

A sustentabilidade de um cluster do mar em Portugal

Ana Maria FERREIRA

Licenciada em Geografia e Planeamento Regional, pela FCSH da Universidade Nova de Lisboa;
Mestre em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local, pela FL da Universidade de Lisboa;
Doutoranda em Geografia na FCSH da Universidade Nova de Lisboa.

Resumo

A globalização, ao alargar e intensificar ao nível mundial os fluxos de pessoas, bens, capitais, tecnologia, informação... consolidou o conceito de interdependência entre territórios que, estando mais ou menos afastados entre si em termos geográficos, se enquadram numa teia de relações. Estes territórios não coincidem mais com os Estados - Nação tradicionais, mas com regiões que, apresentando determinadas especificidades, passam a ser valorizadas no contexto mundial. A economia regional passa, desta forma, a ter um papel determinante na dinâmica da economia global. É, assim, num contexto de competitividade entre os diferentes territórios, baseada na valorização das identidades regionais e na concentração geográfica das actividades que se retoma o conceito de distrito industrial ou de cluster regional.

A defesa de um cluster do mar em Portugal assenta, antes de mais, numa razão de carácter geográfico. Com efeito, a presença do elemento marítimo no nosso território traduz um potencial de desenvolvimento em sectores diversos, como a pesca, a construção e reparação naval, a indústria transformadora, os transportes e a actividade portuária, o turismo náutico e a investigação científica do oceano. Para além disso, constitui-se como factor estratégico do país, no que se refere à sua posição privilegiada de contacto entre diferentes continentes e ao facto de poder ser, por esta via, uma das "portas da Europa".

Palavras-chave: Globalização; Cluster; Redes; Sectores Estratégicos; Competitividade Territorial; Especificidades Regionais.

Summary

Globalization, as it widens and intensifies, at a world level, the flows of people, goods, capitals, technology, information... has solidified the concept of interdependency between territories which being more or less distant from each other in geographic terms fit into a web of connections. These territories do not coincide with Nation States any longer, but rather with regions that while presenting certain specifications, begin to be valorized in a worldwide context. Thus, regional economy goes on to hold a crucial role in global economy dynamics. It is therefore in a context of competitiveness among the different territories, based on the valorization of regional identities and in the geographic concentration of activities, that the concept of industrial district is recovered or regional cluster.

The defence of a sea cluster in Portugal sets itself, above all, on grounds of a geographic nature. Indeed, the presence of the sea element in our territory is a potential for development in various sectors, such as fishery, naval construction and naval refitting, transformation industry, transportations and harbour activity, nautical tourism and scientific investigation of the ocean. Furthermore, it establishes itself as a strategic factor in the country in what concerns not only its privileged position of contact between different continents but also the fact that it can be, due to this pathway, one of the "doors to Europe".

Key-words: Globalization; Cluster; Networks; Strategic Sectors; Territorial Competitiveness; Regional Specifications.

Résumé

La mondialisation a conduit à l'élargissement et l'intensification des flux de personnes, biens, capitaux, technologie, informations... ce qui a consolidé le concept d'interdépendance entre territoires. Ce n'est plus la distance géographique qui compte, mais la trame de relations qui s'établie entre eux. Ces territoires ne coïncident plus avec les États-Nation traditionnels, ils sont plutôt des régions chaque fois plus valorisées dans le contexte mondial du fait quelles présentent certaines spécificités. Par conséquence, l'économie régionale devient déterminant dans la dynamique de l'économie globale. C'est, ainsi, dans un contexte de compétitivité entre les différents territoires, basée sur l'évaluation des identités régionales et dans la concentration géographique des activités, qui se reprennent le concept de district industriel ou de cluster régional.

La proposition d'un cluster de la mer au Portugal est basée essentiellement sur un critère géographique. En effet, la présence de l'élément maritime dans

notre territoire traduit un potentiel de développement dans des secteurs divers, tels que la construction et la réparation navale, l'industrie, les transports et l'activité portuaire, le tourisme nautique et la recherche scientifique de l'océan. En outre, se constitue comme un facteur stratégique du pays, en ce qui concerne sa position privilégiée de contact entre de différents continents et du fait de devenir, de cette façon, une des "portes de l'Europe".

Mots-clés: mondialisation ; *cluster* ; réseaux ; secteurs stratégiques ; compétitivité territoriale ; spécificités régionales.

Introdução

O presente artigo foi elaborado com base numa proposta de dissertação de doutoramento, recentemente aprovada pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Não é, por isso, mais do que o início de uma investigação que a sua autora pretende levar a cabo com aquele propósito e, nesta medida, o desenrolar de algumas pistas que a conduzirão nesse sentido.

A valorização das interdependências económicas e espaciais, no contexto da globalização em que vivemos, vieram, à escala mundial, realçar as especificidades regionais e locais, numa perspectiva de crescente competitividade territorial. Num mundo que progressivamente se vai tornando mais *global*, os padrões locativos, descritos pelas diferentes actividades económicas, reconfiguram-se movidos pela busca incessante da maximização das vantagens competitivas proporcionadas pelos novos territórios emergentes – as regiões. A ascensão desta "*personnalité régionale*"¹, suscita o desenvolvimento de um novo modelo económico, de cariz marcadamente territorial, cujas bases se encontram no que Alfred Marshall apelidou, no século XIX, de "distrito industrial", também chamado de *cluster regional*. Partindo deste quadro conceptual, a proposta de investigação que aqui se apresenta será orientada no sentido de se proceder à avaliação das novas teorias da geografia económica e do papel das regiões no contexto *global* actual, assim como à exploração das potencialidades do território nacional, no que se refere às vantagens competitivas que Portugal poderá apresentar através da afirmação de um *cluster do mar*. A (re) valorização marítima é aqui defendida como uma aposta estratégica no desenvolvimento futuro (endógeno) e no (re) posicionamento do país face ao exterior.

O artigo encontra-se, assim, estruturado em duas partes:

¹ Vidal de La Blache, cit. por Benko e Lipietz (2000, pg.10)

- a primeira de âmbito teórico: de análise sumária das linhas orientadoras que irão conduzir o enquadramento do tema da investigação, no que se refere a conceitos, teorias e modelos desenvolvidos;
- a segunda de carácter mais prático: em que é apresentado o caso de estudo (*o cluster do mar em Portugal*), a fundamentação da sua legitimidade científica, enquanto objecto de uma investigação desta natureza. Nesta medida, pretende-se demonstrar a pertinência de uma investigação sobre um potencial cluster do mar, apoiada na perspectiva de alguns autores que têm dedicado os seus estudos a esta temática e num estudo recente, elaborado pela Comissão Estratégica dos Oceanos, que defende, como uma das estratégias de desenvolvimento de Portugal, a valorização do oceano. São também identificados e analisados de forma breve os sectores que, a nosso ver, encontram no território português as condições adequadas à sua integração naquele cluster.

1. Enquadramento teórico do tema

1.1. A dinâmica regional no contexto actual de globalização

O contexto social e económico mundial é, na actualidade, marcado pelo fenómeno da globalização, “...*processo de desenvolvimento de mecanismos de concorrência ou de cooperação à escala planetária, que pressupõe a existência de estratégias competitivas globais, tanto no que se refere à organização da produção como aos mercados*” (Feio, 1998, pg.18). Assiste-se a um processo gradual de abertura ou diluição das fronteiras, à intensificação de fluxos de pessoas, bens, capitais, investimentos, informação e conhecimento, e, por isso, a um aumento das interdependências a nível económico, tecnológico e social, mas também a nível territorial. A *abertura* crescente dos territórios e aquilo a que Giraud (1996) chama de “*nomadização dos seus capitalismos*” originaram a alteração da lógica das políticas económicas que, “*de guardiães dos círculos virtuosos do crescimento autocentrado, que se destroem, passam a apoiar a competitividade internacional dos seus capitalismos*” (pg.119).

As grandes alterações registadas na economia mundial, após a crise da década de 70, sobejamente analisada por especialistas de diversas áreas do conhecimento, são “*expressas pela emergência de processos complexos de reestruturação económica e de reconfiguração do quadro de relações que se estabelecem no seu seio*”, (Feio, 1998, pg.65). Uma vez comprovadas as debilidades do modelo “fordista” de desenvolvimento, adoptado no pós-guerra e baseado na produção/consumo de massa, em grandes organizações produtivas (a grande empresa

multinacional), na expropriação excessiva e pouco criteriosa dos recursos, passa-se a privilegiar, em seu lugar, um modelo assente na especialização e na flexibilidade (tecnológica, da mão-de-obra...), inerentes a unidades produtivas de reduzida dimensão (a pequena e a média empresa)². Esta nova perspectiva do desenvolvimento é acompanhada de uma alteração do papel dos Estados que, perante as fragilidades orçamentais a que vão ser sujeitos neste cenário de “crise”, vão ser forçados a optar por estratégias de descentralização de funções, de privatização e de regionalização na atribuição de competências de gestão de bens e de serviços públicos. Benko (2001, pg.119) avança que *“un nouveau paradigme du développement est né: le développement «par le bas» (le développement local) qui remplace le développement «par le haut», géré par l'État”*.

