito do Mar, que atua como uma instância permanente para a resolução de conflitos relacionados ao direito marítimo; e, por fim, a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), cujas competências incluem a apreciação de propostas de alargamento referentes aos limites externos das plataformas continentais para além das 200 milhas marítimas (Coelho, 2020). A ação interligada destas três instituições contribui para o fortalecimento harmonioso dos princípios da CNUDM, promovendo a cooperação internacional na preservação sustentável dos recursos marinhos.

Ciente do potencial existente nos fundos oceânicos e na biodiversidade marinha, comprovado por uma intensa investigação científica e uma extensa recolha e análise de dados, Portugal apresentou à CLPC uma proposta de alargamento com o intuito de redefinir os limites exteriores da sua plataforma continental. A moção foi apresentada a 11 de maio de 2009, em concordância com o artigo 76º da CNUDM, no qual consta: “A plataforma continental de um Estado costeiro 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, até ao

bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância” (CNUDM, 1997: art.76º, p.45).

Para efeitos de negociação foi criada a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), aprovada na Resolução do Conselho de Ministros nº/2005 de 16 de novembro de 2004 (Diário da República, 2005), cujos principais objetivos se prendem com o aprofundamento do conhecimento acerca da morfologia e características geológicas e hidrográficas, com a negociação direta da proposta portuguesa, e com a divulgação da importância que a extensão da plataforma poderia assumir para Portugal (EMEPC | *Projeto PEPC*, 2023).

Uma vez aprovada, a proposta significará um aumento da jurisdição nacional, na ordem dos 2,1 mil milhões de km², podendo desta forma atingir um total de cerca de 4 milhões de km², o que representaria cerca de 40 vezes a área terrestre de Portugal, ilustrado na Figura 1 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021 | DR, 2021).

Importa clarificar que o conceito de plataforma continental previsto no 76º da CNUDM é um conceito jurídico e distinto de ZEE, quer nos limites, quer no regime aplicável. A ZEE compreende a zona além do mar territorial cuja largura pode atingir as 200 milhas e abrange a coluna de água e o fundo do mar (solo e subsolo). Já a plataforma continental encerra em si o solo e subsolo (e não a coluna de água), em todo o prolongamento natural do território terrestre findo no limite exterior da margem continental (CNDUM, 1997).

Sucintamente, existe atualmente uma compreensão clara e inequívoca do potencial afeto ao mar e aos recursos marinhos para a humanidade. Minerais, recursos genéticos e energéticos identificados na ZEE e na área de extensão da plataforma continental representam oportunidades férteis de crescimento e desenvolvimento económico alicerçados na competência “azul”. Todavia, a incerteza sobre o depósito efetivo das reservas naturais impede a quantificação e avaliação objetiva dos impactos que este projeto poderá representar na economia portuguesa.

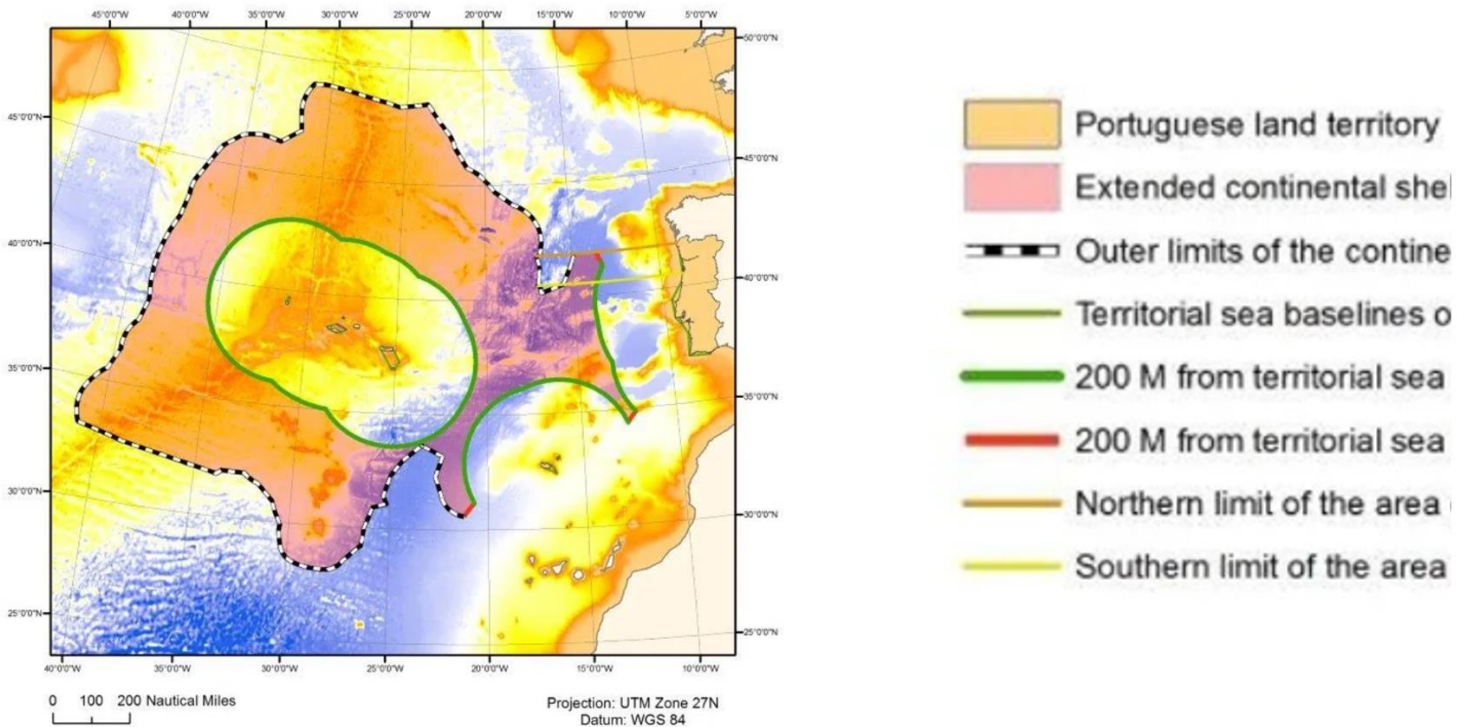


Figura 1: Proposta de extensão da plataforma continental apresentada por Portugal à CLPC. Fonte: Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental: A submissão portuguesa (PEPC, 2017). Disponível em <https://www.emepc.pt/projeto-pepc-a-submissao>

2. PORTUGAL E O OCEANO

2.1. *Identidade Marítima Nacional*

O mar constitui historicamente uma parte da identidade nacional portuguesa e representa o mais duradouro e valioso ativo estratégico do país (Ribeiro *et al.*, 2022). Desde a epopeia dos Descobrimentos, iniciada no século XV, que manifestou a visão portuguesa sobre a importância do oceano como uma opção estratégica que, apesar de envolver inúmeras adversidades e desafios, oferecia variadíssimas oportunidades e vantagens cumulativamente geradoras de progresso e desenvolvimento (Coelho, 2006; Hancock, 2021). Ao estabelecer

ligações entre o continente europeu, africano e americano e fundindo os seus povos, testemunhou-se o início de um período conhecido como a “Primeira Globalização”, caracterizado pela troca de pessoas, produtos e ideias dentro do espaço atlântico (Ribeiro *et al.*, 2022). Especiarias, seda, ouro, prata e escravos foram negociados entre continentes, enriquecendo as potências coloniais e promovendo o desenvolvimento de uma economia global interconectada. Com o final do século XVII e no decorrer dos séculos seguintes, assistiu-se ao enfraquecimento do império. Territorialmente, esta decadência manifestou-se na perda de soberania na Ásia e, mais tarde, na independência da maior colónia portuguesa – o Brasil (Diogo, 2017). Entre a perda do Brasil em 1822 e o período do Estado Novo, com início em 1933, a estratégia marítima nacional passou por diferentes fases e desafios significativos. Durante o Estado Novo (1933 a 1974), a estratégia marítima do país refletiu os objetivos e políticas do regime liderado por António de Oliveira Salazar, centrando-se na manutenção e expansão dos interesses coloniais ultramarinos, nomeadamente nas colónias africanas de Angola, Moçambique e Guiné-Bissau (Meneses, 2015). À época, o mar emergiu como uma das principais prioridades do regime sendo, reiteradamente, colocado ao dispor da propaganda política onde era enaltecido o ideal epopeico dos Descobrimentos (Acabou, 2023).

A Revolução de 25 de abril de 1974 provocou uma alteração no posicionamento político português, aproximando-o dos ideais europeus. A rutura socioeconómica com o antigo regime ambicionava a anulação de todas as suas antigas prioridades e, conseqüentemente, o mar foi um setor extremamente afetado. Ainda na década de 1970, Portugal formalizou o pedido de adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE) e, cerca de 10 anos depois, no ano de 1986, ficou completo o processo de integração. Conseqüentemente, o objetivo da integração europeia potencializou o gradual afastamento de Portugal da sua tradição marítima. Se até 1974, o país vivia “de costas voltadas para o velho continente” (Palmeira, 2016, p. 120), daí em diante a estratégia nacional voltou-se para o próprio (Acabou, 2023).

Os recursos provenientes da comunidade europeia permitiram ao país investir em infraestruturas de transporte terrestre, ambicionando a integração no mercado europeu em detrimento do setor marítimo. Esta

escolha proporcionou a deterioração do desenvolvimento da economia do mar em diversos aspetos, originando consequências severas que perduram até à atualidade (Gomes, 2020).

Esta adesão à então CEE significou mais um passo rumo ao progresso alcançado por outros Estados (Cunha, 2011). Importa salientar que, embora a integração na União Europeia¹ (UE) tenha tido vantagens indiscutíveis para o desenvolvimento de Portugal, não se considerou uma das suas maiores potencialidades – a sua localização e ligação ao mar (Acabou, 2023). Durante mais de duas décadas, Portugal permaneceu distante dos assuntos marítimos até à sua reintegração no final da década de 1990 quando a temática assumiu um papel de destaque no debate internacional sobre governança dos oceanos. Este retorno foi, predominantemente, motivado pela ratificação da CNUDM (1997), e pela realização da Expo98, em Lisboa (Acabou, 2023).

Cinco séculos após os Descobrimentos, o mar continua a ser uma dimensão fundamental para Portugal enquanto ativo nacional devendo ser percecionado por todos não só como um legado histórico, mas, e principalmente, como um espaço repleto de potencialidades. O oceano oferece uma via promissora para um futuro melhor e, um exemplo claro é a perspetiva de oportunidade que os portugueses materializam na Proposta de Extensão da Plataforma Continental (Coelho, 2006). Tal como no passado, também agora Portugal procura no exterior do seu território terrestre os recursos necessários à sua autossuficiência e sobrevivência (Meneses, 2015).

