

# Maria Scientia

Revista Científica Electrónica | Scientific e-Journal

Instituto de Estudos Políticos | Universidade Católica Portuguesa  
Institute of Political Studies | Portuguese Catholic University



Revista Científica Electrónica  
Maria Scientia

Um projecto da Linha de Investigação  
em Assuntos Marítimos da Área  
Científica de Estudos Europeus do  
Instituto de Estudos Políticos da  
Universidade Católica Portuguesa

## Conselho Científico

Prof. Doutora Maria da Glória Garcia  
Prof. Doutor João Carlos Espada  
Prof. Doutor Adriano Moreira  
Almirante Nuno Vieira Matias  
Vice-almirante António Rebelo Duarte  
Vice-Almirante Vitor Lopo Cajarabille  
Prof. Doutor Álvaro Garrido  
Prof. Doutora Elisabete Azevedo-Harman  
Prof. Doutor Eduardo Lopes Rodrigues  
Prof. Doutora Sónia Ribeiro  
Mestre Maria Fernandes Teixeira

De acordo com as normas de publicação  
em vigor, todos os artigos foram sujeitos a  
*blind peer-review*.

## Sumário

Página 1	<i>Nota Editorial</i> <i>Maria Fernandes Teixeira...ver aqui»</i>
Página 2	Portugal, Russia and a conceivable Lusophone Block. A geopolitical opportunity <i>Nuno Morgado...ver aqui»</i>
Página 25	A nova agenda marítima comunitária para o crescimento e o emprego <i>Sandra Pereira...ver aqui»</i>
Página 37	As cidades e o mar: um olhar sobre a relevância estratégica das cidades litorâneas na Europa do Século XXI <i>Sérgio Alves Carvalho...ver aqui»</i>
Página 48	Contributions of Marine Cluster for Regional Sustainability: Economic Prospective for Azores <i>Luz Martin Paramio et al...ver aqui»</i>



### Nota Editorial

Bem-vindos a mais uma edição da Revista Científica Eletrónica *Maria Scientia*.

Este, que é já o número seis da nossa Revista, espelha a multiplicidade de saberes que o mar exige a quem o queira estudar e compreender tal como é – um espaço global, sem fronteiras, onde ainda residem tantas perguntas sem resposta. É por essa razão que nesta edição se entrecruzam Economia e Geopolítica, Estudos Europeus e Estratégia, teoria dos clusters e políticas públicas, disciplinas e áreas do saber que nos permitem “observar” o mar através de lentes diferentes, mas complementares.

É esta, de resto, a matriz orientadora da Linha de Investigação em Assuntos do Mar (LIAM) *Maria Scientia* do IEP-UCP. Entendemos que a multi, inter e transdisciplinaridade são, nos dias de hoje, fundamentais para o estudo dos Assuntos do Mar, tal é a complexidade deste objeto, por natureza “revolto”. Não pretendemos “reinventar a roda”, apenas seguir as boas práticas internacionais, em alguns países em vigor há mais de 30 anos.

Outra marca distintiva da LIAM está igualmente patente nesta edição. Os autores dos artigos ora publicados são investigadores da Linha, mas também, em alguns casos, afiliados de outras universidades, nacionais e estrangeiras. Somos e queremos continuar a ser uma porta aberta para todos os que queiram estudar o mar. Somos e queremos continuar a ser uma plataforma que

congregue todos os que queiram contribuir para o enriquecimento do conhecimento em Assuntos Marítimos, nomeadamente, do espaço marítimo lusófono.

Fiel ao espírito e prática do Instituto que a acolhe, a LIAM é, e quer manter-se, um espaço de liberdade, onde todos os que estudam o mar, a partir qualquer prisma ou ponto de vista, convicções e teses, tenham lugar, abrindo assim um campo de debate e discussão que a todos proporcione maiores progressos nos trabalhos que realizam pela aprendizagem conjunta, pela troca de experiências e pontos de vista.

Por tudo isto, no remate desta nota editorial, fica uma palavra de agradecimento a todos aqueles que, das mais diversas origens académicas, têm procurado a nossa revista como espaço de publicação sobre as temáticas do mar.

Agradecemos também, de forma convicta, aos membros do Conselho Científico, que, com o seu elevado saber, rigor e exigência, têm permitido manter a qualidade da nossa publicação em níveis que nos possibilitam ombrear com os padrões das publicações científicas internacionais e ver reconhecido, inter pares, o interesse deste esforço conjunto.

*Maria Fernandes Teixeira*

*Coordenadora-adjunta LIAM Maria Scientia*



## Portugal, Russia and a conceivable Lusophone Block. A geopolitical opportunity <sup>(1)</sup>

*Portugal, Rússia e um bloco lusófono concebível. Uma oportunidade geopolítica*

Nuno Morgado

PhD Candidate – FSV-UK, M.A. in Strategic Studies, PgCert. in Geopolitics, Researcher Fellow at Research Line in Maritime Affairs, IEP-UCP

| morgado.liam@gmail.com

---

### Abstract

This paper lays out a geopolitical case study on the relations between Portugal, Russia and the Community of Portuguese Language Countries. Within this framework, the objectives are ambitious and extensive: to describe and to interpret geopolitics of Russia; to propose a geopolitical approach to Portugal taking into consideration its tradition and to suggest practical outcomes from it - an alliance with tellurocratic Russia; a general hint towards the transformation of CPLP into a Lusophone block; and finally to criticize actual Portuguese foreign policy.

Concerning methodology, it will be used mixed methods from both qualitative and quantitative strategies of inquiry, in order to correspond to a pragmatic Worldview. The effort will be done from the acceptance of a theory a priori "Portugal as a Sea Power" to test its usefulness through an interaction with several formulated hypotheses.

A particular new aspect brought by this text concerns to something designated as the "Diamond of the Lusophone Block".

**Key words:** Geopolitics, Alliance, Heartland, Rimland, Sea Power

---

### Resumo

Este trabalho apresenta um estudo de caso geopolítico sobre as relações entre Portugal, a Rússia e a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Neste contexto, os objetivos são ambiciosos e extensos: descrever e interpretar a geopolítica da Rússia, para propor uma abordagem geopolítica de Portugal tendo em consideração a sua tradição, e sugerir resultados práticos a partir dele uma aliança com a Rússia; uma proposta geral para a transformação da CPLP num bloco lusófono e, finalmente, criticar a presente política externa Portuguesa.

Quanto à metodologia, serão utilizados métodos mistos de estratégias de investigação qualitativas e quantitativas, a fim de corresponder a uma visão pragmática do mundo. O esforço será feito a partir da aceitação de uma teoria *a priori* "Portugal como um Poder do Mar" para testar sua utilidade através de uma interação com várias hipóteses formuladas.

Um aspecto novo especial trazido por este texto refere-se a algo designado como o "Diamante do bloco lusófono".

**Key words:** Geopolítica, Aliança, Heartland, Rimland, Poder Marítimo

---

## I. Introduction

As it is clear in the title, this paper lays out a geopolitical case study on the relations between Portugal, Russia and the Community of Portuguese Language Countries (CPLP). Within this framework, the objectives are ambitious and extensive: to describe and to interpret geopolitics of Russia both under its internal debate and external confrontation on International Relations; to criticize the lack of geopolitical perspective from the Portuguese State and to stress the non-existence of a Strategic Concept since 1974; to propose a geopolitical approach to Portugal taking into consideration its tradition in that domain; to suggest practical outcomes from it in terms of foreign policy through an alliance with tellurocratic Russia; a general hint towards the transformation of CPLP into a Lusophone block; and finally to criticize actual Portuguese foreign policy.

With the goal to carry out such objectives, the structure of the paper will be divided in three parts: a first one will be devoted to understand basic Russian geopolitical lines; a second with the same aim but about Portugal; and a third part will be used to explain why can be Russia considered a geopolitical opportunity for Portugal – and opportunity in the sense given by the strategic angle of SWOT analysis – but also to reflect about a conceivable Lusophone block from CPLP.

Concerning methodology, mixed methods from both qualitative and quantitative strategies of inquiry will be used, in order to correspond to a pragmatic Worldview. The effort will be done from the acceptance of a theory a priori “Portugal as a Sea Power” to test its usefulness through an interaction with several formulated hypotheses, identified along the text.

Since this work engages on the LIAM’s research project: “*Geopolítica e Prospectiva dos*

*Oceanos – a relevância de Portugal no contexto da redefinição dos equilíbrios do sistema internacional*” and all of the issues will be analyzed under a geopolitical angle, thus, it seems to be more than appropriated to retake the definition of geopolitics used in another paper (Morgado, 2012a) as the “. . . study of States in the context of global spatial phenomena, in an attempt to understand both the bases of State power and the nature of States’ interaction with one another” (Glassner, 1995: 322)..

## II. Several geopolitical notes about Russia

At the beginning of this paper, ties with a previous work (Morgado, 2012b) shall be established in the sense to recover its main goal: “to allude to conceptions of Russia that could be considered as basis to politics, regarding specifically Geopolitics and Foreign Policy”. Therefore, and in order to prepare the path towards the geopolitical approach tout court, a preceding analysis about Russian history and geography has to be operationalized.

In fact, History and Geography constitutes two essential elements of a strategic examination in terms of Intelligence – in the line of Mackinder’s work itself (Defarges, 2003: 47), but these two features do not entirely compose the group of all required elements to be taken into consideration. In another publication, in which a model to analyze the strategic potential of Federal Republic of Germany was applied (Morgado, 2011a), that reality remains clear, since it was conducted a study based in nine key-factors - and not only in two aspects.

However, in this case study, because of both constraints regarding organizational issues from Maria Scientia Journal, and also in terms of correspondence with the previous

conference paper presented in Moscow, I shall register this gap, in name of an honest scientific production, which has to recognize its own lacunas.

### *The path of Russian diplomatic and military history: strategic conceptions*

As a matter of fact, this paper does not intend to present an exhaustive description of Russian history. Many authors have already successfully accomplished that task: Burbank and Remnev (2008), Gilbert (2002), Greenleaf and Moeller-Sally (1998), Hosking (2003), Riasanovsky and Steinberg (2005), Suny (2006), Von Grunwald (1979), among many others.

Nevertheless, with the aim to condense a broad history such as the Russian one, and having the risk to be too simplistic and forget important issues, one would propose the following chronology of important events and periods:

880-912	Prince Oleg unites Novgorod and Kiev – Kievan Rus' from 11 <sup>th</sup> and 12 <sup>th</sup> centuries
988	Conversion of the "Russian" Prince Vladimir I to Christianity
1237-42	Mongol occupation – Golden Horde
1283	Proclamation of the Grand Principality of Moscow
1453	Fall of Constantinople
1480	Liberation of "Russia" from Mongols
1503	Moscow assumes heritage from Eastern Roman Empire (from Constantinople)

1547	Proclamation of Tsardom of Russia by Ivan IV <i>the Terrible</i>
1589	Creation of Moscow patriarchate
1598	End of Rurik dynasty and "Time of Troubles" ( <i>Smuta</i> )
1605-1618	Invasion of Russia by Polish-Lithuanian Commonwealth
1639	Russian expansion reaches the Pacific Coast
1682-1725	<i>Peter the Great</i>
1721	Proclamation of the Russian Empire
1741-1743 1788-1790	Invasions of Russia by Swedish forces
1812	Invasion of Russia by the French Empire
1853-56	Crimean War
1905	Bloody Sunday in St. Petersburg
1914-1917	Russian participation in World War I
1917	Bolshevik Revolution
1917-1922	Civil War
1941-1945	USSR participation in World War II – Invasion of USSR by Nazi Germany
1945-1991	Cold War
1991	Collapse of USSR
1992	Proclamation of the Russian Federation
1993	New Constitution
2000	Vladimir Putin conquered the Presidency of Russia

Thereby, one possesses a resumed overview about Russian history. But what is that for? In fact, from now on, one is able to deal with the instrument of History for a better comprehension of the three main strategic conceptions of Russia, with an intimal correlation with geopolitics.

Once again invoking the past conference paper (Morgado, 2012b), in which these issues were systematized (and that should be the base to understand this present paper), it was remarked that Russian historian Nikolay Karamzin (1766-1826) observed high peaks in Russian history (internal unity and external security) *versus* low points (political and moral decline – that Chaadaev would criticize in high level, as it will be treated below) all of them included in a path of autocratic history [*Samoderzhavie*], which by the way Karamzin supported, defending the so well-known notion of the *uniqueness of Russia*. In effect, despite Karamzin died in 19th century, one could prolong the presence of autocracy in Russian political system till very recently. Thus, a history of autocracy would be the key to understand the history of Russia, with all that that brings, including intense periods of chaos in the intermissions, in which the fight to achieve power fulfilled countless ditches with blood, namely blood from the Tsar himself, like it was habit by the times of Roman Emperors.

However, it was with Petr Chaadaev (1793-1856) that it would be possible to frame a first group, a first strategic conception of Russia. For this author, Russia suffered from a lack of History and observed that focus should be putted on Universal values and Universal path, for which Russia had no contribution at all, namely because Russia had practically no *Renaissance* in the 15th and 16th centuries. He advocated a rapprochement with the West and with the Catholic Church in detriment of the Orthodox Church. All the same, it is substantially relevant to underline that the

West that Chaadaev was having in mind to be attached with, was the West before the Protestant reformation and before the French Revolution that is the same to allude that Chaadaev was glorifying the ancient Christendom and the *Ancien Régime*.

In the same way that these notions later opposed to Eurasianist conception, this same perspective of Russian Westernizers transformed to something that can, under the perspective of Dugin, be designated as *Atlanticists* (Dugin, 2012b: 37-38) who, obviously, confronts with the Neo-Eurasianists. This problematic will be brought again below.

A second strategic conception of Russia would aggregate the Slavophiles. This group presents itself into a more heterogeneous form and includes different thinkers such as: Ivan Kireevsky (1806-1856), Aleksey Khomiakov (1804-1860), Konstantin Aksakov (1817-1860), Ivan Aksakov (1823-1886) or Nikolay Danilevsky (1822-1885). As common lines among them could be remarked: the Westernizers destroy Russian system (they accused Peter *the Great* and Catherine *the Great* to have injured Russian History), the Tsar and autocratic rule are the best choice for Russia, and they exalt the rich culture from Russian with its heritage from Constantinople, connected with the *true faith* defended by the Orthodox Church. In effect, the legacy by the Emperor Justinian and the fusion between priesthood and imperial dignity – “two great gifts granted from God” (Papkova, 2011) – founded some part of the heritage that traveled from Constantinople to Moscow.

Danilevsky is particularly remarkable. He supported that Russian peaceful character – the purity and goodness of Russian soul [*Narodnost*] – is incompatible with European aggressive character. Into a stimulating exercise, Danilevsky would try to articulate

an historic-cultural division of the civilizations of Humankind in 10 types (2), what could lead directly to a comparison with the thesis of Clash of Civilizations by Huntington (1993).

Slavophilism, like it was affirmed, also fights in name of the true faith. Konstantin Leontev (1831-1891) could be taken as an example of effort within orthodoxy, trying to approximate Russia and Greece [*Pravoslavie*], proposing at the same time a reaction against the identification of Russia as European country, but also refusing to look at Russia as a pure Slavic country only (Walicki, 1979). Further, he defended that European civilization is in terminal decline, something that seems to be correct today.

Nikolai Berdyaev (1874-1948) is another author from the group of Slavophiles that deserves a reference. His eschatological perspective – towards the Kingdom of God – constitutes one of his most notable ideas, but he either would agree with Karamzin, interpreting the History of Russia as cycles of absolute anarchy (e.g. Kievan Rus) and autocracy (e.g. Ivan III).

The third strategic conception of Russia is materialized on the Eurasianism. Laruelle (2008) has an excellent work regarding the historical context of Eurasianism. She described it as: a reaction to the Russian revolution; an intellectual product from a group of Russians émigrés; a non-Western ideology (despite her correct denunciation of Western influence, namely through German philosophy (2008: 31), in Eurasianism); a movement thus from a context of crisis, in which the disappointment with Russia is real and where a sincere expectation about the future of Russia persists.

In terms of historical approach Eurasianism presented (Laruelle, n.d.: 5) a particular perspective to deal with Russian history (one

can compare with the chronology condensed above):

- Until 976 attempts to unite forest with the steppe
- 976 till 1238 struggle between forest and steppe
- 1238 till 1452 victory of steppe over forest
- 1452 till 1696 victory of forest over steppe
- 1696 till present unification of forest and steppe

Concerning thinkers from Eurasianism, one could point out two authors: Prince N. Trubetzkoy (1890-1938) and Petr Savitsky (1895-1968).

While Trubetzkoy, in the line of non-Western approach (3), criticized Peter *the Great*, Catherine *the Great* and 19th century's Russian *Intelligentsia*, accusing them to organize "the artificial Russia" (Trubetzkoy, 1991: 231), he then putted a tonic on Tatar influence as absolutely crucial element to shape Russian character. Trubetzkoy (1991: 162) did not open any space for doubts regarding the impact of Genghis Khan for Russia, in terms of cultural and (geo)political shape.

Petr Savitsky agreed with these ideas. Besides, he created the notion of Russia as *specific geographic world*, in which the geographical homogeneity of Russia (fauna, flora, etc.), and the racial mixture within the peoples of Eurasia (Laurelle, 2008: 33-34) are among the main distinctive features.

At this point, it seems that one would have a sufficient resume on the historical elements about Russia, to proceed.

### *Russian geographical aspects*

Russia is the largest country in the World with an area of 17 098 242 sq km (4). Located in the north Euro-Asiatic plain, constitutes a



flat and opened territory, with some exceptions (e.g. Ural mountains, Caucasus mountains). In terms of physical geography, the Russian territory could be divided in by four belts (5): i) Tundra - (6) (7) (8) frozen lands and swamps, broad rivers, mostly infertile, treeless area, difficult communications, extremely cold winters, cold summers, low precipitation, very windy, some place where the human economic activity is basically oriented to survive; ii) Taiga - (9) the most extensive area, intensively forested (coniferous and boreal forests) (45% of Russian territory is occupied with forest (10)), diverse languages, customs, laws and religions, extremely slow in contacts, warmer temperatures than in tundra (but very low, anyway), relatively poor soil to agriculture - very acidic land; iii) Steppe - classic nomadic lands, sparse vegetation, low precipitation, relatively fertile soil, risk of aridity and open terrain, lightly watered thus a semi-arid climate. The Steppe requires a particular attention, since the Eurasian steppe connects Hungarian territory with Central Asia and with an interruption also with Manchuria (Mackinder, 1904: 430), through a corridor that has been normally used for migrations or invasions, namely Huns, Mongols and Turks (11). Therefore, such permanent danger on the Steppe led historically to the collective property of the land, on the other words, joint responsibility, community *solidarity*, but at the same time, rigid rules and serfdom to maintain a certain social order. The last kind of geographical landscape in Russia is the iv) Desert, the Caspian lowland desert (12).

From its western borders till the Ural Mountains - a chain with about 2100 km stretching from Arctic Ocean to the North of Kazakhstan - Russia has the majority of its industries, agriculture explorations and population (13), despite the poor Russian territory in terms of agriculture that causes

dependence on grain, circumstance which turned Ukraine, by the time of a *province* of Soviet Union, so exploited in this domain.

Therefore, Russia is the arctic "deserts", the forest, the steppe, large rivers that allow navigability. Russia is a diverse climate composed by the varieties from steppes in the south, subarctic in Siberia, tundra climate in the polar north, humid continental in much of European Russia (14). And Russia is also the wealthiest mineral reserve of the World, including major deposits of oil, natural gas, coal, and other strategic minerals, reserves of rare earth elements, plus huge reserves of fresh water (e.g. Lake Baikal) (15).

Concerning the Sea, the Russian coastline is around 37 653 km (16) with a serious short-term problem concerning access to free-ice waters. In long-term, in accordance with previsions, the issue will be solved by the melting of the ice on the Arctic Ocean (at least in part of the year), something that will have serious geopolitical implications, among others, to ruin a pillar in Mackinder's Heartland theory, as one is about to refer.

### *Russia & the Heartland Theory: an urgent goal in Foreign Policy*

At the beginning of the 20th century, Mackinder (1904) came up with an fascinating thesis: the existence of a «Geographical Pivot of History», later designated as «Heartland», which would be able, from the "inside" to "outside" that means through a territorial expansion from a core to its neighbor lands, to control an enormous terrestrial mass with very good conditions in terms of defense: massive extension of territory, no direct access from the Seas, and austere climates. This region, at the time, was pointed out as a part of the Russian Empire.

Mackinder proceeds, presenting the characteristics of such «Pivot Area»: it is the largest world plain, overgrown area with large rivers able to be sailed, but with mouth either in the ice of Arctic Ocean or in closed seas (Caspian, Aral) and it is also a large area



Fig. 1 - "The World according to Mackinder" (Spykman, 1969: 36)

of pasture that allows mobility for nomads (Mackinder, 1904: 429-430). Mackinder warns as well that if the «Pivot Area» could open the access towards the «Inner Crescent», then it could become a World Empire, on the other words, the *Land Power* would defeat the *Sea Power*.

Mackinder dedicated himself to update his theory(ies). In 1919 he alerted for the importance of Eastern Europe as gateway to the Heartland (Dias, 2005: 108), and he also formulated a «Theory of Midland Ocean» that could be linked with the geostrategic foundation of NATO.

Concerning nowadays Mackinder's relevance, if, in one hand, he failed when he "predicted" that railways (Mackinder, 1904: 429-430) would surpass any other transportation system in the domain of logistic – and he failed also because 90% of the World's commerce is organized through maritime transport (Morgado, 2012a: 44) – the fact is that, on the other hand, Mackinder was right about the huge richness of Russian territory –

and also former Soviet Republics – in terms of natural resources (e.g. oil (17) and gas (18)) (in spite of the problem that till the moment resides on the difficulties to explore some of these resources). Besides, Mackinder was also right pointing out that, for the triumph of *Atlanticist* forces, to use Dugin's terminology (2011), a *cordon sanitaire* between Germany and Russia should be created and maintained (Dias, 2005: 114-115), something that German School of Geopolitics vigorously tried to avoid (Morgado, 2011b) and that is, certainly, taken into consideration by Russian geopolitics in general, and Neo-Eurasianism in particular.

In effect, from the geopolitical Russian perspective there are three main external traditional tensions: on Southeast – China; on West (near) – Europe; and on South – Byzantine Empire first, after it the Ottoman Empire and at the present, a threat by radical Islam. In addition, there is a powerful force both from the West (far) and from the East of Russia: the United States of America.

Establishing connections between Geography and History, one will realize that Russia suffered many invasions: the nomads coming from steppes, the Polish invasion in the 17th century, Swedish invasion in the 18th century (Morgado, 2011c), Napoleonic invasion in the 19th century, and Hitler's invasion in the 20th century. But Russia was never properly conquered. Consequently, Russia has been unconquerable (Margeride, 1990).

Russia, as a part of the Heartland, is undeniably geographically enormous and difficult to conquest. Mackinder also intonated this reality, but the evolution of the environment has shown to geopoliticians that geography changes after all, and because of that, Mackinder's theory *strictu sensu* would have to be updated. The issue is nothing less than the melting of the ice in the Arctic Ocean.

As a matter of fact, Mackinder's doctrine about the Heartland was based in the inaccessibility of the Arctic under the condition of frozen water. Now, that is scientifically proved that Arctic will melt in a way that transportation and exploration of natural-resources will be possible in the next years (Antrim, 2010) (Borgerson, 2008) (Liu and Kronbak, 2010) (Trenin and Baev, 2010) it is time to look to the Russian geopolitical reality with other eyes.

Nevertheless, it is opportune to keep in mind that the future "utility" of the *new* Arctic Ocean would implicate some geographical dangers, communications' system deficiencies, and it would request bulky investments in technology, that perhaps Russia is neither able, nor willing to do. Furthermore, such changes would take decades to carry out.

Hence, the definition of the problem and its proposed solution remain valid: what does Russia need? What is an important goal in terms of Russian geopolitics? Certainly, it is the access to warm seas. Indeed, that is the reason why *Rimland* is so vital for Russia. And it is exactly here, that Portugal finds its *opportunity*.