A reorganização de poderes a que se assiste e o enfraquecimento da figura tradicionalmente forte e sólida de Estado-Nação, favorece, assim, uma visão do desenvolvimento sob a perspectiva da escala regional e local. À soberania do Estado prevalecente no modelo “fordista”, entidade reguladora da economia e das políticas de preços e rendimentos, orçamental, industrial... (Leborgne e Lipietz, 1994), sobrepõe-se agora a soberania regional³, inserida neste novo regime dito global. A economia regional passa, desta forma, a assumir um papel fundamental na dinâmica de crescimento da economia mundial, pois como refere Benko (2001) globalização não significa homogeneização do espaço mundial mas sim, diferenciação (“*différenciation*”) e especialização (“*spécialisation*”). As especificidades territoriais passam a ser determinantes no seio da imensidão de fluxos económicos que se estabelecem à escala global⁴. O mesmo autor defende, nesta sequência, o aparecimento do neologismo “*glocalisation*” (glocalização), para designar “*l'articulation accrue des territoires locaux à l'économie mondiale*” (pg.121).

A localização das actividades produtivas não obedece mais ao determinismo dos factores *tradicionais* (custos de transporte, proximidade ao mercado, custo da mão-de-obra...), mas antes privilegia as “*lógicas intra-organizacionais, isto é, as modalidades de articulação entre as diversas implantações da empresa ou da rede de empresas*” (Veltz, 1994, pg.189). As palavras de ordem, nesta nova geografia económica que assim se desenha, são, para Benko e Lipietz, “*desintegração vertical*” e “*divisão social do trabalho*”. Leborgne e Lipietz (1994, pg.233) citam Houssiaux (1957) para apelidar de “*quase – integração vertical*” este novo processo, caracterizado pela “*desverticalização das grandes empresas em redes*”

² Benko e Lipietz (2000, pg.10) escrevem, a este propósito: “*A l'ère de la grande entreprise, à son administration et à ses conventions rigides, succéderait l'ère de la «grappe» de petites entreprises innovantes se coordonnant par le marché et surtout par le «face-à-face».*”

³ Leborgne e Lipietz (1994) admitem ser possível distinguir três níveis de espaços geográficos em que se poderá realizar a unidade de um modelo de desenvolvimento: a regional, a nacional e a internacional.

⁴ Segundo Salvador (2003, pg.1177), a diferenciação tornou-se “*a base da produção da riqueza e o segredo das vantagens competitivas de base regional e local*”.

de empresas especializadas...”, defendendo que a *desintegração vertical* tende a assumir-se como a forma de organização industrial predominante. A mesma perspectiva é defendida por Veltz (1994), ao distinguir as duas formas de organização correspondentes à grande empresa e à rede de pequenas e médias empresas, que atribui o modelo da *quase – integração vertical* àquela, destacando a possibilidade de ser espacialmente concentrada ou não, enquanto a esta última associa o modelo da *desintegração vertical flexível*, que pode ser espacialmente concentrada (como o distrito industrial).

Em suma, as novas dinâmicas industriais, geradas no seio desta reconfiguração económica e territorial, incentivam à valorização das características e potencialidades locais e/ou regionais, como factor fundamental de afirmação e sucesso no contexto económico, social e político global.

1.2. A concentração geográfica: factor de competitividade económica e territorial

A configuração espacial de um determinado território, que reflecte a intervenção de agentes e a influência de dinâmicas diversas, vai-se alterando ao longo do tempo. A apropriação social de um espaço num determinado momento gera um padrão de ocupação (redes, relações entre agentes e espaços, fluxos) específico, que será inevitavelmente reajustado sempre que se alterem as forças actuantes sobre esse espaço (agentes e/ou dinâmicas económicas, sociais, culturais, etc...).

Após os anos 70, assiste-se a uma nova distribuição espacial das actividades económicas. A crescente circulação de capitais, associada à globalização, incentiva a competição territorial na captação de investimentos externos. Como refere Giraud (1996, pg.119), “*num determinado território, a evolução da riqueza depende então cada vez mais do seu carácter atractivo para o conjunto dos capitalistas, qualquer que seja a sua origem nacional.*” A competitividade territorial passa a ser avaliada pela capacidade que um território tem de atrair investimentos, por apresentar factores “competitivos”, como infra-estruturas para a sociedade do conhecimento ou sectores de grande dinamismo económico, por exemplo, e de proporcionar níveis sustentáveis de emprego e a obtenção de rendimentos elevados. Encontramo-nos, desta forma, num contexto de “*concurrence aigue entre firmes et entre territoires*”, (Pommier, 2001, pg.169).

As vantagens competitivas de um território em relação a outro passam, na opinião de numerosos autores⁵, pela concentração geográfica das actividades eco-

⁵ Courlet (2001) sublinha a “*efficacité du modèle de concentration d’activités (...) la compétitivité globale s’appuie dans de nombreuses activités sur ces formes d’agglomérations d’entreprises industrielles et de services.*” (pg.50)

nómicas, aquilo a que geógrafos e economistas apelidam de “economias de aglomeração” (“economias de vizinhança” ou “economias de proximidade”). Nesta medida, a proximidade geográfica entre actividades de ramos semelhantes e complementares traduz-se em benefícios, relacionados com a redução dos custos de produção e de transporte, e o conseqüente aumento dos lucros, assim como com a maior facilidade de divulgação da informação e das inovações tecnológicas, factor determinante de competitividade no mercado actual. Defendendo esta perspectiva, e com o objectivo de avaliar a competitividade territorial, o economista Michael Porter (cit. por Salvador, 2003) desenvolveu o conhecido “*modelo do diamante*”. Na sua opinião, essa competitividade é definida pela análise de quatro aspectos (as “*pontas*” do diamante), a saber:

- *condições dos factores* (de produção, oferecidas por um território);
- *condições da procura* (dinamizadora da inovação);
- *sectores conexos e de apoio* (viabilidade de se estabelecerem redes entre empresas congéneres);
- *estratégia, estrutura e rivalidade entre empresas* (cooperação/concorrência entre empresas do mesmo ramo).

Além destes, considera ainda, como factores importantes da competitividade territorial, as políticas públicas e os acontecimentos do passado. Algumas aplicações deste modelo, como as realizadas no nosso país por Regina Salvador ao turismo algarvio e ao triângulo dos mármore alentejanos, traduziram a sua utilidade na identificação de mais-valias e debilidades dos respectivos territórios, enquanto elementos de competitividade territorial, informações importantes a considerar na definição das linhas estratégicas dos seus planos de crescimento/desenvolvimento e na sua capacidade de afirmação no que toca àqueles sectores económicos.

A globalização, ao realçar as identidades regionais e locais como factor determinante da competitividade territorial (a diferenciação) e as vantagens proporcionadas pela concentração geográfica das actividades, induziu o “reaparecimento” do conceito de “distrito industrial”, conceito actualmente associado a outros como sistema local de produção e cluster regional, criado no século XIX por Alfred Marshall, e que agora reaparece mais complexo e teoricamente mais exigente.

1.3. Os distritos industriais da era global – os clusters regionais

Após a década de 70, a aplicação do conceito de distrito industrial ocorre num contexto preciso: são detectados vários casos de sucesso económico em regiões (europeias e norte-americanas) em que se observam as características mais importantes (que adiante veremos) dos “distritos” de Marshall. O caso mais paradigmático, e amplamente analisado pelos autores que têm dedicado os seus

trabalhos a esta temática que retoma o conceito marshalliano, é o da Terceira Itália. Com efeito, esta região “*experienced the highest industrial growth in Italy in the post-war period (...) this type of industrialisation has been associated with dense networks of flexible, strongly related, mostly small and medium-sized firms in mainly craft-based industries that are concentrated in specialised industrial districts*” (Boschma, 1999).

O distrito industrial é para Courlet (2001, pg.22) uma “*forme typique d’organisation productive territorialisée dans laquelle les relations entre firmes sont régies par un ensemble de normes, implicites ou explicites, alliant règles du marche et code social.*” O distrito funciona, desta forma, segundo uma lógica territorializada. Já Becattini (1994, pg.20) entende por distrito industrial “*uma entidade socioterritorial caracterizada pela presença activa de uma comunidade de pessoas e de uma população de empresas num determinado espaço geográfico e histórico*”. O autor caracteriza o “*distrito marshalliano*”, salientando os seguintes aspectos: *a comunidade local; as empresas; os recursos humanos; o mercado; a importância da concorrência e da solidariedade entre os membros; a flexibilidade do sistema; a capacidade de adopção de inovações tecnológicas; o sistema de crédito às empresas por instituições bancárias locais; os elementos do dinamismo; a tomada de consciência de pertença a uma classe social e localidade.*

Nesta perspectiva, as políticas de desenvolvimento regional devem privilegiar e incentivar a implantação de empresas de dimensão reduzida⁶, mais flexíveis e por isso mais susceptíveis de se adaptar à mudança e assimilar a inovação e as lógicas de rede, de competição/cooperação entre as empresas e destas com as instituições locais, principalmente as ligadas à investigação e à formação⁷. A importância da flexibilidade nestas formas de organização, é sustentada por Courlet (2001, pg.21), ao mencionar que esta é “*basée sur la petite dimension des unités de production, sur la densité des relations entre celles-ci et sur la rapidité de réponse des entreprises aux nouvelles conditions internes et externes de la zone*”, acrescentando que a flexibilidade é também “*la capacité d’adaptabilité aux nouvelles technologies*”. Morris (1998) fala em “*hi-tech flexibility*”, referindo-se à flexibilidade de sectores industriais modernos, como o caso do equipamento electrónico, exemplificando com a situação do estado norte-americano da Califórnia. A dinâmica que aí se desenvolveu é resumida pelo autor ao mencionar

⁶ “... assim que o peso das relações financeiras ou o tamanho de certas empresas ultrapassam determinado limiar, já nos situamos fora dos cânones do distrito marshalliano.” (Becattini, 1994, pg.22)

⁷ Garofoli (1994, pgs.34 e 35) refere que para haver a formação de um sistema de pequenas empresas é necessária uma “*formação social territorial suficientemente homogênea no que se refere aos comportamentos culturais e às aspirações, com uma mobilidade social relativamente elevada (...), com uma estrutura cultural favorável à mobilidade social...*”. E acrescenta: “*De tudo isto resulta, como corolário, a existência de um importante consenso social, determinado por uma estrutura social que recompensa e promove, e por uma considerável flexibilidade do mercado de trabalho*”.

que *“the industry grew in a dynamic atmosphere in which firms were created and shut down or recombined over short periods, and firms acted both in competition with neighbours, and in cooperation when advantage could be seen in the sharing of knowledge”* (pg. 57). No âmbito do que considera ser a *“flexible production”*, destaca o sistema *“just in time”*, de que é exemplo conhecido a Toyota japonesa, que pressupõe uma produção perfeitamente ajustada à procura.