2.2. O valor do mar na atualidade

O mar afigura-se como um inegável recurso nacional, explicado pela imensidão do oceano e pelo seu potencial inexplorado, o que confere, de certo modo, um especial destaque a Portugal no contexto da UE. Ao incorporar diversos setores de atividade, como a pesca, a aquicultura, energias renováveis e turismo costeiro, este elemento oferece uma gama variada de oportunidades que podem ser maximizadas através da adoção de uma estratégia coordenada, aproveitando sinergias e mitigando possíveis conflitos (SAER, 2009).

¹ A transformação da CEE em UE foi oficializada pelo Tratado de Maastricht em 1992 e entrou em vigor a partir de 1993. Este tratado consolidou as conquistas económicas da CEE e estabeleceu os fundamentos para uma união política mais estreita entre os países membros.

Portugal, devido à sua vasta ZEE e à possibilidade de expansão da sua plataforma continental, encontra-se numa posição privilegiada para liderar o desenvolvimento da economia azul, tanto na Europa como no mundo. A “nova” economia azul veio acrescentar sustentabilidade à “velha” economia do mar, procurando proteger os oceanos e interligar o mar e as regiões, contribuindo para o desenvolvimento sustentável das comunidades.

O relatório *Hypercluster da Economia do Mar* (SAER, 2009), assim como, mais recentemente, a *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030* (2021) relatam a importância da dimensão económica do mar para Portugal como um dos vetores estratégicos fundamentais ao desenvolvimento sustentável e à recuperação económica. O *hypercluster do mar* configura, simultaneamente, uma força propulsora e um catalisador capaz de organizar e dinamizar um conjunto de setores com alto potencial de crescimento e inovação, e tem ainda a capacidade de atrair recursos e investimento (SAER, 2009). Contudo, a concretização do potencial do mar está dependente da implementação de políticas públicas que promovam a investigação e o desenvolvimento tecnológico procurando sempre assegurar a sustentabilidade ambiental.

O conceito de *cluster* tem sido amplamente integrado na conduta e política de governança das atividades marítimas, particularmente no âmbito da UE e nos respetivos Estados membros. Os *clusters* marítimos, enquanto aglomerações geográficas de empresas interligadas, instituições e organizações relacionadas com o setor marítimo, têm demonstrado uma eficácia significativa na promoção de crescimento económico e inovação (Porter, 1998). É facto que as regiões possuidoras de *clusters* mais desenvolvidos apresentam níveis superiores de receita e empregabilidade, com grande expressão no PIB, destacando-se como polos de competitividade e progresso tecnológico (Luís, 2015).

Atualmente, a economia do mar representa 5% do PIB nacional, sendo considerada a terceira maior área económica no país e dispendo ainda de grandes perspetivas de crescimento promovidas pela *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030* (OceanLab & Neves, 2024). Portugal tem um grande potencial nesta área, registando uma avaliação de 194 milhões de euros em 8 das 47 *start-ups* nacionais registadas no Hub Azul Dealroom, com destaque para os setores da robótica, navegação, tecnologia climática, energia limpa e eficiência energética (OceanLab & Neves, 2024). Ademais, também a Comissão Europeia e o Grupo do Banco

Europeu de Investimento se disponibilizam a intensificar a cooperação, através do trabalho conjunto com os Estados-membros para satisfazer as necessidades de financiamento existentes, com vista à redução da poluição nos mares e aposta na inovação e bioeconomia azul (Comissão Europeia, 2021).

Em maio de 2024, Gonçalo Santos, coordenador da internacionalização do Fórum Oceano² defendeu que, apesar de existir ainda um longo caminho a percorrer na formação de profissionais de modo a garantir uma maior coordenação entre setores e, internamente, entre projetos e *stakeholders*, Portugal tem um enorme potencial em matéria de economia do mar. Afirma, inclusivamente, que o país poderá assumir-se como um “*player* incontornável” caso consiga posicionar-se perante alguns desafios globais como a digitalização, descarbonização e circularidade (OceanLab & Neves, 2024).

Globalmente, a economia azul tem vindo a ganhar cada vez mais peso e credibilidade sendo a UE uma das suas principais promotoras com o investimento em inovação, pesquisa e desenvolvimento sustentável dos recursos marinhos. Iniciativas como *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030*, que se alinha com a Agenda 2030 da ONU, a Política Marítima Integrada da União Europeia (PMI), posteriormente analisada, a Política Comum de Pescas (PCP), entre outras, visam apoiar a gestão sustentável dos oceanos enquanto promovem a cooperação internacional. Este alinhamento justifica-se pela necessidade de garantir a continuidade nacional das tendências globais, permitindo uma sincronização de políticas e instrumentos financeiros entre Portugal, a UE e os principais mercados internacionais.

Setor integrante da vasta rede de atividades marítimas que compõem o *hypercluster* do mar português, as “Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado” desempenham um papel vital no contexto económico e cultural português (SAER, 2009). Durante a segunda metade do século XX, as pescas em Portugal enfrentaram transformações significativas impulsionadas tanto pela evolução socioeconómica interna como pelo contexto internacional. Entre os fatores justificativos das mudanças observadas estão, por um lado, a evolução do direito

² Entidade gestora do Cluster do Mar Português.

do mar e, por outro, a integração do país na UE, originadora de uma subsequente sujeição à sua Política Comum de Pescas (Ribeiro *et al.*, 2019).

No final da década de 1970 observou-se a modernização da frota pesqueira portuguesa, com o início da utilização de novas embarcações de pesca longínqua possibilitadoras do aumento e diversificação das capturas. Tal como referido anteriormente, os avanços no direito do mar não foram muito abonatórios da situação portuguesa. A generalização do estabelecimento de ZEEs representou uma restrição ao livre acesso da frota pesqueira nacional aos tradicionais locais de pesca, como a Terra Nova e ao largo do Cabo da Boa Esperança. Para países como Portugal, as pescas assumem uma grande importância no cenário nacional ao passo que, para outros têm uma importância relativa e, para aqueles Estados interiores com uma extensão reduzida de costa têm pouca ou nenhuma significância (Ribeiro *et al.*, 2019). Ainda que, nos termos do artigo 5º do Regulamento da União Europeia nº1380/2013, os Estados detenham o controle sob as suas águas até ao limite das 12 milhas, assim como uma reserva de 100 milhas nas regiões ultraperiféricas, todas as restantes jurisdições são da exclusiva competência da UE (Regulamento (UE) n.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, 2013). Este artigo engloba, desta forma, os domínios de negociação de acordos entre Estados, da participação em organismos internacionais de gestão de pescas e da adoção de medidas de conservação de recursos biológicos (Ribeiro *et al.*, 2019).

A PCP procura garantir que as atividades de pesca e aquicultura contribuam para a sustentabilidade ambiental, económica e social a longo prazo. A promoção da produtividade contribui para a manutenção de um padrão de vida adequado para os pescadores, incluindo aqueles que trabalham em pequena escala, assim como sustenta a estabilidade dos mercados garantindo a disponibilidade de recursos e o acesso a preços acessíveis por parte dos consumidores. A implementação dos seus objetivos implica a redução das frotas dos Estados-membro para dimensões que respeitem os limites estabelecidos pela sustentabilidade biológica das pescas (Parlamento Europeu, 2023).

O setor pesqueiro português continua a assumir uma importância significativa, com milhares de pescadores e embarcações licenciadas que operam ao longo da costa portuguesa. A posição de destaque como maior

consumidor de peixe da UE, assim como o terceiro lugar enquanto maior consumidor *per capita* no ranking mundial refletem a importância deste recurso na dieta nacional. Da mesma forma, também as atividades relacionadas com as pescas possuem uma importância sociocultural expressiva devido à dependência visível que muitas localidades apresentam, nomeadamente ao nível da subsistência e sustento (Ribeiro *et al.*, 2019). Em termos de estrutura do setor, verifica-se (Figura 2) uma tendência de redução do número total de embarcações entre 2006-2023 juntamente com uma diminuição correspondente no número de embarcações licenciadas (PORDATA, 2024a).

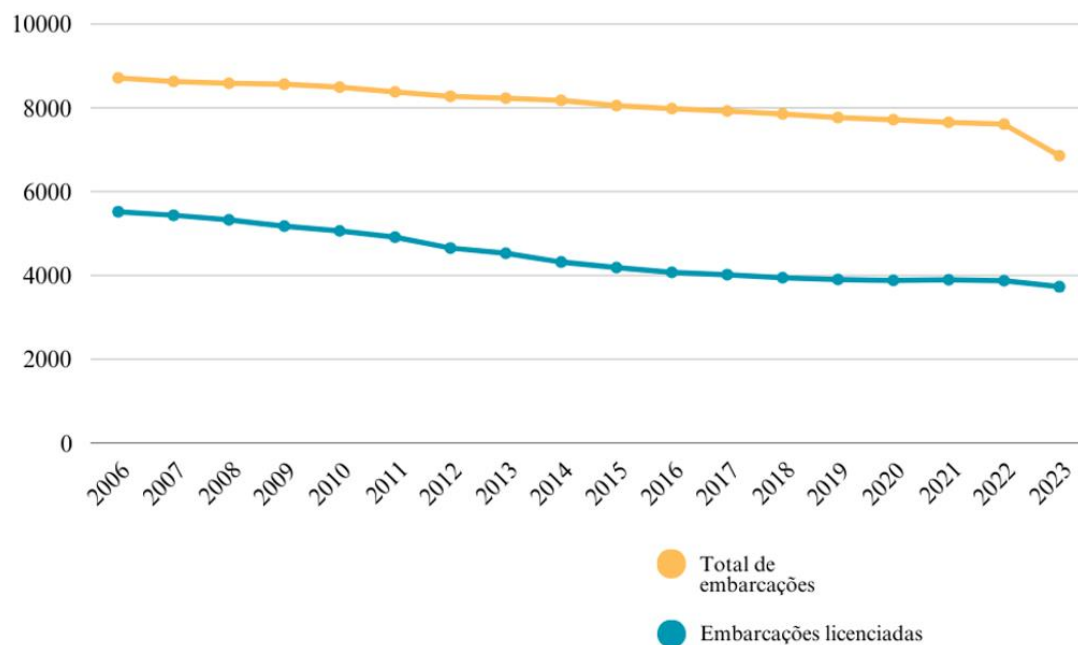


Figura 2: Total de embarcações licenciadas entre 2006 e 2023. Fonte: Elaboração própria a partir de dados da PORDATA (2024).