### III. Brief and introductory overview about Portuguese geopolitics

Once, Ernâni Lopes (n.d.) theorized that, from the political perspective, a map serves: "1) to understand, 2) to assume and 3) to act". Somehow, this conception meets with the supreme idea of Ratzel (1998) (2005) concerning the relevance of geography into politics. Despite one should always stay away from any sort of determinism, the fact is that geography supplies with certain advantages that a State has to take, improve and explore, if that State does not intend to be absorbed, in

one way or another, on the permanent fights for power from International Relations. Thus, Lopes (n.d.) is vibrant on the idea that the Portuguese geopolitical interaction with the Atlantic was – and it will be – the guarantee of independence of the country.

#### *Universalism or European Union?*

On the contrary of the actual mainstream that sustains the geopolitical condition of Portugal as both *European and "Atlantic"* country (Pereira, 2012: 33), it is defended, by one side, that the traditional maritime vocation of our country possesses geopolitical significance above all, and by another side, one is also persuaded that, regarding its geographical definition, Portugal should be stated not as an *European* country (Teixeira, 2005: 85), but Euro-African, Euro-Asiatic and Euro-American. As a matter of fact, the geopolitical consequences of this initial distinction will be colossal. In this part, the paper will mainly focus in Portugal as Euro-Asiatic reality, while the other dimensions should be treated in further works.

Before the perspective about Portuguese Euro-Asiatic facet, however, several words should be dedicated to the Universalist dimension of Portugal as a whole.

The idea of Portugal as political and cultural reality spread all over the World is a core of the Portuguese identity (Monteiro and Pinto, 2005). Indeed, this Universalism is intensively connected with the geopolitical option for a *Sea Power* that has been guiding the country's foreign policy till recently, more precisely, till 1974 when the regime of *Estado Novo* was abolished. Therefore, the vocation towards the Sea has been, once again, the traditional geopolitical option for Portugal and, in this context, the alliances with major Sea Powers such as United Kingdom or USA have been taking place.

Surely, the *Estado Novo* understood such geopolitical needs (Pinto, 2007). Portugal joined, among other international organizations, NATO in 1949 and EFTA in 1960. Both would fit on the objective of a pluricontinental State and assure its security and economic prosperity. In this sense, the analysis of the evolution of the strategic concept of Portugal *Ultramarino* by Ferreira (2000), the study of the geopolitical discourse during *Estado Novo* by Sidaway and Power (2005) and the studies of the impact of *lusotropicalismo* from Gilberto Freire by Pimenta, Sarmiento and Azevedo (2011) are interesting and opportune to understand the Portuguese geopolitics. Though, in the same geopolitical level, the usefulness of such analysis consists only into a method to engage the problem under a dynamics of understanding and interpretation.

But the fact is that Portuguese territoriality was dismantled in 1974-75 through the so called "*decolonization process*". Thus, Portugal nowadays shall be understood exactly as it is: 92 090 sq km in Iberian Peninsula plus islands of Madeira and Açores (19).

On the other hand, it is really absorbing to register that the mainstream of scholars would neither defend that French Guiana located in Latin America (in which the population votes for the European Parliament), Guadeloupe, Martinique, Mayotte or Réunion do not constitute the territorial integrity of France (20), nor that the 14 overseas British territories (which includes Malvinas) do not constitute possessions of United Kingdom (21).

In this way, one can interrogate why does, for instance, Pinto refers (2009), with such aggressive rhetoric, to the Portuguese territory spread in Africa and Asia after 1951 and before 1974 as a "colonial empire"? The problem is that, *de facto*, it was not a "colonial empire" at all, since the Portuguese

Government submitted to the National Assembly in 1951 (Miranda, 2003: 318, 320) a constitutional reform in which the former Portuguese colonies would be considered, from that time on, Portuguese territory, as Portuguese as the part from the Euro-Asiatic mainland, where the King D. Afonso Henriques founded a new State in 1143. It was definitely the continuation of evolution of a specific *civilization* as it was stated by Freyre (1960), an extended pluricontinental Nation (Cairo, 2006). Likewise, as it was mentioned, Portugal had already joined (because of geopolitical reasons – not ideological affinities), NATO in 1949, assuring once again its vocation as Sea Power, and essential element for the maintenance of its territorial integrity. Nevertheless, the USA as an *ally* aimed – together with antagonist USSR – the disintegration of Portugal as a political unit, something that was achieved in 1974-75.

So, this fundamental idea of Portugal as a traditional Sea Power could explain its problems and decadence at the present, deriving consequently from the impact of a geopolitical decision taken by the Portuguese elite after 1974, towards a tellurocratic international organization: the European Union (EU). As a matter of fact, and like it is usual in terms of politics in general and foreign policy in particular, the People that within Democracy holds the Power, had no word to say in this strategic affair, taking into account that it was the Portuguese political parties – with the exception of the communist party – which took the goal of the entrance of Portugal in the EU (Monteiro and Pinto, 2005: 59) – without any referendum.

At the present days, when deep changes in International Relations are occurring, some of them the most important since the end of World War II, it is time for Portugal to think about its place in the new *balance of powers*.

It has some interest to read documents such as “National Strategy for the Ocean” (22), but it could be advocated *a priori* that it is really hard (or eventually impossible) to create a geopolitical framework towards the Sea, while some State is geostrategically committed with a tellurocratic power such as the EU. Thus, short achievements could be reached, before to arrange a systematic Strategic Concept with the old Ocean on its basis.

Apropos, one can sustain historically that the majority of periods in which Portugal interfered with European Politics, among the causes that conditioned such decision was always the defense of the *Empire* (e.g. participation in World War I (23)). Additionally, Macedo (1981: 17) was quite exact and objective when he stressed that “the portuguese participation in the affairs of Central Europe could have only as result its division or its decline [of Portugal]”. Apparently Macedo was right.

In this way, some part of the Portuguese elite pronounces today, namely in mass media, that Portuguese EU’s membership has now to be reconsidered. For example, and besides Adriano Moreira who supports that the non-existence of a Strategic Concept in Portugal since 1974 (Moreira, 2013) is in every sense harmful, Gen. Loureiro dos Santos admitted that the European Union represents “a lost paradise” (Santos, 2013) adding that, if the interest of Portugal will continue to be smashed by the power of certain European States, then Portugal should consider to abandon the EU (Santos, 2013). Another very relevant person from the Portuguese culture, Hermano Saraiva, shortly before he died, was pretty much clear in his interview:

*“No, no, no, no, no, I do not believe in that [in the so called «European destiny»]. In Europe, our [Portuguese] place is a subordinated one, secondary and it will always be condemned into a position of, in*

*a sense, minority that it will never allow us to be a great Nation again” (Saraiva, 2012).*

The last words concerning EU will take into consideration an extremely worthy paper written by Ribeiro (2011). She eloquently defends (Ribeiro, 2011: 2) that beyond the EU’s cloak of ideals of cooperation, geopolitics remains that means that the interest of States, based in geopolitical options, which are materialized in certain direction of foreign policy, do not evaporate itself.

Therefore, this paper accepts such perspectives and offers some plausible possibility within foreign policy, from an academic basis. But before one goes forward for the geopolitical proposal, it is necessary to underline in which sense Portugal can be apprehended as Euro-Asiatic reality.

### *Portugal as Euro-Asiatic reality*

As these lines have tried to expose, first things first: Portugal has a traditional *Universalist* aspiration with deep roots in something called *Ser Português* (in Luís de Camões, Padre António Vieira, Fernando Pessoa, Agostinho da Silva such *Weltanschauung* assumes various proportions).

Foucault, Derrida (Tomlinson, 1991) Said (1994), and other cultural (neo-)marxists accused the existence of a “cultural imperialism”. Indeed, for instance, neoliberalism could be measured as such. However, this *Ser Português*, this sort of «civilization» (as Freyre explained) here stated cannot be understood into a logic of imperialism, of hierarchy (dominant-submissive), but through an interpretation of a cumulative experience that it would meet some sense with the notion of “cultura-viveiro”, applied to another culture in a different work (Morgado, 2011b). Thus, this kind of civilization does not have anything to

deal with racial prejudices, neither it is geographically concentrated in a specific local, nor it is constituted holistically by the Portuguese language, despite language is extremely significant.

As a matter of fact, in this domain, it would be opportune to stress the Asiatic dimension that Portuguese geopolitics should take in consideration.

Portugal arrived to Asia for the first time in 1498, with the journey of Vasco da Gama to India. From that date till the present it would be shaped an empirical experience between Portuguese original culture and Peoples from spots/countries in Asia such as: Calicut, Kannur, Sri Lanka, Goa, Daman, Diu, Dadra, Nagar Haveli, Macau, Malacca, Thailand, Makassar, Timor, and also China and Japan, among so many others. It was not only a matter of economic relations and trade, because: first of all the spread of the Christianity through the teaching of Gospels and the message of Jesus Christ was the priority; and then came cultural and even racial miscegenation with those peoples that changed original Portuguese culture intensively and at once and forever.

Therefore, it would be a mistake to think that everything is a matter of History, forgotten in some distant past (Jayasuriya, 2000) (Fernandis, 2000). Not at all. Language, already cited, is still today a sign of ties within rich Portuguese culture. Portuguese-based creole languages spread in the World also have its presence in Asia: for instance Daman Indo-Portuguese, Kristi, Sri Lanka Indo-Portuguese, Macaense and Kristang (24) (25). A Poem written in Kristang (Prištic, 2010), spoken by 80% of older residents in Malacca, Singapore and Kuala Lumpur, can be easily understood by a Portuguese speaker (26).

At this level, in which empirical data to test this argument of Portuguese *Universalism* in

its Euro-Asiatic segment was provided, the paper can go forward on geopolitical options.

#### IV. Russia as a geopolitical opportunity for Portugal

##### *Historical overview of the Russian-Portuguese relations*

In accordance to the Embassy of the Russian Federation in Lisboa (27), the first official diplomatic interaction between Russia and Portugal was established in 1779, and the attempts to perform it do not go beyond the beginning of 18th century, in accordance with Milhazes (28). Definitely this fact could constitute an empirical justification for that perspective that in terms of tellurocratic approach, and particularly within the Euro-Asiatic landmass, the geographical distance assures protection, but simultaneously a lack of interest.

In effect, from the standpoint of tellurocratic geopolitics, those countries which are geographically far, should establish an alliance – for example the good relations between France and the countries of Little Entente (Czechoslovakia, Romania and Yugoslavia) in the inter-war period are a good and practical example of such authenticity.

On the other hand, because Geopolitics ceased long time ago to structure itself on Land only – since it was the Portuguese people who constituted the very first thalassocratic power in world-level – thus, History has been progressively opening this science to the dimension of Air, Space and now to Virtual space; because of that fact, indeed it is perhaps time to Portugal to adapt itself to the new geopolitical reality, that means that Russia is not *far away* anymore.

### *Russia: geopolitical gateway for 21st century's Portugal*

As it was explained above, Russia, understood as a power of Heartland, has to face some geopolitical difficulties. Among these, the access to warm seas is surely one of the most serious. It was also introduced in the problem Spykman's concept of Rimland. In this way, it is essential to analyze Figure 2. As it can be easily described, the geographical position of Portugal – its Lage to use a concept from Ratzel – fits in the area of Rimland. That fact is fundamental, but it shall not be considered alone. Perhaps more important than the position is the Raumsinn, to use another ratzelian notion, on the other words, the meaning that such space and location have under a geopolitical interpretation. And as it was already demonstrated, Portugal has been doing this geopolitical (and geostrategic) interpretation (until 1974) towards the option for a Sea Power.



**Fig. 2 - Spykman's Rimland (29)**

Hence, Portugal meets at this very point, two main decisions. The fundamental one is to retake its traditional geopolitical option, and the second, which derives from the first, is to choose allies, analyze the international environment, operationalize, on two words: Strategic Planning tout court (30).

What is being proposed is, at the end, an alliance between a small power from Rimland with the power from Heartland, under a

strategy of balancing against the bandwagoning.

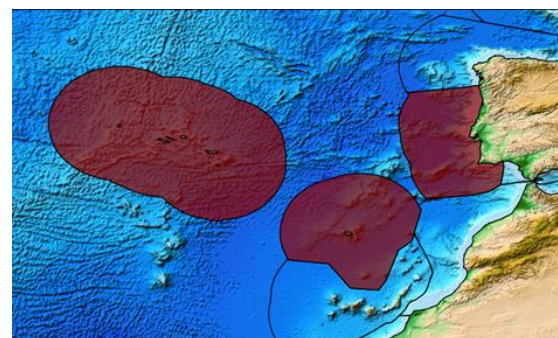
So, in exchange of guarantees of pursuing Portuguese national interests and safeguarded properly the national sovereignty and independence, Portugal is able to grant Russia "access" to warm seas, not obviously from Russian territory itself, but in the sense of circulation and other advantages on the waters of the Ocean. Of course, everything has to be calculated thoroughly like it was in the past [prudently] (31), but from an initial study the benefits insinuate to be fruitful and worthy. Below, one could be more concrete.

Even though, as it was stated, Arctic is melting and Russia will have ice-free access to the Ocean, it will take a long period for Russia to convert into a Rimland State. Once again, Portugal finds here its opportunity.

But in concrete terms, what is this proposal about? Well, one should take a look at figures 3 and 4.



**Fig. 3 - Map of countries' EEZ in the World (32) (33)**



**Fig. 4 - Map of Portuguese EEZ: Portugal (Euro-Asiatic territory) plus Açores and Madeira (34)**

Portugal has one of the largest EEZ of the World. But which advantages come from this geographical condition? One has to consult the United Nations Convention on the Law of the Sea to answer it. On the Part V, Article 56, UN settle (35) the “Rights, jurisdiction and duties of the coastal State in the exclusive economic zone”:

1. In the exclusive economic zone, the coastal State has:
  - (a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;
  - (b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:
    - (i). the establishment and use of artificial islands, installations and structures;
    - (ii). marine scientific research;
    - (iii). the protection and preservation of the marine environment;
    - (iv). other rights and duties provided for in this Convention.
2. In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention.
3. The rights set out in this article with respect to the seabed and subsoil shall be exercised in accordance with Part VI.”

Subsequently, the advantages are visible and tangible. For example, naval bases (as Lajes) are fundamental in World politics, in accordance with basic geopolitical knowledge: Mackinder (Dias, 2005: 109, 123), Mahan (Morgado, 2012a).

With the US dislocation of its strategic main focus from Europe to Asia-Pacific and the cut on military budget from doctrine Panetta (36) Portugal, founding member-state of NATO, finds itself into a fragile position. With no total capacity whatsoever to defend itself from the international threats (and some of them from the South, namely), in these circumstances – that means from an alliance with Russia – Portugal could achieve highly relevant gains, for instance: in the domain of security and mutual protection in case of attack; economic relations - raw materials (namely energy, e.g. oil and gas), commerce, investments. As a matter of fact, in terms of the energy supply, instead of buying overpriced liquefied gas from Argelia and Nigeria (37) Portugal could arrange better conditions.

### *Lusophone Block*

So, Portugal is a small power at World level. Recognizing this fact, another geopolitical proposal could be done. In general terms, it does not constitute a new proposal [*Movimento Internacional Lusófono* (MIL) (38)], but it brings some relevant novelty, especially on the systematization of the approach with the “Diamond of Lusophone block in the Atlantic”.

In effect, an alliance with Russia is, at the moment, required for the affirmation of Portugal as a Sea Power (under a *realistic* proportion), but the future core needed would be the profound transformation of Community of Portuguese Language Countries (CPLP), composed by: Angola,



Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe, Timor-Leste; into a political construction [*Großraumformen*] with profound geopolitical meaning. Despite with different aims from this paper, Pereira (2012) alerts for such necessity too. In fact, CPLP represents (39) 10 742 000 sq km of landmass, spread in 4 Continents: Europa, America, Africa, Asia + Antarctica through the Brazilian Program for the continent (40). In this way, one could expose the existence of more than 7 millions sq km of maritime area (Pereira, 2012: 36), located mainly in the Southern Hemisphere.

Pereira focuses mainly in the potential of Lusophone space in economic terms, but she also assures that such space includes “cultural, touristic and leisure” dimensions too (Pereira, 2012: 28, 30-31).

As a matter of fact, CPLP itself (41) aims to work on political and diplomatic levels, plus “education, health, science and technology, defense, agriculture, public administration, communications, justice, public security, culture, sport and mass media”. The fact that such agenda is quite ambitious constitutes an excellent initial framework. Nevertheless, the national sovereignties could create obstacles regarding the goal to deep relations in all those domains, especially between Portugal and Brazil, answering at the same time to the question from Bessa (2012: 99) – “why there is no [Portuguese] strategy towards Brasil?” However, it should be dedicated another work to study this problem.

So, the crossroad for Portugal would be to affirm itself as a Sea Power, to establish an alliance with a telluric power and, besides the so called triangle Portugal – Angola – Brasil (42), to create a true geopolitical diamond that, once again, I will expose in another work:

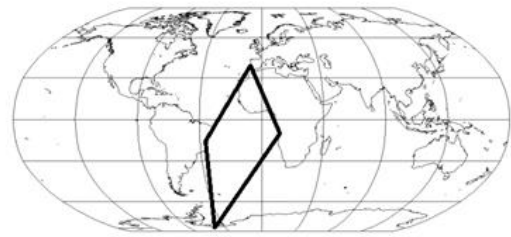


Fig. 5 - Diamond of Lusophone block in the Atlantic

### *Brief comment about Portuguese foreign policy nowadays*

As it was quoted from several thinkers, authors, various members of the Portuguese *élite*, since 1974 Portugal does not have a Strategic Concept. As consequence, its foreign policy has limited coherence and mediocre practical effect.

Nowadays the scenario of disintegration of European Union is a reality (Ribeiro, 2011: 5), but it was needed more than evident economic and political troubles to the *élite*, and then general public opinion, understand and recognize that every human construction will meet eventually an end. Indeed, 9 years ago, while I was attending my undergraduate studies, when I was speaking with my Colleagues and Professors from FCSH about a certain issue, everyone was extremely scandalized – the issue was precisely the possibility of collapse of European Union and, furthermore, the perspective that European Union as a (geo)political project stands against the basic lines of Portuguese geopolitics. Now, 9 years later, the scenario of EU’s disintegration is frequently mentioned by a part of the *élite* of Portugal (Tavares, 2012), (Valente, 2013a) (Valente, 2013b) or, in less extent, the scenario of the Portuguese withdraw from Eurozone is considered too – Octávio Teixeira, Ferreira do Amaral, João Rodrigues, Pedro Braz Teixeira, Jorge Bateira, Nuno Teles (Sousa, 2013). About this, Schopenhauer would say “*all truth passes*

*through three stages. First, it is ridiculed. Second, it is violently opposed. Third, it is accepted as being self-evident”.*

Portugal should establish a true Strategic Concept, before total chaos would come. Nevertheless, the State itself does not grant any signs of Strategy, even less with geopolitical goals. In particular, the former Minister of Foreign Affairs, Mr. Paulo Portas, was accused, and not without reason, to be a “salesman” (Leonardo, 2013) or a common man who deals with “business from grocery to grocery” (Medina Carreira, 2013), instead to act as a Statesman and produce a proper foreign policy, a foreign policy *tout court*. Consequently, such political activity could not be designated as “foreign policy” in its sense, since foreign policy includes goals as: “security, economic prosperity, political influence, cultural influence, image creation” (Bessa, 2012: 78-98). Therefore, foreign policy is much more than economic relations [diplomacia económica] that have been, wrongly, presented as the priority to overcome the tremendous crisis that Portugal is living in.

## V. Conclusion

To deal with Geopolitics without taking into consideration History, it is not only an intellectual mistake – it is indeed to condemn an analysis to a structural handicap too. In this way, Russian history explained through and under a strategic framework of a dialectic between antagonist conceptions about the country had the aim to emphasize that only (Neo-) Eurasianism has the goal of an expansive (not necessarily *expansionist*) foreign policy. On the other hand, the description of Russian history and geography served also another aim: to try to create some interest among the Portuguese people (including the *élites*) towards Russia, a

country not so much known, but a fascinating one. Besides, a special attention goes for a possible role in terms of foreign policy.

Therefore, the strategic-historical and geographical study opened the way to Mackinder’s theory of Heartland. It was then exposed that geography is a stable element of power, but it is not completely unchangeable, and it was pointed out a certain trouble in Russian Heartland too – the access to warm seas – that Portugal could, somehow, manage to solve, in return of fulfillment of determined specific interests. Thus, this paper proposes clearly that Portugal should establish a strong alliance with Russia.

Afterwards, an introductory overview about Portuguese geopolitics was arranged, practically outside the mainstream. It was stressed the *Universalist* dimension of Portugal and mostly explained its Euro-Asiatic reality (history, tradition, racial miscegenation, presence of influence of Portuguese language till today), to affirm and to sustain the Portuguese traditional geopolitical option for a Sea Power, and demonstrated some skepticism concerning the compatibility of it with the Portuguese full membership in EU.

In this sense, both the geographical position of Portugal and the “meaning” of that position, lead to a certain geopolitical interpretation, in which it is defended an alliance with Russia and a deep transformation of CPLP into a Lusophone block, which shall also include the Diamond of Lusophone block in the Atlantic.

Nevertheless, present day Portuguese foreign policy is completely an outsider from such geopolitical nexus. The so-called “*diplomacia económica*” rules, and eventually next generations will testified under which price was it done.

A last word would serve to stress that this paper is merely introductory towards issues that should be studied and explained profoundly in a near future.