Normalmente, as empresas de um distrito, sendo do mesmo ramo industrial, dedicam-se a cada uma das fases do processo produtivo, contribuindo, no seu conjunto para que o distrito seja exemplo de uma *divisão do trabalho localizada*. Para Courlet (2001), o distrito abrange a totalidade do ciclo produtivo, desde a criação, produção, comercialização (nacional ou internacional) até um sector de concepção e de produção de maquinaria. Para além disso, integra, ainda, uma grande variedade de serviços de apoio às empresas (contabilidade, design, marketing...). Aí são, também, fundamentais as relações entre os actores locais, na medida em que se assumem como importantes dinamizadoras da competitividade territorial, aquilo a que Becattini (1994, pg.20) atribui ser uma *“osmose perfeita entre a comunidade local e as empresas”*. O ramo industrial prevalecente deve ser o mais diversificado possível, de forma a permitir uma oferta de emprego igualmente diversa, a uma mão-de-obra com qualificações e aspirações díspares. Para a manutenção da competitividade do distrito, os recursos humanos devem ser geridos e distribuídos com flexibilidade, de forma a haver uma adequação constante às alterações que aí vão ocorrendo. Os empresários devem manter-se informados e a par da sua evolução, enquanto entidade económica, social e territorial, e da representação dos seus produtos no mercado mundial. Estes produtos devem ter características específicas e diferenciadoras de outros congéneres produzidos noutros espaços (distritos). Aquele autor conclui que, dentro de um distrito, coexistem a concorrência e a solidariedade entre os seus membros, que, aliás, se assumem como os pilares essenciais da orgânica dos distritos industriais. Factor de importância semelhante constitui a abertura à adopção das inovações tecnológicas, a que se atribui uma das grandes vantagens desta forma de organização. Asheim (2000) é um dos autores que defende que os distritos industriais têm de ser *“learning regions”*. Numa *“learning economy”* as vantagens competitivas das empresas e regiões encontram-se na assimilação da inovação e de processos inovadores. Na sua perspectiva *“the learning economy emphasizes the importance of organizational and institutional innovations to promote co-operation, primarily through the formation of dynamic flexible learning organizations”* (pg.427). Refere, assim, que esta organização deve ser baseada num envolvimento dos trabalhadores no processo, numa estreita colaboração horizontal entre empresas ligadas em rede e em *“interactive-based innovation systems at the regional level and beyond, representing a systemic and networked approach to the formation of innovation supportive regions”*.

Considerando que o sistema de valores da comunidade local é de grande importância para a vida do distrito, Beccatini (1994) defende que este não deve ser factor inibidor da inovação e da mudança, havendo numerosas entidades (económicas, políticas, culturais, religiosas...) que têm a responsabilidade de transmitir esses valores. Esta comunidade local, vivendo em permanente troca com o exterior (Courlet sublinha a importância de se considerar o distrito industrial como um sistema aberto ao exterior) contribui, por esse facto, para o desenvolvimento do próprio distrito, embora a chegada de novos indivíduos possa desencadear, por vezes, alguma fricção sócio-cultural.

As regiões mais competitivas a nível global, os “novos espaços industriais”, são, assim, regiões sustentadas na aglomeração espacial de empresas, de pequena e média dimensão, especializadas e independentes, mas que operam de um modo combinado entre competição/concorrência e cooperação. A competitividade regional depende, em certa medida, da eficácia das redes que se estabelecem entre os diversos parceiros, não esquecendo um factor de grande relevância, os aspectos histórico-culturais⁸, de que releva a especificidade regional. Pommier (2001, pg.169) defende que *“peu a peu, s'est imposée une conception de l'aménagement du territoire centrée sur un développement de type plutôt endogène, organisé autour des ressources spécifiques des territoires, de la dynamique de leurs acteurs, de la compréhension de leur interdépendance, de leur capacité à produire des projets collectifs”*.

O sucesso económico e territorial assente na lógica do distrito industrial, que privilegia a unidade produtiva de pequena dimensão e, acima de tudo, as formas de produção flexíveis, parece, na actualidade, ultrapassar as suas fronteiras. Assistimos a um processo de adaptação das grandes multinacionais aos factores mais significativos do sucesso dos clusters regionais – a flexibilidade e o funcionamento em rede. A posição de Veltz (1994) a este propósito permite constatar, precisamente, que a *grande empresa-rede* (que o autor exemplifica recorrendo à indústria automóvel francesa) também consegue adoptar comportamentos de flexibilidade, tanto ao nível da *capacidade*, como da *variedade*, embora evidencie dificuldades em gerir a inovação e em conseguir a sua adaptação às *estruturas permanentes*.

Como dissemos anteriormente, ao conceito de distrito industrial andam actualmente associados outros, como o de sistema local de produção ou de cluster. A distinção entre eles não é clara, sendo, muitas vezes, utilizados como sinónimos, embora possamos, nesta fase, avançar com algumas ideias de autores, como Courlet (2001) sobre sistema local de produção e Porter (2000) sobre cluster, que enriquecem as particularidades destas terminologias. Assim:

⁸ Como refere Beccatini (1994, pg.21), “o distrito industrial é um espaço no seio do qual a história teve uma influência muito forte sobre o comportamento «natural» dos seus habitantes”.

– para Courlet:

“le SPL – Système Productif Local – ne dérive pas seulement du district industriel; la notion s’inspire également des analyses récentes de l’économie industrielle et de l’économie régionale sur l’innovation. Parallèlement aux externalités qui affectent la fonction de production dans les districts industriels, il y a des externalités opérant à travers des Réseaux de connaissances” (pg.23);

– para Porter:

“A cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and associated institutions in a particular field, linked by commonalities and complementarities. The geographic scope of a cluster can range from a single city or state to a country or even a group of neighboring countries.” (pg.254)

Vejam os, de seguida, a integração de algumas linhas deste quadro conceptual introdutório com as principais características do nosso caso de estudo.

2. Um cluster do mar em Portugal

2.1. Enquadramento geral

A defesa de um cluster (ou “hypercluster”, na expressão de Êrnani Lopes) do mar no nosso país assume-se, na opinião de alguns autores, como uma questão estratégica para a economia portuguesa, à qual deve ser dada a devida importância na definição da política económica do país. Num contexto de globalização competitiva em que vivemos e mediante a urgente definição de sectores estratégicos ao nível económico, a oportunidade actual que se coloca de (re) valorização e (re) aproveitamento deste recurso e aposta subsequente num conjunto de actividades a ele ligadas, potenciadoras de emprego e de desenvolvimento regional e nacional, não deve ser desprezada. Trata-se, no fundo, de uma questão de oportunidades e um desafio inevitável que se coloca aos políticos e agentes económicos portugueses, no sentido de potencializar as mais-valias adstritas a um sector (ou melhor, a um conjunto de sectores) que, nas últimas décadas, tem sido preterido pelos decisores (políticos, económicos...) nacionais.

A definição de um cluster do mar em Portugal prende-se, antes de mais, com uma questão de carácter geográfico. De facto, trata-se de um país “*com um comprimento que ronda os 560 Km*” e uma “*fachada longamente aberta para o mar – 848 Km ou seja 1 Km de costa para cada 100 Km²*”⁹. A tradicional vocação mari-

⁹ Raquel Soeiro de Brito, *Portugal, Perfil Geográfico*.

Nesta sequência, começa a desenhar-se uma evolução pouco favorável de sectores como a pesca, a construção e reparação naval ou o comércio marítimo, acentuada nas últimas décadas. Numa conferência realizada em Lisboa em Maio de 2005, dedicada aos transportes marítimos e portos, foram sugeridas como razões explicativas da situação actual (João Bebião, numa comunicação intitulada “*Proposta de estratégia marítima para Portugal*”): a desintegração da tutela única, com a consequente dispersão de actividades e responsabilidades, e a ausência de uma estratégia clara para o sector. Avançou, assim, para a necessidade de haver uma única tutela dos assuntos relativos ao mar e para a importância da definição de objectivos estratégicos, ao nível do ensino náutico, formação e qualificação marítima; do sistema portuário nacional; da indústria de construção e reparação naval; da marinha mercante e da segurança e protecção marítimas, sectores que destacou pela sua importância neste âmbito.

