



O Hypercluster da Economia do Mar.

**Um domínio de potencial
estratégico para o
desenvolvimento da
economia portuguesa.**

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	5
PARTE I – FUNDAMENTAÇÃO.....	13
A. O contexto actual da economia portuguesa. Os factores de mudança	15
1. O quadro de decisões estratégicas da economia portuguesa	15
a. A perda sistemática de vitalidade	15
b. Os relativos insucessos dos programas de modernização	18
c. O conflito dualista de racionalidades nas estratégias.....	20
d. A resolução do conflito de racionalidades na sociedade e economia portuguesas.....	22
2. Economia Completa <i>versus</i> Economia de Sectores. Uma nova matriz estratégica	27
a. Os dispositivos de regulação na sociedade e economia portuguesas. A necessidade de reformular instrumentos.....	27
b. A regulação na economia completa e na economia de sectores	31
c. A regulação nas relações entre o Estado e as empresas. Os passos necessários.....	33
d. A regulação dos efeitos sociais da modernização	35
e. A regulação estratégica. A consolidação de uma estratégia de modernização.....	39
3. Uma descontinuidade na economia portuguesa. A necessidade de um novo modelo de desenvolvimento.....	41
a. Os pontos analíticos num processo de mudança crítica.....	42
b. A influência das escolhas passadas na crise do presente. Estratégias de modernização mal sucedidas.....	47
c. Os três padrões de modernização.....	52
d. Os três modelos de desenvolvimento	57
4. A economia portuguesa do futuro: cenários, domínios e sectores para o 1º quartel do séc. XXI	61
a. Os cenários e os domínios estratégicos para o 1º quartel do séc. XXI	62
b. Os quatro quadros de possibilidades	75
c. Avaliação dos cenários. A mudança necessária no padrão de modernização	84
5. Uma transformação estrutural inevitável e a importância das actividades da economia do mar .85	
a. A economia portuguesa - uma transformação estrutural inevitável	85
b. A importância das actividades da economia do mar	87
B. A importância das actividades da economia do mar. O <i>Hypercluster</i> da economia do mar	92
1. A evolução das funções estratégicas e económicas dos oceanos na segunda metade do século XX.....	92
2. A importância das actividades da economia do mar no mundo e na União Europeia.....	94
a. A função Transportes e Logística	94
b. A função Energia	95
c. A função Defesa e Segurança.....	96
d. A função Pesca e Alimentação.....	96

e. A função Passageiros, Lazer e Turismo.....	97
f. A função Construção Naval.....	97
3. O peso das actividades económicas do mar na Economia Portuguesa.....	100
4. O conceito e a logificação do <i>Hypercluster</i> da Economia do Mar em Portugal.....	105
5. Os <i>clusters</i> marítimos na Europa. Uma referência para Portugal.....	111
a. Holanda.....	111
b. Noruega.....	113
c. Dinamarca.....	116
d. Finlândia.....	118
e. Alemanha do Norte.....	120
f. França.....	122
g. Reino Unido.....	124
h. Espanha.....	126
i. O caso especial do <i>Hypercluster</i> do mar na Galiza.....	127
j. Conclusões de referência.....	133
C. A identificação e caracterização dos componentes do <i>Hypercluster</i> da Economia do Mar em Portugal.....	133
1. Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas (A).....	136
2. Náutica de Recreio e Turismo Náutico (B).....	141
3. Transportes Marítimos, Portos e Logística (C).....	163
4. Construção e Reparação Naval (D).....	205
5. Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado (E).....	220
6. Energia, Minerais e Biotecnologia (F).....	238
7. Obras Marítimas (G).....	253
8. Serviços Marítimos (H).....	266
9. Produção de Pensamento Estratégico (A/Z.1).....	281
10. Ambiente e Conservação da Natureza (A/Z.2).....	293
11. Defesa e Segurança no Mar (A/Z.3).....	312
12. Investigação Científica, Desenvolvimento e Inovação; Ensino e Formação (A/Z.4).....	321
PARTE II – A AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA DOS COMPONENTES E A VISÃO DE CONJUNTO.....	327
A. A avaliação estratégica dos componentes do <i>Hypercluster</i> da Economia do Mar em Portugal.....	329
1. A metodologia e os critérios de avaliação.....	330
2. A avaliação dos factores de atractividade.....	334
3. A avaliação dos factores de competitividade.....	337
4. O posicionamento estratégico de cada componente.....	342