## Notes

- (1) This article is directly connected with a paper successfully presented in the special session "OT-2. Russia's image and its impact on domestic and foreign policy" at the Sixth All-Russian Congress of Political Science: "Russia in the Global World: Institutions and Strategies of Political Interaction", held on 22nd-24th November 2012, at Moscow State Institute of International Relations – MGIMO, Russian Federation. A.M.D.G.
- (2) Egyptian, Chinese, Assyrian-Babylonian-Phoenician or Ancient Semitic, Hindu, Iranian, Hebrew, Ancient Greek, Roman, Neo-Semitic or Arabian, Romano-Germanic or European.
- (3) <http://www.eurasia-rivista.org/dagengis-khan-allideocrazia-la-visione-eurasiatica-di-nicolaj-trubeckoj/18219/>
- (4) <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>
- (5) <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/terrestrial-ecoregions-map.html>
- (6) [http://www.blueplanetbiomes.org/siberian\\_tundra.htm/](http://www.blueplanetbiomes.org/siberian_tundra.htm/)
- (7) <http://www.ucmp.berkeley.edu/glossary/gloss5/biome/tundra.html/>
- (8) <http://www.blueplanetbiomes.org/tundra.htm>
- (9) <http://www.wilds.mb.ca/taiga/tbsfaq.html/http://www.ucmp.berkeley.edu/exhibits/biomes/forests.php#boreal>
- (10) <http://www.embrussia.ru/node/75>
- (11) [http://chavezhistory.weebly.com/uploads/1/3/4/0/13404157/mongols\\_294-298.pdf](http://chavezhistory.weebly.com/uploads/1/3/4/0/13404157/mongols_294-298.pdf)
- (12) [http://www.eoearth.org/article/Caspian\\_lowland\\_desert](http://www.eoearth.org/article/Caspian_lowland_desert)
- (13) <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/population-density-map.html>
- (14) <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>
- (15) <http://www.embrussia.ru/node/75>
- (16) <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html>
- (17) <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/oil-producing-regions-map.html>
- (18) <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/natural-gas-pipelines-map.html>
- (19) <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/po.html>
- (20) <http://droitnature.free.fr/Shtml/TerritoireFrancais.shtml>
- (21) <https://www.gov.uk/government/policies/protecting-and-developing-the-overseas-territories>
- (22) [http://www.dgpm.gov.pt/Documents/06\\_Fichas\\_C\\_Governa%C3%A7%C3%A3o\\_Pensamento\\_VF.pdf](http://www.dgpm.gov.pt/Documents/06_Fichas_C_Governa%C3%A7%C3%A3o_Pensamento_VF.pdf)
- (23) <http://dre.pt/pdfgratis/1930/07/15600.pdf>
- (24) <http://www.colonialvoyage.com/eng/asia/language/portuguese.html>
- (25) <http://cvc.instituto-camoes.pt/hlp/geografia/crioulosdebaseort.html>
- (26) <http://malaca-portugal.blogspot.cz/>

"Keng teng fortuna fich na Malaka  
| *Quem tem fortuna fica em Malaca*

- Nang kereh partih bai otru terá  
| *Não quer partir para outra terra.*
- Pra ki tudu jenti teng amizadi,  
| *Por aqui toda a gente tem amizade,*
- Kandu partih logo ficah saudadi.  
| *Quando se partir logo fica a saudade.*
- Ó Malaka, tera di San Francisku,  
| *Ó Malaca, terra de São Francisco,*
- Nten otru tera ki yo kereh.  
| *Não há outra terra que eu quero.*
- Ó Malaka undi teng sempri fresku,  
| *Ó Malaca, onde tem sempre ar fresco,*
- Yo kereh ficah atih moreh"  
| *Eu quero ficar até morrer.*
- (27) <http://www.embrussia.ru/node/68>
- (28) <http://www.embrussia.ru/node/67>
- (29) <http://fogbankperspectives.blogspot.cz/2010/12/spykman-dictum.html>
- (30) <http://www.youtube.com/watch?NR=1&v=YJFfOwzhaMc&feature=endscreen>
- (31) <http://www.embrussia.ru/node/66>
- (32) <http://www.marineregions.org/sources.php>
- (33) <http://www.fao.org/geonetwork/srv/en/metadata.show?id=31631>
- (34) [http://www.marineregions.org/eezsovereign.php?sov\\_id=183](http://www.marineregions.org/eezsovereign.php?sov_id=183)
- (35) [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/part5.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm)
- (36) <http://www.nytimes.com/2012/01/03/us/pentagon-to-present-vision-of-reduced-military.html?pagewanted=all>
- (37) [http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content\\_id=2077251&seccao=Dinheiro%20Vivo](http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content_id=2077251&seccao=Dinheiro%20Vivo)
- (38) <http://movimentolusofono.wordpress.com/declaracao-de-principios-e-objetivos/>

- (39) <http://www.cplp.org/>
- (40) <http://www.mar.mil.br/secirm/proantar.htm>
- (41) <http://www.cplp.org/>
- (42) <https://sites.google.com/a/ceabr.org/ceabr---centro-de-estudos-africanos-e-brasileiros-en/arquivo-de-video>

## Bibliography

- [1] Antrim, C., 2010. The Next Geographical Pivot: The Russian Arctic in the Twenty-first Century. Naval War College Review. No 63 (3). pp. 15-37.
- [2] Baptista, A., 2011. Portugal compra gás natural três vezes mais caro. [online] Available at: [http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content\\_id=2077251&seccao=Dinheiro%20Vivo](http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content_id=2077251&seccao=Dinheiro%20Vivo) [Accessed 19 April 2013].
- [3] Bessa, A., 2012. O Olhar de Leviathan. Uma Introdução à Política Externa dos Estados Modernos. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa.
- [4] Biomes Group, 2004. The Tundra Biome. [online] Available at: <http://www.ucmp.berkeley.edu/glossary/gloss5/biome/tundra.html> [Accessed 1 March 2013].
- [5] Borgerson, S., 2008. Arctic Meltdown: The Economic and Security: Implications of Global Warming. Foreign Affairs. Vol. 87 (2) pp. 63-77.
- [6] Bumiller, E. and Shanker, T., 2013. Panetta to Offer Strategy for Cutting Military Budget. [online] Available at: <http://www.nytimes.com/2012/01/03/us/pentagon-to-present-vision-of-reduced>

- military.html?pagewanted=all&\_r=0  
[Accessed 19 April 2013].
- [7] Burbank, J. and Remnev, M., ed., 2008. Russian Empire: Space, People, Power. 1700-1930. Bloomington, IN: Indiana University Press.
- [8] Candeias, C., 2013. Jornal Papía Português. [online] Available at: <http://malaca-portugal.blogspot.cz/> [Accessed 20 April 2013].
- [9] Cairo, H., 2006. "Portugal is not a small country" Maps and propaganda in the Salazar regime. *Geopolitics*.11 (3), pp. 367-395.
- [10] CIA, 2013. The World Fact Book. [online]. Available at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html> [Accessed 7 March 2013].
- [11] CPLP, 2013. Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. [online]. Available at: <http://www.cplp.org> [Accessed 21 April 2013].
- [12] Croquet, V. And Croquet, J., 2008. Le Territoire Français. [online] Available at: <http://droitnature.free.fr/Shtml/TerritoireFrancais.shtml> [Accessed 2 April 2013].
- [13] Defarges, P., 2003. Introdução à Geopolítica. Lisboa: Gradiva.
- [14] Dias, C., 2005. Geopolítica, teorização clássica e ensinamentos. Lisboa: Prefácio.
- [15] Dugin, A., 2011. A Grande Guerra dos Continentes. Lisboa: Antagonista.
- [16] Dugin, A., 2012a. Teoria do Mundo Multipolar. UE: Instituto de Altos Estudos em Geopolítica & Ciências Auxiliares.
- [17] Dugin, A., 2012b. Eurasianismo – Ensaio Seleccionados . Varadouro: Zarinha Centro de Cultura.
- [18] Dugin, A., 2012c. The Theory of Multipolar World. [online] Available at: <http://granews.info/content/theory-multipolar-world> [Accessed 7 April 2013].
- [19] Embaixada da Federação da Rússia, 2013. Informação Geral [da Rússia]. [online] Available at: <http://www.embrussia.ru/node/75> [Accessed 1 March 2013].
- [20] FAO, 2013. Exclusive Economic Zones of the World – version 5. [online] Available at: <http://www.fao.org/geonetwork/srv/en/metadata.show?id=31631> [Accessed 3 March 2013].
- [21] Fernandis, G., 2000. Papia, Relijang e Tradisang. The Portuguese Eurasians in Malaysia : Bumiquest. A Search for Self Identity. [pdf] Available at: <http://www.lusotopie.sciencespobordeaux.fr/fernandis.pdf> [Accessed 20 April 2013].
- [22] Ferreira, J., 2000. A evolução do conceito estratégico ultramarino Português: da conquista de Ceuta à Conferência de Berlim. Lisboa: Atena.
- [23] Freyre, G., 1960. Uma política transnacional de cultura para o Brasil de hoje. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. pp. 65-117.
- [24] Gilbert, M., 2002. The Routledge Atlas of Russian History. London: Routledge.
- [25] Glassner, M., 1995. Political Geography. New York: John Wiley & Sons, Inc.

- [26] Gov.UK, 2013. Supporting the Overseas Territories. [online] Available at: <https://www.gov.uk/government/policies/protecting-and-developing-the-overseas-territories> [Accessed 1 April 2013].
- [27] Greenleaf, M. and Moeller-Sally, S., ed., 1998. Russian Subjects. Empire, Nation and the Culture of the Golden Age. USA: Northwestern University Press.
- [28] Hosking, G., 2003. Russia and the Russians. Massachusetts: Harvard University Press.
- [29] Huntington, S., 1993. The clash of civilizations? Foreign Affairs. Vol. 72. No 3. pp. 22-49.
- [30] Jayasuriya, S., 2000. The Portuguese Cultural Imprint on Sri Lanka. [pdf] Available at: <http://www.lusotopie.sciencespobordeaux.fr/jayasuriya.pdf> [Accessed 20 April 2013].
- [31] Laruelle, M., n.d.. The Eurasianist Ideology and the Eurasian History: Empire as the natural solution for the Post-Soviet space [pdf]. Available at: <http://www.units.muohio.edu/havighurstcenter/publications/documents/Laruelle.pdf> [Accessed 7 March 2013].
- [32] Laruelle, M., 2008. Russian Eurasianism. An ideology of Empire. Washington, D. C.: John Hopkins University Press.
- [33] Leonardo, A., 2013. Pior é sempre possível. Expresso. 9 Mar. p. 31.
- [34] Legvold, R., 2007. Russian Foreign Policy in the Twenty-First Century and the Shadow of the Past. New York: Columbia University Press.
- [35] Liu, M. and Kronbak, J., 2010. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe. Journal of Transport Geography. No.18. pp. 434-444.
- [36] Lopes, E., n.d.. O Atlas e o Posicionamento Estratégico de Portugal. [online] Available at: <http://www.igeo.pt/atlas/Cap5/Cap5.html> [Accessed 17 April 2013].
- [37] Macedo, J., 1981. Constantes e Linhas de Força da História Diplomática Portuguesa – Estudo de Geopolítica. Available at: <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NE18.pdf> [Accessed 23 February 2013].
- [38] Mackinder, H., 1904. The Geographical Pivot of History. The Geographical Journal. Vol. 23, No. 4, pp. 421-437. [pdf] Available at: <http://intersci.ss.uci.edu/wiki/eBooks/Articles/1904%20HEARTLAND%20THEORY%20HALFORD%20MACKINDER.pdf> [Accessed 23 February 2013].
- [39] Maps of the World, 2013. Russia – Major natural gas producing, prospective regions and pipelines. [online] Available at: <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/natural-gas-pipelines-map.html> [Accessed 1 March 2013].
- [40] Maps of the World, 2013. Russia – Major oil producing regions. [online] Available at: <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/oil-producing-regions-map.html> [Accessed 1 March 2013].
- [41] Maps of the World, 2013. Russia - Population Density Map. [online] Available at: <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/population-density-map.html> [Accessed 1 March 2013].

- [42] Maps of the World, 2013. Russia - Terrestrial Ecoregions Map. [online] Available at: <http://www.mapsofworld.com/russia/thematic-maps/terrestrial-ecoregions-map.html> [Accessed 1 March 2013].
- [43] Margeride, Jean-Baptiste (1990). *Peut-on Envahir la Russie? Stratégique*. Vol 91. No. 2, pp.109-123.
- [44] Marine Regions, 2013. Exclusive Economic Zones Boundaries (EEZ). [online] Available at: <http://www.marine-regions.org/sources.php> [Accessed 3 March 2013].
- [45] Medina Carreira, H., *Olhos nos Olhos*, 2013. [TV Programme] TVI24, 15 April 2013 21.30
- [46] MIL, 2013. *Movimento Internacional Lusófono*. [online] Available at: <http://movimentolusofono.wordpress.com/declaracao-de-principios-e-objectivos/> [Accessed 21 April 2013].
- [47] Melville, A. and Shackleina, T., 2005. *Russian Foreign Policy in Transition: Concepts and Realities*. Herndon: Central European University Press.
- [48] Miranda, J., 2003. *Manual de Direito Constitucional - Tomo I*. Coimbra: Coimbra editora.
- [49] Monteiro, N., and Pinto, A., 2005. *Cultural Myths and Portuguese National Identity*. In: Pinto, A. ed. 2005. *Contemporary Portugal – politics, society and culture*. New York: Columbia University Press, pp. 47-62.
- [50] Moreira, A., *Perspectivas*, 2013. [TV Programme] TVL, 14 March 2013
- [51] Morgado, N., 2011a. *Da Avaliação do Potencial Estratégico da Alemanha*. Lisboa: Bubok. Available at: <http://www.bubok.pt/libros/4322/Da-avaliacao-do-potencial-estrategico-da-Alemanha>
- [52] Morgado, N., 2011b. *Império Germânico: desígnio anulado ou a renascer? Uma perspectiva geopolítica*. M.A. Dissertation. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- [53] Morgado, N., 2011c. *Blue-Black-White: Baltic Sea and a shared History. German-Baltic Republic's relations, cooperation after Ostsiedlung. The Estonian case*. In: CRCEES (Centre for Russian, Central and East European Studies - University of Glasgow), *Perspectives on Estonia: Present, Past and Future - 2nd International Symposium on Estonian society, history and culture*. Glasgow, United Kingdom, 2-3 December 2011.
- [54] Morgado, N., 2012a. *Maritime Spatial Planning as element of Geopolitics of the Sea*. Maria Scientia Scientific e-Journal. Nr. 4. pp. 43 – 56. Available at: [http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria\\_Scientia\\_nº4-NOV2012r.pdf](http://www.iep.lisboa.ucp.pt/resources/Documentos/LIAM/Maria_Scientia_nº4-NOV2012r.pdf)
- [55] Morgado, N., 2012b. *Neo-Eurasianism: strategic conception of Russia, among History and Geopolitics*. In: RPSA (Russian Political Science Association), *6th All-Russian Congress of Political Science: Russia in the Global World: Institutions and Strategies of Political Interaction*. Moscow, Russia, 22-24 November 2012.
- [56] Papkova, I., 2011. *The Orthodox Church and Russian Politics*. New York: Oxford University Press.

- [57] Pereira, D., 2013. Crioulos de base portuguesa. [online] Available at: <http://cvc.instituto-camoes.pt/hlp/geografia/crioulosdebaseport.html> [Accessed 20 April 2013].
- [58] Pereira, S., 2012. O Mar enquanto elemento densificador do Espaço Lusófono. *Maria Scientia*. Nr. 4. pp 27 – 42.
- [59] Pimenta, J., Sarmiento, J. and Azevedo, A., 2011. Lusotropicalism: Tropical geography under dictatorship, 1926-1974. *Singapore Journal of Tropical Geography*. 32 (2), pp. 220-235.
- [60] Pinto, J., 2009. Gilberto Freyre e a intelligentsia salazarista em defesa do Império Colonial Português (1951 - 1974). *História*. Vol.28 No.1. pp. 445-482.
- [61] Pinto, J., 2007. António de Oliveira Salazar - o outro Retrato. Lisboa: Esfera dos Livros.
- [62] Prištic, L., 2010. Kristang - Crioulo de Base Portuguesa. [pdf] Available at: [http://is.muni.cz/th/146164/ff\\_b/Bakalarka.pdf](http://is.muni.cz/th/146164/ff_b/Bakalarka.pdf) [Accessed 20 April 2013].
- [63] PROANTAR, 2013. Programa Antártico Brasileiro. [online] Available at: <http://www.mar.mil.br/secirm/proantar.htm> [Accessed 21 April 2013].
- [64] Ramerini, M., 2013. The Portuguese Language Heritage in Asia. [online] Available at: <http://www.colonialvoyage.com/eng/asia/language/portuguese.html> [Accessed 20 April 2013].
- [65] Ratzel, F., 1988. *Géographie Politique*. Genève: Editions Regionales Européennes S.A..
- [66] Ratzel, F., 2005. *Anthropo-Geographie*. Stuttgart: Elibron Classics.
- [67] Rego, H., 1999. *A Nova Rússia*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- [68] Riasanovsky, N. and Steinberg, M., 2005. *A History of Russia*. New York: Oxford University Press.
- [69] Ribeiro, S., 2011. Uma nova geopolítica da Europa? Revisitando Mackinder no início do século XXI. [pdf] Available at: [http://www.academia.edu/1198093/Uma\\_nova\\_Geopolitica\\_da\\_Europa-Revisitando\\_Mackinder\\_no\\_inicio\\_do\\_seculo XXI](http://www.academia.edu/1198093/Uma_nova_Geopolitica_da_Europa-Revisitando_Mackinder_no_inicio_do_seculo XXI) [Accessed 22 March 2013].
- [70] S., E., 2002. Siberian Tundra. [online] Available at: [http://www.blueplanetbiomes.org/siberian\\_tundra.htm](http://www.blueplanetbiomes.org/siberian_tundra.htm) [Accessed 1 March 2012].
- [71] S., W., 2002. Tundra. [online] Available at: <http://www.blueplanetbiomes.org/tundra.htm> [Accessed 1 March 2012].
- [72] Saïd, E., 1994. *Culture and Imperialism*. New York: Vintage.
- [73] Santos, L., *Perspectivas*, 2013. [TV Programme] TVL, 22 March 2013.
- [74] Saraiva, J., *Entrevista*, 2012. [TV Programme] RTP, 20 July 2012.
- [75] Schwarz, M., 2012. Da Gengis Khan all'ideocrazia. La visione Eurasiatica di Nicolaj Trubeckoj. [online] Available at: <http://www.eurasia-rivista.org/da-gengis-khan-allideocrazia-la-visione-eurasiatica-di-nicolaj-trubeckoj/18219/> [Accessed 7 March 2013]
- [76] Sidaway, J. and Power, M., 2005. The tears of Portugal: Empire, identity, 'race',



- and destiny in Portuguese geopolitical narratives. *Environment and Planning: Society and Space*. 23 (4), pp. 527-554.
- [77] Sousa, M., 2013. Economistas falam ao I sobre a Crise e a Europa. I- Principal. 25 Mar. pp. 20-21.
- [78] Spykman, N., 1969. *The Geography of Peace*. N.c.: Archon.
- [79] Suny, R., ed., 2006. *The Cambridge History of Russia*. Cambridge: University of Chicago and University of Michigan.
- [80] Taiga Biological Station, 2001. Taiga Biological Station – frequently answered questions. [online] Available at: <http://www.wilds.mb.ca/taiga/tbsfaq.html> [Accessed 1 March 2013].
- [81] Tavares, M., 2012. 2003-12. A década que começou a destruir a Europa. *Expresso*. 3 Nov. pp 8 – 12.
- [82] Teixeira, N., 2005. Between Africa and Europe: Portuguese Foreign Policy, 1890-200. In: Pinto, A. ed. 2005. *Contemporary Portugal – politics, society and culture*. New York: Columbia University Press, pp. 85-118.
- [83] The Encyclopedia of Earth, 2013. Caspian lowland desert. [online] Available at: [http://www.eoearth.org/article/Caspian\\_lowland\\_desert](http://www.eoearth.org/article/Caspian_lowland_desert) [Accessed 1 March 2013].
- [84] Tomlinson, J., 1991. *Cultural Imperialism: A Critical Introduction*. Washington, D. C.: John Hopkins University Press.
- [85] Trenin, D. and Baev, P., 2010. The Arctic – a view from Moscow. [pdf] Available at: [http://carnegieendowment.org/files/arctic\\_cooperation.pdf](http://carnegieendowment.org/files/arctic_cooperation.pdf) [Accessed 19 March 2013].
- [86] Trubetzkoy, N., 1991. *Legacy of Genghis Khan and Other Essays on Russia's Identity*. Ann Arbor: Michigan Slavic Materials.
- [87] UN, 2013. United Nations Convention on the Law of the Sea. [online] Available at: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/part5.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm) [Accessed 19 April 2013].
- [88] University of California Museum of Paleontology, 2006. Boreal forest (taiga). [online] Available at: <http://www.ucmp.berkeley.edu/exhibits/biomes/forests.php#boreal> [Accessed 1 March 2013].
- [89] Valente, V., 2013a. A Alternativa. *O Público*. 03. Fev. p. 52.
- [90] Valente, V., 2013b. O que me preocupa é o enorme desastre a que a UE tarde ou cedo chegará, e de que nós com certeza não escaparemos. *O Diabo*. 16 de Apr. p. 24.
- [91] Von Grunwald, K., 1979. *Rússia*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- [92] Walicki, A., 1979. *A History of Russian Thought: From Enlightenment to Marxism*. Stanford: Stanford University Press..

[» voltar ao Sumário](#)

# A nova agenda marítima comunitária para o crescimento e o emprego

## *The new maritime community agenda for growth and jobs*

*Sandra Pereira*

Doutorada em Estudos Europeus (dominante económica) pelo Instituto de Estudos Políticos - IEP da Universidade Católica Portuguesa. Investigadora na Linha de Investigação em Assuntos Marítimos Maria Scientia do IEP-UCP.

|smjpereira@hotmail.com

### Resumo

A nova *Agenda Marítima comunitária para o Crescimento e o Emprego*, apresentada pela *Declaração de Limassol*, é o objeto de estudo deste artigo que começa por abordar os seus pressupostos. Seguidamente, destaca as potencialidades da «Economia Azul», os progressos realizados no domínio da *Política Marítima Integrada da União Europeia* (UE) e o «Crescimento Azul» enquanto estratégia de longo prazo que orientará uma segunda fase dessa política. A relevância da «Economia Azul» para a Europa está patente nos números atingidos: um valor acrescentado bruto anual estimado em cerca de 500 mil milhões de euros (prevê-se que aumente para 600 mil milhões de euros em 2020); no mesmo período, o número de pessoas empregadas abrangidas deverá aumentar de 5,4 milhões para 7 milhões. O «Crescimento Azul» representa, assim, o contributo da *Política Marítima Integrada Europeia* (PMIE) para a consecução dos objetivos da *Estratégia Europa 2020*, em matéria de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

**Palavras-chave:** Agenda Marítima; Crescimento; Emprego; Declaração de Limassol; Economia Azul; Política Marítima Integrada; Crescimento Azul; Estratégia Europa 2020

### Abstract

The new Maritime Community Agenda for Growth and Jobs, introduced by the Limassol Declaration, is the object of this article which begins by addressing its assumptions. Then, this article highlights the potential of the «Blue Economy», the progresses in the Integrated Maritime Policy of the European Union (EU) and the «Blue Growth» as a long-term strategy that will guide the second phase of this policy. The relevance of the «Blue Economy» for Europe is reflected in the numbers affected: an annual gross value added estimated at about 500 billion euros (expected to increase to 600 billion euros in 2020), in the same period, the number of employees covered is expected to increase from 5,4 million to 7 million. The «Blue Growth» thus represents the contribution of the European integrated maritime policy for the achievement of the objectives of the Europe 2020 strategy on smart, sustainable and inclusive growth.

**Key words:** Maritime Agenda; Growth; Employment/Jobs; Limassol Declaration; Blue Economy; Integrated Maritime Policy; Blue Growth; Europe 2020 Strategy.

*“The adoption of a Maritime Agenda for Growth and Jobs could not come at a better time.”*

José Manuel Durão Barroso,  
Presidente da Comissão Europeia.  
Informal Ministerial meeting  
on EU Integrated Maritime Policy  
Limassol, 08.10.2012

## I. Introdução

Este artigo tem como objeto de estudo a adoção da nova *Agenda Marítima comunitária para o Crescimento e o Emprego*, em linha com os objetivos traçados pela *Estratégia Europa 2020* com vista a um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo.

Para além dos pressupostos desta nova agenda apresentada em outubro de 2012, pela *Declaração de Limassol*, outros tópicos da atualidade comunitária neste domínio são abordados neste artigo tais como: as potencialidades da «Economia Azul» na Europa em termos de valor acrescentado bruto anual e emprego, os progressos realizados no domínio da política marítima integrada da União Europeia e o «*Crescimento Azul*», enquanto estratégia a longo prazo que orientará uma segunda fase dessa política, para apoiar o crescimento no conjunto deste setor.

## II. Os pressupostos da nova Agenda Marítima Comunitária para o Crescimento e o Emprego – a Declaração de Limassol

Mais de 70% da superfície da Terra é coberta por água em que o Mar é uma parte integrante da identidade europeia em que 22 dos 27 Estados-Membros têm costa marítima e dois terços das fronteiras europeias são, precisamente, estabelecidas pelo Mar [1].

Os oceanos, os mares e as costas constituem um inegável potencial de desenvolvimento tanto económico como em matéria de inovação, podendo e devendo fazer parte integrante das soluções para os desafios com que se deparam a União Europeia (UE) e os seus Estados-Membros [2], para além de ocuparem o seu devido lugar no seio da *Estratégia* de desenvolvimento *Europa 2020*, correspondente a um plano de dez anos da UE em prol de um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo no sentido de atingir níveis elevados de emprego, produtividade e coesão social, compreendendo sete «*iniciativas emblemáticas*»: inovação, economia digital, emprego, política industrial, pobreza e eficiência na utilização dos recursos e cuja concretização é assegurada pelo intuito da UE atingir cinco objetivos até 2020 nos seguintes domínios: emprego, educação, investigação e inovação, inclusão social e redução da pobreza e alterações climáticas e energia [a].

Neste sentido, a UE precisava de uma agenda marítima para o crescimento e o emprego porque tem necessidade de aproveitar todas as oportunidades que conduzam ao crescimento sustentável e à criação de empregos, com o propósito de superar a atual crise financeira e económica, não devendo descurar o leque de oportunidades que o mar proporciona, pelo que tem ao seu dispor instrumentos suscetíveis de conferir valor acrescentado aos feitos dos Estados-Membros e desta indústria.

Por isso, Eduardo Lopes Rodrigues classifica o “*Poder Marítimo e a sua gestão eficiente*” como “*uma categoria de soft power, com funcionalidades tangíveis e iniludíveis*” [3, p. 1] em diversos domínios estratégicos perante um cenário de crise financeira, económica e social, respondendo, desta forma, positivamente, à questão que coloca “*Has the Maritime Power any chance to be a positive factor in the promotion of the reverse of this situation*” [4, p. 35].

Em 8 de outubro de 2012, foi adotada, na Conferência Interministerial de Chipre sobre a política marítima integrada, organizada, em Limassol (Chipre), pela Presidência Cipriota do Conselho da UE, uma nova agenda europeia para o crescimento e a criação de empregos nos setores marinho e marítimo. Nesta conferência marcaram presença os Ministros Europeus dos Assuntos Marítimos e a Comissão Europeia, representada pelo Presidente José Manuel Durão Barroso e pela Comissária para os Assuntos Marítimos e Pescas, Maria Damanaki.