A integração de Portugal em espaços mais vastos, como a UE, teve também reflexos directos na forma de exploração dos sectores ligados ao oceano e, consequentemente, na própria organização territorial. Assim, a definição da política nacional da actividade piscatória, por exemplo, encontra-se submetida aos pressupostos da Política Comum de Pescas (da UE). O financiamento a abates ou a imobilizações temporárias das embarcações nacionais tem sido reflexo de uma das medidas mais importantes da política comunitária para o sector, no prosseguimento de um dos seus objectivos mais amplos – a redução do esforço de pesca, como forma de se alcançar um nível sustentável de exploração dos recursos. Também ao nível dos transportes e comércio marítimos há a considerar a escala europeia. O facto de ser estado membro da UE, impõe a Portugal alguns “condicionalismos” na dinâmica e evolução de sectores e territórios, embora, ao mesmo tempo, permita ao país, na opinião de Pitta e Cunha (2004, pg.49), “*tomar posição no seio das grandes discussões sobre as redes transeuropeias de transportes*” e ter “*um maior protagonismo no domínio das relações internacionais, e em particular de um posicionamento forte e activo no sistema multilateral internacional.*” Neste âmbito será interessante (no decorrer desta investigação) avaliar o papel das políticas europeias nos sectores e territórios que venham a ser integrados no (potencial) cluster do mar, bem como analisar outras realidades ao nível europeu (como a Espanha, a Holanda ou a Noruega), de forma a que os sucessos e fracassos dessas experiências possam constituir um contributo válido para o caso português, salvaguardando as disparidades (territoriais, económicas, sociais...) que, naturalmente, existem.

Apesar de tudo, nos últimos anos tem-se procurado uma certa revalorização do oceano, através da realização de várias iniciativas, de que o melhor exemplo foi a EXPO 98, dedicada aos oceanos, assim como o estabelecimento de acordos com outros países, o financiamento a programas e a participação de portugueses

em instituições internacionais ligadas ao mar, situação que permitiu um novo despertar para esta temática. Resta-nos saber até que ponto é que a realização de conferências, a participação nacional em projectos internacionais, um certo impulso dado à investigação nesta área será suficiente para relançar a imagem de um Portugal marítimo, no contexto europeu e mundial, que saiba aproveitar as potencialidades dos recursos que dispõe, de novos usos que lhe estão associados e as vantagens de uma localização estratégica.

O reconhecimento da importância do mar para Portugal, que possui a mais extensa área marítima de todos os países da UE¹⁰, e o assumir da vocação marítima como a mais forte marca distintiva do país, são algumas das razões que levaram o governo, em 2003, a criar a Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO), cujo principal objectivo foi, precisamente, delinear uma estratégia de âmbito nacional para o oceano. Procurou-se, em termos gerais, definir uma política de utilização sustentável de recursos do mar e de exploração das áreas marítimas sob jurisdição do Estado português. Os grandes objectivos políticos que sustentaram esta Comissão foram os seguintes:

- *Valorizar a importância estratégica do mar para Portugal;*
- *Dar prioridade a assuntos do Oceano e projectar internacionalmente essa prioridade;*
- *Prosseguir uma gestão sustentada das zonas marítimas sob jurisdição nacional, com vista a tirar pleno partido das suas potencialidades económicas, políticas e culturais.*

Em 2004, a CEO apresentou um relatório, no qual se reconheceu o oceano como o mais importante recurso natural de Portugal: através dele chegam-nos do exterior grande parte das mercadorias consumidas e da energia utilizada no país; é um elemento dinamizador de importantes segmentos da actividade turística; e sustenta uma população de pescadores que, embora em recessão, se mantém como uma das mais numerosas da União. É igualmente reconhecido o importante papel do oceano na ligação aos arquipélagos da Madeira e Açores e em questões de segurança europeia. Constatando que não se dá, na actualidade, a devida importância a este recurso o que a Comissão apelidou de ausência de uma “visão do mar” importa colmatar esta lacuna no sentido de se desenvolver uma nova abordagem ao oceano que, de forma sustentável, possa ser explorado e redescoberto pelos portugueses. Assim, formulam-se como objectivos fundamentais de uma estratégia nacional para os oceanos:

- *Valorizar a associação de Portugal ao Oceano como factor de identidade;*
- *Assegurar o conhecimento e a protecção do Oceano;*

¹⁰ A ZEE (Zona Económica Exclusiva) de Portugal, criada no ano de 1977, compreende uma área de 1 714 800 Km² (dos quais, 984 300 Km² correspondem aos Açores e 411 000 Km² à Madeira).

- Promover o desenvolvimento sustentável de actividades económicas;
- Assumir uma posição de destaque e de especialização em assuntos do Oceano;
- Construir uma estrutura institucional moderna de gestão do Oceano.

Os princípios que estarão na base da aplicação desta estratégia nacional para os oceanos consubstanciam-se nos seguintes aspectos:

- *Princípio da Gestão Integrada* (que pressupõe a interligação de todos os aspectos relacionados com o oceano, que assim é visto como um todo);
- *Princípio da precaução* (que obriga a que o Estado adopte medidas de prevenção e preservação ambiental, de forma a evitar a ocorrência de situações de degradação do oceano);
- *Princípio do Desenvolvimento Sustentável* (que pressupõe uma gestão equilibrada de recursos, de forma a que às gerações futuras possam ser acessíveis os recursos existentes no presente);
- *Princípio da Participação Efectiva* (que implica a participação efectiva de todos os agentes intervenientes nos assuntos que se referem ao oceano);
- *Princípio da Valorização de Actividades Económicas* (que defende o desenvolvimento e valorização das actividades económicas relacionadas com a exploração do oceano, sempre numa perspectiva de sustentabilidade).

Os parâmetros orientadores desta estratégia abrangem campos vastos, de entre os quais se destacam, pela pertinência para o presente trabalho: a *gestão integrada* (do oceano e dos seus recursos), o *desenvolvimento sustentável*, o *conhecimento*, a *difusão da informação*, a *investigação científica marinha*, a *coordenação* (entre administração central, regional, local, entidades privadas, meios académicos, científicos...), o *desenvolvimento económico e social* (assente na valorização de actividades marítimas competitivas e sustentáveis), a *identidade nacional* e a *especificidade territorial*.

A abrangência dos assuntos do mar e a sua relevância para a economia e afirmação do Estado português, a nível europeu e mundial, constituem hoje objecto de reflexão e de debate para numerosos autores que, com perspectivas e abordagens subjectivas, não deixam de unanimemente reconhecer a necessidade que se coloca de, no contexto actual, se valorizar o potencial de desenvolvimento que daí poderá advir para o país.

Com efeito, Êrnani Lopes (2004) vê a aplicação de uma política de desenvolvimento estratégico dos assuntos do mar como uma questão fundamental para a economia portuguesa actual, referindo-se “à capacidade (ou não) de articular Portugal, a Europa (UE), a África (PALOP's) e o Brasil como espaço económico de referência para a actividade das empresas e a geração de lucros, os ganhos de bem-estar, a formação e o processo de acumulação de capital, a subida dos rendimentos” (pg.20). Considera o mar enquanto *elemento de segurança*; *factor de*

prestígio; gerador de riqueza e vector de poderio. Para este defensor de um “*hypercluster do mar*”, os cenários que se deparam à realidade portuguesa no que se refere ao papel que o mar poderá ter no futuro do país resumem-se, por um lado, à sua “*afirmação*” ou, por outro, ao seu “*definhamento*”. De facto, a situação actual traduz uma fraca participação das actividades ligadas ao mar na economia nacional, principalmente se se considerar a limitada participação e dinâmica empresarial, a reduzida formação de recursos humanos qualificados, a quebra progressiva da actividade piscatória, o fraco dinamismo de sectores como a construção e a reparação naval, as debilidades nas ligações entre os transportes marítimos e terrestres, a falta de investimentos... O autor considera ainda que uma estratégia de desenvolvimento do país terá que começar por inverter esta situação e articular os assuntos do mar com outros sectores estratégicos da economia portuguesa. A valorização do país no panorama internacional passa pela afirmação de uma imagem de marca, como foi referido anteriormente, o que, na opinião de Pitta e Cunha (2004), pressupõe o reconhecimento do “*peso avassalador do elemento marítimo*”, devendo Portugal “*eleger o oceano como elemento central de uma identidade que queira consolidar e de uma imagem que queira projectar*” (pg.44).

