

## PREFÁCIO

O mar é a circunstância determinante de um Portugal independente e do sucesso na sua resistência à atracção de uma centralidade Ibérica a que aspira à unificação política da Península sob um único poder.

A posição geográfica portuguesa e os portos na sua costa não som foram a condição para a concretização dos ápios externos à conquista e expansão do território até às suas presentes fronteiras, como também propiciaram, desde o início da nacionalidade, uma produtiva actividade de pesca e um importante comércio marítimo geradores de ciência náutica e de recursos financeiros, humanos e materiais que, ao serviço da vontade promotora da epopeia marítima nacional, fizeram deste País improvável o actor da primeira globalização.

Reportando-nos ao presente, verifica-se que nas últimas quatro décadas o comércio marítimo cresceu cerca de quatro vezes. Anualmente a carga marítima desloca cerca de 90% do comércio mundial e 2/3 da produção petrolífera, Mais de 47.000 navios demandam para cima de 4.000 portos em todo o mundo e o volume anual do comércio global excede as 10.000 milhões de toneladas.

Cerca de 3/4 dos portos marítimos estão localizados nas costas do Oceano Atlântico e processam mais de 70% de toda a carga deslocada através dos mares. O custo da carga marítima é de 40 a 45% menor que por via férrea e 20 vezes menor que o transporte rodoviário.

No que respeita à União Europeia, quase 90% do seu comércio externo, 40% do seu comércio interno e 90% do transporte de petróleo faz-se por via marítima, sendo que a União Europeia detém 40% da frota mundial. <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Números cf. Designadamente, José Juste-Ruiz. "Freedom of Navigation and Responsibility for Damage to the Marine Environment", in "30 Years After the Signature of the UNCLOS", Coimbra Editora, Maio de 2014, p. 85-111; e Armando José Dias Correia, "O Mar no Século XXI, FEDRAAVE, Aveiro, 2010, passim. UNCTAD, Review of Maritime Transport.

No caso de Portugal, a sua natureza quase-arquipelágica faz com que o desenvolvimento económico, a prosperidade e qualidade de vida da população portuguesa estejam na total dependência do comércio e do transporte marítimos. Na 44.<sup>a</sup> posição mundial como país exportador, 94% das toneladas e 79% do valor exportado para fora da União Europeia são por via marítima.<sup>2</sup>

Sendo a geografia o mais imutável dos factores geopolíticos, hoje como no passado, os porto portugueses para além de serem os terminais do sistemas de comunicações marítimas que garantem a permanente ligação e o fluxo de bens imprescindíveis à unidade nacional, continuam a ser a porta marítima da Península Ibérica e da Europa, quer para o tráfego marítimo intercontinental, pela sua localização no ponto de encontro das grandes rotas marítimas que confluem para o velho continente, quer para o transporte marítimo de curta distância que se insere na cadeia logística de transportes na Europa.

É esta a realidade que faz dos nossos portos um dos sectores estratégicos e dos mais relevantes para a economia nacional, e sem os quais o País não seria viável.

Daí que o sector marítimo portuário tenha estado sempre no centro das políticas públicas, cujo acerto e eficácia têm, naturalmente, variado ao longo dos tempos, mas que, mesmo com dificuldades derivadas de conjunturas menos favoráveis ou de menos bom governo, se tem vindo a afirmar nas últimas décadas ao ponto de ter sido um dos que melhor resistiu à última crise económica.<sup>3</sup>

Mas pode-se dizer que o ano de 2022 é aquele em que se afirma a retoma pós pandemia, tendo todos os grandes portos nacionais apresentado relevante recuperação face a 2020 e 2021, assim como têm também em curso ambiciosos projectos de desenvolvimento nas mais diversas áreas com vista a poderem responder com sucesso aos desafios do futuro.<sup>4</sup> Assim, todas as reflexões sobre o sector marítimo-portuário são bem-vindas, não só para a divulgação junto do grande público na importância deste sector, mas principalmente como contributo para a definição de políticas públicas e para um pensamento estratégico que promovam a internacionalização dos nossos portos para que, numa actividade

---

<sup>2</sup> [Jornaldenegocios.pt](https://jornaldenegocios.pt), [atlas.media.mit.edu](https://atlas.media.mit.edu), ac.22Março2019.

<sup>3</sup> Conforme INE, PORDATA, em <https://pordata.pt>, a 20-05-2023.

<sup>4</sup> Ver “Portos Marítimos Nacionais”, in *Revista de Marinha*, 85.º ano – 1030, NOV/DEZ 2022, p. 4 a 14.

marcada por forte competição, alguns deles se possam situar em lugares cimeiros do *ranking* mundial dos portos internacionais o que, claramente, é um objectivo nacional.<sup>5</sup>

Resta-me congratular os Autores pelo seu sentido de oportunidade e pela qualidade do seu trabalho, a par de uma recomendação aos leitores para que reflectam nas relevantes questões para o País que ele suscita.

Por mim agradeço a oportunidade de o ter conhecido em primeira mão e pelo maior benefício que retirei da sua leitura.

Algés, 11 de Julho de 2023  
José Manoel Penteado e Silva Carreira  
Vice-almirante, reformado  
Ex-Director-geral da Autoridade Matítima

---

<sup>5</sup> Em 2022, o Porto de Sines foi o 3.º porto mais eficiente da Europa e o 30.º no mundo, em 370 portos. Idem p. 13.