Esta agenda foi apresentada pela *Declaração de Limassol* [5] com vista à adoção de um quadro dinâmico e coordenado dos assuntos marítimos rumo ao desenvolvimento da «Economia Azul» da UE, centrando-se em setores marítimos promissores com elevado potencial de criação de novos empregos e crescimento, a saber: turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros, energias oceânicas/energia azul, mineração marinha/recursos minerais marinhos, aquicultura [6] e biotecnologia azul.

A seleção destes cinco setores marítimos-alvo prendeu-se com o panorama geral da dimensão económica dos setores marinho e marítimo na Europa que foi traçado pela Comissão Europeia, bem como do emprego nestes setores, tendo estado também em análise, uma perspetiva realista, o rumo a imprimir aos mesmos nos próximos anos e a identificação dos domínios com maior potencial de inovação e criação de empregos.

As conclusões da Comissão Europeia poderão ser resumidas no Quadro 1, seguidamente apresentado:

**Quadro 1- Perspetiva evolutiva dos cinco setores marítimos-alvo**

Setores marítimos-alvo	Perspetiva evolutiva
Turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros	-O turismo costeiro e marítimo constitui o principal setor marítimo em termos de valor acrescentado bruto e de emprego, prevendo-se um crescimento na ordem dos 2 a 3% até 2020; -O turismo de cruzeiros deverá criar <b>100 mil novos empregos entre 2010 e 2020.</b>
Energias oceânicas / Energia azul	Prevê-se que: -a capacidade instalada a nível mundial duplique anualmente no futuro próximo; -o incremento da comercialização das tecnologias de aproveitamento da energia das ondas e das marés devido à <b>redução dos custos associados.</b>
Mineração marinha / Recursos minerais marinhos	O volume de negócios anual global deverá crescer: - de praticamente zero para 5 mil milhões de euros nos próximos 10 anos; - para <b>10 mil milhões de euros em 2030.</b>
Aquicultura	Poderá contribuir para um regime alimentar saudável, se for possível igualar a taxa de crescimento fora da UE.
Biotecnologia azul	No prazo aproximado de 10 anos, este setor deverá tornar-se um fornecedor de produtos para os mercados de massa, por exemplo: cosméticos, biocombustíveis, produtos alimentares, farmacêuticos e químicos.

**Fonte:** Adaptado de COMISSÃO EUROPEIA – Comunicado de Imprensa “Adotada nova agenda marítima para o crescimento e o emprego”, Bruxelas, 8 de outubro de 2012, p. 2.

*A Declaração de Limassol* – considerada como uma importante ferramenta, no sentido do cumprimento dos objetivos da *Estratégia Europa 2020* – propõe, assim, uma agenda

marinha e marítima. No seu seguimento, a Comissão Europeia lançará várias iniciativas destinadas a explorar e desenvolver as potencialidades de crescimento nos domínios, anteriormente, aludidos. Todas estas iniciativas incluirão consultas aos Estados-Membros e aos principais interessados. A primeira dessas comunicações deverá ser publicada em 2013 e versará sobre o *turismo marítimo e costeiro* em que 2013 será consagrado como o *Ano Europeu do Turismo*. As comunicações atinentes à *energia marítima* e à *aquicultura* deverão, ser igualmente, publicadas, no decurso do ano 2013, enquanto sobre a área da biotecnologia marítima 2014 é a previsão apontada.

A Europa tem uma inigualável tradição marítima e neste «*mar de oportunidades*» urge incrementar o empreendedorismo, a inovação e criatividade, o dinamismo e “*promover a criação de novos clusters, prosseguindo a investigação científica, sistematizando a inventariação de recursos e conjugando-os inteligentemente com as formas e agentes que os explorem*” [7, p. 31]. Daí que a agenda marítima seja uma carta de trunfo e o seu sucesso um passo crítico em direção à recuperação económica para a prosperidade não só da Europa marítima mas sim da Europa como um todo [8].

## II. As potencialidades da «Economia Azul» na Europa

Cinco anos após o lançamento da política marítima integrada europeia, os Estados-Membros da UE e a Comissão Europeia reafirmaram na Conferência de Limassol, em outubro de 2012, que uma abordagem dinâmica e coordenada dos assuntos marítimos reforça o desenvolvimento da «*Economia Azul*» da UE, assegurando,

simultaneamente, a saúde dos mares e oceanos.

A relevância da «*Economia Azul*» para a Europa está patente nos números atingidos: um valor acrescentado bruto anual estimado em cerca de 500 mil milhões de euros (prevê-se que aumente para 600 mil milhões de euros em 2020); no mesmo período, o número de pessoas empregadas abrangidas deverá aumentar de 5,4 milhões para 7 milhões. Adicionalmente, 75% do comércio externo da Europa e 37% do comércio intraeuropeu é efetuado por via marítima. “*Os oceanos, mares e costas da Europa são, e continuarão a ser, a artéria vital da economia europeia.*” [9, p. 2].

A Comissária Europeia, Maria Damanaki, declarou: “*Todas as componentes da economia europeia são essenciais para ultrapassar o período difícil que atravessamos. A «economia azul» proporciona oportunidades de crescimento económico sustentável tanto nos setores marinho e marítimo já estabelecidos como nos emergentes.*” [10, p. 2].

Para isso, os Estados-Membros e as instituições comunitárias foram convidados a criar as condições adequadas para explorar as potencialidades da «*Economia Azul*»: apoio à investigação e ao conhecimento do meio marinho, formação no domínio marítimo, cooperação eficiente ao nível dos custos na área da vigilância marítima, melhor ordenamento do espaço marítimo e prosseguimento da aplicação da Diretiva-Quadro «*Estratégia Marinha*» [11], datada de 17 de junho de 2008, que fixava princípios comuns a partir dos quais cada Estado-Membro deveria elaborar as suas próprias estratégias em colaboração com os restantes e os países terceiros com vista a alcançar um bom estado ecológico nas águas marinhas de que é responsável para assegurar a proteção e a reconstituição dos ecossistemas marinhos europeus, bem como assegurar a viabilidade

ecológica das atividades económicas ligadas ao meio marinho [b].

De acordo com afirmação da Comissária Maria Damanaki “A capacidade de colaborar com vista à obtenção dos melhores resultados é um sinal de maturidade; a política marítima constitui o veículo ideal para estimular a economia azul na Europa” [9, p. 1]. A declaração do Presidente da Comissão Europeia, José Manuel Durão Barroso, veio reforçar este propósito: “Os mares e oceanos podem desempenhar um papel decisivo na recuperação da economia europeia. A declaração de hoje contém uma mensagem clara: temos de aproveitar as potencialidades da economia azul na Europa” [9, p. 1].

A Figura 1 mostra a cadeia de valor da «Economia Azul» em termos de valor acrescentado bruto e emprego, podendo

apresentar-se de forma diferente por volta do ano 2020, já que precisa de ser sustentável e respeitadora das potenciais preocupações ambientais resultantes da natureza frágil do contexto marítimo. São necessários esforços para reduzir os impactos ambientais negativos das atividades marítimas como sejam a emissão de poluentes e a descarga de substâncias nocivas.

Os setores da «Economia Azul» são interdependentes, assentando em competências comuns, partilhando infra-estruturas como os portos e as redes de distribuição de energia elétrica e com recurso ao mar de forma sustentável [12]. A energia renovável a partir do mar pode contribuir para atingir as metas de redução em 20% das emissões de gases do efeito de estufa e aumentar em 20% a produção europeia de

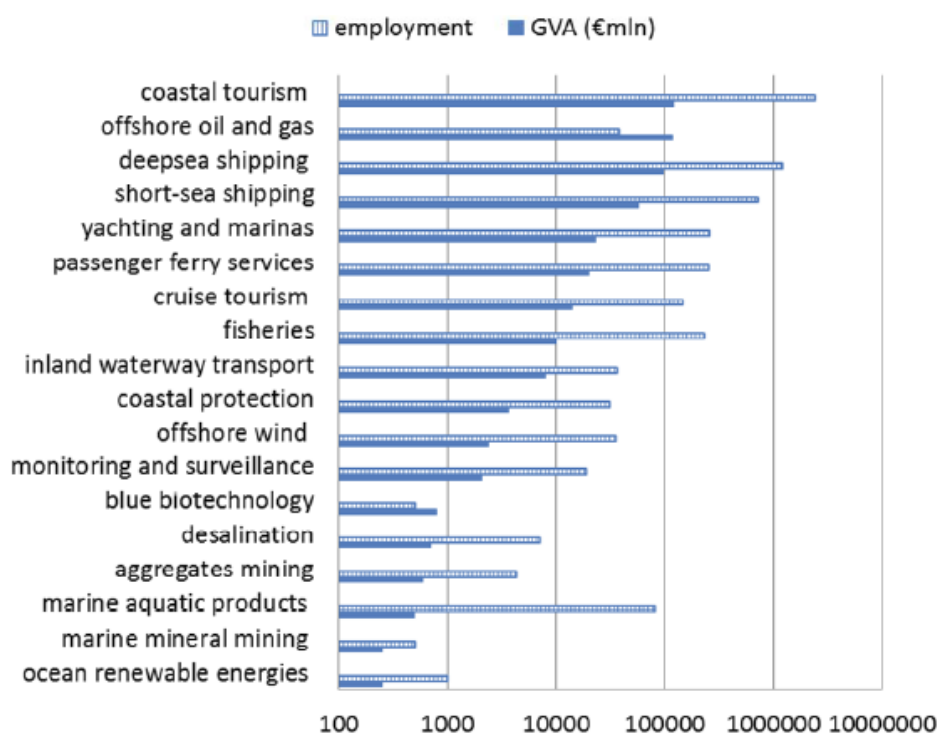


Fig. 1 - Emprego e dimensão económica das atividades marinhas e marítimas económicas

Fonte: EUROPEAN COMMISSION – Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions “Blue Growth – opportunities for marine and maritime sustainable growth”, COM(2012) 494 final, Brussels, 13.09.2012, p. 3.

energia a partir das renováveis até 2020. Simultaneamente, o desenvolvimento de energia oceânica renovável acarreta oportunidades para a indústria da construção naval na regeneração de portos, áreas periféricas e regiões mais extremas da UE. Este é o tipo de desenvolvimento inteligente, sustentável e inclusivo que se pretende para a Europa [8].

#### IV. Os progressos realizados no domínio da Política Marítima Integrada da União Europeia

Para garantir a conservação dos recursos marinhos, a Comissão Europeia aposta na criação de uma política marítima integrada – horizontal e intersetorial – que contemplará todos os aspetos do relacionamento com os mares e oceanos e cujos objetivos prioritários consistem em: maximizar a exploração sustentável dos mares e oceanos, sem colocar em causa o crescimento da economia marítima e das regiões costeiras; criar uma base de conhecimentos e de inovação; oferecer uma melhor qualidade de vida nas regiões costeiras e ultraperiféricas, em consonância com o desenvolvimento económico e o respeito pelo ambiente; e melhorar a visibilidade da Europa marítima e da imagem das atividades e profissões do setor [b].

Por outro lado, a UE visa promover a sua posição de liderança nos assuntos marítimos internacionais, pelo que uma política integrada contribuirá para melhorar a gestão internacional deste tipo de assuntos, bem como a concretização das prioridades da UE neste domínio com recurso a três instrumentos relevantes no quadro da elaboração comum das políticas marítimas [b], a saber:

- uma rede europeia de *vigilância marítima* (para garantir condições de segurança para

a utilização dos mares e para as fronteiras marítimas da UE);

- uma *gestão integrada* (terra e mar) *das zonas costeiras* (de modo a permitir a gestão do território marítimo, pois não obstante se tratar de um domínio da competência dos Estados-Membros, é crucial a existência de um compromisso a nível europeu);
- uma *fonte de dados e de informação completa e acessível* (no que se refere à atividade natural e às atividades humanas nos oceanos, no sentido de facilitar a tomada de decisões estratégicas na área da política marítima).

Desde a sua criação em 2007, sob a Presidência Portuguesa do Conselho da UE, que a política marítima integrada procurou reforçar o desenvolvimento sustentável da economia marítima europeia e a proteção do meio marinho, facilitando a cooperação intersetorial e transfronteiriça entre todos os protagonistas neste setor [13] que permitisse “o intercâmbio de boas práticas e uma cooperação mais estreita entre Estados em áreas cruciais, como a que se relaciona com a protecção do ambiente marinho, a segurança e vigilância das zonas marítimas da Europa e a investigação marinha e marítima” [14, p. 13].

Após cinco anos, o contexto económico alterou-se e com a Estratégia Europa 2020, a UE procurou “reativar a economia europeia de forma a criar emprego, aumentar a competitividade e reforçar a coesão social” [13, p. 2].

Esta política marítima integrada representa uma importante ferramenta na esteira do cumprimento dos objetivos da *Estratégia Europa 2020* e a Presidência Cipriota do Conselho da UE estava disposta a contribuir e a cooperar com a Comissão Europeia neste rumo [c]. Neste sentido, esta Presidência procurou dar um novo impulso ao pilar marítimo da *Estratégia Europa 2020*, isto é, uma «redinamização», considerando como uma

das suas grandes prioridades devido ao elevado potencial de desenvolvimento económico do mar e das suas atividades, incluindo a necessidade de preservar o ambiente marinho [15].

Com efeito, no quadro da integração europeia, tal como refere Eduardo Lopes Rodrigues, apesar do poder político europeu priorizar a gestão das crises económicas, financeiras e sociais, a relevância económica como fonte do poder marítimo merece ser enfatizada, como uma política marítima integrada que se esforça para aproveitar o potencial do mar para gerar um crescimento inteligente e sustentável para o século XXI [4] enquanto *“platform of policies in sectors like industry, fisheries, regional development, external relations, transport, internal market, energy, employment, environment research and security”* [4, p. 36].

Através de um relatório adotado em 11 de setembro de 2012 [13], a Comissão Europeia fez um balanço dos progressos realizados na implementação da política marítima integrada europeia, enumerando as medidas que tomou para apoiar o crescimento marítimo sustentável.

Ao nível dos Estados-Membros são aplicadas *“cada vez mais abordagens coordenadas para desenvolver a economia marítima, através de estratégias nacionais (é o caso de França, Portugal e Alemanha) ou de iniciativas específicas (como a lei marítima do Reino Unido, a estratégia da Dinamarca para o mar ou a da Irlanda para a ciência). Em 2011, a Alemanha adotou também um plano de incentivo à sua economia marítima. Vários Estados-Membros (Chipre, França, Países Baixos e Polónia) instituíram uma coordenação interministerial ou cargos ministeriais para o efeito”* [13, p. 10].

No cenário mundial, os assuntos de foro marítimo tornaram-se cada vez mais recorrentes nas discussões com os parceiros

da UE (China, Rússia, Japão, Canadá e EUA) e o âmbito dos diálogos setoriais foi progressivamente alargado, conduzindo a uma cooperação mais geral sobre estes assuntos: *“A UE apelou a uma maior ambição nas resoluções sobre os oceanos, sobre o Direito do Mar e sobre a pesca sustentável, advogando a adesão generalizada a instrumentos de governação marítima (...). A UE insistiu também na necessidade de avançar nos domínios da proteção dos oceanos e mares e da governação marítima, aquando da Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável realizada no Rio de Janeiro, em junho de 2012”* [13, p. 11].

A visibilidade da identidade marítima da Europa e do seu potencial económico, bem como a sensibilização do público constitui um dos principais desejos da política marítima integrada, pelo que alguns exemplos da promoção dessa visibilidade assentam: na inclusão das iniciativas marítimas nos programas de trabalho estatístico do Eurostat; nas ferramentas interativas como o Fórum Marítimo [d] ou o Atlas Europeu dos Mares [e] que visaram facilitar o acesso a informações relacionadas com o mar, contribuindo para aumentar o conhecimento sobre a Europa marítima; e no evento de sensibilização do público para o potencial da Europa marítima através da celebração do Dia Europeu do Mar em 20 de Maio [13, pp. 11-12].

Tal como o Presidente da Comissão Europeia discursou em 8 de outubro de 2012, no Encontro Informal Ministerial em Limassol: *“In 2007, to boost Europe’s maritime economy, I launched the Integrated Maritime Policy. In fact, already in 2004 I thought it would make sense to have one Commissioner fully dedicated to Maritime Policy and not only to Fisheries (...). I am also heartened to see that the ownership of the maritime policy by Member States is such, that we are now moving on to its second phase: Blue Growth”* [8, p. 2].



A Declaração de Limassol fez, por conseguinte, eco à Declaração de Lisboa, datada de 2007, que deu origem à política marítima integrada, sendo composta por dois pilares: por um lado o «Crescimento Azul» para contribuir para o crescimento económico da UE e desideratos da *Estratégia Europa 2020* e, por outro, a dimensão externa da política marítima integrada para a cooperação com os países vizinhos da UE que partilham as mesmas bacias marinhas [16].

## V. O «Crescimento Azul» enquanto estratégia a longo prazo

O «Crescimento Azul» orientará uma segunda fase da política marítima integrada, representando uma estratégia a longo prazo para apoiar o crescimento no conjunto do setor marítimo com desideratos que se prendem com a identificação e a atribuição de uma resposta aos desafios (económicos, ambientais e sociais) que afetam todos os setores da economia marítima; a colocação em destaque das sinergias potenciais entre políticas setoriais; o estudo das interações entre as diferentes atividades e o seu impacto potencial no ambiente marinho e na biodiversidade; na identificação de áreas com elevado potencial de crescimento a longo prazo a apoiá-las através da eliminação dos obstáculos administrativos que dificultam o crescimento e da promoção do investimento na investigação e desenvolvimento, bem como da aquisição de competências através da educação e da formação [f].

Incide em atividades existentes, emergentes e potenciais como o transporte marítimo de curta distância; o turismo costeiro; a energia eólica *offshore*; a dessalinização e a utilização de recursos marinhos na indústria farmacêutica e dos cosméticos De acordo com

as palavras da Comissária Europeia, Maria Damanaki: “O crescimento azul implica a colaboração de todas as partes – das instituições e dos Estados-Membros às regiões e às PME – para responder aos desafios atuais e assegurar a utilização mais produtiva e sustentável dos recursos marítimos e costeiros” [10, p. 2].

Este crescimento deverá ter em consideração o principal objetivo da *Comunicação da Comissão Europeia*, adotada em 13 de setembro de 2012, sobre o «Crescimento Azul – oportunidades para o crescimento marinho e marítimo sustentável» [12] – fornecer aos decisores ao nível da UE uma análise completa, robusta e coerente de eventuais futuras opções estratégicas capazes de sustentar um crescimento “*inteligente, durable et inclusive des océans, des mers et des côtes*” [2, p. 5]. Nesta comunicação, a Comissão Europeia mostra indicações para os próximos anos relativamente ao crescimento económico e ao emprego nos domínios marinho e marítimo, de modo a que contribuam para o crescimento económico europeu.

Este documento, discutido na Conferência realizada em Limassol em 8 de outubro de 2012, representa o contributo da Política Marítima Integrada para a consecução dos objetivos de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo da *Estratégia Europa 2020*. Teve por base um estudo realizado [1], a pedido da Comissão Europeia, que tece uma apreciação da situação dos diversos setores de atividade económica marítima (pesca e agricultura, indústria, construção naval, transportes, energia, atividades portuárias e outros serviços e atividades conexas), apresenta as características de inovação e os desenvolvimentos tecnológicos com influência nestes setores, identificando os principais fatores externos que influenciam o seu potencial. Identifica ainda os setores económicos-chave para o crescimento futuro sustentável dos oceanos, mares e das costas e

avalia o impacto das intervenções políticas suscetíveis de contribuir para desenvolver o potencial existente.

Através deste estudo, a Comissão Europeia traçou um panorama geral das capacidades económicas e de emprego dos setores marinho e marítimo na Europa, tendo também realizado, numa perspetiva realista, uma previsão do rumo de para onde se dirigem estes setores nos próximos anos e onde se encontra o seu potencial para a inovação e a criação de emprego [10].

Deste modo, o «Crescimento Azul» perfila-se como uma estratégia relevante para alcançar os objetivos da *Estratégia Europa 2020*. A crescente importância que atribui à economia relacionada com o mar completa-se com a Estratégia do Atlântico, proposta pela Comissão Europeia e lançada, oficialmente, em Lisboa em novembro de 2011 [17], e da qual se espera, em virtude do envolvimento e dos contributos dos governos e agentes interessados, que seja um plano capaz de explorar, de forma sustentável, as oportunidades que oferece esta área da esfera europeia que, até ao momento, não contou com um plano estratégico integrado para o seu desenvolvimento.

A *Estratégia do Atlântico, enquanto “subproduto da Política Marítima Europeia Integrada”, está “especificamente orientada para o conhecimento, proteção e exploração das potencialidades do Oceano Atlântico”* [17, p. 4] – o segundo maior oceano do Planeta, podendo ainda reforçar “as potencialidades de uma nova centralidade de Portugal, também, enquanto plataforma de ligação a outros Países da CPLP” (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa) [3, p. 1].

## VI. Conclusões e Reflexões

Em 8 de outubro de 2012, foi adotada, na Conferência Interministerial de Chipre sobre a

política marítima integrada, organizada pela Presidência Cipriota do Conselho da UE, uma nova *Agenda Comunitária para o Crescimento e o Emprego nos setores marinho e marítimo*. Esta agenda foi apresentada pela Declaração de Limassol com vista à adoção de um quadro dinâmico e coordenado dos assuntos marítimos rumo ao desenvolvimento da «Economia Azul» da UE. Neste sentido, esta Presidência procurou dar um novo impulso ao pilar marítimo da *Estratégia Europa 2020*, isto é, uma «redinamização» devido ao elevado potencial de desenvolvimento económico do mar e das suas atividades, incluindo a necessidade de preservar o ambiente marinho.

Para concretizar este potencial, é necessário remover os obstáculos ao crescimento e aplicar soluções inteligentes para promover novos setores. Através da promoção da investigação e inovação no setor marinho, do apoio às Pequenas e Médias Empresas (PME) inovadoras, da definição das qualificações necessárias e do incentivo aos produtos e soluções inovadores, a Europa poderá libertar o potencial de crescimento da sua «Economia Azul», protegendo, simultaneamente, a biodiversidade e o ambiente.

A Comissão Europeia, na sua Comunicação sobre o «Crescimento Azul – oportunidades para o crescimento marinho e marítimo sustentável» apresenta indicações promissoras para o crescimento económico e perspetivas de emprego no setor da economia marinha e marítima, de forma a apoiar a recuperação da economia europeia. Com efeito, estes setores económicos proporcionam emprego a 5,4 milhões de pessoas e contribuem para um valor acrescentado bruto total da ordem de 500 000 milhões de euros. Até 2020, estes valores deverão aumentar para 7 milhões de empregos e cerca de 600 000 milhões de euros, respetivamente.

Esta Comunicação inicia um processo que conferirá à «Economia Azul» um lugar de destaque na agenda dos Estados-Membros, das regiões, empresas e da sociedade civil. Descreve a forma como as políticas desses países e da UE apoiam já a «Economia Azul», identificando os cinco domínios com maior potencial de crescimento: i) Turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros; ii) Energia azul; iii) Recursos minerais marinhos; iv) Aquicultura e v) Biotecnologia azul.

Partindo desses cinco setores marítimos-alvo, a Comissão Europeia lançará várias iniciativas todas elas incluirão consultas aos Estados-Membros e aos principais interessados) com vista a explorar e desenvolver o potencial de crescimento nos domínios em causa e cada um deles será objeto de uma análise de impacto e de uma comunicação/estratégia particular.

Em síntese, o «Crescimento Azul» é a contribuição da política marítima integrada da UE para alcançar os objetivos da *Estratégia Europa 2020* em matéria de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. É também o resultado de iniciativas políticas anteriores: a Política Marítima Integrada da Comissão Europeia (2007), a Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha» (2008) e os programas comunitários de incentivo à investigação e inovação marítima e marinha.

Urge, por isso, no futuro contemplar o potencial marítimo da Europa com confiança, como uma categoria de soft power, e uma agenda dinâmica visto que a UE tem uma experiência marítima única, liderança e recursos. A sua costa é quatro vezes superior à dos Estados Unidos da América e duas vezes a da Rússia. Neste contexto, o «Crescimento Azul» orientará uma segunda fase da política marítima integrada, que visa instaurar uma economia marítima saudável

que proporcione inovação, crescimento e sustentabilidade aos cidadãos europeus.