A ideia fundamental que preside à defesa da revalorização do mar em Portugal está relacionada com o aproveitamento das vantagens da sua localização geográfica, na ligação entre a UE e outros territórios, nomeadamente os continentes africano e americano, minimizando-se, desta forma, o afastamento (não só geográfico, como económico, social...) ao centro da Europa, para o qual parecem estar voltadas todas as políticas estratégicas de desenvolvimento do país, nos últimos anos. Potenciar a localização marítima de Portugal deve ser, assim, prioridade de uma estratégia de desenvolvimento do país que, um pouco à margem do grande centro europeu, pode assim ver o seu papel revalorizado no contexto da própria União Europeia, assumindo-se como uma importante “porta de entrada” marítima neste espaço. Matias (2004) fala mesmo em explorar as vantagens proporcionadas deste “*centralismo atlântico*”. Pitta e Cunha (2004) acrescenta que, para se beneficiar do posicionamento geoestratégico de Portugal, é necessário “*redescobrir um país que é uma parcela da costa ocidental atlântica da Europa, que é um país quase arquipelágico, projectado sobre o oceano, e que é um país de fronteira entre três continentes: Europa, África e América*” (pg.43). Trata-se, no fundo, de apostar na identidade marítima do país como forma de afirmação europeia e mundial, no contexto de uma globalização que privilegia as especificidades. Poderão ser, desta forma, igualmente rentabilizadas as ligações a territórios com os quais se mantêm laços histórico-culturais importantes, como os PALOP e o Brasil. Aliás, será pelo papel que Portugal poderá vir a ter, no estabelecimento de alianças com outros países marítimos, que a Europa reconhecerá a sua importância no contexto de uma União que, a nível continental tem numerosas outras po-

tências que oferecem condições (económicas, políticas...) bastante mais favoráveis. As vantagens desta feição marítima referem-se, ainda, ao possível desenvolvimento e revalorização de actividades económicas que, estando articuladas em cluster, poderão dinamizar ou recuperar sectores económicos mais antigos, como os transportes marítimos e a construção e reparação naval, ou outros mais recentes, como o turismo, a investigação e exploração marítimas, por exemplo. Todos estes desafios que, assim, se colocam ao país devem ser considerados sob uma perspectiva integrada e de longo prazo, desprezando-se iniciativas isoladas e pontuais que, por si só, não conseguirão assegurar o desenvolvimento sustentável e duradouro que se pretende.

2.2. Os potenciais sectores – breve análise de pontos fortes/debilidades

Até à década de 70, o mar assumia um papel de relevância no desenvolvimento económico de Portugal. No Relatório da CEO é referido (pg.35) que o país “*dispunha, à escala mundial, de uma considerável frota de marinha mercante, detinha uma indústria de construção e reparação naval cimeira a nível internacional, especializava-se na realização de grandes obras de engenharia marítima e mantinha uma relevante indústria de pescas, projectada, inclusivamente, em pesqueiros de longa distância.*” A partir desta década, e após a alteração de regime político em Portugal, as políticas de desenvolvimento do país direccionaram-se mais para a Europa, para o que contribuiu a perda dos territórios ultramarinos e a possibilidade de aderir ao projecto europeu¹¹, como alternativa. Esta mudança foi acompanhada de uma progressiva perda de importância atribuída ao mar, com a consequente quebra de dinamismo dos sectores a ele ligados, como se veio a constatar pela redução do sector das pescas, pela crise da construção e reparação naval, pelo fraco protagonismo portuário e pela recessão da marinha mercante. Reconhecendo-se a necessidade urgente de se adoptar um modelo de desenvolvimento sustentável dos recursos e potencialidades do oceano, o desafio que se coloca ao país é, neste contexto, a recuperação da “*consciência estratégica dos oceanos*” (Ribeiro, 2004), a maximização das vantagens que a sua localização oferece e os benefícios de uma utilização economicamente vantajosa mas racional e duradoura dos recursos marítimos. Partindo do princípio que esta consciência estratégica assume várias formas de expressão, o autor identifica na “expressão económica”:

– as actividades litorais (industriais, comerciais, turísticas e portuárias);

¹¹ “...*terminado o ciclo do império, Portugal ficou fascinado pela possibilidade de integrar a Europa Comunitária e, assim, alcançar níveis de desenvolvimento muito superiores, pelo que direccionou todos os esforços nesse sentido.*” (Ribeiro, 2004, pg.55)

- a ordem pública (dos oceanos, assegurada pelos Estados ribeirinhos, na sequência do impulso dado ao transporte marítimo pela globalização);
- a gestão dos recursos marinhos (aspecto de grande importância pelo facto de serem cada vez mais numerosas as situações de ruptura no que se refere ao consumo dos recursos).

Pitta e Cunha (2004) considera que o posicionamento geográfico de Portugal, pode ser explorado ao nível da defesa, da economia e das relações internacionais, diplomacia e cooperação. Na sua opinião, este posicionamento permite-nos “*pensar no desenvolvimento de vantagens económicas, as quais, por sua vez, poderão assumir contornos de vantagens geoestratégicas e através delas obter-se maior relevância política para Portugal*” (pg.48). Defende que os transportes marítimos e as infra-estruturas portuárias do país poderão vir a desempenhar um papel estratégico no contexto europeu, uma vez que é por via marítima que se processa a maioria das trocas comerciais entre a União e países terceiros. À visão tradicionalmente economicista deste sector, o autor sugere a sobreposição de uma outra de carácter geoestratégico, alargando o âmbito dos portos nacionais a relevantes infra-estruturas de interesse europeu. Além dos aspectos considerados nas outras “dimensões”, Pitta e Cunha destaca ainda a importância que deverá ser dada ao conhecimento e à tecnologia aplicada ao oceano, sugerindo o estabelecimento de redes de cooperação com outros países, nomeadamente os de expressão oficial portuguesa e do Atlântico Sul. Desta forma, as “*universidades e os laboratórios encontrarão incentivos para formar novos investigadores e quadros que dêem corpo a essa cooperação, as empresas das actividades marítimas poderão fornecer serviços e produtos e, em geral, poderá fomentar-se em Portugal indústrias e actividades de consultoria em matérias oceânicas*” (pg.51).

Realçando esta vertente económica do oceano, a CEO definiu como um dos seus objectivos estratégicos, a *promoção do desenvolvimento sustentável de actividades económicas*, através da implementação de políticas e medidas de desenvolvimento económico e sectorial, apontando como linhas de acção fundamentais neste domínio:

- a modernização e internacionalização dos portos nacionais;
- o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e o apoio à marinha mercante;
- a dinamização do sector das pescas (através da gestão sustentável dos recursos, do acréscimo do valor do produto e da aposta na formação);
- a promoção da aquicultura;
- a aposta no desenvolvimento de uma ligação da “indústria do turismo” ao oceano (turismo, náutica de recreio e actividades marítimo - turísticas);
- a modernização e reestruturação do sector da construção e reparação naval;

- o desenvolvimento tecnológico aplicado à exploração, conhecimento e utilização do oceano;
- a definição de uma política de utilização dos recursos minerais do oceano;
- o incentivo à exploração das energias renováveis.

Podemos, assim, destacar os seguintes sectores que a CEO identifica, no âmbito da prossecução do “*desenvolvimento sustentável de actividades económicas*” ligadas ao mar:

- 1) os portos;
- 2) os transportes marítimos;
- 3) as pescas e aquacultura;
- 4) o turismo marítimo;
- 5) a construção e reparação naval;
- 6) a investigação científica aplicada ao conhecimento dos oceanos;
- 7) os recursos minerais e energéticos (caso da energia das marés).

Com o mesmo intuito de individualizar os sectores económicos ligados ao oceano, isto é, os elementos fundamentais de um cluster do mar, **Mota** (2004) propõe a seguinte classificação das actividades:

<p>Utilização das águas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pesca (profissional e de recreio) - Navegação (comércio, recreio e turismo) - Energia (ondas, marés, aproveitamento das diferenças de temperatura) - Actividades ambientais
<p>Exploração do fundo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Energia (petróleo, gás natural...) - Minerais
<p>Zona costeira:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construção e reparação naval (guerra, comércio, pesca, turismo...) - Lazer e turismo (exploração das praias, marinas, hotelaria...) - Portos e instalações - Comércio e indústrias ligados aos portos e navegação - Actividades ambientais
<p>Outras áreas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indústrias auxiliares (componentes e equipamentos de construção e reparação naval) - Escolas de formação profissional - Laboratórios e institutos de investigação

Fonte: elaborado a partir de Mota (2004), pg.73

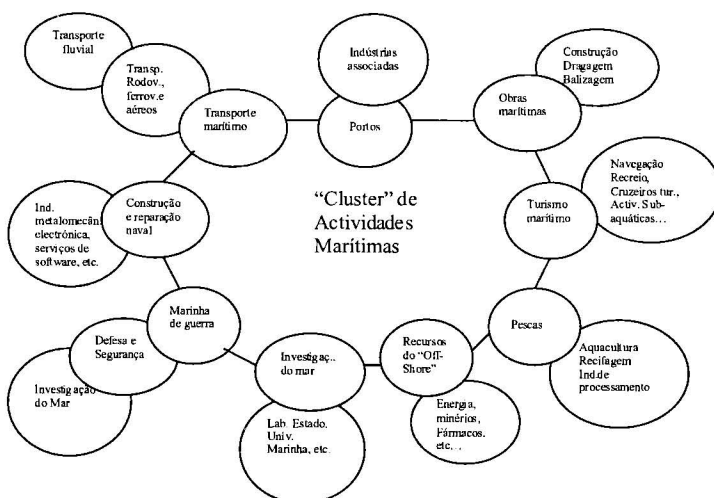
Agrupa os sectores de acordo com o meio onde são explorados os respectivos recursos: na coluna de água, no fundo do oceano ou na costa, reconhecendo, ao mesmo tempo, haver outras actividades que, embora ligadas ao mar, não têm

uma localização condicionada pela sua proximidade geográfica (como as instituições de pesquisa, investigação e formação profissional e indústrias auxiliares).