Nos primeiros anos (entre 2006 e 2008) houve uma relativa estabilidade no número de embarcações. A partir de 2008, fruto de uma crise com impacto global, muitos setores enfrentaram dificuldades e a indústria pesqueira não ficou imune. Paralelamente, a implementação de políticas de gestão pesqueira, tanto a nível

nacional quanto europeu, pode ter contribuído para a redução do número de embarcações no ativo assim como restrições de quotas, áreas de pescas e tamanhos mínimos de captura podem ter levado alguns profissionais a deixar a atividade ou a reduzir as suas frotas pesqueiras.

Na Figura 3 verifica-se a diminuição gradual do número total de indivíduos que se dedicam à pesca (PORDATA, 2024a) a partir da década de oitenta.

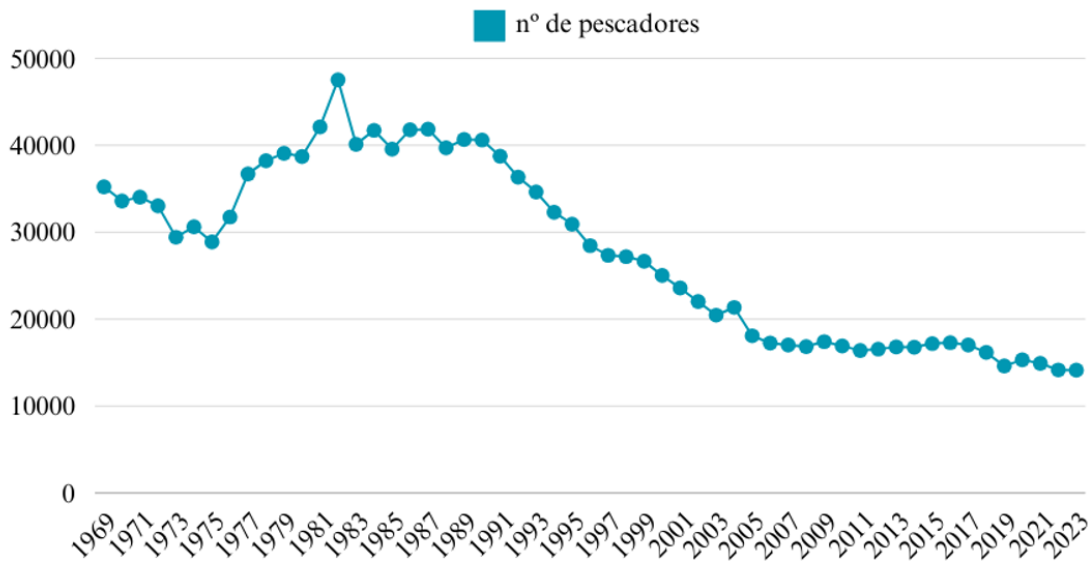


Figura 3: Total de pescadores matriculados entre 1969 e 2023. Fonte: Elaboração própria a partir de dados da PORDATA (2024a).

Entre 1970 e 1980 registou-se uma diminuição gradual no número de pescadores matriculados que pode ser justificada pelo início da implementação da PCP que, tal como supramencionado, trouxe consigo regulamentações mais rigorosas e diversas restrições à atividade. Nos anos de 1990 e início de 2000, o declínio no número de pescadores parece ter estabilizado, com flutuações pouco significativas, o que pode refletir uma possível adaptação às políticas e regulamentações em vigor, bem como mudanças na procura de produtos. Desde meados de 2000 até à atualidade, observou-se um declínio mais acentuado no número total de

indivíduos matriculados. Este decréscimo pode ser consequência de uma combinação de fatores que inclui o aumento da pressão ambiental sobre os recursos, nomeadamente a sobrepesca e a degradação dos ecossistemas marinhos, a mudança nos padrões de consumo e a fraca renovação geracional na profissão. De um modo geral, também a modernização e a automação podem ser fatores justificativos desta diminuição. O avanço da tecnologia, principalmente a introdução de novos métodos de pesca mais eficientes e a automação de certos processos, como a pesca industrial, impactam negativamente a necessidade de mão-de-obra humana. Também as condições de trabalho podem não ser as mais atrativas para os jovens uma vez que a profissão é conhecida pela exigência, perigo, longas horas de trabalho e condições adversas no mar. Sucintamente, os comportamentos observados ao longo dos anos refletem as complexas interações entre fatores socioeconómicos, políticos, governamentais e ambientais.

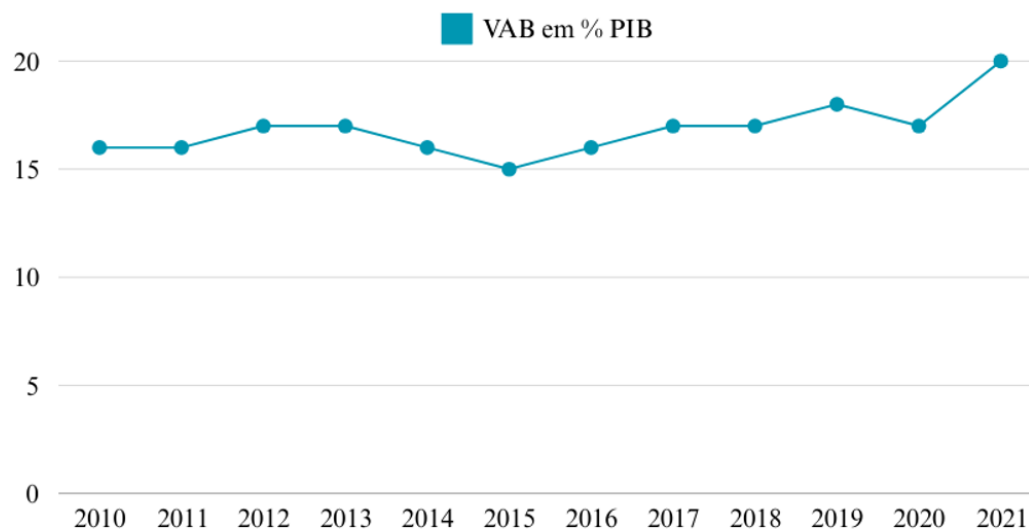


Figura 4: VAB das pescas e aquicultura em % do PIB. Fonte: Elaboração própria a partir de dados da PORDATA (2024).

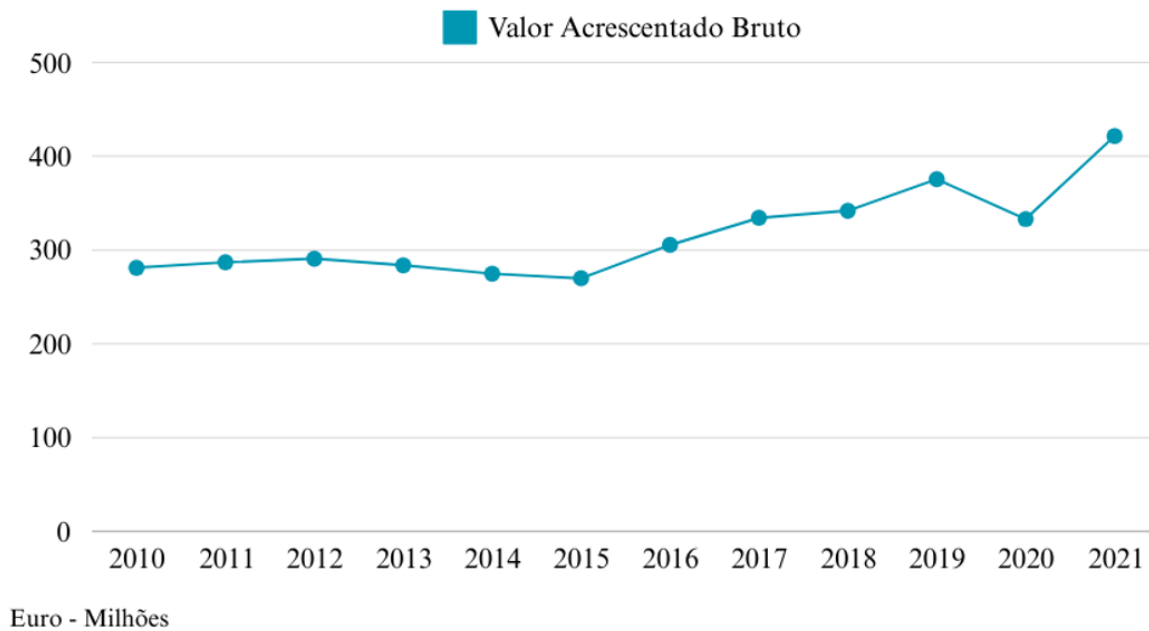


Figura 5: VAB das pescas e aquicultura. Fonte: Elaboração própria a partir de dados da PORDATA (2024).

De acordo com as Figuras anteriores, é possível observar uma tendência ascendente a partir de 2021. Apesar do declínio no número de pescadores e de embarcações, o crescimento do VAB pode ser explicado por vários fatores: eficiência e tecnologia, proporcionadoras de técnicas e métodos mais eficientes, o que resulta no aumento da produtividade por trabalhador e por embarcação, permitindo que uma menor quantidade de pescadores e embarcações contribuísse para uma maior produção; diversificação e inovação, através da agregação de outras atividades para além da pesca simples, como o turismo pesqueiro (PORDATA, 2024b).

Estas atividades complementares contribuem, de forma adicional, para o aumento do VAB do setor.

No que concerne ao comércio internacional, em 2022, as exportações de “Produtos da pesca ou relacionados com esta atividade” atingiram 1.315,7 milhões de euros, um aumento de 17,4% em relação ao ano anterior. Este crescimento acompanha a tendência geral das exportações de bens (+23%). Em comparação com o ano de 2019, as exportações de produtos de pesca aumentou 20,6% (INE, 2020, 2022). As importações, por outro

lado, subiram 24,3%, totalizando 2.596,3 milhões de euros. Este aumento foi inferior ao da média geral das importações nacionais num valor de +34,4%. Em comparação a 2019, as importações cresceram 19% (INE, 2020, 2022).

No que concerne à balança comercial destes produtos, esta agravou-se em 312,4 milhões de euros, atingindo 1.280,6 milhões de euros. Esta evolução desfavorável é resultado do crescimento mais modesto das exportações comparativamente às importações. A taxa de cobertura ficou em 50,7%, uma queda de 3,0 pontos percentuais em relação a 2021 (INE, 2020, 2022).

De um modo geral, o grande desafio das pescas em Portugal prende-se na garantia da sustentabilidade da atividade, ao passo que se assegura a rentabilidade da frota, principalmente para a pequena pesca, e se aumenta o rendimento dos pescadores. Para isto são necessários investimentos significativos no campo do conhecimento científico, particularmente na gestão de pescas. A colaboração entre o ramo de estudo e a atividade é fundamental para o desenvolvimento de práticas sustentáveis que garantam a preservação dos recursos a longo prazo. Através da cooperação é possível assegurar a viabilidade económica das pescas, assim como a proteção do meio ambiente e o bem-estar das comunidades dependentes desta atividade milenar (Leitão *et al.*, 2023).