Espera-se, assim, que este artigo, enquanto um dos outcomes da investigação na área da «Economia do Mar», represente um contributo positivo para a prossecução do estudo vanguardista dos assuntos sobre o mar na UE.

## Referências e Bibliografia

- [1] BLUE GROWTH STUDY – Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts, Ecorys em parceria com Deltares e Océanique Développement, agosto de 2012, disponível em: <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum> [consult. em 24.11.2012].
- [2] EUROPOLITIQUE - Le quotidien des affaires européennes, N.º 4483 «Politique Maritime – La Commission veut développer le potentiel économique de la mer», Europe Information Service S.A. (EIS), Bruxelas, 11.09.2012, p. 5.
- [3] LOPES RODRIGUES, Eduardo Raúl (2012), Nota Editorial, Maria Scientia – Revista Científica Electrónica | Scientific e-Journal, N.º 3, Lisboa: Instituto de Estudos Políticos (IEP) – Universidade Católica Portuguesa (UCP), julho, pp. 1-2.
- [4] LOPES RODRIGUES, Eduardo Raúl (2011), «The Economic Relevance as Source of Maritime Power in the European Integration Framework», Maria Scientia – Revista Científica Electrónica | Scientific e-Journal, N.º 1, Lisboa: IEP – UCP, novembro, pp. 35-36.
- [5] CYPRUS PRESIDENCY OF THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION – Declaration of the European Ministers responsible for the Integrated Maritime

Policy and the European Commission, on a Marine and Maritime Agenda for growth and jobs the “Limassol Declaration”, Informal Ministerial Meeting in Nicosia, 07.10.2012.

- [6] Na sequência da realização da tertúlia subordinada à temática “A Aquicultura e a nova Política Comum de Pescas” ocorrida em Lisboa (na livraria Ler Devagar – LX Factory), no dia 29 de novembro de 2012, são de destacar algumas ideias-chave das intervenções que lá tiveram lugar relativamente ao setor da Aquicultura.

Segundo dados de 2010, a produção europeia de pescado foi de 6 milhões de toneladas, das quais 1,3 milhões foi resultante da aquicultura, representando um contributo na ordem dos 20%. No caso português, das 230 mil toneladas de produção nacional de pescado, 220 mil foram provenientes da pesca e oito mil da aquicultura, correspondendo a um contributo de 3% para a produção nacional de pescado, o que indicia ainda a existência de uma margem significativa para crescimento, em Portugal, neste setor cuja distribuição geográfica se centra sobretudo na região do Algarve, seguida da zona Centro do país [intervenção de Ana Rita Veiga (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos – DGRM)].

Este setor revela, assim, potencial de crescimento porque a proteína de peixe é importante, para além de ser necessário também satisfazer a procura por parte dos países emergentes. Na produção em Portugal, devido à temperatura da água, as espécies mais adequadas são a truta, os bivalves (ameijoas e ostras) e peixes planos (pregado e linguado) [intervenção de

Carlos Henriques (Associação Portuguesa de Aquicultores – APA)].

Não obstante este potencial – aumento do consumo de peixe apesar das suas importações não terem crescido – a sua concretização é difícil, na medida em que a visão estratégica da UE assenta em proporcionar aos cidadãos europeus um consumo de pescado estável, seguro, saudável e produzido de uma forma sustentável [intervenção de Jorge Dias (Universidade do Algarve)]. Perante as dificuldades relacionadas com o investimento e o processo de licenciamento (por exemplo, os limitados prazos de concessão e as obrigações legais a que os investidores estão sujeitos após o licenciamento), o futuro poderá passar pela inovação e diversificação, com a necessidade de recorrer a soluções de compromisso que protejam o ambiente sem comprometer o futuro das gerações vindouras).

- [7] REIS, Pedro (2012), «Um mar de oportunidades», Cluster do Mar – O Mar como um novo desígnio nacional, Lisboa, julho-agosto, pp. 31-32.
- [8] EUROPEAN COMMISSION – Speech by President Barroso: “A strong maritime pillar for the Europe 2020 strategy”, Informal Ministerial Meeting in Nicosia, 08.10.2012.
- [9] COMISSÃO EUROPEIA – Comunicado de Imprensa “Adotada nova agenda marítima para o crescimento e o emprego”, Bruxelas, 8 de outubro de 2012;
- [10] COMISSÃO EUROPEIA – Comunicado de Imprensa “Crescimento Azul: Comissão apresenta as perspetivas para o crescimento sustentável dos setores marinho e marítimo”, Bruxelas, 13 de setembro de 2012.

- [11] Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de junho de 2008 que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Directiva-Quadro «Estratégia Marinha»).
- [12] EUROPEAN COMMISSION – Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions “Blue Growth – opportunities for marine and maritime sustainable growth”, COM(2012) 494 final, Brussels, 13.09.2012.
- [13] COMISSÃO EUROPEIA – Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões “Evolução da política marítima integrada da União Europeia”, COM(2012) 491 final, Bruxelas, 11.09.2012.
- [14] COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS – Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões “Orientações para uma abordagem integrada da política marítima: rumo a melhores práticas de governação marítima integrada e de consulta das partes interessadas”, COM(2008) 395 final, Bruxelas, 26 de junho de 2008.
- [15] EUROPOLITIQUE - Le quotidien des affaires européennes, Supplément au N.º 4464 «Présidence chypriote – Politique Maritime | Une nouvelle impulsion à la politique maritime intégrée», Europe Information Service S.A. (EIS), Bruxelas, 13.07.2012, p. 20.
- [16] BULLETIN QUOTIDIEN EUROPE 10704 – 06/10/2012 – Direção Geral dos Assuntos Comunitários – Lisboa.
- [17] TEIXEIRA, Maria Fernandes (2012), «Estratégia do Atlântico: desafios e oportunidades», Maria Scientia – Revista Científica Electrónica | Scientific e-Journal, N.º 2, Lisboa: IEP – UCP, março, pp. 3-13.

---

### Webgrafia

[a] Europa 2020 – A estratégia europeia para o crescimento - Comissão Europeia

[http://ec.europa.eu/europe2020/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/index_pt.htm)

[b] Europa > Sínteses de legislação da UE > Assuntos Marítimos e Pesca

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/maritime\\_affairs\\_and\\_fisheries/index\\_pt.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/index_pt.htm)

[c] Cyprus Presidency of the Council of the European Union

<http://www.cy2012.eu/en/page/integrated-maritime-policy>

[d] European Commission > Maritime Affairs > Maritime Forum

<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/>

[e] Comissão Europeia > Assuntos Marítimos > Atlas Europeu dos Mares

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/index_pt.htm)

[f] Comissão Europeia > Assuntos Marítimos

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_pt.htm)

[» voltar ao Sumário](#)

## As cidades e o mar: um olhar sobre a relevância estratégica das cidades litorâneas na Europa do Séc. XXI

*Cities and the sea: a look into the strategic relevance of coastal cities in 21st Century Europe Maritime Spatial Planning as Element of Geopolitics of the Sea*

Sérgio Alves Carvalho

Mestre/doutorando em Estudos Europeus; Investigador LIAM, Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa; Técnico Superior na Direção-Geral dos Assuntos Europeus

| sergio.alves.carvalho@gmail.com

---

### Resumo

As cidades litorâneas ocupam um lugar de relevo na História da Europa, tendo sido protagonistas de alguns dos mais importantes processos que ditaram a evolução do continente europeu. No presente artigo, argumentamos que esta centralidade de longa duração, indelevelmente associada ao mar e à ligação entre os territórios urbanos litorâneos e a(s) economia(s) marítima(s), reemerge hoje num contexto em que a introdução de uma dimensão marítima no projeto europeu e a aposta na gestão e aproveitamento do valor económico dos mares europeus se alia, por um lado, aos desafios decorrentes da crescente litoralização e urbanização da população europeia e, por outro, à redefinição do espaço estratégico das cidades no contexto da globalização e seu reposicionamento nas esferas de governação europeia e mundial.

**Key words:** História da Europa; Cidades Litorâneas; Política Marítima Integrada; Crescimento Azul; Globalização

### Abstract

Coastal cities take a pivotal place in the History of Europe, as they have been at the centre of some of the more important processes that dictated the evolution of the European continent. This paper argues that this centrality – closely related with the sea and with the links between urban territories and maritime economies – is re-emerging today. This takes place because the introduction of a maritime dimension to the European project, alongside with the strategic aim of seizing the European seas' economic potential, couples with two other major factors: the challenges arising with the growing littoralisation and urbanisation of the European population; and the redefinition of cities' strategic space in the context of globalisation, as well as its repositioning in the European and global spheres of governance.

**Key words:** History of Europe; Coastal Cities; Integrated Maritime Policy; Blue Growth; Globalisation

---

## I. Introdução

O mar é parte inalienável da Europa. Lugar de herança e construção, de trevas e encantamento, de fronteira e de ligação a um horizonte ora tangível, ora imaginado, o mar desempenhou um papel fundamental na evolução dos povos europeus, no desenho político do continente e, até, no próprio percurso que conduziu à emergência de uma consciência da Europa como comunidade singular [1]. Agente constante e discriminante na linha espessa da História europeia, o mar – «plasma da Europa», na feliz expressão de Michel Mollat [2] – foi também, no decurso desse longo processo evolutivo, e mais do que em qualquer outra geografia, um espaço de afirmação de poder.

Fundamental para essa apropriação, a Europa encontra na relação entre o mar e os seus territórios urbanos litorâneos um elemento de continuidade, indelével componente de um processo duradouro que se inscreve num tempo longo. Traço permanente da identidade das regiões litorâneas europeias, o mar emerge nos vários períodos da(s) História(s) das cidades como fator de desenvolvimento e afirmação, um elo de articulação com espaços distantes e diversificados, colocando desafios cuja gestão foi evoluindo no horizonte do tempo.

No momento em que os europeus, no plano nacional e supranacional, procuram esboçar um caminho de regresso ao mar, redefinindo os termos de uma relação milenar com o seu prolongamento marítimo, neste artigo procuraremos expor algumas das razões que nos levam a argumentar que a reflexão sobre o papel que os oceanos e mares desempenham e poderão desempenhar na perspectiva de afirmação da Europa no dealbar do Século XXI não dispensa um estudo cuidadoso sobre a importância que as cidades litorâneas detêm nesta equação..

## II. O mar e as cidades litorâneas no tempo longo da História europeia

Invocada na lenda do rapto da heroína que dá o nome ao continente, a ligação da Europa ao mar inscreve-se na mitologia que traça as suas origens para denunciar um elemento de carácter que se exprime, simultaneamente, numa componente incontornável da sua personalidade. Essa dimensão marítima da alma europeia encontra-se estribada, desde logo, e necessariamente, numa geografia que salienta a importância do mar, evidente no clima e na topografia, e que influenciou decisivamente a forma como os povos europeus se foram distribuindo ao longo das várias geometrias do continente. A mediação exercida pelos caracteres desta configuração física, em particular o traçado do litoral europeu e a rica hidrografia do continente, contribuíram para a fixação das gentes nas faixas costeiras, favorecendo o desenvolvimento de portos e uma intensa articulação com os espaços continentais, criando relações de contacto e dependência que haveriam de perdurar e condicionar a emergência e desenvolvimento das cidades.

Estribado nesta herança geográfica, mas inevitavelmente em função dela, o mar molda o nascimento e evolução dos territórios urbanos e estes, por sua vez, revelar-se-ão essenciais na definição da forma como os europeus se relacionam com o mar, como o exploram e como nele alicerçam o seu progresso e o seu poder. Nesta perspectiva, a História da Europa assoma como um complexo orgânico cujo lento respirar pontua a cadência e o modo como a omnipresença do mar foi exercendo um impacto profundo sobre a configuração dos territórios e as ações dos povos.

Os ritmos deste pulsar começam a ser marcados a compasso do Mediterrâneo, com intensidade a partir de fenícios e cartagineses,

helenos e romanos, escorados nas generosas penínsulas que mais tarde haveriam de lançar o domínio das repúblicas italianas sobre o mar Interior no período medieval [3]. A ligação entre o mar e as sociedades mediterrânicas, fortemente urbanizadas na maior parte da periferia marítima, ficaria para sempre sintetizada no quadro pictórico associado ao ritual cumprido anualmente na cidade de Veneza, «La Sensa», descrito com cores garridas por Roger Crowley [4]. A travessia do doge desde o seu palácio até proximidade da igreja de São Nicolau do Lido, onde lançava à água uma aliança de ouro, exprime a união entre a cidade e o mar e a afirmação do poder marítimo da «Sereníssima», remetendo-nos simultaneamente para um período onde o continente azul de Fernand Braudel emerge como «pulmão e alimento» da Europa [5], bem como embrião das primeiras sociedades que encontram no mar a sua âncora de desenvolvimento e projeção de poder [6].

A norte, a precoce expansão dos povos normandos dos Seculos VIII e IX, com o fito de explorar a fortuna prometida pelo horizonte marítimo ocidental e meridional, deu lugar ao progressivo tricotar de uma rede de laços comerciais que frísios, dinamarqueses e hanseáticos souberam explorar, gerando circuitos de riqueza que convenceram os poderes políticos da relevância associada ao domínio do mar. Neste período, sobretudo a partir de Trezentos, o mapa das cidades da Hansa, suas feitorias e ligações, restitui-nos de modo impressionante um mundo composto por várias sociedades litorâneas que se vai intensificando e diversificando na forma como se liga ao mar e nele se baseia para gerar e manter polos de prosperidade e de poder [7].

Do subsequente encontro entre os dois mares europeus nasceu, ou consolidou-se em pleno, a ligação entre o complexo mediterrânico e o

complexo setentrional, gerando um espesso dinamismo de interdependências que permitem a troca – e acumulação – em grande escala de bens, capitais e ideias [8]. Ao mesmo tempo que proporcionam uma estrutura logística indispensável à manutenção das viagens norte-sul, as cidades ganham dimensão, complexidade e diversidade, funcionando como espaços onde se forma um meio comercial internacional e, em função disso, se condensam e consolidam laços entre homens que têm por denominador comum a prática marítima – uma «comunidade europeia de gentes do mar» [9]. Por toda a Europa, as sociedades litorâneas organizam-se e adaptam-se a um novo quadro de oportunidades: Danzig, Antuérpia, Londres, Lisboa, Barcelona ou Génova são testemunhos da crescente relevância dos portos, da intensificação dos contactos entre as gentes, do alastramento de uma rede avivada por fluxos de comércio, homens, culturas, onde sobrevêm práticas comuns em matéria de armamento, finanças e seguros [10].

A saída para o Oceano que, a partir do Século XV, se verifica a partir das cidades da orla atlântica, acaba por ser a sequência natural de um processo de apercebimento da importância do elemento marítimo como fonte de lucro e espaço de poder, forma de estender uma ocupação marítima ou de aumentar no mar uma autoridade preexistente em terra. Ações individuais ou coletivas, iniciativas mercantis e políticas ampliam a posse do mar, que acaba naturalmente por alastrar a todos os oceanos. Neste processo, o mar deixa de ser apenas rota e passa a ser, também, território.

Marcado pelo nascimento (nuns casos) e consolidação (noutros) da percepção do mar como ferramenta de poder, este período expõe nas cidades europeias os elementos que alicerçaram o valor que o mar adquire na formação, prosperidade, independência e defesa dos Estados: nelas se escoam e



armazenam as mercadorias comercializadas; nelas se situam os distritos marítimos, arsenais e estaleiros navais; nelas operam centros de negócios, companhias marítimas e serviços de seguros; nelas vivem as populações, locais e estrangeiras, que contribuem para avivar a Europa marítima, no mar ou em terra. Cidades como Lisboa, Amesterdão, Dieppe, Sevilha ou Londres acabam por surgir não só como vértices de ligação entre as coisas do mar e o continente, animando-se como centros de notícias, ideias e negócios associados ao novo mundo revelado pelo oceano, mas também como pontos nevrálgicos de uma configuração que passa a estribar o desenvolvimento económico da Europa e o domínio por si exercício nas subsequentes centúrias [11]. Apelidado de «economia-mundo europeia» por Immanuel Wallerstein [12], este é um desenho complexo onde o mar desempenha um papel estruturante e agregador e no qual, tal como o almirante Mahan haveria de sintetizar [13], o poder marítimo e a capacidade de dominar o mar ganham uma relevância extraordinária, emergindo como elementos de sustentação e aprofundamento de um modelo de desenvolvimento económico e afirmação política.

Assim se desenvolve, nos séculos subsequentes, um vasto e multifacetado mapa de territórios e espaços articulados pelo poder naval dos Estados europeus: o mar torna-se alicerce dos impérios, pedra de toque do desenvolvimento de um esforço militar e comercial posto ao serviço da expansão. Ao cabo deste período, e praticamente até ao eclodir da primeira guerra mundial, o domínio no mar é indissociável da predominância que os europeus exercem sobre o sistema económico mundial [14]. No contexto da revolução industrial e face à multiplicação das trocas globais, a primeira mundialização vê a Europa transformar-se na fábrica do mundo, municada pelo acesso

facilitado às matérias-primas providenciadas pelos mesmos territórios que haveriam também de ajudar a escoar a produção europeia [15]. O mar, enquanto meio de transporte e de trocas, surge assim como um dos fundamentos da economia capitalista e as cidades litorâneas, adquirindo uma maior especificidade que as transforma lentamente em verdadeiros complexos industriais, funcionam como elos de uma cadeia cada vez mais extensa e automatizada [16].

Este percurso descritivo, agora concluído, embora não consiga mais do que transmitir uma visão compactada – e, logo, imperfeita – do vasto e intrincado horizonte temporal em que se inscreve a relação dos europeus com o mar, permite contudo colocar em perspetiva os desafios que hoje a Europa procura gerir no domínio marítimo, que resultam não só da evolução que o mundo registou ao longo do Século XX, mas também da própria configuração política e económica que o continente europeu adquiriu ao cabo desse período.

### III. A dimensão marítima do projeto de integração europeia: crónica de um lento despertar

Fator de união e ferramenta de projeção de poder dos povos da Europa ao longo de vários séculos, o mar encontra nas duas guerras civis europeias do Século XX e no paulatino desmembramento dos edifícios imperiais elementos que contribuem para relativizar a sua importância no decurso deste período, tendência reforçada pela prioridade conferida pelos europeus à recuperação e reconciliação de um continente devastado pelos conflitos da primeira metade da centúria. Em função disso, o carácter marítimo da Europa no final do século depressa adquire as feições de um património ameaçado [17], circunstância à qual não é totalmente alheia, também, a existência de

uma transmutação nas relações económicas globais e a emergência das potências asiáticas, cuja relevância no domínio do mar depressa se começou a fazer sentir no campo das infraestruturas portuárias, da armação, da construção naval e – mais recentemente – da capacidade militar [18].

Incontornavelmente marcada pelo projeto de integração europeia, a Europa da segunda metade do Século XX, desenvolve com o mar uma relação a espaços contraditória e hesitante. Herança nem sempre assumida, o mar assoma sobretudo como um espaço de fronteira, não tanto como um elemento de comunicação e coesão, circunstância espelhada, desde logo, no facto de o Tratado de Roma de 1957, que institui a Comunidade Económica Europeia, se abster de conferir uma dimensão marítima ao projeto europeu [19]. Esta realidade, que poderá justificar-se pelas características essencialmente continentais dos principais dinamizadores da integração europeia e pelo facto de as prioridades em termos de integração, naquele período, passarem pela criação de um bloco económico e político coeso à escala continental capaz de responder aos desafios da reconstrução europeia e à ameaça soviética, acabará por se refletir num relativo alheamento a respeito dos assuntos do mar e na ausência de pensamento estratégico sobre a dimensão marítima da construção europeia [20]. Em resultado deste conjunto de alinhamentos, a abordagem aos assuntos marítimos nos primeiros 50 anos da integração europeia relevar-se-á eminentemente «setorial e introvertida» [21], assente em domínios circunscritos (a Política Comum das Pescas e os transportes marítimos são os exemplos mais relevantes), fragilidade que haveria mais tarde de ser reconhecida pelas próprias instituições europeias [22].

Contudo, este caminho haveria de registar uma importante inflexão no dealbar do Século XXI, processo que acompanhou a emergência

de uma diferente perceção europeia no que diz respeito aos riscos e oportunidades associados ao mar. Esta circunstância, que haveria de contribuir para uma evolução assinalável na forma como as instituições europeias e os Estados gizaram uma resposta face aos novos problemas do domínio marítimo e integraram o mar nas suas estratégias de afirmação [23], refletiu-se no plano europeu através da substituição de uma abordagem defensiva e fragmentada por uma abordagem que se pretendeu proativa e transversal, vertida sob a forma de uma Política Marítima Integrada [24].

Pressupondo a profunda interdependência de «todas as questões relativas aos oceanos e mares» [25] e reconhecendo a importância de uma gestão articulada dos assuntos marítimos, a Política Marítima Integrada emerge assim como resposta aos desafios associados ao mar no mundo global do Século XXI, bem como uma tentativa de fazer daquele elemento uma base de potencial estratégico capaz de permitir traçar uma linha de afirmação económica da União Europeia num quadro mundial profundamente marcado pela globalização competitiva [26].

Pensada como «uma nova abordagem destinada a reforçar o desenvolvimento ótimo e sustentável de todas as atividades relacionadas com o mar» [27], a Política Marítima da UE contempla o desenvolvimento de instrumentos de regulamentação horizontais, bem como um conjunto de orientações e incentivos que visam promover o aprofundamento da cooperação em matéria de governação marítima e o reforço da eficácia das diferentes intervenções neste domínio [28]. Compreendendo políticas transversais que visam dar resposta a questões que não são cobertas por uma política setorial específica, a Política Marítima Integrada tem vindo a gerar um conjunto de subprodutos alinhados com a abordagem estratégica preconizada, entre os

quais se encontram o ordenamento do espaço marítimo, as estratégias para as bacias marítimas e, mais recentemente, o «crescimento azul».

Apostando no mar e nas regiões litorâneas como dinamizadores económicos num contexto em que a União Europeia procura revitalizar a sua economia e ganhar espaço de manobra em termos globais, a estratégia «crescimento azul», vista como o «braço marítimo» da estratégia Europa 2020 [29], ambiciona colocar a economia azul no centro da agenda dos Estados-Membros, das regiões, empresas e sociedade civil. Com base no argumento de que a economia do mar pode contribuir decisivamente para reforçar a competitividade internacional da UE, aumentar a eficiência de recursos, gerar postos de trabalho e novas fontes de crescimento, e salvaguardar a biodiversidade do ambiente marinho [30], as instituições europeias procuram assim, pouco mais de 50 anos depois do lançamento do projeto europeu, prosseguir o trajeto de reconciliação com a vocação marítima da Europa e, mais do que isso, nela forjar uma alavanca de crescimento e diferenciação no contexto da globalização competitiva.

Construção tardia e ainda inacabada, a política marítima europeia, independentemente da maior ou menor aproximação entre os objetivos enunciados e os resultados que será capaz de obter no futuro, constitui uma realidade que – pela mobilização e articulação que promove entre os diversos atores marítimos e pelo quadro político-institucional que proporciona – deve ser tida como importante no domínio de qualquer reflexão que se pretenda desenvolver de forma alargada sobre a relação entre a Europa e o mar nos dias de hoje. Embora não possamos sobre ela dispensar mais do que breves considerandos, esta é uma configuração que, com todas as suas virtudes e fraquezas, não deixa de

condicionar o enquadramento macro das cidades litorâneas, bem como o peso e posicionamento estratégico que estas poderão alcançar na Europa do dealbar do Século XXI.

#### IV. As cidades no mundo global do 1.º Quartel do Século XXI

Como vimos anteriormente, a ligação entre os territórios urbanos litorâneos e a forma como estes se intercetaram com o mar e a vida marítima são elementos que tiveram uma importância assinalável ao longo da História da Europa. Mais relevante ainda para a nossa reflexão, essa foi uma associação que condicionou a própria forma como se processou a evolução política, económica e até cultural do continente europeu. Contudo, desmantelados os traços constitutivos da configuração que sustentou a afirmação da Europa no período moderno, até que ponto fará sentido dispensar às cidades um olhar mais demorado quando refletimos sobre a relação da Europa com o mar no início da nova centúria?