Já numa perspectiva de cluster, Matias (2004) apresenta o que também designa de “*cacho das actividades marítimas*” (Fig.1).

Como sectores essenciais a integrar um cluster do mar sugere: os transportes marítimos, os portos, as obras marítimas, o turismo marítimo, as pescas, os recursos do “*Offshore*”, a investigação do mar, a marinha de guerra e a construção e reparação naval.

Fig.1 – O “cluster” das actividades marítimas



Fonte: Adaptado de Matias (2004, pg.40).

Neste contexto, a nossa proposta, um tanto mais simplificada, passa pela caracterização e identificação de potencialidades/vulnerabilidades de um conjunto de sectores que, a nosso ver, relacionados entre si e todos eles com o oceano, numa lógica de cluster, encontram no nosso país condições favoráveis ao seu desenvolvimento, contribuindo para uma (re) valorização da feição marítima de Portugal e para a sua afirmação face ao exterior. Reconhecendo a grande dimensão e complexidade da temática, cumpre-nos, pois, seleccionar e analisar como sectores estratégicos de um *cluster* do mar, os que a seguir se apresentam na Fig. 2:

Trata-se, no geral, de sectores relacionados com o valor económico do mar, ou seja, sectores que, através da produção de bens ou serviços, contribuem para satisfazer as necessidades humanas. O mar é uma fonte de recursos alimentares, minerais, matérias-primas...além de ser uma das mais importantes vias de comunicação do mundo. O sector da “investigação marítima”justifica-se pelo papel que

Fig.2 – Proposta de “cluster” do mar em Portugal – sectores



hoje é reconhecido à investigação científica aplicada ao oceano, imenso manancial de recursos e de oportunidades a explorar, traduzida pela importância de uma actuação mais consciente e consistente nestes meios e pela possibilidade de daí retirar um melhor aproveitamento económico. Vejamos, agora, algumas potencialidades, pontos fracos e perspectivas de crescimento que, no país, se apresentam a cada um dos sectores acima mencionados.

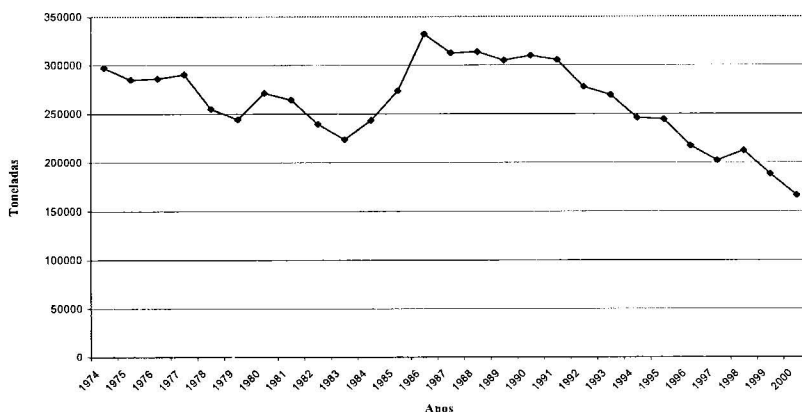
a) A pesca

O sector piscatório em Portugal tem, nas últimas décadas, evidenciado sinais nítidos de uma crise que não mais se pode ignorar, apesar de alguns progressos verificados nos últimos anos, ao nível da modernização e reconversão de infra-estruturas portuárias e de apoio à actividade pesqueira, na sua maioria financiadas por fundos comunitários. Questiona-se a eficácia desses investimentos, a actuação política no sector, a capacidade negocial que se tem manifestado na discussão com as instituições europeias, entre outros factores.

A quebra crescente de rendimentos, juntamente com a política comunitária de incentivo ao abate das embarcações e a diminuição da produção são algumas das razões explicativas desta situação. Os primeiros sinais de recessão da pesca fizeram-se sentir quando começaram a registar-se quebras contínuas no volume do pescado descarregado no nosso país. Os anos 70 iniciam, assim, um período de decréscimo no volume de capturas, que se vem acentuando, sobretudo, após a adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia. Exceptua-se o período de dois anos que antecedeu a entrada na União e o próprio ano de 1986, em que foi registado um acréscimo significativo na quantidade de pescado descarregado. Ali-

ás, nesse ano, atingia-se o valor máximo de capturas daquele período, ultrapassando-se as 330 mil toneladas descarregadas em portos nacionais. A partir daí, a tendência foi decrescente, como se pode verificar pela análise da Fig. 3, tendo sido descarregadas pela frota nacional, no ano 2000, apenas 166 mil toneladas.

Fig.3 – Evolução da pesca descarregada em Portugal (ton.), 1974-2000



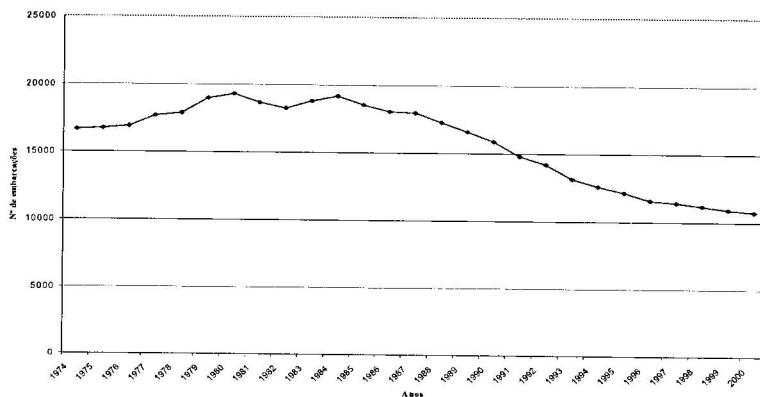
Fonte: INE, *Estatísticas da Pesca*, 1974 a 2000.

A evolução da frota portuguesa constituída, na sua maioria, por embarcações de reduzida dimensão (em 2003, as pequenas embarcações representavam cerca de 86,5% do número total de embarcações), viradas essencialmente para a pesca artesanal tem sido, nos últimos tempos, o reflexo dessa política, à semelhança do que tem acontecido com outras frotas da União. Assim, em 1980, por exemplo, existiam mais de 19 mil embarcações de pesca registadas em Portugal, quando em 2000 não totalizavam mais de 11 mil unidades (Fig.4).

Tem sido cada vez maior o desinteresse por parte dos activos no sector da pesca, apesar de Portugal, juntamente com a Grécia e a Espanha, continuar a ser um dos países da União Europeia com maior peso relativo da classe piscatória na totalidade da população activa. Entre 1974 e 2000, na evolução dos efectivos da pesca em Portugal podem ser identificados dois períodos: um primeiro até ao início da década de 80, marcado por um crescimento progressivo do emprego, existindo em 1982 mais de 47500 activos, a partir do que se inicia uma nova etapa, caracterizada por um decréscimo gradual do número de pescadores, mais acentuado, a partir do início da década de 90 (Fig.5). Em 2000, o número de pescadores matriculados nos portos portugueses andava já pelos 25000 indivíduos.

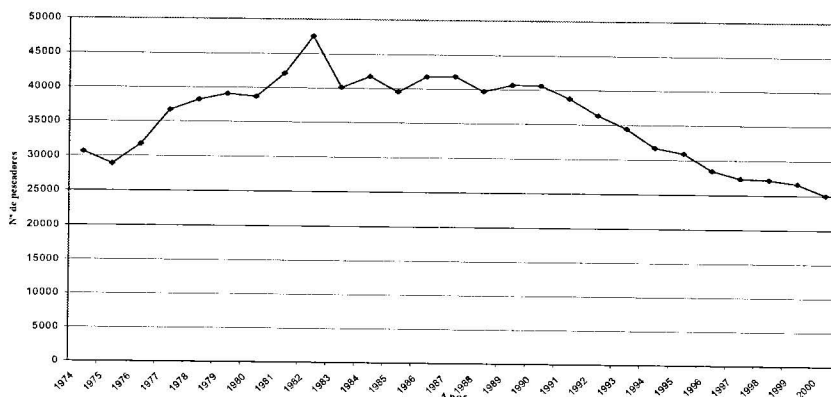
Traçado que está o cenário pouco optimista do sector piscatório português, marcado sobretudo pela tendencial redução da frota, da produção, do número de activos e, por conseguinte, do peso do sector na economia nacional, a que junta-

Fig.4 – Evolução do número de embarcações existentes em Portugal, 1974-2000



Fonte: INE, *Estatísticas da Pesca*, 1974 a 2000.

Fig.5 – Evolução da população activa da pesca em Portugal, 1974-2000



Fonte: INE, *Estatísticas da Pesca*, 1974 a 2000.

mos a obsolescência dos sistemas de pesca e das técnicas utilizadas e a falta de apoios e investimentos ao aumento de competitividade do sector, continuamos a encontrar no país algumas razões que justificam a sua revalorização futura, no contexto que temos vindo a desenhar de relançamento do elemento marítimo na economia e sociedade portuguesas. É um facto que o país possui uma ZEE consideravelmente extensa; quando comparado com os outros países da União, Portugal ainda apresenta alguma actividade em torno do sector, não só ao nível do emprego, embora com tendência regressiva, como do consumo de pescado, muito superior aos valores médios registados naqueles países, o que reforça a necessidade de importação de produtos da pesca; nos últimos anos foram feitos investimentos consideráveis ao nível das infra-estruturas e equipamentos de apoio à actividade.