Além de assegurar a rentabilidade para os pescadores e frota envolvida, é necessário promover a diversificação das atividades económicas ligadas ao mar com o intuito de explorar todo o potencial do setor. Este comportamento inclui o desenvolvimento do turismo costeiro e do ecoturismo, a valorização de produtos locais, como peixe e mariscos frescos, e a criação de cadeias de valor que beneficiem as comunidades locais. O investimento na economia azul promove o crescimento económico enquanto protege os recursos naturais e garante o conforto e satisfação das gerações atuais e futuras (Leitão *et al.*, 2023).

2.3. Política Marítima Integrada

Importa agora esclarecer a relevância que a Política Marítima Integrada assume enquanto instrumento de gestão sustentável e eficiente dos recursos marítimos. A integração marítima da UE é um componente essencial

da sua política global, consistindo numa abordagem holística que articula todas as políticas relacionadas com o mar. De forma a promover a cooperação marítima entre os Estados-membro, a UE procurou desenvolver diversas iniciativas que visavam fortalecer o desenvolvimento sustentável de todas as suas atividades do setor. A PMI é produto desta ação coordenada e coerente que ambiciona obter melhores resultados económicos, com o menor impacto ambiental possível. Assim, abrange diversos domínios “(...) como as pescas, a aquicultura, os transportes, o ambiente marinho, a investigação, as energias offshore, a construção naval, o turismo costeiro e marítimo, a vigilância marítima, assim como o emprego nos setores marítimos e o desenvolvimento das regiões costeiras ou as relações externas em matéria oceânica” (Salvador, 2018, p. 93).

A formação da PMI foi inicialmente marcada pelo lançamento do *Livro Verde para uma Futura Política Marítima da União. Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, em 2006 (Comissão Europeia, 2006) cujo documento realçava a necessidade de desenvolver o setor marítimo de forma inovadora, competitiva e sustentável do ponto de vista ambiental, salientava a importância de superar o modelo de governação vigente e propunha às instituições da UE, aos Estados-membros e às regiões estabelecerem estruturas de governança que assumissem a integração de políticas marítimas e conjugassem sinergias com outras áreas políticas, nomeadamente com as dimensões económica, social e ambiental (Gomes, 2020; Salvador, 2018).

No ano seguinte, a Comissão Europeia elaborou um plano de ação, comumente conhecido como *Livro Azul*, onde se previam medidas geradoras de um quadro de políticas coerente que permitisse o desenvolvimento ótimo e sustentável de todas as atividades relacionadas com o setor. Entre as muitas ações previstas neste documento, destacam-se como mais urgentes: o ordenamento do território e gestão integrada da costa; a adoção de uma abordagem integrada para recolha, processamento e divulgação de dados; a coordenação e monitorização das atividades e processos de vigilância marítimos (Salvador, 2018).

Seria de esperar que Portugal assumisse um papel preponderante na tomada de decisões da PMI devido a um conjunto diverso de fatores. Primeiramente, Portugal possui o direito de usufruto de uma das maiores ZEE da UE, o que deveria ser condição suficiente para conferir ao país uma posição de destaque no cenário marítimo europeu e mundial. Além disso, e uma vez aprovada a proposta de extensão da sua plataforma continental,

por parte da ONU, o país “(...) passará a ter sob jurisdição uma área oceânica de cerca de 4 milhões de km², aproximadamente igual à área terrestre de toda a UE” (Salvador, 2018, p. 89). Complementarmente, também o potencial económico dos recursos marinhos portugueses deve ser considerado, atendendo ao volume das pescas, turismo costeiro e energias renováveis oceânicas. Contudo, ainda que estes elementos pudessem garantir a Portugal uma importância chave no que diz respeito às matérias marítimas europeias, o que transparece é a não correspondência da influência do país junto das instituições em relação à magnitude dos seus recursos (Salvador *et al.*, 2021).

Na verdade, é possível afirmar que as fundações da PMI e a sua relevância a nível europeu foram estabelecidas em Portugal, no ano de 2004, como resultado da *Estratégia Nacional para o Mar*, lançada três anos antes da publicação oficial do *Livro Azul* (Salvador *et al.*, 2021). A promulgação deste documento, em 2007, coincidiu com a Presidência (rotativa) de Portugal no Conselho da UE, na pessoa de José Durão Barroso, sob a qual os assuntos marítimos foram altamente priorizados e da qual resultaram progressos significativos. Coincidentemente, a presidência portuguesa ocorreu no mesmo hiato de tempo em que a Comissão Europeia publicou a PMI demonstrando aos mais céticos a possibilidade do país influenciar a criação de políticas europeias desde a sua génese (Gomes, 2020; Salvador, 2018).

Entre as várias razões que justificam a necessidade de uma ação interconectada estão questões de conflito sobre o uso de recurso, degradação do ambiente marinho, alterações climáticas, segurança marítima e segurança energética. O êxito na implementação está dependente de um conjunto de estruturas de governação devidamente integradas e eficazes. Tanto instituições europeias, como Estados-membro, desempenham um importante papel na progressiva integração da política, assim como na adoção de programas comuns e coerentes em matéria de assuntos marítimos, em prejuízo das abordagens isoladas anteriormente adotadas (Gomes, 2020).

Tratando-se de uma abordagem comunitariamente aplicada, esta enquadra-se, necessariamente, no quadro legislativo da UE, o que realça a necessidade de esclarecer quais as competências pertencentes aos Estados-membro e à União enquanto atores intervenientes. Neste sentido, no Tratado sobre o Funcionamento da União

Europeia (TFUE) estão previstos três domínios de competências: exclusiva, partilhada e de apoio. A PMI insere-se no campo das competências partilhadas entre a UE e os seus Estados-membro, possibilitando aos Estados o exercício das suas competências “(...) na medida em que a União não tenha exercido a sua (...)” (União Europeia, 2009), isto é, associado ao princípio da subsidiariedade, cada Estado-membro tem a legitimidade de exercer as suas competências em áreas onde a União não possui competência exclusiva. Desta forma, os Estados possuem autonomia para legislar e agir, desde que a União não tenha demonstrado pretensões de intervir (*Tratado de Maastricht*, 1993; União Europeia, 2009).

Para Portugal, a aplicação desta política e a atenção ao princípio de subsidiariedade permitiu que o país estabelecesse um novo modelo de governação que reconhecesse, de facto, a importância destas zonas económicas e que primasse pelo desenvolvimento regional enquanto ativo da emergente política de coesão territorial (Cunha, 2011; Gomes, 2020).

3. O OCEANO: UMA OPORTUNIDADE PARA PORTUGAL

Na atual conjuntura nacional e internacional, caracterizada pela crescente consciência sobre a importância dos recursos marinhos e da sua exploração sustentável, a extensão da plataforma continental emerge como uma oportunidade ímpar para o alargamento pacífico do território nacional. Este fenómeno, muitas vezes apelidado como uma terceira etapa de apropriação do espaço terrestre pelos Estados soberanos ou como uma corrida à última fronteira do planeta, reflete a ambição por uma maior soberania territorial, mas também a aspiração pela concretização dos pilares da economia azul (Silva, 2012).

Nesta perspetiva, é fundamental compreender que esta extensão não se trata somente de um desígnio estatal, mas de um empreendimento que requer o envolvimento ativo de diversos setores da sociedade civil. Ainda que não detenhamos conhecimento aprofundado sobre o vasto território que reclamamos, é inegável que este encerra recursos valiosos que, uma vez sob jurisdição nacional, poderão ser explorados de forma sustentável, produzindo benefícios económicos, e contribuindo para a preservação dos ecossistemas marinhos. O *status*

quo mundial realça a importância do aproveitamento das oportunidades subsequentes ao processo de extensão, consciente de que esta poderá ser a última oportunidade para trilhar um caminho de desenvolvimento económico sustentado (Silva, 2012).

3.1. O papel da geografia: potencialidades e desafios

A posição geográfica de Portugal constitui uma variável central na compreensão do seu papel no contexto internacional, nomeadamente no que se refere à sua relação com o oceano Atlântico. Considerado como a porta marítima da Europa, o nosso país encontra-se no ocidente europeu, o que lhe confere variadas vantagens estratégicas e desafios geopolíticos. A sua centralidade atlântica proporciona-lhe acesso direto a inúmeras rotas comerciais e possibilita-lhe uma presença significativa em questões marítimas globais (Acabou, 2023).

Portugal possui um vasto potencial marítimo ainda inexplorado. O acesso ao oceano Atlântico oferece oportunidades significativas para o desenvolvimento económico sustentável, através da exploração dos recursos marinhos, turismo, investigação científica e transporte marítimo. Porém, este potencial só será plenamente aproveitado com investimentos adequados em infraestruturas portuárias, tecnologia marinha e políticas públicas que promovam a gestão sustentável dos recursos oceânicos (Acabou, 2023; Instituto Diplomático, 2022).

Conjuntamente, Portugal continental e os arquipélagos dos Açores e da Madeira configuram uma das maiores ZEEs da Europa, condição que confere ao país uma posição estratégica em relação aos principais corredores marítimos intercontinentais. Esta extensão territorial, porém, não está isenta de desafios devido, principalmente, à sua fragmentação. Os Açores localizam-se a cerca de 800 milhas marítimas a oeste do Continente e a aproximadamente 600 milhas a noroeste da Madeira que, por sua vez, está situada a cerca de 500 milhas a sudoeste do Continente. Esta dispersão geográfica representa um obstáculo logístico e de gestão para Portugal, por dificultar a coordenação e a eficiência das políticas e ações governamentais em todo o território nacional (Palmeira, 2016). A redescoberta da importância económica, estratégica e política do mar origina preocupações acrescidas de defesa e segurança sobre as quais o alargamento nacional pode

representar uma fragilidade (Garcia & Ribeiro, 2018). Acresce que a continuidade da plataforma portuguesa, posicionada entre três continentes – Europa, África e América – lhe confere uma posição geoestratégica única (Salvador & Ferreira, 2017).

O caminho deve ser, por conseguinte, a adoção de uma abordagem estratégica que valorize a posição atlântica e promova o desenvolvimento económico e social em consonância com os princípios da sustentabilidade. Isto implica a diversificação das relações externas, incluindo uma maior cooperação com países do Atlântico Sul e da América Latina, bem como o fortalecimento dos laços com os países de língua portuguesa (Cunha, 2004). Sob outra perspetiva, a posição periférica de Portugal em relação ao centro de decisões europeu também gera alguns desafios, especialmente em termos de influência política e económica. O afastamento físico pode limitar a capacidade do país de exercer um peso significativo nas políticas comunitárias, tornando essencial a definição de uma estratégia externa que valorize a sua localização (Acabou, 2023; Cunha, 2004).