Elementos centrais de mudança e evolução das sociedades, as cidades concentram hoje mais de metade da população mundial, facto que dá expressão tangível à ideia (contraintuitiva, em certa medida) de que «a morte da distância» – característica de uma era marcada pela globalização competitiva e pelo impacto exercido pelas Novas Tecnologias da Informação e Comunicação – é acompanhada por uma valorização da proximidade entre pessoas e empresas, competências e recursos [31]. Espaços naturalmente polarizadores de conhecimento, riqueza, tecnologia e infraestruturas que viabilizam um complexo de relações económicas vitais, as cidades resistem ao processo de neutralização da geografia [32] e reemergem hoje como «protagonistas coletivos essenciais nas estratégias de

modernização e de desenvolvimento» das sociedades [33].

Ademais, se parece evidente que historicamente as estruturas urbanas se têm caracterizado como centros agregadores de potencial de modernização e vetores de sustentação essenciais para a evolução das sociedades, não é menos verdade que a evolução do Sistema de Relações Internacionais e a consolidação e o aprofundamento da globalização competitiva vêm criando um conjunto de condicionantes suscetíveis de contribuir para a transmutação da natureza das cidades como espaços estratégicos e polos de governação.

Por um lado, num contexto em que a globalização competitiva se escora num processo de gradual abertura e desregulação das economias e setores que, coadjuvado pelo aperfeiçoamento da eficiência dos serviços de transportes internacionais, contribui para a redefinição do peso da geografia, as cidades operam cada vez mais como núcleos agregadores de competências, tecnologias e capitais que servem atividades económicas que são exercidas num cenário global. Esta evolução, que fomenta uma mudança na natureza do espaço estratégico de referência – progressivamente mais complexo e global – dos territórios urbanos, coincide com o desenvolvimento daquilo que Sassen apelida de capacidade das cidades atuarem como uma das novas formas organizacionais estruturantes dos fluxos económicos transnacionais [34].

Por outro lado, as transformações registadas no Sistema de Relações Internacionais na segunda metade do Século XX, exacerbadas pelo crescimento do volume e da rapidez das comunicações transnacionais, bem como pelo aumento das migrações e da interdependência económica complexa, contribuem para «a erosão de alguns aspetos da conceção clássica de Estado-Nação» [35],

evolução particularmente impressionante na Europa que, no período posterior à 2.ª Guerra Mundial, se vê fortemente influenciada pela emergência do projeto de integração europeia [36]. Num período caracterizado por vários elementos de complexidade e imprevisibilidade, as cidades podem, em particular na Europa que se vai desenhando, representar um papel de crescente relevância enquanto fatores de estruturação do poder político, núcleos capazes de se assumir como «ilhas de governação nas quais o futuro do mundo será construído» [37].

Nestas circunstâncias, que comportam aspetos de transição e rutura, e que se alinham no sentido de conferir aos territórios urbanos um destacado protagonismo enquanto agentes coletivos de modernização e desenvolvimento e espaços centrais no contexto da globalização competitiva, julgamos que o debate sobre as respostas que permitirão fazer face aos desafios que a Europa enfrenta no domínio marítimo não deverá alhear-se de uma ponderação sobre o papel que as cidades litorâneas têm a desempenhar nesse processo. Não menos importante, essa reflexão não deverá deixar de considerar os desafios específicos dos territórios urbanos litorâneos e a forma como aqueles poderão condicionar o horizonte de crescimento e afirmação da dimensão marítima da União Europeia.

## V. As cidades e o mar na Europa de hoje

Pela conjugação de razões que temos vindo a expor ao longo deste exercício, parece-nos lógico argumentar que os territórios urbanos litorâneos têm a desempenhar um papel relevante, senão mesmo crucial, na estratégia que a Europa mobilize no sentido de fazer do mar uma alavanca de poder que contribua para a afirmação e diferenciação da União

Europeia no Sistema de Relações Internacionais. Em muitos aspetos, aliás, entendemos que as cidades, pelos desafios específicos que condensam, representam elementos incontornáveis de qualquer abordagem europeia, presente ou futura, nacional ou supranacional, que pretenda responder aos riscos e oportunidades colocados pelo mar no dealbar do Século XXI.

Desde logo, num contexto de crescente urbanização e litoralização das populações europeias – segundo dados do Eurostat, cerca de 41% dos europeus vivem nas regiões litorâneas [38], exatamente o mesmo número que é avançado para a percentagem dos que vivem em áreas urbanas [39] – os territórios urbanos constituem os espaços onde ganha maior relevância (e, em certa medida, se define) a interface dos europeus com o mar. Por um lado, é nas cidades litorâneas, face à escala de concentração populacional, que a pressão sobre os espaços e ecossistemas marinhos é mais significativa e onde esta pressão é suscetível de gerar um impacto mais profundo sobre o meio físico e biológico marinho – e, logo, é também aqui que os instrumentos de ordenamento do espaço marinho e regiões costeiras, bem como a proteção dos seus recursos, assume uma importância extraordinária [40]. Por outro lado, os territórios urbanos das regiões litorâneas são aqueles que se encontram mais expostos aos riscos e ameaças de natureza ambiental e de segurança que se desenham no domínio marítimo e, por essa razão, é aqui que a gestão sustentável do ambiente, em particular dos oceanos, o combate às alterações climáticas, bem como o investimento em estruturas de vigilância e segurança marítima, conquistam um maior destaque [41] – Kilcullen refere mesmo que «the three main drivers [that] will shape the conflict environment over the next few decades are urbanization, littoralization and connectedness» [42].

Para além desta dimensão ambiental e de segurança, as cidades litorâneas desempenham um papel estratégico determinante na Europa de hoje em função da importância (e do potencial) que registam do ponto de vista económico. Antes de mais, é nas cidades que se encontram situados os principais elos de ligação entre a economia europeia e a complexa rede económica global – os portos – e, também, é aqui que se reúnem os principais setores e atores da economia do mar. Esta circunstância, aliás, concorre para que os territórios urbanos, mais do que mero contexto onde se jogam aspetos importantes da relação dos europeus com o mar, mereçam ser olhados enquanto atores coletivos com capacidade para contribuir decisivamente para a valorização da economia do mar e enquanto agentes indispensáveis na geração das condições necessárias para que esta se possa transformar em fator de desenvolvimento, prosperidade e poder na Europa de amanhã.

Aproximando-se do número de um milhar à escala da Europa, os portos constituem os pulmões responsáveis por oxigenar a economia europeia e as populações do continente. Responsáveis por canalizar 90% do comércio externo da UE e 40% do comércio intracomunitário [43], os portos europeus emergem como nódulos estratégicos vitais de uma rede de interdependências de que depende a prosperidade da Europa. Sendo indissociáveis dos territórios urbanos que integram, os portos definem e projetam as cidades ao mesmo tempo que delas dependem para a sua valorização.

Além disso, concentrando os principais atores europeus que integram a economia do mar, as cidades litorâneas acabam por ser espaços onde a organização em cluster no setor marítimo pode florescer e reforçar-se. Expressão de um modelo concetual que vários autores têm vindo a argumentar ser particularmente bem-sucedido quando

aplicado ao setor marítimo [44], os clusters marítimos, estruturas que a própria Comissão Europeia considera terem o potencial para funcionarem como motores de criação de valor e de prosperidade [45], encontram nos territórios urbanos, quer as condições suscetíveis de influenciar o desenvolvimento e o sucesso da organização em cluster [46], quer um contexto naturalmente gerador de sinergias entre atividades e atores marítimos capazes de reforçar a integração e a competitividade da economia do mar. Reunindo os fatores – capitais, competências, tecnologias e conhecimento – que poderão ser determinantes na perspectiva do desenvolvimento de uma «economia azul», as cidades litorâneas europeias constituem elementos fundamentais na criação das circunstâncias que permitam uma dinâmica de crescimento baseado na exploração do potencial proporcionado pelo mar e pelos recursos marinhos – atuando não só isoladamente, mas também, e sobretudo, em articulação com outros territórios urbanos costeiros, gerando desse modo clusters inter ou macro-regionais ou mesmo promovendo formas de colaboração que noutra contexto [47] foram apelidadas de «clusters virtuais» (a este respeito, é interessante acompanhar a evolução de estruturas como a Conferência das Cidades do Arco Atlântico, a União das Cidades do Báltico ou a Conferência das Regiões Periféricas Marítimas).

Comportando duas dimensões que se reforçam mutuamente, a relação das cidades com o mar – ou a interface que aqui se materializa de forma intensa e privilegiada – proporciona, pois, não só o contexto onde se poderá definir de forma mais decisiva o modo como os europeus irão responder aos desafios marítimos emergentes, como também o elemento diferenciador e mobilizador capaz de conferir aos territórios urbanos europeus uma alavanca estratégica suscetível de os

reforçar em termos de competitividade e atratividade no contexto da globalização.

## VI. Conclusões

Ao longo deste breve excuro, procurámos expor algumas das razões que nos conduzem a argumentar que a reflexão sobre o papel que os oceanos e mares desempenham e poderão desempenhar na perspectiva de afirmação da Europa no dealbar do Século XXI não poderá deixar de compreender um olhar que interrogue a importância que as cidades litorâneas detêm nessa equação.

Ao cabo do percurso encetado, e face aos elementos que fomos identificando ao longo do exercício, parece-nos possível sustentar que as cidades litorâneas, hoje como ontem, ao mesmo tempo que constituem espaços privilegiados da relação dos europeus com o mar, detêm a chave de alguns dos principais mecanismos que poderão contribuir para alicerçar nessa relação um poder marítimo que funcione como fator discriminante e alavanca da relevância da União Europeia no Sistema de Relações Internacionais. Repositórios vivos de uma cultura marítima indispensável para conferir consistência a qualquer visão estratégica que pretenda promover o ressurgimento de uma Europa marítima, os territórios urbanos assomam, pois, neste início de século, a nosso ver, como espaços nucleares onde a interface dos europeus com o mar se irá definir de forma mais profunda e determinante e, simultaneamente, como agentes incontornáveis – polos dinamizadores estrategicamente decisivos – dessa relação, deles dependendo em grande medida a evolução e o impacto que este processo poderá observar.

Breve reflexão sobre uma realidade que compreende múltiplos elementos de complexidade e, logo, exige uma análise

detalhada, o exercício agora concluído carece de um aprofundamento desenvolvido no âmbito de uma investigação dedicada e sistematizada. Esse é o desafio que nos propomos empreender, contando voltar ao tema para dar conta dos avanços registados.

---

## Bibliografia / Referências

- [1] FONSECA, Luís Adão, et al. A Europa e o mar: vocação e diálogo. Lisboa: Chaves Ferreira; 2008.
- [2] MOLLAT, Michele. A Europa e o Mar. Lisboa: Editorial Presença; 1995. p. 190.
- [3] MISKIMIN, Harry. A economia do renascimento europeu: 1300-1600. Lisboa: Editorial Estampa; 1998.
- [4] CROWLEY, Roger. City of Fortune: How Venice Won and Lost a Naval Empire. London: Faber and Faber; 2012. p. 17-18 e 135.
- [5] MOLLAT, Michele. A Europa e o Mar. Lisboa: Editorial Presença; 1995. p. 46.
- [6] BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II. Lisboa: Dom Quixote; 1995.
- [7] DOLLINGER, Philippe. La hanse, XIIe - XVIIe siècles. [S.l.]: Aubier; 1988.
- [8] GODINHO, Vitorino Magalhães. A expansão quatrocentista portuguesa. Lisboa: Dom Quixote; 2008.
- [9] MOLLAT, Michele. A Europa e o Mar. Lisboa: Editorial Presença; 1995. p. 183.
- [10] GODINHO, Vitorino Magalhães. Os descobrimentos e a economia mundial. Lisboa: Editorial Presença; 1981-1991.
- [11] BRAUDEL, Fernand. Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII. Lisboa: Teorema; 1992.
- [12] WALLERSTEIN, Immanuel. O sistema mundial moderno. Porto: Afrontamento; 1990.
- [13] MAHAN, Alfred Thayer. The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783. New York: Dover Publications; 1988.
- [14] KENNEDY, Paul. The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict From 1500 to 2000; 1989.
- [15] DEPRÉDURAND, Philippe. L'Union Européenne et la mer ou les limbes d'une puissance maritime. Paris: L'Harmattan; 2011.
- [16] VAN DIJK, Henk e Magda A. Pinheiro. "The changing face of European ports as a result of their evolving use since the nineteenth century". Portuguese Journal of Social Science. Volume 2, issue 2; 2003. pp. 89-103.
- [17] MOLLAT, Michele. A Europa e o Mar. Lisboa: Editorial Presença; 1995.
- [18] CHENG, Dean. "Sea Power and the Chinese State: China's Maritime Ambitions". Backgrounder - The Heritage Foundation, No. 2576; 2011.
- [19] DEPRÉDURAND, Philippe. L'Union Européenne et la mer ou les limbes d'une puissance maritime. Paris: L'Harmattan; 2011.
- [20] MOLLAT, Michele. A Europa e o Mar. Lisboa: Editorial Presença; 1995. p. 265.
- [21] DEPRÉDURAND, Philippe. L'Union Européenne et la mer ou les limbes d'une puissance maritime. Paris: L'Harmattan; 2011. p. 44.
- [22] COMISSÃO EUROPEIA. Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares. COM(2006) 275; 2006. p. 5.

- [23] PITTA E CUNHA, Tiago. Portugal e o Mar. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos; 2011.
- [24] DEPRÉDURAND, Philippe. L'Union Européenne et la mer ou les limbes d'une puissance maritime. Paris: L'Harmattan; 2011.
- [25] COMISSÃO EUROPEIA. Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia. COM(2007) 575 final, Bruxelas; 2007. p. 2.
- [26] TEIXEIRA, Maria. Os oceanos e os mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia. Dissertação de mestrado, Instituto de Estudos Europeus: Universidade Católica Portuguesa; 2010.
- [27] COMISSÃO EUROPEIA. Relatório de Progresso sobre a Política Marítima Integrada da União Europeia. {SEC(2009) 1343} COM(2009) 540 final, Bruxelas; 2009. p. 2.
- [28] TEIXEIRA, Maria. Os oceanos e os mares europeus como móbil da relevância da União Europeia no mundo global do século XXI: a capacidade performativa da Política Marítima Europeia. Dissertação de mestrado, Instituto de Estudos Europeus: Universidade Católica Portuguesa; 2010.
- [29] TEIXEIRA, Maria. "O Crescimento Azul e os clusters marítimos europeus". Maria Scientia, No. 4. Universidade Católica Portuguesa; 2012. p. 57.
- [30] EUROPEAN COMMISSION. Blue Growth. Opportunities for Marine and Maritime Sustainable Growth. COM(2012) 494 final, Brussels; 2012.
- [31] GLAESER, Edward. Triumph of the City. London: Pan Books; 2012.
- [32] SASSEN, Saskia. "Locating cities on global circuits". Environment&Urbanization. Vol 14, No 1; 2002.
- [33] LOPES, Ernâni (coord.). SaeR – O Papel das Cidades no desenvolvimento de Portugal. Lisboa: Edições Sol; 2009. p. 7.
- [34] SASSEN, Saskia. "Locating cities on global circuits". Environment&Urbanization. Vol 14, No 1; 2002. p. 13.
- [35] RIBEIRO, Sónia. A UE como império pós-moderno no sistema de relações internacionais. Tese de doutoramento. Lisboa: Instituto de Estudos Europeus da Universidade Católica Portuguesa; 2010. p. 99.
- [36] LE GALÈS, Patrick. Le retour des villes européennes : Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance. Paris: Les Presses de Sciences Po; 2011.
- [37] KHANNA, Parag. "Beyond City Limits". Foreign Policy; 2010. Disponível em linha no endereço [http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/16/beyond\\_city\\_limits?page=0,4](http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/16/beyond_city_limits?page=0,4) (último acesso: 12.02.2013).
- [38] EUROSTAT. Eurostat regional yearbook 2011: Coastal regions; 2011.
- [39] EUROSTAT. Eurostat News Release 51/2012; 2012.
- [40] LI, Haiqing. "Management of coastal mega-cities - a new challenge in the 21st century". Marine Policy, No. 27; 2003. pp. 333–337.
- [41] BEATLEY, Timothy. "Blue Urbanism: The City and the Ocean". Places Journal; 2011. Disponível em linha no endereço <http://places.designobserver.com/feature/blue-urbanism-the-city-and-the-ocean/26328/> (último acesso: 12.02.2013).



- [42] KILCULLEN, David. "The City as a System: Future Conflict and Urban Resilience". The Fletcher Forum of World Affairs, Vol.36:2; 2012. pp. 19-39.
- [43] MARTINS, Maria Helena e Ana Filipa Prata. "European Union, a whole new world of challenges to Mediterranean ports". Cahiers de la Méditerranée". Vol. 80; 2010.
- [44] TEIXEIRA, Maria. "Clusters marítimos na Europa: potencialidades, complexidades e debilidades de um modelo organizacional que traduz a natureza holística dos mares e oceanos". Maria Scientia, No. 1. Universidade Católica Portuguesa; 2011. pp. 37-58.
- [45] EUROPEAN COMMISSION. An Integrated Maritime Policy for the European Union: Action Plan. {SEC(2007) 1278} COM(2007) 575 final, Bruxelas; 2007. p. 11.
- [46] LAM, Jasmine. "Analysis on Development Interplay between Port and Maritime Cluster". International Workshop on Port Economics - National University of Singapore; 2011.
- [47] TEIXEIRA, Maria. "Estratégia do Atlântico: desafios e oportunidades". Maria Scientia, No. 2. Universidade Católica Portuguesa; 2012. pp. 3-13.

[» voltar ao Sumário](#)



## Contributions of Marine Cluster for Regional Sustainability: Economic Prospective for Azores

*Luz Martin Paramio*<sup>ab</sup>

<sup>a</sup>LIAM Maria Scientia, IEP/UCP, Lisboa, Portugal; <sup>b</sup> Centre of Applied Economics Studies of the Atlantic. University of the Azores, Ponta Delgada, Portugal. Investigadora, Doutorada em Geografia pela Universidade dos Açores.

| lparamio@uac.pt

*Teresa Borges Tiago*<sup>b</sup>

<sup>b</sup>Centre of Applied Economics Studies of the Atlantic. University of the Azores, Ponta Delgada, Portugal. Professora auxiliar, Doutorada em Ciências Económicas e Empresarias, pela Universidade dos Açores.

| mariaborges@uac.pt

*Flávio Tiago*<sup>b</sup>

<sup>b</sup>Centre of Applied Economics Studies of the Atlantic. University of the Azores, Rua da Mae de Deus, 9501-801 Ponta Delgada, Portugal. Professor auxiliar, Doutorado em Ciências Económicas e Empresarias, pela Universidade dos Açores

| flaviotiago@uac.pt

*José Cabral Vieira*<sup>b</sup>

<sup>b</sup>Centre of Applied Economics Studies of the Atlantic. University of the Azores, Rua da Mae de Deus, 9501-801 Ponta Delgada, Portugal. Professor associado com agregação, Doutorado em Economia pela Universidade de Amsterdão.

| josevieira@uac.pt

---

### Abstract

This paper points out the benefits and opportunities of using the clustering methodology applied to the endogenous economic drivers, in particular, the marine domain. In regional development context, the cluster appears as a powerful tool for governance and policy implementation. Currently, economic transition forces the regions to develop a new sustainability paradigm. In the case of small regions, such as the Azores Archipelago, the development model relies on the governance opportunities of internal resources. Using a strategic management approach the paper performs a prospective analysis to identify the framework, factors and requirements needed to define the Azores Marine Cluster. The cluster congregates the main sea activities already performed in the region and add the potential sectors recognized. This structure derives from the evaluation of the overall potential of the Sea of the Azores as an endogenous economic force. The paper weighted the contributions of the Azores marine cluster to the regional economic system and the link to other economic drivers. The Azores Marine Cluster arises as a smart mechanism to implement recommendations and requirements, especially at the European and International governance agenda.

## Highlights

- Prospective regional economic development considering local determinants and players.
- Regional cluster as driver for competitiveness and sustainability.
- Smart governance and cluster life cycle dynamics assessment for the Azores Region.
- Definition of the Azores Marine Cluster.

**Key words:** Marine cluster; Azores Region; Regional Sustainability; Smart Governance

---

## Resumo

O presente artigo identifica e salienta um conjunto de benefícios e oportunidades derivados da aplicação da metodologia de clustering a vetores económicos endógenos, em particular, os do ambiente marinho. Num contexto de desenvolvimento regional, os clusters têm-se demonstrado importantes ferramentas para a governação e a implementação política. O atual contexto económico força as regiões a desenvolverem um novo paradigma de sustentabilidade. Assim, para o caso das pequenas regiões como os Açores, o modelo de desenvolvimento deve dar atenção às oportunidades decorrentes da governação dos seus recursos internos. Tendo por base uma abordagem de gestão estratégica, este trabalho efetua uma análise prospetiva que identifica o quadro, os fatores e os requisitos necessários para a definição de um Cluster do Mar para os Açores. O âmbito do cluster deve abranger não somente as principais atividades existentes no Mar dos Açores, bem como outros setores com potencial para a região e que se entrecruzam pelo uso e valor do Mar. A estrutura proposta visa contribuir para o desenvolvimento do Mar dos Açores, enquanto força económica endógena. Por outro lado, a presente investigação avalia as contribuições do cluster do mar para o sistema económico regional e nacional, bem como a sua ligação a outros vetores económicos. A proposta do Cluster do Mar dos Açores surge como um smart mechanism que permite o acompanhamento das dinâmicas derivadas da agenda europeia e internacional sobre os assuntos do mar, particularmente o crescimento económico e economia azul.

## Destaques

- Prospectiva económica regional.
- Clusters como vetores de competitividade e sustentabilidade regional.
- Governança inteligente e ciclo de vida dos clusters na dinâmica dos Açores.
- Dimensões do Cluster do Mar dos Açores.

**Palavras-chave:** Cluster do Mar, Açores, sustentabilidade regional, Governança inteligente e Economia Azul.

---

## I. Introduction

The Azores Region is an archipelago composed by nine small islands located in the North-Atlantic, that encompasses a sub-area from Portuguese Exclusive Economic Zone of approximately 953,633 km<sup>2</sup>. Therefore, the proposed continental shelf extension under the UNCLOS process rises the opportunity to double this area. The importance of this Region at the economic level and also from the geostrategic and political point of view seems, thus, evident. The Azores' economy sustainability will depend on the capacity of use of this maritime potential. The prospective scenario of marine clustering will allow us to understand the relations and contributions to regional sustainability.

Globalization has changed the competitive landscape, giving a new shape to the concept of economic regions. This phenomenon is compounded by the increasing and rapid diffusion of knowledge, taking advantage of the faster innovation processes. In this context, the challenge is to look at economy in a regional perspective and strategically focus on sustainable spheres of activity. As a consequence of this paradigm shift, regional strategic clusters have gained, over the past years, a decisive role in regional development strategy.

Yet clusters, or geographic concentrations of interconnected companies, are often viewed as the result of regional policies that attempt to stimulate different industries taking advantage of local resources, since regional economies performance is strongly influenced by the strength of local clusters and the vitality and plurality of innovation.

It is now accepted that regional clusters are composed by a set of firms, geographically concentrated, working in specific value chains and taking advantage of synergistic efforts in

order to generate competitive advantages [1]. There are numerous theoretical and empirical works on clusters, which pointed out that clusters can stimulate innovation and firms productivity [2]. The mix of clusters differs distinctly across regions.

Clusters often involve a mix of manufacturing and services, and combine industries in different parts of traditional industrial classification systems. As Delgado et al. [3] suggested, the spillovers arising from related economic activity typically span multiple jurisdictions. The creation and promotion of clusters has been seized upon as an important policy tool and particularly in coastal regions that depend upon the maritime sector [4]. The geographical proximity in the Azores archipelagic region has the bases to apply successfully the cluster paradigm. Wijnolst et al. [5] underline how a model of governance based on the cluster concept allows greater interaction between different actors, not only companies, in the case of the maritime cluster, related to sea activities. It is assumed that the positive effects of the cluster on innovation and value creation are increasing as the cooperation and interdependency increases.

Currently, in Azores, it is possible to identify, by a general approach, some elements and components of a potential Marine Cluster, as fisheries, which provide food and employment to a considerable number of coastal inhabitants disperse by the nine islands; sea activities that support tourism; maritime spaces and activities that also sustain tourism and local demand; and other non-exploited resources with high economic value.