B. A visão de conjunto para o <i>Hypercluster</i> da Economia do Mar em Portugal.....	346
1. A posição e o papel de cada componente.....	346
2. A visão de conjunto do <i>Hypercluster</i>	347
C. As condições de base para a viabilização do <i>Hypercluster</i>.....	350
PARTE III – A ESTRATÉGIA E OS PLANOS DE ACÇÃO.....	355
Parte III - A Estratégia e os Planos de Acção	357
A. O <i>Hypercluster</i> da Economia do Mar: uma estratégia para Portugal no 1º Q. XXI.....	358
B. O <i>Hypercluster</i> da Economia do Mar: um Plano de Acção para Portugal no 1º Q. XXI ...	369
C. As Acções de Enquadramento	372
D. Objectivos Estratégicos e Acções Parcelares	375
1. Portos, Logística e Transportes Marítimos	376
2. Náutica de Recreio e Turismo Náutico	387
3. Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado	397
4. Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas	401
5. Produção de Pensamento Estratégico	407
6. Energia, Minerais e Biotecnologia	411
7. Serviços Marítimos	415
8. Construção e Reparação Navais.....	419
9. Obras Marítimas	424
10. Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento	429
11. Ensino e Formação	433
12. Defesa e Segurança no Mar.....	436
13. Ambiente e Conservação da Natureza.....	441
E. As Condições de Financiamento.....	448
Reflexões Finais.....	469
Bibliografia	473



INTRODUÇÃO

Natureza do estudo

Tal como foi referido na proposta de trabalho, o estudo do *Hypercluster* da Economia do Mar constitui, pela sua natureza, um estudo de economia política, não se focando na abordagem técnico-sectorial de cada um dos componentes parcelares do *Hypercluster*, antes aproveitando o conhecimento disponível em ordem ao objectivo final do estudo. Deste modo, não se tratando de um estudo sectorial e de caracterização, procurou-se identificar e apresentar, para cada um dos 12 componentes considerados, uma síntese e breve caracterização de um conjunto de indicadores das actividades económicas envolvidas, para suportar uma proposta de estratégia de organização e implementação e planos de acção para o conjunto alargado e complexo de actividades que compõem o *Hypercluster* da Economia do Mar.

Os elementos fundamentais

O enfoque do estudo está sistematizado nos 5 seguintes elementos:

1. conceptualização da estrutura interna do *Hypercluster*
2. estabelecimento e avaliação do papel estratégico do *Hypercluster* no desenvolvimento da economia portuguesa e seu contexto regional (europeu) e global
3. articulação entre economia empresarial, estratégia macroeconómica de desenvolvimento e política económica;
4. orientação dominante de carácter *policy oriented*, i.e., focado sobre:
 - por um lado, a identificação dos mecanismos e processos em actuação; e
 - por outro lado, a explicitação das condições, dos tempos e dos modos de actuação por parte dos múltiplos actores, públicos e privados; tendo sido, consequentemente, evitada uma abordagem meramente académica das questões;
5. produção de um Programa de Acção (contendo a expressão prática das propostas para a actuação das várias categorias de actores: empresariais, políticos, institucionais, sociais e culturais).

A estruturação básica

O presente relatório apresenta-se assim estruturado em três partes – “Fundamentação”, “A Avaliação Estratégica dos Componentes e a Visão de Conjunto”, e “A Estratégia e os Planos de Acção”.

Na primeira parte do relatório – “Fundamentação” – são analisados os principais vectores da evolução económica recente de Portugal e sua situação actual, que determinam os desafios e as oportunidades existentes actualmente na economia portuguesa, constituindo este o enquadramento básico de qualquer exercício de formulação de uma estratégia de desenvolvimento – e, portanto, também para o *Hypercluster* da Economia do Mar.

Neste contexto, além da avaliação do contexto actual da economia portuguesa e a situação de descontinuidade em que se encontra, analisámos os factores de pressão sobre a mudança e a necessidade de identificar e concretizar novos domínios estratégicos que suportem novos padrões de modernização e novos modelos de desenvolvimento para a economia portuguesa.

A importância de novas funções estratégicas e económicas dos oceanos e das actividades económicas ligadas à economia do mar em Portugal foram também avaliadas. Definimos o conceito de *Hypercluster* da Economia do Mar, a sua lógica estruturante e identificámos quais as actividades económicas que podem e/ou devem fazer parte constituinte desse *Hypercluster*. Finalmente, identificámos os principais conteúdos e caracterizámos sucintamente cada um dos componentes em termos das actividades económicas relacionadas, os factores de dimensão relativa e procura dessa actividade, numa lógica do mercado global e europeu, as grandes tendências mundiais e avaliámos a situação actual destas actividades económicas em Portugal.