3.2. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*

A questão do direito do mar é uma questão fundamental no debate atual. O final do século XX marcou o *status quo* internacional pela “corrida” dos Estados costeiros à fixação dos limites exteriores das respetivas plataformas continentais. Para que se possa compreender o processo de extensão da plataforma continental nacional é importante conhecer o texto agregador das normas que asseguram esta extensão – a CNUDM.

Portugal foi um dos primeiros países europeus a aplicar, no plano interno, a nova legislação internacional, mesmo antes da sua aprovação formal. Embora a assinatura datasse a dezembro de 1982, esta só veio a ser ratificada a 14 de outubro de 1997, através do Decreto Presidencial nº67-A/97 (*Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97 | DR, 1997*).

Os principais objetivos, no que diz respeito à plataforma continental e aos fundos marinhos são, essencialmente, dois. O primeiro, mais inovador e diferenciador, alude à imposição de um limite “finito” à reivindicação dos Estados relativamente aos fundos marinhos adjacentes, colocando termo ao anterior regime aberto (*open ended clause*). O outro, igualmente importante, decorre do anterior na medida em que estabelece

um regime autónomo para o leito e subsolo do mar para lá das zonas sob jurisdição nacional, no qual as riquezas são consideradas “património comum da Humanidade” e cujo regime se encontra regulado na parte XI da CNUDM (Christol, 1969; Mcdorman, 2002).

De forma a operacionalizar os objetivos mencionados, o 76º artigo da CNUDM instituiu o conceito de plataforma continental, as condições sob as quais se possibilita a extensão para lá das 200 milhas, assim como a constituição, composição e funções da CLPC (CNUDM, 1997: art.76º, p.45).

Suplementarmente, na parte V do mesmo tratado, define-se ZEE como “(...) uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente” (Nações Unidas, 1997: art.55º). Na ZEE, estão garantidos a cada Estado costeiro direitos “(...) de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das água subjacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo (...)” (CNUDM, 1997: art.56º, p.31). Para Portugal, o novo regime representou um fortalecimento dos direitos e poderes sobre as zonas costeiras, proporcionando novas oportunidades de exploração e uso do mar, bem como de valorização do meio marinho. No entanto, concomitantemente, reduziu as possibilidades de acesso a zonas e recursos distantes que, anteriormente, estavam livres. A implementação da CNUDM, com a consagração das ZEE e a tendência de ampliar as prerrogativas dos Estados costeiros, limitou a liberdade de ação da frota pesqueira portuguesa de longo curso nos mares do Atlântico Norte, contribuindo para uma evolução negativa no setor (Cunha, 2011).

3.3. O projeto português

A submissão de propostas à CLPC por diversos países, desde 2001, representa um marco significativo que abriu portas para um novo paradigma nas relações internacionais, geopolítica, geoestratégia e na geoeconomia mundial. Este processo, estabelecido pela CNUDM, permite que os Estados costeiros ampliem os limites da sua plataforma continental para além das 200 milhas, com base em critérios científicos e geológicos. Tal como supramencionado, esta possibilidade tem implicações profundas no contexto global por permitir redefinir as

fronteiras marítimas, atribuindo aos Estados costeiros direitos exclusivos de exploração e aproveitamento dos recursos encontrados na superfície alargada (Albuquerque *et al.*, 2012).

Neste sentido, em 1998, Portugal iniciou o processo preparatório, tendo em vista a extensão da sua plataforma continental, com a criação da Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental (CIDPC), constituída através da Resolução do Conselho de Ministros nº90/98 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98 | DR, 1998).

Uma vez que a aprovação da extensão está dependente da existência de um prolongamento natural do território terrestre, tornou-se pertinente a criação de uma equipa multidisciplinar cujo principal objetivo se prendesse com a fundamentação e defesa da proposta nacional junto da CLPC. Neste contexto, foi instituída a EMEPC responsável pela preparação da proposta (EMEPC, 2023a). Decorrente do cumprimento da sua missão foram estabelecidos dois propósitos fundamentais, nomeadamente o aprofundamento do conhecimento das características geológicas e hidrográficas do fundo submarino enquanto pilar de fundamentação da pretensão portuguesa, assim como a definição dos limites exteriores da plataforma em conformidade com o disposto na CNUDM (EMEPC, 2023a).

A 11 de maio de 2009 Portugal submeteu à CLPC, a reclamação de extensão da sua plataforma continental, alicerçada em dados geomorfológicos, geológicos e físicos (Silva, 2012). Desde então, os trabalhos da EMEPC continuaram ininterruptamente, assim como a obtenção de dados e a realização de campanhas oceanográficas (Pinto Ribeiro *et al.*, 2022). A apreciação da proposta portuguesa teve início em 2017, após a submissão de uma Adenda de revisão, correção e atualização de todos os cadernos propostos inicialmente. A mais recente reunião entre a delegação portuguesa e a Subcomissão de apreciação ocorreu em março de 2022, após uma interrupção causada pelo cenário pandémico.

Indubitavelmente, uma vez conseguido o parecer favorável por parte da CLPC (cenário mais esperado), Portugal verá a sua soberania ampliada em cerca de 2,1 milhões de km², o que, somado à área atual de cerca de 1,72 milhões de km², projeta o território nacional para mais de 3,87 milhões de km² (EMEPC, 2023a).

Dada a natureza dos recursos que poderão ser explorados na área reclamada, os quais serão abordados posteriormente, o projeto de extensão reveste-se de grande importância a vários níveis, nomeadamente em matéria económica e estratégica. Caso Portugal não procurasse desenvolver este trabalho de reivindicação territorial, o espaço marítimo reclamado pelo nosso país seria incluído na “Área”, cuja administração pertence à AIFM e, neste cenário, Portugal ficaria impedido de exercer quaisquer direitos sobre os recursos lá existentes (Salvador & Ferreira, 2017; Silva, 2012; Vaz, 2019).

Importa salientar que, embora a proposta portuguesa seja constituída por uma única área, destaca-se a particular importância de uma das zonas nela incluída, denominada “Área de Interesse Comum”, correspondente à extensão da plataforma continental na área do Banco da Galiza, localizada na fronteira entre Portugal e Espanha. Esta região é especialmente significativa devido à sua localização estratégica e à complexidade das negociações bilaterais envolvidas. De forma coordenada, Portugal e Espanha apresentaram as suas submissões à CLPC, utilizando os mesmos dados científicos e a mesma argumentação técnica. Esta decisão conjunta deseja a apresentação de uma solução consensual para o limite exterior da plataforma continental, refletindo uma abordagem harmonizada e colaborativa. Este esforço de coordenação incluiu a realização de estudos geológicos e geofísicos partilhados, assim como a troca de informações e a realização de reuniões técnicas para assegurar a congruência das propostas. Este formato de submissão coordenada entre Estados é, até ao momento, uma situação singular, destacando-se pela sua inovação e pelo potencial para influenciar práticas futuras na gestão de áreas marítimas transfronteiriças (Pinto Ribeiro *et al.*, 2022).

No que respeita à multidisciplinidade da plataforma continental portuguesa, em termos geomorfológicos, o planeta Terra é caracterizado pela segmentação entre continentes e oceanos, separados pela linha de costa. As primeiras investigações realizadas com o intuito de reconhecer a fisiografia do fundo oceânico ocorreram no século XIX e revelaram que a profundidade do oceano aumentava, de forma gradual, desde a costa até um determinado ponto, a partir do qual se verificava um declive abrupto que conduzia às grandes profundidades marinhas. A zona contida entre a linha de costa e as grandes profundidades oceânicas é conhecida como

margem continental³, composta por três segmentos principais: a plataforma continental, uma região imersa adjacente à linha média da baixa-mar, com um declive suave que se estende até a uma região de variação rápida de gradiente; o talude continental, que se estende a partir do limite da plataforma e apresenta um declive mais acentuado; e por fim, a elevação ou rampa, que constitui a transição entre o talude continental e as grandes profundidades oceânicas. A margem continental abrange cerca de 28% da área total dos oceanos, sendo que a plataforma continental representa aproximadamente 10% dessa área, encontrando-se no seu solo e subsolo grande parte dos recursos minerais e espécies marinhas sedentárias exploráveis, o que, manifestamente, a torna uma superfície de grande interesse económico e estratégico (Silva, 2012).

Do ponto de vista geológico, no período antecedente ao desenvolvimento da teoria das placas tectónicas, na década de 1960, a plataforma continental era entendida como uma área de acumulação de sedimentos provenientes dos continentes. De acordo com essa perspetiva, os sedimentos resultavam de processos de erosão terrestre, sendo transportados pelos rios para o mar, onde se depositavam crostas ferromagnesianas ricas em cobalto e nódulos polimetálicos. Com a introdução da teoria das placas tectónicas, esta visão sofreu transformações que levaram à conceção de que a formação de depósitos minerais ocorre devido ao dinamismo das placas tectónicas (EMEPC, 2023b; Silva, 2012).

Além dos recursos minerais, a plataforma continental é um importante reservatório de biodiversidade. A maior parte das espécies marinhas habita essa região em comparação com a planície abissal, que representa 90% do leito oceânico e é considerada um deserto biológico (EMEPC, 2023b). A crescente exigência das sociedades na procura de recursos e a sobre-exploração dos mesmos em terra tornam cada vez mais atrativas, do ponto de vista económico, a prospeção e extração de recursos marinhos.

³ Juridicamente, à luz do nº3 do artigo 76.º da CNUDM, “a margem continental compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da plataforma continental, pelo talude e pela elevação continentais. Não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo” (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção, 1997).

Tal como defendido anteriormente, o maior benefício a ser retirado do eventual aumento da plataforma nacional, além dos direitos de soberania, reside no aumento da disponibilidade de recursos, vivos e não vivos, advindos da identificação e exploração de novas fontes (Barriga *et al.*, 2013).

As campanhas científicas promovidas pela EMEPC permitiram identificar e localizar diversos pontos do fundo oceânico ricos em recursos, quer na área atualmente abrangida pela ZEE portuguesa, quer na região contida na proposta de extensão da plataforma continental.