For decades, the marine activities suffered from a "traditional" and non-integrated management perspective. However,

important changes occurred in the last years, especially in the European Union's framework, such as: (i) establishing of common use of European marine resources; (ii) growing awareness of conservation of biodiversity and marine systems health; (iii) increasing relevance of research in the marine affairs; and (iv) recognition of the urgent need for marine resources management improvement. These changes require a tight collaboration among different stakeholders following the "smart governance" claim of European Strategies.

Azores Region presents important constrain in what concerns its development in territorial, economic and social dimensions. Establishing the Sea as a "mark of identity" requires great enforcement at environmental, social and policy levels. The initial steps of a marine governance system are evidenced by advances at integrated coastal zone management, marine spatial planning and marine protected areas policies. Nevertheless, there is a need for greater stakeholders engagement. This gap may be bridged by the cluster as a tool of governance. The paper assumes a broad concept of cluster with the intention of redialing over the economic outlook as a tool that follows the principles of marine governance and sustainability. In this sense, the concept is marine cluster, beyond maritime concept, since the environment and the social dimensions will be integrated with an important role.

Despite the numerous contributions found in the literature related to strategic regional cluster, a wide range of questions arises when looking specifically to the marine cluster. This work aims to reflect on some of these questions applied to the Azores Region: (i) can disperse, forgotten and traditional resources be articulated and promote sustainable economic growth?; (ii) how can

endogenous drivers be integrated in regional economy model?; (iii) what are the impacts on region competitiveness of clusters formation?; (iv) can a maritime cluster generate economic spillovers?; (v) what are the potentialities of a cluster as a marine governance tool?; (vi) is it possible to identify the components of the Azores Marine Cluster entity?; (vii) which is the current life cycle stage of the Azores Marine Cluster elements?; and, finally, (viii) how can smart governance take advantage of the Azores Marine Cluster?

## II. Regional Clusters Framework

### *Background and today's context*

Most managers and policymakers know that a competitive revolution is under way, and few contest its relevance to the enterprises and to the regions where they are implemented. As Porter [6] referred, the main goal of economic policy is to enhance competitiveness, which is reproduced in productivity gains. The region utilizes its people, capital, and natural endowments to produce valuable goods and services. Therefore, the agglomerations of related economic activities are critical to economic geography [3, 7, 8]. With the objective of reinforcing regional specialization based on linked industries in a geographical location the regional cluster approach emerged.

There is a wide range of scientific papers addressing the theme of regional clusters [1, 3, 7, 9-12]. Throughout these studies there is a common point – the "rediscovery" of the work of economist Alfred Marshall [7]. Nearly 100 years ago, Marshall wrote a document with detailed description of the "industrial district" and that was materialized on the current model of technology-based regional clusters, such as the Silicon Valley [9, 13, 14]. This

approach, however, is being challenged by the adoption of transversal clustering models, including companies from different activity sectors along the same value chain.

The wide range of work and its long history shows that the perception of regional clusters is cyclical. For instance, the concept spread rapidly through policy circles during the beginning of the nineties. Soon after, some policy makers and academics considered cluster policies out of fashion and this approach was discarded. More recently, in September 2009, the concept of regional clusters finally came back to the lexicon of economic development policy, with the publication of the Obama's administration "Strategy for American Innovation" [15]. Until then, its greater exposure had occurred with the works of Michael Porter [6, 16, 17]. This author always supported the idea of economic clusters that existed at the country level that should be developed. Obama's approach clearly defines the need to wage on regional clusters as a way to enhance regional competitive advantages.

### *Clusters at Azores Regional perspective*

It is considered that a regional economic cluster is a geographical "group" of interrelated companies which cooperate and compete among themselves. The connection with other institutions provides complementary products and services; these include universities, banking institutions, regional governments; industry, environmental and social associations and trade unions. All these actors interact synergistically along the value chain cluster [6, 16, 18].

In this sense, Trippi [19] argues that there are four reasons that justify looking at clusters from a regional perspective, which are:

- (i). Innovation activities have distinct geographic patterns. Several authors have demonstrated the existence of innovation patterns [20-22]. The Portuguese regions were targeted in the work of Natário et al. [23], which suggested the existence of four innovation patterns in Portugal. According to the authors, the Azores, as an isolated region, has a lower rate of innovation.
- (ii). The diffusion of knowledge is applied in a given geographical area, contaminating agents in the innovation process [24].
- (iii). Tacit knowledge and established cooperative relationships based on trust. Despite the growing trend to coding and quantification of knowledge, it appears that innovation tends to rely greatly on tacit knowledge and therefore is hard to quantify [25]. The sharing of tacit knowledge assumes the existence of a network of contacts and bonds of trust. These two aspects are normally facilitated by tight geographical boundaries [26-28].
- (iv). The regional skills and institutions level. Both skills and institutions can be incrementally boosters of the business activity and promote the establishment of collaborative networks, as well as active developers of a regional innovation system [29, 30].

In this perspective, the dimensions were defined as presented below, and considering the specificities for a maritime cluster mentioned by Wiljnost et al. [5].

**Table 1 - Cluster Performance Analysis for Regional Economy**

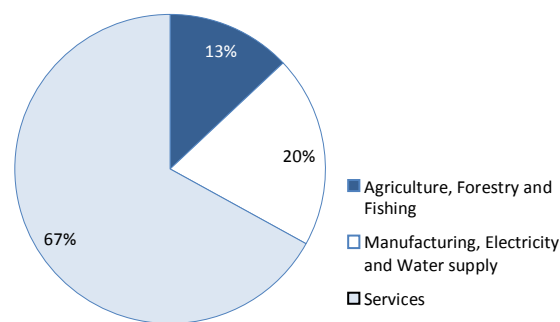
Indicators	Concepts
Innovation	Innovation is the conversion of knowledge into a benefit, which may be for commercial use or for the public good; it reflects the search and the breakthrough, experimentation, development, reproduction and adoption of new products, processes and organizational set ups.
Knowledge	Mixed flow of framed experience, values, contextual information, and expert insight provides a framework for evaluating and incorporating new experiences and information. It originates and is applied in the minds of the knower and can be adopted in organizational processes.
Collaborative Networks	A collaborative network is the group of firms, individuals and other organizational entities that work together possessing the capabilities and resources needed to achieve a specific outcome, in a business value chain.
Smart Governance	Encompasses an inclusive, global and directed governance of common goods and public policies. Governance is supported by the innovation and the technology towards a sustainability system.

For all the four dimensions presented above we need to encompass a system of

quantitative indicators, based on a regional regular data gathering. For instance, the innovation concept can be measured by patents registration, new products or services launched and financial return on innovation investments made. However, this data is still not being gathered at Azores Region.

There are international studies that, through the application of fuzzy analysis methodology, seek to determine which activities should be developed in delimited geographic areas, since they hold characteristics to enable endogenous development [31].

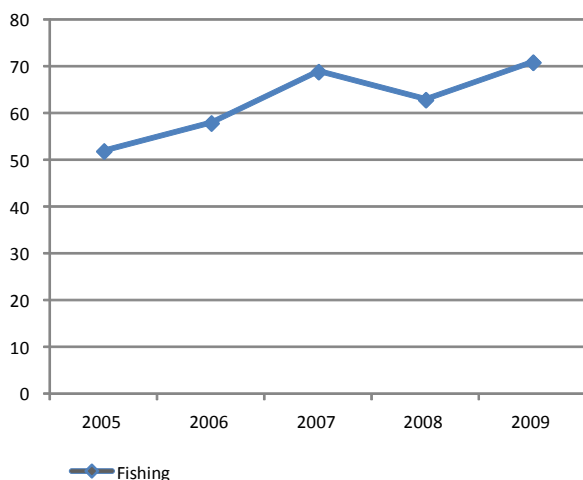
Following a similar approach to the one employed in the study of Manca and Curtin [31], a fuzzy analysis was applied to Azores territory trying to determine which regional clusters have greater potential at the Region [32]. As endogenous drivers, there is a set of reference production industries: the milk and dairy products, meat and fisheries.



**Fig. 1 - Main economic activities related to endogenous drivers of the Azores Region.**

Source: SREA, 2010

The primary sector represents 13% of regional GDP and supplies almost 80% of manufacturing activities. Considering export and import trading figures, in the last five years, primary sector presents a growing path. The GVA share of fishing industry has also grown as presented above (SREA, 2010).



**Fig. 2 - Azores GVA share of fishing industry.**

Source: SREA, 2010

There are other activities that do not have the economic impact of the primary sector, but are believed to be strategic for regional development, as is the case of tourism. Due to geographic and political reasons, most activities are interconnected (agglomeration), some present a great potential in terms of spillovers. However, the scarcity of regional data does not allow quantifying the impact of each sector and the spillovers contributions.

The entrepreneurial and government initiatives lead to the definition of four major regional clusters, in different stages of development: marine cluster, agro cluster, tourism cluster and technological cluster [32].

However, these clusters definition encompasses a problem; it is further complicated, according to some definitions, to overcome the lack of the spatial dimension. Furthermore Azores has economic disintegration at the nine islands level, each one presenting a specific economic dynamic. The outcomes resulting from regional analysis allow inferring that there are activities that have greater growth potential in certain islands. It is also possible to conclude that some clusters are transversal to all islands,

and others have expression just in two or three islands.

The results of the prospective research applied to Azores Region, carried out by Bettencourt [33] with the Micmac application identified different players and dimensions of influence and dependency of regional economy future development.

As the Figure 3 puts forward, there are geographical and natural characteristics that act as inhibitors or enablers of Azores development. This kind of analysis was also used to evaluate the influence and independence of some marine activities [34]. It can be observed great dependence of a set of issues and activities interconnected with the sea (polygon areas).

The individual value of each of these activities can be small, but with impact in other dimensions. For instance, fisheries are considered the main resource of sea exploration in the Region, corresponding to an important part of the population's income source, therefore having a significant social and economic impact. In 2012, the number of registered fishermen in the Azores was above five thousand, including fish pickers and land workers that provide support to the sea activity. They represent around 4% of Azores active population. However, the transformation industry specifically, the canning industry, adds one thousand jobs. The impact of the sea in employed population grows to 5% and represents 9% of the total Azores Region GDP. Other sea activities can be considered, such as maritime transportation and logistics services. At domestic scale, shipbuilding and reparation shipyards, supply and offer maintenance of conservation equipment, commercialization



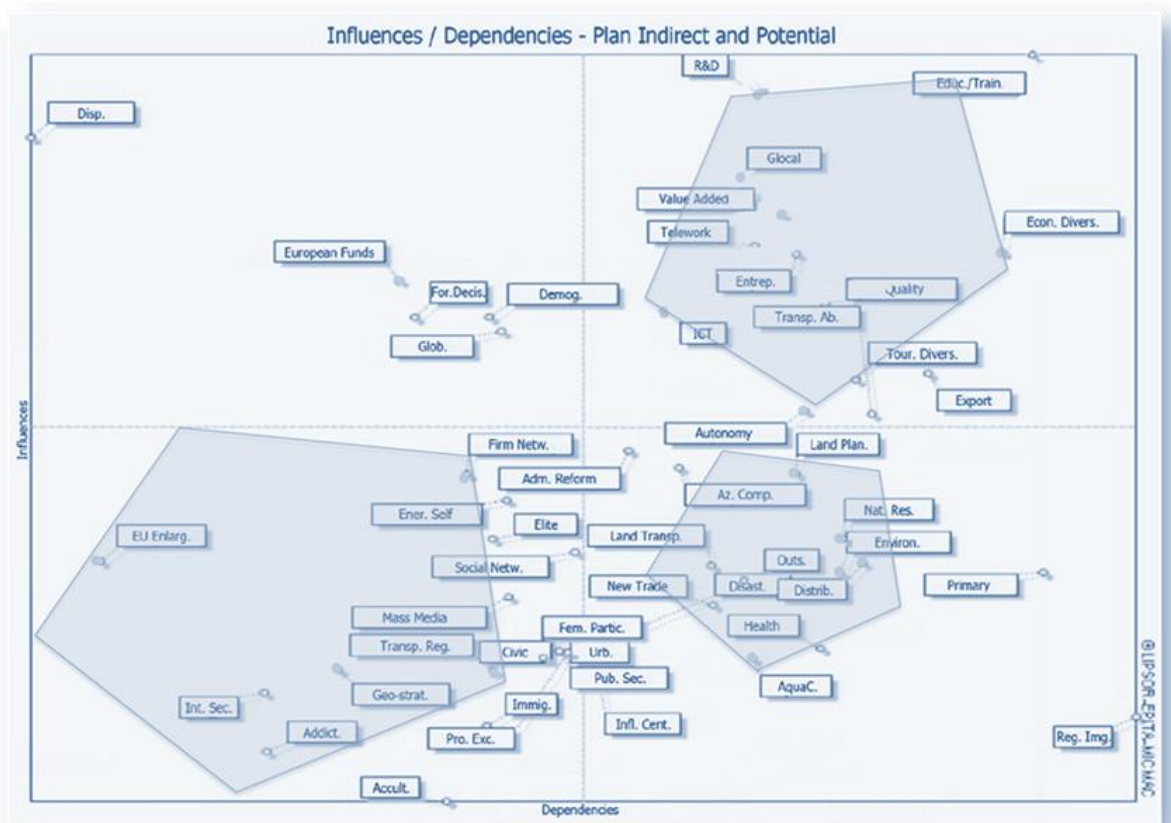


Fig. 3 - Influence dependencies of the developmental strategic factors, the highlights polygons are related to the Marine Cluster.

Source: Adapted from Bettencourt [33]

of fishing arts and marine equipment, among others.

There are also other growing sea related activities, like tourism and scientific research that are performed in Azores, which urge to be carefully analyzed.

### III. Towards the Azores Marine Cluster

The Azorean marine related activities have suffered from a “traditional” and non-integrated management perspective, needing to set a governance model suitable to answer to global challenges. In this sense, European Commission provides guidelines to encourage the Member States to adopt any

single system of maritime governance, through the design of national integrated maritime policies. The establishment and implementation of actions and measures are critical for the success of the economy and the renewal of both traditional and developing sectors, both essential to support the creation of wealth and improving growth, social cohesion and quality of life [41, 42]. In this context, Portugal conceived in 2006, the National Marine Strategy [40]. This document sets priority actions, based in three basic pillars: knowledge, marine spatial planning and active promotion and defense of national interests. In 2013, the National Marine Strategy has been launched in a new phase, supported by and action plan for 2013 to 2020

where economy and governance assume the main foundations.

Following this framework, the aims to develop a marine cluster for the Azores Region used the methodology based in the analyses of potentialities and benefits suggested by Trippel [19] and by Wiljnost et al. [5]. The strengths and weaknesses of the Azores Region determine the profile and its competitiveness at the international set. Critical factors for regional sustainability success may be optimized. The regional clusters system seeks on the sustainability paradigm a core element of governance policies [35] where the university research projects and companies strategy supports are crucial [36, 37].

Regional strategic clusters are important sources of economic development. The clusters impact increment the local and regional conditions of governance and sustainability process assessment [38]. Previous research works link successful clusters to innovation capacity, especially in technology clusters.

Sustainability implies an ongoing dynamic development, driven by human expectations about future opportunities, encompassing different dimensions [39]: (1) conventional economic perspective; (2) environmental protection perspective; (3) intergenerational perspective; (4) holistic perspective; and (5) integrated perspective, combining the economic, environmental and social dimensions. Therefore, sustainability is not an end, but a continuum process of governance.

The history and relevance of the sea to the islands economic sustainable development led us to search the answer for the questions presented in the introduction section.

In the following sections the author presents an overview and analysis of Azores sea

dynamics, as well as an evaluation of the potential impact of the marine cluster.

### *Azores marine governance dynamics'*

Located in the Mid Atlantic, (see Figure 4), Azores Archipelago has peculiar features that remark the insularity, territorial structure and the autonomy statute. The biggest Exclusive Economic Zone (EEZ) and their maritime space in general placed the archipelago in the spotlight, turning it into a model for the validity of the current political framework [40].

The importance of the sea in the Azores can be measured by the size of that sub-area of Exclusive Economic Zone of Portugal – 953,633 Km<sup>2</sup> – the largest in the European Union, extending the borders of the EU to the neighborhood of the American continent. The marine environment, conservation and biological resources, have an international importance. This fact is justified by its isolated position in the middle of the Atlantic (Macaronesian Biogeographical Region) and the recent age of the Archipelago.

Azores archipelago has a set of peculiar features, like regionalization, insularity and autonomous government that provides and privileges the study of maritime/coastal governance. Its marine environment, potential resources and wide maritime domain, together, are a critical piece for its future development. Research competences and capacities should range over the various activities of the maritime domain. Co-operating in a cross sector and financing mechanisms are fundamental means to support cluster development [43].

Current discussions on “global governance” are including socio-political transformations

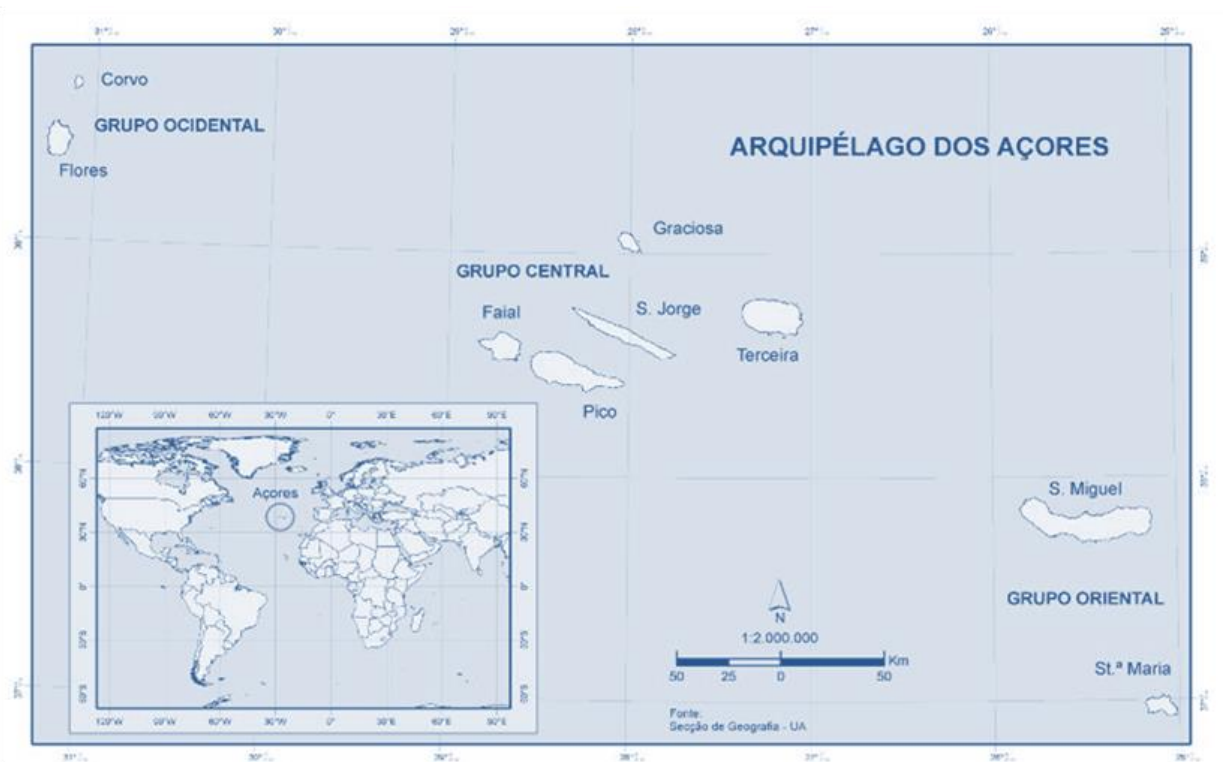


Fig. 4 - Geographic position of the Azores Archipelago.

Source: Secção de Gestão e Planeamento Ambiental – Biology Department, University of the Azores

in development strategies as a key to solve common problems at different places and levels [44]. Global governance has three important pieces that developed new functions and roles in the decision making process: (i) stakeholders (including public and private agencies); (ii) decision mechanisms and, (iii) governance levels. Thus, the marine cluster construction is an integration tool which supports the effectiveness of the smart governance considering all these pieces.

### *Identification and components of the marine cluster*

The literature presents some recommendations to develop a maritime cluster [4,5,47, 48,50, 53, 54.] Based in the theoretical framework proposed by De Lange

to analyze the clusters, three crucial dimensions need to be considered:

1. *Cluster structure*
2. *Cluster governance*
3. *Cluster performance*

Currently, the identification of the activities and components related to the sea is the first step to define the Azores Marine Cluster. The future development of an Azores Marine Cluster will be limited by the 9 methodological phases presented in Table 2.

Recent studies related to the sea economy remark the need to integrate the several activities and uses of the sea based in a functional framework [45, 46]. In this sense the Blue Growth Study [46] proposed six global maritime functions: maritime transport and shipbuilding; food, nutrition, health and

**Table 2 - Cluster methodology proposal and stages for Azores Region**

<b>Methodology</b>	<b>Analysis</b>
1. Gaps and needs	Policy and opportune time to develop an economic and policy framework related to the sea and its strategic development context. Azores Region is strongly linked to the sea from the geography, history and economy. At the moment a diversification of the activities related to the sea is rising, both of small scale, as leisure activities, and also of big scales as prospecting: natural and mineral resources and other potential emerging uses as energy sector. On the other hand, the great dimension of the blue economy could be a pool of the Azores development. The transfer of knowledge and capacity building is needed..
2. Planning and design	From a strategic point of view, the identification of activities, stakeholders, uses and benefits provided by the sea urges. This information is a condition for sustainability of the sea and important part of the Azores Regional Economy There are important advances in territorial planning, conservation and maritime sector plans, but the cluster needs to be seen as a nexus, as a common platform for all governance components..

3. Constructing the cluster structure	Ongoing evaluation
4. Agglomeration	<b>Encomp</b> Further research needed.
<b>5.Performance</b>	Further research needed
<b>6. Reply</b>	<b>Further research needed</b>
<b>7.Integration at Azores Regional Clusters System</b>	Ongoing evaluation
<b>8.Monitoring sustainable economy</b>	<b>Further research needed</b>
<b>9.Externalities: Policies &amp; External influence</b>	<b>Ongoing evaluation</b>

ecosystem services; energy and raw materials; leisure, working and living; coastal protection; and maritime monitoring and surveillance. In the case of Azores Region the main functions related with marine environment were identified, taking into attention the Azores specificities.

In this way, the main sectors identified are (Figure 5): Fisheries; Research and Ocean Development; Maritime Tourism; Maritime Heritage; Maritime Transports; Maritime Industries. There is an urgent need for a deep research to identify relations of the functions, activities and components of the cluster.