Estes aspectos poderão ser valorizados e traduzir-se em dinâmicas de crescimento de territórios específicos (principalmente nos principais portos de pesca do país...), se se criarem sinergias efectivas com outros (sub) sectores, como por exemplo com a indústria transformadora de pescado. Às entidades governamentais cabe, nesta medida, gerir e negociar as medidas que possam ser mais benéficas para o sector piscatório, no sentido de o tornar mais competitivo e indutor de desenvolvimento regional. E, como refere Carvalho (1995, p.221), as pescas “*são de facto para Portugal, como para a Noruega, mais um elemento da intimidade terra-mar que está na base da formação da sua identidade de nação e da sua vocação marítima.*”

b) A indústria transformadora de produtos do mar

As indústrias de transformação do pescado (conservas, congelados, farinhas, óleos) são integradas no conjunto de actividades que se encontram “*a jusante da pesca*” (Souto, 1991). Estas indústrias são de grande importância para o desenvolvimento da própria actividade piscatória, traduzindo o seu padrão de distribuição geográfica a proximidade de centros piscatórios. Já em 1998, Souto (pg.211/212) identifica, em Portugal, a importância regional da indústria de transformação do pescado, salientando:

- a) o sector costeiro entre Matosinhos e Póvoa de Varzim (incluindo Leça da Palmeira, Vila do Conde, Caxinas);*
- b) a região de Aveiro (concentrada no concelho de Ílhavo, concretamente na Gafanha da Nazaré);*
- c) Peniche, que se apresenta como o principal centro conserveiro;*
- d) o sotavento do Algarve (Olhão e Vila Real de Santo António).*

Neste último caso, estas indústrias não têm hoje a importância de outros tempos, tendo surgido outras oportunidades de emprego com o desenvolvimento das actividades ligadas ao turismo.

A indústria transformadora da pesca e a aquicultura produziram, no nosso país, segundo informação publicada pelo INE, 149 818 toneladas de produtos da pesca em 2002 e venderam, nesse ano, 151 095 toneladas. As vendas, orçadas em 624 847 mil Euros em 2002, reflectem um aumento de 10,6%, em relação ao ano anterior. Os produtos mais importantes são os “produtos congelados”, que representam 44,6% da produção e 34,7% do valor das vendas. Com 26,3% da quantidade produzida surgem as “preparações e conservas”, a que corresponde 17,9% do valor total das vendas; os “produtos secos e salgados” contribuem com 24,1% da quantidade produzida e 46,4% do valor de vendas.

Sendo este um ramo industrial induzido pela actividade piscatória, e tendo presente as suas potencialidades no país, não rejeitando a necessidade de haver

algum esforço de investimento e modernização das estruturas e processos de comercialização ligados à actividade, é um sector a privilegiar neste contexto de proposta de cluster do mar em Portugal.

c) A construção e reparação naval

O sector da construção e reparação naval tem registado uma evolução pouco favorável nas últimas décadas, sobretudo após a crise de 1973. O crescente interesse em estabelecer unidades produtivas em países com oferta de mão-de-obra barata tem vindo a ser fundamental na deslocalização desta indústria para outros países. Reconhecendo que a recuperação do papel que o país já teve nesta área é extremamente difícil, parece-nos que algumas medidas deverão ser tomadas e investimentos realizados no sentido de preservar e potenciar a actividade existente, assim como dinamizar alguns nichos de construção, evitando estar-se a fretar ou comprar navios estrangeiros. É um facto que os navios nacionais, militares, de transporte de passageiros de empresas públicas, de comércio ou de pesca de empresas com capital público, não são construídos em Portugal. Porque não seguir o exemplo dado por Matias (2004) ao referir-se ao sucesso de países como a Alemanha, a Holanda e a Espanha, em que foram constituídas associações entre construtores, de forma a conseguirem alcançar, neste ramo, uma dimensão competitiva? Não se pode ignorar o que o mesmo autor avança em relação às *“mais-valias que estas indústrias trazem às economias são significativas, pelas elevadas incorporações nacionais que originam e pelo estímulo que colocam a um vasto leque de fornecedores de produtos e serviços, por vezes de elevados montantes financeiros”* (pg.34). A própria CEO reconhece ser este um sector estratégico para o país, realçando a necessária aposta na modernização, na incorporação de tecnologia de elevado valor e no estímulo da procura externa, ao que acrescentamos a necessidade de se incentivar a formação do pessoal, implementar projectos de investigação na área e apoiar unidades estratégicas, como por exemplo, a Lisnave e o Arsenal do Alfeite (na reparação) e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (na construção). Face à concorrência externa, com preços que dificilmente o país poderá competir, a aposta terá de passar por uma produção especializada, flexível e que vá de encontro aos critérios de especificidade de uma procura diferenciada. Neste aspecto assume particular relevância a incorporação de tecnologia no sector, assim como a investigação científica.

Ao induzir o desenvolvimento de outras actividades (indústrias associadas), este sector acaba, por si só, por constituir um cluster. O que defendemos, nesta medida, é que a dinamização da construção e reparação naval, outrora tão activa no nosso território, com as devidas adaptações ao mercado e condições actuais, assim como a aposta na inovação tecnológica e diferenciação do produto/procura,

possa traduzir-se numa mais valia para outros sectores e para a economia regional e nacional.

d) O turismo náutico

O imenso potencial que o país tem nesta área é indiscutível. Tanto a nível interno como externo, todos os anos movimenta milhões de pessoas e de euros, assegurando numerosos postos de trabalho e contribuindo decisivamente para o desenvolvimento de significativa parte do nosso litoral.

O tradicional produto turístico português associado ao litoral remeteu-se, durante muito tempo, quase unicamente ao turismo de Sol e Praia. Hoje em dia, procuram-se novos segmentos, novas potencialidades, como a associação das práticas desportivas ao mar. Assiste-se, nas últimas décadas, a nível mundial, a um crescimento significativo da marinha de recreio. Portugal possui, a este nível, condições muito favoráveis, tendo sido identificada no país uma das melhores zonas do mundo para a prática de regatas (entre Lisboa e Cascais). Resta saber se as infra-estruturas disponíveis estarão à altura de permitir um aproveitamento cabal destas vantagens que a natureza e o mar, em concreto, oferecem a este país de *antigos* marinheiros.

Para que o turismo náutico possa ser potenciado, há que acautelar a preservação ambiental dos espaços marítimos, de forma a garantir e a consolidar, em termos futuros, o papel do mar na indústria turística nacional, assim como melhorar as condições de oferta, ou seja, as infra-estruturas portuárias (ampliar e melhorar a rede de marinas e portos de abrigo) e assim, aumentar a atractividade do território neste domínio. A criação de fluxos turísticos a partir da divulgação e incremento das actividades náuticas é, assim, uma vertente do desenvolvimento do país com grande potencial e que deve ser rentabilizado, através do aumento dos investimentos na área. Trata-se de dotar o país de condições cada vez mais atractivas à entrada de numerosas embarcações de recreio estrangeiras que, todos os anos, passam ao largo, integrando, desta forma, Portugal no roteiro dos núcleos turísticos das actividades náuticas de recreio, motivo de importantes deslocações na actualidade.

Mais uma vez, é uma questão de oportunidades e de prioridades, para as entidades públicas e para os agentes económicos.

e) Os transportes marítimos e os portos

O sector dos transportes é, sem dúvida, outro sector estratégico na opinião dos autores que hoje em dia defendem a revalorização do oceano na afirmação (europeia e mundial) do Estado português. No entanto, deparamo-nos com um

cenário pouco favorável neste domínio, traduzido, nuns casos pela grande importância do transporte rodoviário na deslocação de mercadorias, sobretudo ao nível das trocas com a Europa, noutros pela falta de navios nacionais com as características adequadas às necessidades do país e, por isso, pela total dependência de navios estrangeiros.

Tendo em conta o peso que a circulação marítima tem nas transacções comerciais da U.E. com outros países, Pitta e Cunha (2004) relembra, mais uma vez, a localização estratégica de Portugal no contexto de importantes rotas marítimas, afirmando mesmo que o país *“deve saber tirar partido e tomar posição no seio das grandes discussões sobre as redes transeuropeias de transportes; deve garantir o desenvolvimento das infraestruturas ferroviárias de transporte de mercadorias e a sua ligação ao mar; deve avançar para a construção planeada de uma rede de plataformas logísticas multimodais; e deve continuar a apostar no transshipment e na utilização do território nacional como placa giratória de mercadorias destinadas a outros mercados, principalmente europeus”* (pg.49). Matias (2004), destacando a crescente importância do transporte marítimo a nível mundial¹², lamenta a situação deste sector, em que a um acréscimo do comércio marítimo (entre 1980 e 2001) de 33 milhões de toneladas de produtos, correspondeu, desde o ano de 1977, uma diminuição da frota mercante portuguesa de 116 para 22 navios.

O grande potencial associado ao dinamismo dos transportes marítimos, levar-nos-á a um estudo mais aprofundado deste sector, tendo sempre presente a pertinência e viabilidade da sua inclusão num cluster do mar.