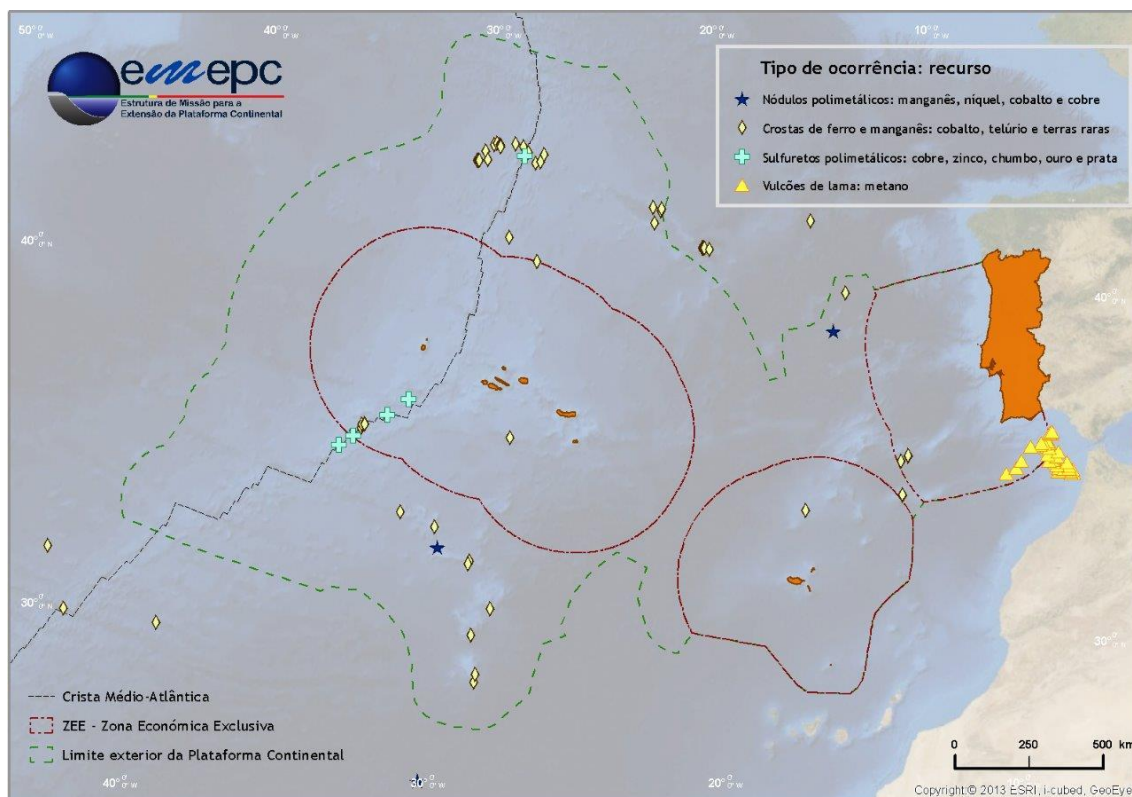


Figura 6: Recursos do fundo do mar. Fonte: Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental: recursos-marinhos. Disponível: <https://www.emepc.pt/recursos-marinhos>

Relativamente aos recursos minerais, os mais reconhecidos, maioritariamente devido às imagens dos campos hidrotermais submarinos, com ativas chaminés que emitem “fumo”, são os depósitos de sulfuretos maciços

submarinos (*Seafloor Massive Sulphine- SMS*), identificados na ZEE e na plataforma continental portuguesa desde 1992. A sua ocorrência localiza-se, predominantemente, no mar dos Açores, na região denominada MOMAR⁴, ao longo da Crista Média Atlântica, estendendo-se por aproximadamente 500 km. Os principais campos hidrotermais nesta área, localizados de nordeste a sudoeste são Menez Gwen, Lucky Strike, Saldanha e Rainbow, porém apenas dois apresentam acumulações significativas de sulfuretos. Estas áreas despertam particular interesse devido à acumulação de minerais como cobre, zinco e outros metais associados (Albuquerque *et al.*, 2012; Barriga *et al.*, 2013).

Adicionalmente, é importante considerar os impactos ambientais e sociais associados à exploração de SMS. Os campos hidrotermais são habitats únicos, ricos em biodiversidade e, conseqüentemente, a mineração submarina pode acarretar danos irreparáveis a estes ecossistemas.

As pesquisas e prospeção realizadas até ao momento permitiram também confirmar a existência de nódulos polimetálicos e crostas Fe-Mn ricas em cobalto, níquel e cobre, localizados a sul dos Açores. Um estudo preliminar realizado pela EMEPC procurou aferir a viabilidade económica das crostas de Fe-Mn, e os resultados apontam para valores potenciais de produção anual na ordem das 3 044 toneladas de cobalto, 1 141 toneladas de níquel, 32 242 toneladas de manganês e 380 toneladas de cobre. As perspetivas, definidas nesse estudo, apontam para uma recuperação do investimento a partir do quinto ano de funcionamento e mais-valias anuais de cerca de 300 milhões de euros (Salvador & Ferreira, 2017).

Por outro lado, com o escassear dos recursos energéticos (não renováveis) em terra, o mar é, progressivamente, considerado como uma alternativa viável para a satisfação das necessidades humanas, cuja exploração se tornou possível devido aos avanços tecnológicos das últimas décadas.

A crescente utilização de combustíveis fósseis, acompanhada pela permanente instabilidade geopolítica que se faz sentir nas regiões onde se concentram, à data, grande parte das reservas de petróleo e gás natural, nomeadamente no Médio Oriente, contribuem a reorientação das explorações procurando, cada vez mais,

⁴ “Monitoring the Mid-Atlantic Ridge” projeto internacional liderado pelo consórcio InterRidge.

explorar o potencial da plataforma continental. Petróleo, gás natural e hidratos de metano são os principais recursos não renováveis ao largo da costa, porém ainda não devidamente avaliados. Existe, todavia, a expectativa de que os hidratos de metano possam vir a resolver o problema dos recursos energéticos até ao final do século (Albuquerque *et al.*, 2012). De acordo com Barriga e Santos (2010), as reservas deste recurso com elevado interesse económico excedem a totalidade das de petróleo, gás natural convencional e carvão (Albuquerque *et al.*, 2012; Barriga & Santos, 2010).

Por outro lado, o oceano enquanto fonte energética oferece uma gama diversificada de oportunidades das quais é possível destacar a produção de energia eólica *offshore*, energia das ondas, das correntes provocadas pelas marés e ainda a energia derivada das diferenças térmicas entre a água superficial e sub-superficial. Cada uma destas fontes possui características únicas que contribuem para um *mix* energético mais resiliente e sustentável. Neste sentido, a Comissão Europeia tem incentivado vigorosamente o desenvolvimento e investimento nestas fontes de energia oceânica por representarem uma oportunidade na criação de emprego, crescimento económico, melhoria da condição energética e um impulso significativo à inovação tecnológica. Adicionalmente, este tipo de energias contribuem para a concretização do Pacto Ecológico Europeu (PEE) que pretende transformar a UE numa economia moderna, eficiente e competitiva na utilização dos seus recursos (Salvador & Ferreira, 2017).

As perspetivas portuguesas de utilização da energia dos oceanos concentram-se na energia das ondas, reconhecida como fonte mais promissora, com um potencial médio avaliado entre 30 - 40 kW/m ao longo da costa nacional. A extensa costa atlântica, favorável à instalação de turbinas geradoras de energia eólica *offshore*, permite o aproveitamento da localização nacional, propicia ao desenvolvimento de parques eólicos (DGEG, 2023). Projetos como o *WindFloat Atlantic* demonstram a viabilidade e o potencial desta tecnologia no contexto português (Salvador & Ferreira, 2017; WindFloat Atlantic, 2024).

Por último, o ambiente marinho oferece uma rica variedade de recursos genéticos preciosos para a biotecnologia azul. Esta é uma área emergente que se faz utilizar de organismos marinhos para desenvolver novos produtos e processos, como medicamentos, cosméticos e aplicações industriais inovadoras. Os

microrganismos marinhos, adaptados a ambientes extremos com altas temperaturas, pressões e acidez, apresentam um especial interesse para a biotecnologia azul. A sua capacidade de adaptação resultou no desenvolvimento de moléculas e compostos químicos que podem servir de catalisadores em processos industriais, tornando-os mais eficientes e menos dispendiosos económica e ambientalmente. Entre as aplicações da biotecnologia azul, Helena Vieira (2023) destaca a utilização de enzimas na coloração de calças, uma alternativa sustentável ao uso de materiais poluentes, ou jeans produzidas com polímero, um plástico retirado dos oceanos (Público, 2023). Complementarmente, estes compostos atuam nos processos de mitigação da poluição por meio da biorremediação. Portugal afigura-se enquanto líder promissor neste campo, reconhecendo inclusive o potencial de crescimento do setor na sua *Estratégia para o Mar 2021-2030*, fazendo-se valer destes recursos e contribuindo ativamente para o avanço do conhecimento sobre as potencialidades das algas, invertebrados e esponjas (EMEPC, 2023b; Salvador & Ferreira, 2017).

Embora ainda exista um longo caminho a percorrer, espera-se que o trabalho desenvolvido no âmbito da plataforma continental traga condições que dinamizem e potenciem o crescimento do setor da biotecnologia marinha em Portugal. No hiato de 15 anos, a meta será alcançar a liderança europeia na investigação da biotecnologia azul, promover o empreendedorismo e o emprego qualificado através de uma rede vocacionada para a economia azul (Albuquerque et al., 2012).

Conclusões

Presente desde sempre no ADN nacional, mas redescoberto somente na década de 1990, o mar é, inequivocamente, a incontestável “mina de ouro” portuguesa. No decorrer da história, consciencializado da dicotomia entre a continentalidade e a maritimidade, e da sua superação pela complementaridade que se afirma entre a Europa e o Atlântico, Portugal foi aprimorando a sua estratégia para o mar mediante a introdução progressiva de alterações de carácter político e administrativo, nomeadamente no exercício de

governança e estímulo da economia azul (Santos Silva, 2022). Portugal é um país caracterizado pelo seu vasto território marítimo cuja área de mar ultrapassa largamente a sua massa terrestre. Este extenso domínio marítimo, se bem explorado, pode ser crucial para reforçar o desenvolvimento económico e cultural de Portugal (OECD, 2024).

Para o efeito, tendo como referência o padrão patente ao ajuste histórico registado, a localização central na bacia atlântica deverá ser condição suficiente para a reorientação das estratégias e políticas nacionais aplicadas ao mar. Neste sentido, no passado dia 4 de junho de 2024, o Conselho de Ministros aprovou o programa *Acelerar a Economia – Crescimento, Competitividade, Internacionalização, Inovação e Sustentabilidade* com 60 medidas destinadas a acelerar o crescimento da economia. Enquadrando-as no estudo, é relevante destacar os vetores da sustentabilidade e clusterização, que em tudo se alinham com as principais conclusões deste artigo (Ministério da Economia, 2024). Desta forma, e com o propósito de responder às questões centrais que consubstanciam o problema de investigação, retiram-se as seguintes conclusões.