The methodology suggests an establishment of a hexagonal configuration for the Azores Marine Cluster, which drives from the sustainable development matrix. The dimension of this hexagonal configuration encompasses the approach to the six economical dimensions related to the sea: (i) natural capital; (ii) financial capital; (iii)

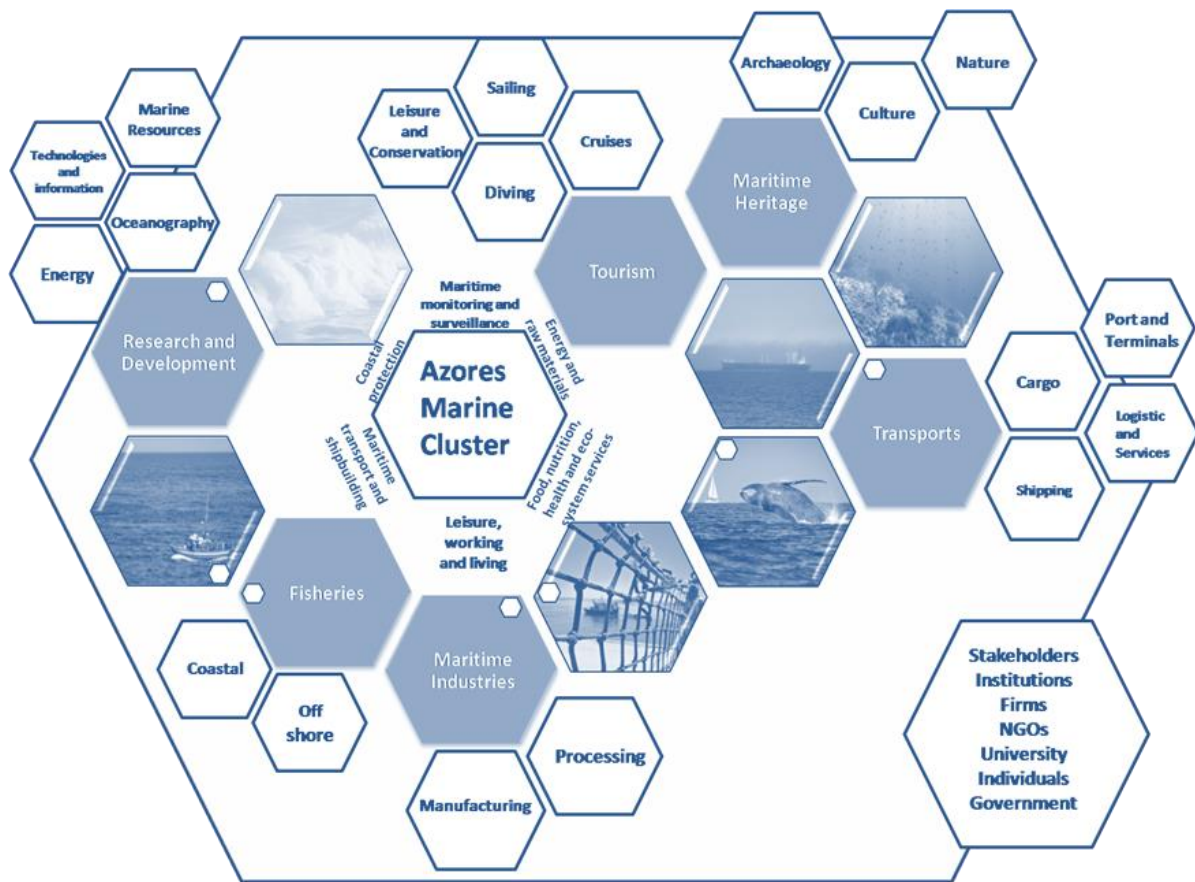


Fig. 5- Conceptual map of Azores Marine Cluster Functions

physical capital; (iv) human capital; (v) social capital; and (vi) governance capital. These dimensions are also inter-related with the six main sectors of the Azorean cluster entity, presented in the above figure (Figure 5).

### *Life cycle stages of the Hexagonal Azores Marine Cluster*

In Azores region, inside the hexagonal marine cluster, it can be identified a set of activities, which are at different levels of development. Based on a dynamic perspective of life cycle [46], the research identifies various development stages:

- **Potential development stage:** these early path inventions need to be made, but most promising outputs and governance framework are still to be defined. Therefore,

high R&D investments are required and, as consequence, even though the output objectives are clear, commercial viability needs to be justified;

- **Growth stage:** At this stage, economic and/or employment growth are evident, impacting socioeconomic and societal dimensions. Satellites activities tend to appear and new entrants, especially smaller sized companies, which can start exploiting the market. Due to technology development processes and switching costs, prices of technologies gradually tend to be minimized;
- **Maturity stage:** In this phase the global market conditions are stable and economic infrastructure are consistent with market needs and demands. Even tough competition is fierce, there is revenue



Fig. 6 - Life cycle stages identified for the Hexagonal Azores Marine Cluster

attractiveness to all stakeholders and space for the introduction of new services and substitutes products.

Presently, as showed in Figure 6, there are several elements and components of the Azores Marine Cluster. The fishery activities provide food and employment to a considerable number of coastal inhabitants dispersed by the nine islands and is one of the oldest economic activities of these islands, being therefore in a maturity phase. There are also sea activities that support tourism, such as cruises, which are at a mature stage, even though they are recent in the Azorean economic context.

The R&D activities in the Azores are in a growth phase, being promoted especially by the research centers of the University of the Azores in cooperation with and integrated in international research projects. In this same stage, there is leisure and tourism sustainable activities, which started to show a clear employment growth and impact on the socioeconomic dimension. Some of these growing activities can be enhanced and sustained by the quality of natural environment of the islands. In this sense,

some precautionary measures are needed and a regulation framework needs to be defined.

Maritime ecosystem services, as well as energy and prospecting, can be considered to be in an earlier stage, especially at deep sea domain, since they present a high economic value potential, but still need high R&D investment, which compromises present commercial/economic results. Especially for these activities, a governance framework needs to be defined.

As referred by Shinohara [47], the different life cycle stages encompass different governance and management interventions: (i) at the potential stage, a strong government support is required for industry incubating and definition of the legal set; (ii) in the growth stage, governance occurs at three domains: improvement of legal set; supervision of the actors; and support to business networking, especially long-term relationship between companies; and (iii), at the maturity level, governance intervention occurs specially for supervision and redefinition of boundaries. In all stages, human resource management based on the long-term co-working spirit is vital.

#### IV. Azores Marine Cluster's Economic Prospective

The urgent need for a design mechanism of environmental governance adequate to the new economic paradigms induces this research work. The Blue Economy is understood as maritime sector and also the services provided by marine environment. The Blue Economy starts to be seen as a driver for a territorial development context. In the domain of the economic tools, the adoption of the clustering model for a strategic view of the sea and its integration at the regional economy level is suggested.

Several theoretical perspectives have been applied in the study of clusters [5, 48]. The concept of clusters goes beyond geographical proximity; it emphasizes the relationships and social ties among the actors in the cluster. The personal interaction, frequent communication, and a sense of a common identity that can arise out of a cluster's diverse networks, from project cooperation to cluster organizations and networking arrangements, are what enhances the linkages that foster the cluster dynamics [49].

Porter's [1, 8] cluster definition can be usefully applied to maritime cluster activities, specially, at the performance at geographical level [50]. The benefits of the clustering should be highlighted as it stimulates innovation, increases productivity, creates flux at networks level and the emergence of new spheres of activity [51].

It is important that the cluster consists of a critical mass of heterogeneous activities, in order to make the value of the cluster bigger than the sum of its parts, as well as enable increased specialization of companies. By "heterogeneous" is meant that cluster actors should be well distributed across vertical and horizontal dimensions, so that the different

levels of the supply chain are represented, along with a number of activities horizontally within each sector [5].

Overall, institutional settings play a significant role in enabling competitiveness and expansion, retaining maritime activities, attracting foreign companies, as well as increasing the level of innovation. This includes government policy, interest organizations, educational institutions, and research bodies. Cluster-based policy shifts the role of government towards building appropriate legislative frameworks for cooperation and growth [49].

The study of the European Clusters developed from Policy Research and the several documents of the European Commission [41, 42, 46, 52-55] have highlighted the importance of the maritime cluster for EU economy. Therefore, the concept of clusters has been widely integrated into the conduct and political governance of maritime activities. As empirical studies conducted all over Europe show, maritime clusters exist and are of significant economic importance to local and regional economies.

It is also important to notice that the economy of the nature capital has been appointed as the next step by the political and development strategies [42, 46, 55, 56]. In this line of thought, the green economy has been established and is now part of the business of development.

There is still a gap related to the relevance of the goods and services linked to the ocean economy. It is our aim to minimize the gap and, therefore, following a sustainable approach, we put forward the designation of marine cluster as an integration of the maritime activities and the services provided by the ocean as ecosystem. Our efforts are based in the Hexagonal Azores Marine

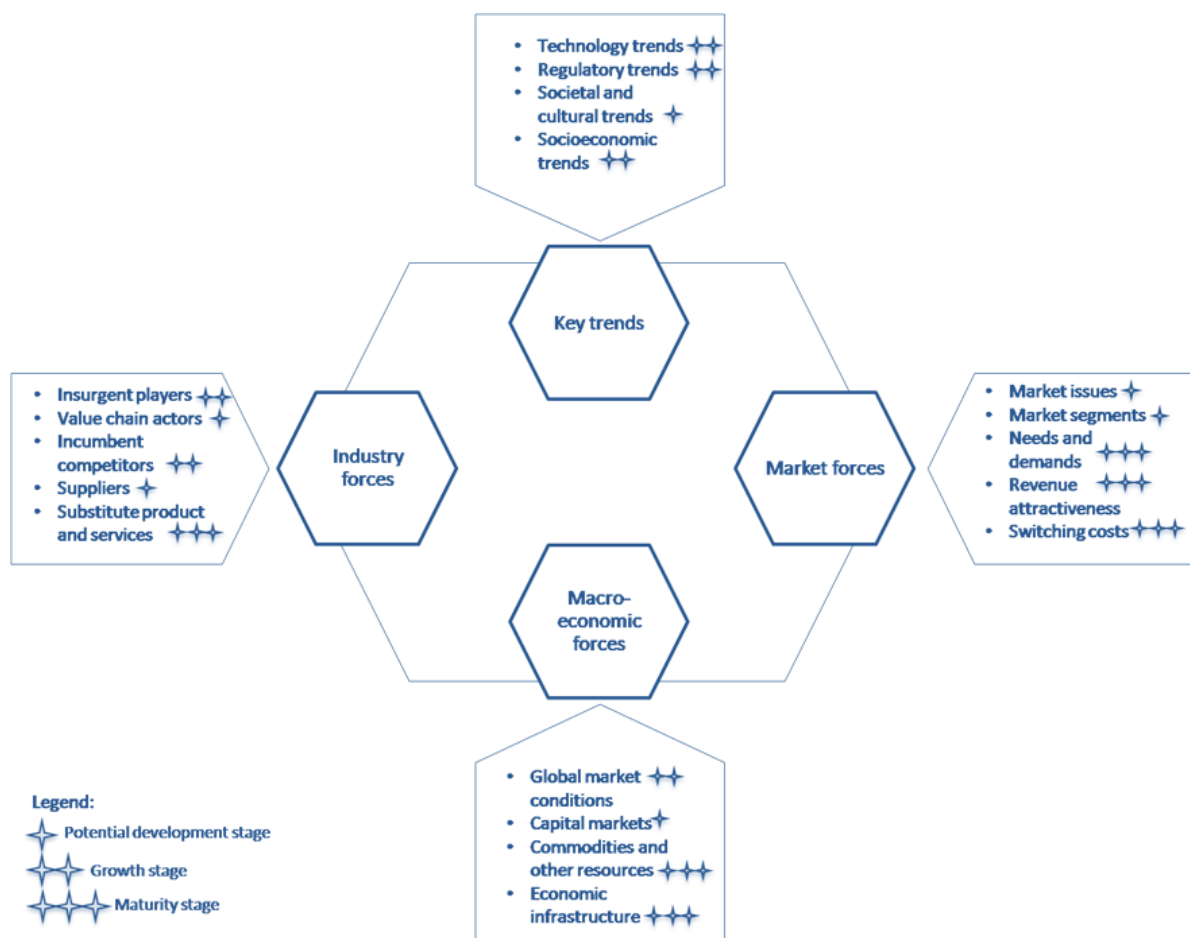


Fig. 7 - Hexagonal Azores Marine Cluster Entity Trends.

Source: Adapted from Osterwalder & Pigneur, Business Model Generation [57].

Cluster, which is a potential economic priority for the Azores region, taking into account the geostrategic position and the large maritime territory.

Inside the Azores Marine Cluster entity there are several main and satellite activities, which impact governance and economy trends, varying during cluster life cycle stage.

The macroeconomic, market and industrial forces, and key trends are benefited by the agglomeration of the maritime sectors. The benefits at internal economy are evident and there are showed indicators that are directly

related as the maturity stages of these activities..

## V. Conclusions

The bibliography available suggests that the evolution of maritime industry policy development and implementation from fragmented (sector) approach towards a Cluster Strategy approach has very significant successful results, especially in the policy implementation [58].



The opportunities for design and development of regional marine clusters from a governance perspective, in the Azores, are:

- The development of the bases for a sea economy, by the integration of different sectors and stakeholders, towards a dynamic and sustainability strategy;
- Integration of the marine cluster into the regional economic vision;
- Leverage the potentialities of a Blue Economy, and the direct and indirect goods and services for a maritime logistic value chain;
- Promotion of the marine cluster as a governance tool, which implies a bigger weight of the sea in the political agenda.

There is an urgent need for a deep research to identify relations of the functions, activities and components of the cluster. There is a lack of data regarding main sea activities. The versatility of Azores Marine Cluster should congregate the business provided by marine ecosystem services. The international agenda put forward a set of hints in this domain. Therefore, Azores could gain from the development in the future within a blue carbon and an environment externalities market.

The establishment of a core of Cluster-based Regional System with an endogenous driver, as the Sea, could be a “smart” option for a sustainable Regional Development. Therefore, this work contributes to the theory of regional clusters by considering a wide set of players and attributes applied to the Azorean reality related to the sea. On the other hand, the work aims to call deeper knowledge on impacts and correlations between maritime activities. The research in the Blue Economy field is appointed as key to integrate marine ecosystem services in a traditional maritime cluster. It also considers the smart governance

implications and the possibility of exploiting a cluster articulating several sectors at different life cycle stages. However, these findings should be viewed in light of some limitations. Regional data available is one of the major weaknesses of any research performed at this level in Azores and, therefore, one of the research paths that will be carried out is data collection at different levels and in all sectors presented in the hexagonal model developed in the current study.

Further work is clearly needed, in order to evaluate the possible inclusion of new elements supported by data and a multi-level analysis of the smart governance process. Aside from these considerations, it would be interesting to compare the results from marine cluster with the remaining strategic clusters. Following the hint of the international and national agenda, future research will be put forward regarding the blue carbon and environment externalities market. Certainly, there is scope for further research in this area.

**Acknowledgements:** Funding for this work is granted by FCT – CEEAplA, Research Centre of Applied Economics Studies of the Atlantic. FRCT- Regional Technology and Science Regional Azores Fund.

---

## References

- [1] Porter ME. The Adam Smith address: Location, clusters, and the "new" microeconomics of competition. *Business Economics* 1998;33(1):7-13.
- [2] Asheim BT, Coenen L. Contextualising Regional Innovation Systems in a Globalising Learning Economy: On

- Knowledge Bases and Institutional Frameworks. *Journal of Technology Transfer* 2006;31(1):163-73.
- [3] Delgado M, Porter ME, Stern S. Clusters and entrepreneurship. *Journal of Economic Geography* 2010;10(4):495-518.
- [4] Doloreux D, Shearmur R. Maritime clusters in diverse regional contexts: The case of Canada. *Marine Policy* 2009;33(3):520-7.
- [5] Wijmolst N, Jenssen JL, Sodal S. European maritime clusters: global trends, theoretical framework, the cases of Norway and the Netherlands, policy recommendations: Foundation Dutch Maritime Network; 2003.
- [6] Porter ME. Clusters and economic policy: aligning public policy with the new economics of competition. White Paper (Institute for Strategy and Competitiveness, Harvard Business School, 2007) 2007.
- [7] Marshall A, Marshall MP. *The economics of industry*. London: Macmillan and Co.; 1920.
- [8] Porter ME. *The competitive advantage of nations: with a new introduction*: Free Pr; 1990.
- [9] Akoorie MEM. A challenge to Marshallian orthodoxy on industrial clustering. *Journal of Management History* 2010;17(4):451-70.
- [10] Becattini G. The Marshallian industrial district as a socio-economic notion. *Industrial districts and inter-firm co-operation in Italy* 1990:37-51.
- [11] Behkami NA, U Daim T. Research Forecasting for Health Information Technology (HIT), using technology intelligence. *Technological Forecasting and Social Change* 2010.
- [12] Pyke F, Becattini G, Sengenberger W. *Industrial districts and inter-firm co-operation in Italy*: International Institute for Labour Studies; 1990.
- [13] Bellandi M. Innovation and change in the Marshallian industrial district. *European Planning Studies* 1996;4(3):357-68.
- [14] Bellandi M. Italian industrial districts: An industrial economics interpretation. *European Planning Studies* 2002;10(4):425-37.
- [15] White House. *A strategy for american innovation: Securing Our Economic Growth and Prosperity*. National Economic Council. Council of Economic Advisers, and Office of Science and Technology Policy. Washiton, DC USA; 2011 (February).
- [16] Porter ME. Competitive advantage, agglomeration economies, and regional policy. *International regional science review* 1996;19(1-2):85-90.
- [17] Porter ME. Location, competition, and economic development: Local clusters in a global economy. *Economic development quarterly* 2000;14(1):15-34.
- [18] Isard W, editor. *Methods of regional analysis: an introduction to regional science*. Cambridge: MA: John Wiley & Sons, Incorporated; 1960.
- [19] Trippel M. *Cross-Border Regional Innovation Systems*. 2006.
- [20] Doloreux D. Regional innovation systems in Canada: a comparative study. *Regional Studies* 2004;38(5):479-92.
- [21] Howells J. 5 Regional systems of innovation? *Innovation policy in a global economy* 1999:67.

- [22] Vang J, Coenen L, Chaminade C, Asheim B. Universities, Regional Innovation Systems and the Bangalore Experience: Towards a Contextual and Evolutionary Perspective. In: Chen Jin XQ, Wu Xiaobo, (Ed.), editor. 5Th international Symposium on Management of Technology (ISMOT'07); 2007; Hangzhou: Zhejiang University Press; 2007. p. 884-8.
- [23] Natário MMS, Couto JPA, Tiago MTB, Braga AMM. Factors and Dimensions of National Innovative Capacity. *Innovation in Business and Enterprise: Technologies and Frameworks* 2010:92.
- [24] Bottazzi L, Peri G. Innovation and spillovers in regions: Evidence from European patent data. *European Economic Review* 2003;47(4):687-710.
- [25] Polanyi M. The logic of tacit inference. *Philosophy* 1966;41(155):1-18.
- [26] Morgan K. The exaggerated death of geography: learning, proximity and territorial innovation systems. *Journal of Economic Geography* 2004;4(1):3-21.
- [27] Storper M. *The regional world: territorial development in a global economy*: The Guilford Press; 1997.
- [28] Tödtling F, Trippel M. One size fits all?: Towards a differentiated regional innovation policy approach. *Research Policy* 2005;34(8):1203-19.
- [29] Cooke P. Regional innovation systems, clusters, and the knowledge economy. *Industrial and corporate change* 2001;10(4):945-74.
- [30] Goodwin M, Jones M, Jones R. Devolution and economic governance in the UK: Rescaling territories and organizations. *European Planning Studies* 2006;14(7):979-95.
- [31] Manca G, Curtin K. Fuzzy Analysis for Modeling Regional Delineation and Development: The Case of the Sardinian Mining Geopark. *Transactions in GIS* 2012;16(1):55-79.
- [32] Tiago MTB, Tiago F, Botelho M. Modeling Regional Development in Azores region based on fuzzy analysis. In proceedings: Association ERSA, editor. ERSA 2012 - Regions in Motion - Breaking the Path 2012; Bratislava; 2012.
- [33] Bettencourt R. Strategic prospective for the implementation of employment policies in the Azores. *Technological Forecasting and Social Change* 2010;77(9):1566-74.
- [34] Ekstrom JA. Navigating fragmented ocean law in the California Current: Tools to identify and measure gaps and overlaps for ecosystem-based management. 2008.
- [35] Young OR, Osherenko G, Ekstrom J, Crowder LB, Ogden J, Wilson JA, et al. Solving the crisis in ocean governance: Place-based management of marine ecosystems. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development* 2007;49(4):20-32.
- [36] Cornelissen A, Van den Berg J, Koops W, Grossman M, Udo H. Assessment of the contribution of sustainability indicators to sustainable development: a novel approach using fuzzy set theory. *Agriculture, ecosystems & environment* 2001;86(2):173-85.
- [37] Tiago MTB, Tiago F, Botelho M. Dinâmicas regionais: ideias e desafios. In: iBook, ebook. Ponta Delgada; ISBN 978-989-97942-0-7; 2012.
- [38] Neto P, Serrano MM. Governance and Creativity on Urban Regeneration

- Processes. CEFAGE-UE Working Papers 2011.
- [39] Lozano R. Envisioning sustainability three-dimensionally. *Journal of Cleaner Production* 2008;16(17):1838-46.
- [40] Ministerio de Defesa Nacional M. National Strategy of the Sea. Portuguese Republic; 2006.
- [41] European Commission. An Integrated Maritime Policy for the European Union.: Communication from the European Commission, COM(2007) 575 Final.; 2007.
- [42] European Commission. EUROPE 2020 : A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Communication from the European Commission, COM(2010) 2020 final.; 2010.
- [43] Paramio L, Alves F, Porteiro J, Gomes FV. New Challenges for Coastal Governance in the Azores: Marine Clusters. *Littoral* 2008; 2008 25-28 November; Venice, Italy; 2008.
- [44] Paramio Martin ML. Governança oceânica: bases estratégicas para o desenvolvimento do " Mar dos Açores". Ponta Delgada: University of the Azores; 2012.
- [45] SAER/ACL. The hypercluster of the Sea. Lisbon; 2009.
- [46] European Commission. Blue Growth: Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts. In: MARE D, editor.; 2012.
- [47] Shinohara M. Maritime cluster of Japan: implications for the cluster formation policies. *Maritime Policy Management* 2010;37(4):377-99.
- [48] Benito GRG, Berger E, De la Forest M, Shum J. A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management* 2003;1(4):203-15.
- [49] Hansen J, Clasen J. The Economic Significance of Maritime Clusters.Lessons Learned from European Empirical Research. Working Paper: The Danish Shipowners' association; 2010.
- [50] De Langen PW. Clustering and performance: the case of maritime clustering in The Netherlands. *Maritime Policy & Management* 2002;29(3):209-21.
- [51] Doloreux D, Melançon Y. On the dynamics of innovation in Quebec's coastal maritime industry. *Technovation* 2008;28(4):231-43.
- [52] European Commission. Green Paper: Towards a Future Maritime Policy for the European Union: A European Vision for the Oceans and Seas. In: Commission E, editor.: COM(2006) 275 final; 2006.
- [53] European Commission. Maritime Clusters. In: Commission Staff Working Document, editor.: SEC (2007) 1406; 2007.
- [54] European Commission. The Concept of Clusters and Cluster Policy and their Role for Competitiveness and Innovation: Main Statistical Results and Lessons Learned. In: Commission E, editor.: SEC (2008) 2637 2008.
- [55] European Commission. Developing a Maritime Strategy for the Atlantic Ocean Area. Communication from the European Commission In: Commission E, editor.: COM(2011) 782 final; 2011.
- [56] TEEB. Why valuing the Oceans? . Discussion Paper UNEP/GRIDA: Duke University; 2012. p. 33.
- [57] Osterwalder A, Pigneur Y. Business model generation: a handbook for visionaries, game changers, and

challengers. New Jersey: John Wiley and Sons 2010.

[58] World Bank, 2009. Clusters for Competitiveness: A Practical Guide & Policy Implications for Developing Cluster Initiatives. International Trade Department..

---

## Glossary

**Hexagonal marine cluster** – There are six main clusters entities along the blue ocean economy value chain, which can be sustainable management using a hexagonal dimensions matrix: (i) natural capital; (ii) financial capital; (iii) physical capital; (iv) human capital; (v) social capital; and (vi) governance capital.

**Smart governance** – smart governance encompasses an inclusive, global and directed governance of common goods and public policies. Governance is supported by the

innovation and the technology toward a sustainability system.

**Collaborative network** - A collaborative network is the group of firms, individuals and other organizational entities that work together possessing the capabilities and resources needed to achieve a specific outcome, in a business value chain.

**Innovation** - Innovation is the transformation of knowledge into a benefit, which may be for commercial use or for the public good; it reflects the search for and the innovation breakthrough, experimentation, development, reproduction and adoption in new products, new processes and new organizational frameworks.

[» voltar ao Sumário](#)



**Instituto de Estudos Políticos**  
Universidade Católica Portuguesa  
Palma de Cima | 1649-023 Lisboa  
Tel.: (+351) 217 214 129  
Fax: (+351) 217 271 836  
E-mail: [secretariado.iep@iep.lisboa.ucp.pt](mailto:secretariado.iep@iep.lisboa.ucp.pt)  
Web: [www.iep.lisboa.ucp.pt](http://www.iep.lisboa.ucp.pt)

**Linha de Investigação em Assuntos Marítimos**  
**Instituto de Estudos Políticos**  
Universidade Católica Portuguesa  
Palma de Cima | 1649-023 Lisboa  
Tel.: (+351) 217 214 129  
E-mail: [investigacao.mar@iep.lisboa.ucp.pt](mailto:investigacao.mar@iep.lisboa.ucp.pt)  
Web: [www.iep.lisboa.ucp.pt/LIAM](http://www.iep.lisboa.ucp.pt/LIAM)