O desenvolvimento de infraestruturas portuárias está tradicionalmente relacionado com a actividade piscatória, sendo potenciador de um vasto leque de outras actividades relacionadas com a transformação, a comercialização e a circulação (sobretudo de mercadorias, à escala regional, nacional, continental e mundial). Sousa (2004) afirma que um porto atrai, normalmente, indústrias que utilizem o transporte marítimo na sua actividade, dando origem a *“processos de concentração industrial”*. Como refere Souto (1998, pg.206), *“o primeiro efeito da construção de um porto de pesca, ou de consideráveis melhorias num porto já existente, é o de atracção sobre toda a área envolvente, muitas vezes crescendo à custa da comunidade vizinha que acaba por ser integrada e por desaparecer enquanto local de pesca ou por ver a sua importância diminuída.”* De acordo com Sousa (2004, pg.37), a afirmação dos portos como *“centros terciários de organização e gestão do transporte e como plataformas de comunicação ao nível internacional”* é hoje uma realidade. Para Pitta e Cunha (2004, pg.49) a actividade e

¹² Uma vez tratar-se de um transporte mais barato a longa distância, na transacção de grandes volumes de

infraestruturas portuárias constituem “*inequivocamente uma indústria estratégica para a Europa*” e “*se hoje os portos nacionais são basicamente utilizados para as nossas trocas comerciais e para servir os hinterland regionais que os circundam, não nos conferindo, por isso, relevo geoestratégico à escala internacional, crê-se que, desde que exista alguma visão e ambição, há também potencial para se abrir uma ‘porta oceânica’ para a Península Ibérica, para a Europa e para a costa Oeste da África.*”

Sendo os portos, espaços privilegiados de ligação entre as actividades marítimas, o seu estudo a nível nacional, enquanto “palco” de ligações entre sectores e territórios, parece-nos fundamental.

f) A investigação marítima

A aposta na investigação científica que possibilite um maior conhecimento dos oceanos é hoje uma mais-valia que estados costeiros não devem menosprezar. Como refere Matias (2004), apesar de Portugal não investir muito nesta área, ao longo do ano podem observar-se no “*nosso espaço jurisdicional (...) uma mão cheia de navios de investigação científica de origens tão diversas como a França, a Alemanha, os EUA, a Espanha, a Holanda, etc...*” (pg.36). De qualquer forma, o imenso potencial que este recurso apresenta encontra-se, ainda, pouco explorado. O incentivo a um mais profundo conhecimento do mar prende-se com questões económicas (de exploração vantajosa mas equilibrada de novos recursos, assim como dos já existentes), ambientais (de preservação de espécies e habitats), de segurança, entre outras. Em termos gerais, a aposta no conhecimento reflectir-se-á num maior desenvolvimento económico e social e em novas vantagens proporcionadas pelo oceano.

Os sectores ligados aos oceanos, de que destacamos a pesca, os transportes, a indústria e o turismo, por serem os que seleccionámos para este estudo, beneficiarão da investigação científica que, apoiada pelo contributo de diversas ciências, poderão ser reestruturados, melhorados e (re) lançados na economia nacional como sectores estratégicos. A actuação dos diferentes actores: universidades, laboratórios e institutos, nacionais e estrangeiros, é, desta forma, uma mais-valia de grande importância, na perspectiva do contributo que poderá dar aos sectores em questão, uma vez integrados em lógicas de rede ou de cluster.

Conclusão

Portugal, pela sua posição geográfica e pelo seu *descontínuo conjunto territorial* (Carvalho, 1995), encontra-se numa situação privilegiada face ao tra-

çado de importantes rotas marítimas e aéreas, ao nível comercial e militar, o que lhe confere um papel central no contacto entre várias partes do mundo (EUA, U.E., NO Africano...), tendo possibilidades reais de funcionar como porta de entrada no continente europeu. Há que apostar na valorização deste aspecto, que pode tornar-se fundamental na relação do nosso país com países terceiros, dentro e fora da União Europeia, permitindo a Portugal usufruir dos benefícios da centralidade atlântica, algures perdida na história, e, desta forma, deixar de ser mencionado como a “cauda da Europa”. A nível interno, a exploração das potencialidades de desenvolvimento dos sectores ligados ao oceano deveria ser mais atentamente seguida pelos nossos decisores (políticos e económicos), uma vez que à tradição se juntam um conjunto de estruturas, infra-estruturas e saberes que foram desprezados e que a serem revalorizados poderiam constituir-se, tanto a nível regional como nacional, em motores de crescimento e de desenvolvimento.

Como referido anteriormente, o que aqui se pretendeu foi desenhar a estrutura de um projecto que, ainda agora, se iniciou em torno de um conjunto de questões que hoje em dia despertam a nossa consciência de povo historicamente ligado ao mar e que parece ter-se esquecido do potencial de desenvolvimento que aí se pode encontrar, tendo sido preterido em prol da participação num projecto que, não deixando de ser importante, nunca permitirá ao país assumir uma posição de destaque, se este não souber primeiro impor-se perante as grandes potências europeias através da afirmação da sua identidade e das vantagens competitivas da sua localização (estratégica).

Bibliografia

- ASHEIM, B. T. (2000), “Industrial Districts: The Contributions of Marshall and Beyond”, *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 413- 431.
- BECATTINI, G. (1994) – “O distrito marshalliano. Uma noção socioeconómica”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 19-31..
- BENKO, G. (2001) – “Développement durable et systèmes productifs locaux”, *Réseaux d'entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), La Documentation Française, Paris, 117- 134.
- BENKO, G. e LIPIETZ, A. (1994) – “Das redes de distritos aos distritos de redes”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 247-253.
- BENKO, G. e LIPIETZ, A. (1994) – “O novo debate regional. Posições em confronto”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 3-15.
- BENKO, G. e LIPIETZ, A. (2000) – “Géographie socio-économique ou économique géographique?”, in Benko, G. e Lipietz, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique, «Économie en Liberté»*, Presses Universitaires de France, 9-29.
- BOSCHMA, R. A. (1999) – “Culture of trust and regional development: empirical analysis of the Third Italy”, Paper to be presented at the 39th Congress of the European Regional Science Association, Dublin, Ireland.

- CARVALHO, V. (1995) – *A importância do mar para Portugal*, Instituto de Defesa Nacional, Bertrand Editora, Venda Nova.
- COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS (2004) – *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, Parte I.
- COURLET, C. (2001) – “Les systèmes productifs locaux: de la definition au modèle”, *Réseaux d'entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), La Documentation Française, Paris, 17-61.
- FEIO, P.A. (1998) – *Território e competitividade: Uma perspectiva geográfica do processo de internacionalização do sector cerâmico*, Coleção Geografia, Edições Colibri.
- GAROFOLI, G. (1994) – “Os sistemas de pequenas empresas. Um caso paradigmático de desenvolvimento endógeno”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 33-47.
- GIRAUD, P.N. (1996) – *A desigualdade do Mundo, A economia do mundo contemporâneo*, Coleção «Actualidades», Terramar, Lisboa.
- HENRIQUES, A. B. (2003) – “Portugal e o Transporte Marítimo”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 113-122.
- JOURDIN, M. M. (1995) – *A Europa e o mar*, Editorial Presença.
- LEBORGNE, D. e LIPIETZ, A. (1994) – “Flexibilidade ofensiva, flexibilidade defensiva. Duas estratégias sociais na produção dos novos espaços económicos”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 223-243.
- LOPES, E. (2003) – “O Mar no futuro de Portugal. Uma abordagem estratégica”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 11-19.
- LOPES, E. (2004) – “O Mar no Futuro de Portugal, Uma Abordagem Estratégica”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 11-25.
- MATIAS, N. (2004) – “O Horizonte do Mar Português”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 27-40.
- MOREIRA, A. (2003) – “Maritimidade e Continentalidade”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 31-40.
- MORRIS, A. (1998) – *Geography and development*, UCL Press, London, 41-69.
- MOTA, O. (2004) – “A Razão e o Método, Considerações sobre O Mar, a Economia e a Segurança Nacional”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 67-84.
- PITTA e CUNHA, T. (2004) – “A Importância Estratégica do Mar para Portugal”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 41-52.
- POMMIER, P. (2001) – “Les systèmes productifs locaux, un chantier pour les pouvoirs publics”, *Réseaux d'entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), La Documentation Française, Paris, 169-175.
- PORTER, M. E. (2000) – “Locations, Clusters and Company Strategy”, *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 253-274.
- RIBEIRO, A. S. (2004) – “A Consciência Estratégica dos Oceanos”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 53-66.
- SALVADOR, R. (2003) – “Aplicação do Modelo do “Diamante” de Porter ao turismo algarvio”, in *Actas do IX Congresso da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) sobre “Nova Economia e Desenvolvimento Regional”*, Coimbra, 1175-1195.
- SALVADOR, R. (2003) – “Aplicação do Modelo do “Diamante” de Porter ao triângulo dos mármore alentejanos”, in *Actas do IX Congresso da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) sobre “Nova Economia e Desenvolvimento Regional”*, Coimbra, 1197-1216.
- SOUSA, J. F. (2004) – *O porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional: as infraestruturas, os tráfegos e as funções portuárias*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- SOUTO, H. (1991) – *A pesca em Portugal no novo contexto comunitário – o caso de Peniche*, Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- SOUTO, H. (1998) – *Comunidades de pesca artesanal na costa portuguesa – estudo geográfico*, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- VELTZ, P. (1994) – “Hierarquia e redes na organização da produção e do território”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 189-201.