Q1- Considerando as tendências globais, vivemos momentos de incerteza geopolítica e geoeconómica pelo que, face ao exposto, se subentende que a consolidação nacional no mar resultaria em dois benefícios principais: (i) afirmação internacional e (ii) desenvolvimento socioeconómico e tecnológico. Por um lado, observa-se que o aproveitamento do potencial da plataforma continental acarreta uma ação transversal aos três setores mencionados, funcionando assim como um círculo de influências múltiplas. A criação de valor nas atividades ligadas ao mar torna-as atrativas a investimentos que não só favorecem as atividades em questão, como também várias cadeias de valor de suporte, tendo sobretudo um efeito multiplicador na empregabilidade (SAER, 2009). A economia do mar representa já 5% do PIB nacional e evidencia ainda grandes oportunidades de crescimento. Ademais, ficou claro que países com *clusters* mais desenvolvidos apresentam maiores percentagens de empregabilidade e receitas, não obstante verificar-se que, a fim de se potenciar ao máximo este setor, o investimento em novas e inovadoras tecnologias é condição necessária e obrigatória, campo no qual, adicionalmente, Portugal regista um vasto potencial, com 47 novas empresas a destacarem-se nas áreas da robótica, navegação, tecnologia climática, energia limpa e eficiência energética (OceanLab & Neves, 2024).

Complementarmente, observando o *status quo* global, pode considerar-se indicador de risco o crescente número de conflitos internos resultantes da necessidade por parte do ser humano de adquirir novas fontes de recursos e de procurar diminuir a dependência energética face aos fornecedores tradicionais. Este indicador não traduz uma preocupação que se cinja ao contexto nacional, porquanto também à Europa tem estado patente a perpetuação da diversificação e multiplicação de fontes passíveis de enformar uma alternativa viável, estável e capaz de assegurar a prossecução das cadeias de abastecimento europeias.

No que à conjuntura nacional concerne, verifica-se que Portugal não possui em terra recursos extensivos, verificando-se uma mudança de paradigma quando a lente é aplicada ao mar e aos recursos marítimos. Por essa razão, explorar, de forma sustentável, os recursos presentes na plataforma nacional considerando a sua extensão, pode reverter não só em crescimento económico, como também em capacidade de afirmação nacional perante o mercado europeu e até mundial (Salvador *et al.*, 2021). O principal trunfo nacional – isto é, a posição geoestratégica sustentada pela vantagem geográfica – permite ao país adquirir acesso a diversos recursos de valor acrescido, desde petróleo, gás natural e hidratos de metano, às reservas de recursos minerais já confirmadas, um ponto de partida mediante o qual Portugal conseguirá salvaguardar o seu interesse nacional, potenciar a política externa portuguesa e redimensionar o seu estatuto entre os Estados europeus (Barriga & Santos, 2010; Salvador *et al.*, 2021). Por outro lado, a entrada e subsequente amplitude, em âmbito e dimensão, de Portugal no mercado das energias renováveis pode também figurar como vantagem acrescida. A produção de energia eólica *offshore*, energia das ondas e das correntes apoia ativamente a eficiência energética nacional e, consequentemente europeia (Salvador & Ferreira, 2017). Em simultâneo, verifica-se uma qualificação científica nacional relevante, nomeadamente nas áreas da biologia marinha, ecologia e ambiente, fundamentada pelo fomento e multiplicação de unidades de desenvolvimento e investigação (I&D), e da prossecução de diversos projetos de investigação focados na sinergia entre a academia e a sociedade (Ramos, 2021; SAER, 2009). Desta forma, o *status quo* apresenta condições que corroboram as palavras de Gonçalo Santos (2024), que considera que embora Portugal tenha de aprender a posicionar-se sobre determinadas matérias, este poderá vir a assumir-se internacionalmente como um “*player* incontornável” da economia do

mar (OceanLab & Neves, 2024), potencial que se encontra dependente da aprovação da proposta de alargamento da plataforma continental no seio da ONU.

Q2- O adequado aproveitamento do potencial da plataforma continental requer a adoção de uma abordagem multifacetada que concilie políticas de desenvolvimento sustentável, inovação tecnológica e cooperação internacional. Para o efeito, ambiciona-se a expansão de parcerias tecnológicas e financeiras do país com Estados e empresas para lá da UE, assim como a captação de investimento estrangeiro para desenvolver o setor da economia azul (Cunha, 2011; Ramos, 2021). A consolidação de relações bilaterais estratégica com os Estados Unidos da América e o Canadá poderá revelar-se geoestrategicamente profícua considerando-se a entrada de Gás Natural Liquefeito (GNL) americano e canadiano através do porto de Sines e do seu terminal de regaseificação, como se tem verificado (US Mission Portugal, 2024). Do mesmo modo, a Noruega destaca-se como possível parceiro pelo seu reconhecido *expertise* e liderança global em setores marítimos e de pesca, além da sua abordagem distinta na utilização dos recursos marinhos (Ramos, 2021). Desta forma, a diversificação de parcerias poderá promover a autonomia estratégica do país e posicionar Portugal como alternativa viável. No que diz respeito ao foro doméstico, as políticas devem focar-se na sustentabilidade, inovação, desenvolvimento económico e conservação de recursos. O programa *Acelerar a Economia* (2024) figura como ponto de partida para a concretização da estratégia marítima portuguesa, ao qual acresce o ordenamento do espaço marítimo como marco significativo na gestão sustentável dos recursos e a delimitação objetiva de áreas destinadas a atividades como a pesca e a aquicultura, possibilitando a utilização eficiente e a atração de investimentos ao proporcionar um ambiente regulatório previsível (Ministério da Economia, 2024). Ademais, importa aferir a viabilidade de exploração através de campanhas oceânicas, análise de riscos ambientais e económicos (EMEPC, 2023b), considerando-se ainda necessária a criação de incentivos para o desenvolvimento de tecnologias inovadoras como linha estratégica. Apoios fiscais e subsídios fomentam a economia azul e o desenvolvimento de cadeias de valor, fortalecendo atividades associadas, desde a exploração à comercialização, e garantindo a distribuição de benefícios económicos (Ministério da Economia, 2024). Desta forma, Portugal poderá transformar o oceano numa fonte inextinguível de progresso, liderando pelo exemplo

ao vislumbrar a via marítima como caminho e não como obstáculo. Por essa razão, a aprovação da proposta de extensão da plataforma continental portuguesa representa um primeiro passo rumo a um futuro promissor e sustentável.

REFERÊNCIAS

- Acabou, S. (2023). *Análise da Evolução Estratégica Marítima em Portugal no pós 25 de Abril Analysis of the Portuguese Maritime Strategic Evolution after the 25 th of April*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.31803.69925>
- Albuquerque, M., Abreu, M., Coelho, P., Lourenço, N., Campos, A., Conceição, P., Costa, R., Dias, F., Calado, A., Neves, M., Martins, M., & EMEPC, E. (2012). *Extensão da Plataforma Continental, Um Projecto de Portugal—Seis anos de missão (2004-2010)*. EMEPC.
- Almalki, S. (2016). Integrating Quantitative and Qualitative Data in Mixed Methods Research—Challenges and Benefits. *Journal of Education and Learning*, 5(3), 288. <https://doi.org/10.5539/jel.v5n3p288>
- Análise Jurídica - Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005 (2005). <https://diariodarepublica.pt/dr/analise-juridica/resolucao-conselho-ministros/9-2005-626231>
- Barriga, F., Relvas, J., Pascoal, A., & Santos, R. (2013). *Ciência e recursos naturais debaixo do mar profundo* (pp. 187–196).
- Barriga, F., & Santos, R. (2010). Recursos minerais marinhos, metálicos, não metálicos e energéticos: Potencial e impactos ambientais. Em *Políticas Públicas do Mar* (pp. 86–96). Esfera do Caos.
- Bennett, J., Andrés, M., Cisneros-Montemayor, J., Jennifer, J., Silver, G., Nathan, A., Antonio, C., Patrick, C., Antonio, F., & Elena, M., (2019). Towards a sustainable and equitable blue economy. *Nature Sustainability*.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação Qualitativa em educação*. https://www.academia.edu/6674293/Bogdan_Biklen_investigacao_qualitativa_em_educacao
- Bora, U. (2024). Investigation of blue economy and its impact on global maritime transportation. *Journal of Management and Economics Research*. 22(3), 50-66. <http://dx.doi.org/10.11611/yead.1521413>

- Campenhoudt, L., & Quivy, R. (2002). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Gradiva.
- Christol, C. (1969). The Legal Framework for the Development of Ocean Resources. *California Marine Research Committee*, 13, 123.
- Coelho, P. (2006). O Processo de Extensão da Plataforma Continental. *Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental*.
- Coelho, P. (2020). A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. *Relações Internacionais*, 66, 11–35. <https://doi.org/10.23906/ri2020.66a02>
- Comissão Europeia. (2006). *Livro verde—EUR-Lex*. <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/glossary/green-paper.html>
- Comissão Europeia. (2021, maio 17). *Pacto Ecológico Europeu: Desenvolver uma economia azul sustentável na União Europeia*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/pt/ip_21_2341/IP_21_2341_PT.pdf
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção, ONU, 45 (1997).
- Cristas, A. (2022). *Economia Azul*. DIRETRIZES DA SUSTENTABILIDADE | Economia Azul Legislação e standards internacionais. <https://bcsdportugal.org/diretrizes-da-sustentabilidade-economia-azul/>
- Cunha, T. P. e. (2004). A Importância Estratégica do Mar para Portugal. *Nação e Defesa*. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/1364>
- Cunha, T. P. (2011). *Portugal e o mar: À redescoberta da geografia*. Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97 | DR. (1997, outubro 14). <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-presidente-republica/67-a-1997-152896>
- DGEG, D. G. de E. e G. (2023). *Energia dos Oceanos*. Energia dos Oceanos. <https://www.dgeg.gov.pt/pt/areas-setoriais/energia/energias-renovaveis-e-sustentabilidade/energia-dos-oceanos/apoios-nacionais/>
- Diogo, J. (2017). *A expansão marítima no processo de construção do Estado Moderno* [masterThesis]. <https://run.unl.pt/handle/10362/29899>

- EMEPC. (2023a). *EMEPC | Missão*. EMEPC PT. <https://www.emepc.pt/missao>
- EMEPC. (2023b). *EMEPC | Recursos Marinhos*. EMEPC PT. <https://www.emepc.pt/recursos-marinhos>
- EMEPC | *Projeto PEPC*. (2023). EMEPC PT. <https://www.emepc.pt/projeto-pepc-a-submissao>
- Garcia, F. P., & Ribeiro, S. (2018). Economia azul e segurança marítima: O caso de Portugal. *Relações Internacionais*, 57, 39–58. <https://doi.org/10.23906/ri2018.57a04>
- Gomes, T. G. M. (2020). *O contributo da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 para a Política do Mar em Portugal*. Lisboa: Universidade Nova.
- Hancock, J. (2021). Portuguese discovery and conquest. *CABI Databases*. <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/pdf/10.5555/20210338351>
- Hossain, A., Nurul, I., Sana, F., Golam, K., Ehsan, U., & Emran, H. (2024). Pathway toward sustainable blue economy: Consideration of greenhouse gas emissions, trade, and economic growth in 25 nations bordering the Indian ocean. *Journal of Cleaner Production*, 437: 140708
- Hull, E. W. S. (1967). The Political Ocean. *Foreign Affairs*, 45(3), 492–502. <https://doi.org/10.2307/20039252>
- INE. (2020). *Portal do INE*. Instituto Nacional de Estatísticas. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=435690295&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt
- INE. (2022). *Estatísticas da Pesca- 2021*. Instituto Nacional de Estatísticas. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=36828280&PUBLICACOESmodo=2
- Instituto Diplomático. (2022). *Negócios Estrangeiros Nº 22 | Oceanos—Revista Negócios Estrangeiros—Publicações e Estudos—Instituto Diplomático*. <https://idi.mne.gov.pt/pt/publicacoes-e-estudos/revista-negocios-estrangeiros/1>
- Lanka, E., Lanka, S., Ali Rostron, & Singh, P. (2021). Why We Need Qualitative Research in Management Studies. *Revista de Administração Contemporânea*, 25. <https://doi.org/10.1590/1982-7849rac2021200297.en>
- Leitão, F., Pinto, M., Albo Puigserver, M., & Teodosio, M. A. (2023). *Vulnerabilidade da pesca em Portugal ao*

impacto das mudanças climáticas. Centro de Ciências do Mar da Universidade do Algarve.
<https://doi.org/10.34623/eaem-4626>

Luís, M. (2015). *A Economia do Mar em Portugal- A importância da Marinha Portuguesa numa perspetiva económica* [Escola Naval].

<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/11068/1/ASPOF%20AN%20Jesus%20Luis%202015.pdf>

Marwa, T., Muizzuddin, A., Sri, A., & Afriyadi, C. (2024). Determinants of the Blue Economy Growth in the Era of Sustainability: A Case Study of Indonesia. *Economies*, 12: 299. <https://doi.org/10.3390/economies12110299>

Mcdorman, T. (2002). The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf: A Technical Body in a Political World. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 17(307).

Meneses, P. D. de B. G. (2015). *O mar português na política externa portuguesa do século XXI* [masterThesis].
<http://repositorio.ulsiada.pt/handle/11067/2102>

Menezes, W. (2015). *O Direito do Mar*. FUNAG. <https://pdfdrive.to/dl/o-direito-do-mar>

Minayo, M. (2012). Qualitative analysis: Theory, steps and reliability. *Ciência & saúde coletiva*, 17, 621–626.
<https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000300007>

Ministério da Economia. (2024). *Programa Acelerar a Economia*. República Portuguesa.
[https://www.portugal.gov.pt/download-](https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3D%3DBQAAAB%2BLCAAAAAAABAAzNDGyMAMAQRHg2gUAAAA%3D)

[ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3D%3DBQAAAB%2BLCAAAAAAABAAzNDGyMAMAQRHg2gUAAAA%3D](https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3D%3DBQAAAB%2BLCAAAAAAABAAzNDGyMAMAQRHg2gUAAAA%3D)

Nações Unidas. (2024). *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. Nações Unidas - ONU Portugal.
<https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>

OceanLab, & Neves, P. (2024, maio 20). Economia azul em Portugal: Um mar de oportunidades. *Compete 2030*.
<https://www.compete2030.gov.pt/comunicacao/noticias-pt-informacao/economia-azul-em-portugal-um-mar-de-oportunidades/>

OECD (2024). *The Blue Economy in Cities and Regions: A Territorial Approach*, *OECD Urban Studies*. Paris: OECD Publishing.

Palmeira, J. (2016). O mar na geopolítica de Portugal. *Biblos*, 2, Artigo 2. https://doi.org/10.14195/0870-4112_3-

2_5

Parlamento Europeu. (2023, março 31). *Política comum das pescas: Criação e evolução | Fichas temáticas sobre a União Europeia | Parlamento Europeu*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/114/politica-comum-das-pescas-criacao-e-evolucao>

Pascoal, A. J. S. (2018). *A importância das ZEES no crescimento económico, o caso da ZEE Luanda-Bengo*. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão. <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/16843>

Phelan, A., Lisa, R., & Judith, M. (2020). Ecosystem services approach for community-based ecotourism: Towards an equitable and sustainable blue economy. *Journal of Sustainable Tourism*, 28, 1665–1685.

Pinto Ribeiro, L., Rafael, T., Neves, M., & Madureira, P. (2022). O Processo de Extensão da Plataforma Continental e a Submissão Portuguesa. *Negócios Estrangeiros N° 22 | Oceanos - Revista Negócios Estrangeiros - Publicações e Estudos - Instituto Diplomático*, 177–194.

PORDATA. (2024a). *Temas em construção*. PORDATA. <https://www.pordata.pt/pt/documentos-indicadores>

PORDATA. (2024b). *Valor acrescentado bruto das pescas e aquicultura*. <https://www.pordata.pt/portugal/valor+acrescentado+bruto+das+pescas+e+aquicultura-3741>

Porter, M. (1998). Clusters and competition: New Agendas of Companies, Government and Institutions. Em *On Competition*. Harvard Business Review Book.

Público. (2023, outubro 31). *Portugal pode ser mais competitivo com a biotecnologia*. PÚBLICO. <https://www.publico.pt/2023/10/31/estudiop/noticia/portugal-competitivo-biotecnologia-2068648>

Ramos, L. E. M. D. (2021). *Portugal e a Ameaça da Europeização do Mar: Contributos da Teoria Geral da Estratégia para a sua Superação*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/23711>

Regulamento (UE) n. ° 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo à política comum das pescas, que altera os Regulamentos (CE) n. ° 1954/2003 e (CE) n. ° 1224/2009 do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n. ° 2371/2002 e (CE) n. ° 639/2004 do Conselho e a Decisão 2004/585/CE do Conselho, 354 OJ L (2013). <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj/por>

República Portuguesa. (2021). *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030*.

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=estrategia-nacional-para-o-mar-2021-2030>

Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021 | DR. (2021, junho 4). *Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021* | DR. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/68-2021-164590045>

Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98 | DR, 90/98 (1998). <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/90-485034>

Ribeiro, L., Rafael, T., Neves, M., Madureira, P., & Team, E. (2022). *O Processo de Extensão da Plataforma Continental e a Submissão Portuguesa*. 177.

Ribeiro, M., Faria, D., Pereira, E., Ribeiro, M. A., Coelho, P., Graça, P., & Ferreira, R. (2019). O direito português do mar: Perspetivas para o séc. XXI. *Revista Electrónica de Direito*. https://www.academia.edu/115292048/O_direito_portugu%C3%AAs_do_mar_perspetivas_para_o_s%C3%A9c_XXI

SAER. (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar: Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*. Portugal: SAER. <https://www.ccip.pt/pt/o-que-fazemos/outras-iniciativas/estudos/o-hypercluster>

Salihoglu, B., Yücel, M., Uygurer, P., Yücel, E., Papathanassiou, E., Tezcan, D., Stanica, A., Stanciu, I., Moncheva, S., Dzhenbekova, N., Blagovestova, K., Komorin, V., Castravet, T., Bilashvili, K., Melikidze, V., Gvilava, M., & Kobaidze, S. (2024). Implementing regional blue economy research and innovation strategies: a case study for the Black Sea. *Frontiers Maritime Science*. 11:1409689. doi: 10.3389/fmars.2024.1409689

Salvador, R. (2018). A Política Marítima Integrada da UE: Visão Global e Desafios para Portugal. *Lusíada Economia & Empresa*, 25, 87–97.

Salvador, R., & Ferreira, A. (2017). *As potencialidades da extensão da plataforma continental portuguesa*.

Salvador, R., Savoldi, F., Laxe, F., Bruckmeier, K., Santos, M., Marques, M., Campos, A., Jancic, Z., & Sousa, A. (2021). *The European Union Maritime Policy*.

Santos, C. F., Teixeira, Z. G., Janeiro, J., Gonçalves, R. S., Bjorkland, R., & Orbach, M. (2012). The European Marine

- Strategy: Contribution and challenges from a Portuguese perspective. *Marine Policy*, 36(5), 963-970.
- Santos Silva, A. (2022). Por uma agenda global para o oceano. *Negócios Estrangeiros* N° 22 | *Oceanos - Revista Negócios Estrangeiros - Publicações e Estudos - Instituto Diplomático*, 9–20.
- Seguro, A. J. (2022). Contributos para o novo conceito de defesa nacional. *JANUS 2022 - O PAÍS QUE SOMOS O(S) MUNDO(S) QUE TEMOS: Um roteiro para o conceito estratégico na próxima década*, 128–131.
- Silva, J. C. do V. F. da. (2012). *A plataforma continental portuguesa: Análise do processo de transformação do potencial estratégico em poder Nacional*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/4379>
- Silva, J. C. do V. F. da. (2020). *A função do mar no desenvolvimento de Portugal: Uma análise estratégica*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/20918>
- Tratado de Maastricht*. (1993). Tratado de Maastricht. <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/pt/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>
- União Europeia. (2009). *Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia* | *EUR-Lex*. <https://eur-lex.europa.eu/PT/legal-content/summary/treaty-on-the-functioning-of-the-european-union.html>
- US Mission Portugal. (2024, maio 15). Joint Statement on the 51st U.S.-Portugal Standing Bilateral Commission. *United States Department of State*. <https://www.state.gov/joint-statement-on-the-51st-u-s-portugal-standing-bilateral-commission/>
- Van Bavel, R., & Dessart, F. (2018). *The case for qualitative methods in behavioural studies for EU policy-making*. <https://doi.org/10.2760/861402>
- Vaz, N. M. (2019). *A extensão da plataforma continental de Portugal e a Região Autónoma dos Açores*. Açores: Universidade dos Açores. <https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/5107>
- Voyer, M., Quirk, G., Mcilgorm, A., & Azmi, K. (2018). Shades of Blue: What Do Competing Interpretations of the Blue Economy Mean for Oceans Governance?“, *Journal of Environmental, Policy & Planning*, 20(5), 595–616.
- WindFloat Atlantic. (2024). *Windfloat Atlantic* | *Offshore wind energy*. <https://www.windfloat-atlantic.com/>

Zhang, S., Qian, W., Muhammad, M., Yan-Ming, L., & Yan, W. (2024). International Legal Framework for Joint Governance of Oceans and Fisheries: Challenges and Prospects in Governing Large Marine Ecosystems (LMEs) under Sustainable Development Goal 14. *Sustainability*, 16: 2566.