A segunda parte do relatório – “A Avaliação Estratégica dos Componentes e a Visão de Conjunto” – apresenta uma avaliação estratégica de cada componente e determina o seu posicionamento e papel numa proposta de visão de conjunto e de estratégia para o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, partindo de dois pressupostos de base: 1) a vocação claramente global dos negócios com maior potencial de crescimento e maior efeito de arrastamento, sendo um campo em que dominarão actores com forte capacidade tecnológica e organizativa, utilizando tecnologias avançadas actualmente disponíveis ou ainda em desenvolvimento a nível mundial; e 2) o facto de que o activo potencialmente diferenciador e gerador de oportunidades de negócio e de intensificação tecnológica da economia portuguesa que constitui a posição geográfica de Portugal só pode ser aproveitado através da integração de Portugal e dos seus actores empresariais e científicos em plataformas cooperativas organizadas por actores globais que encontrem razões específicas para investir em Portugal no contexto do desenvolvimento dessas plataformas globais.

Por fim, a terceira parte do relatório – “A Estratégia e os Planos de Acção” – apresenta as linhas de orientação para uma estratégia de implementação do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, um plano de acção geral e as propostas de acção para cada componente. São também identificadas as linhas de orientação e as fontes de financiamentos que permitirão criar as condições de apoio à implementação das acções propostas.

O Grupo de Acompanhamento

Na elaboração do presente trabalho esteve envolvido um alargado número de técnicos e consultores. O estudo beneficiou, ainda, das críticas, comentários, sugestões e opiniões de um conjunto muito diversificado de especialistas em actividades ligadas à economia do mar, envolvendo personalidades ligadas a entidades públicas e privadas.

Foram também realizadas diversas reuniões no âmbito do Grupo de Acompanhamento do Projecto, previsto no contrato de prestação de serviços o que permitiu, de modo exemplar, avaliar/criticar/validar/enriquecer a análise efectuada.

A participação activa do Grupo de Acompanhamento do Projecto constituiu uma mais-valia relevante na produção do trabalho ao longo da duração do Projecto. Importa, ainda, sublinhar que é, simplesmente, justo reconhecer o papel decisivo do Presidente da ACL, Senhor Dr. Bruno Bobone, desde a génese à conclusão do Projecto.

Constituição do Grupo de Acompanhamento do Projecto:

NOME	ENTIDADE
Antonio Nogueira Leite	José de Mello S.G.P.S., S.A.
António Vidigal	EDP
Bruno Bobone	ACL – Associação Comercial de Lisboa

Carlos Figueiredo	TERTIR - Concessões Portuárias, S.G.P.S., S.A.
Fátima Fonseca	FLAD – Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento
Fernando Adão da Fonseca	Millennium BCP
Frederico J. Spranger	Lisnave – Estaleiros Navais, S.A.
João Bebiano	E.T.E. – S.G.P.S., S.A.
João Carlos Ferreira de Lima	ACL – Associação Comercial de Lisboa
João Lúcio da Costa Lopes	ACL – Associação Comercial de Lisboa
João Paulo Alpendre	Espírito Santo Ventures – Soc. Capital de Risco, S.A.
Joaquim Bensaúde	Consórcio Bensaúde
Jorge Azedo	Galp Energia, S.G.P.S., S.A.
Jorge Moreira da Silva	Presidência da República
José Miguel Júdice	ACL – Associação Comercial de Lisboa
Julián González-Ulecia	José de Mello S.G.P.S., S.A.
Luis Sousa Macedo	Portugal Telecom
Manuel Ramirez	Ramirez & Cª (Filhos) S.A.
Nuno Pinto Magalhães	Centralcer
Paulo Costa	Galp Energia, S.G.P.S., S.A.

Paulo Zagalo e Melo	FLAD – Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento
Pedro Rocha e Melo	ACL – Associação Comercial de Lisboa
Pierre Debourdeau	ACL – Associação Comercial de Lisboa

Agradecimentos

No final dos trabalhos do Projecto, a SaeR quer agradecer os contributos recebidos das personalidades seguidamente enunciadas. Evidentemente, a responsabilidade do texto do presente trabalho é, exclusivamente, da SaeR.

NOME	ENTIDADE
Aníbal Paião	Pascoal & Filhos, S.A.
António Faria Luciano	ENVC – Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.
António Gonçalves	APICAN – Associação Portuguesa das Indústrias e Comércio de Actividades Náuticas
António Mota	Mota-Engil S.G.P.S., S.A.
António Sarmento	Instituto Superior Técnico / Centro de Energia das Ondas
António Vidigal	EDP
Arnaldo Navarro Machado	ENVC – Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A.
Bruno Bobone	ACL – Assoc. Comercial de Lisboa / Pinto Basto, S.G.P.S., S.A.

Carlos Figueiredo	TERTIR – Concessões Portuárias, S.G.P.S., S.A.
Carlos Ventura Soares	Instituto Hidrográfico
Eduardo Pimentel	TERTIR – Concessões Portuárias, S.G.P.S., S.A.
Emílio Brogueira Dias	APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.
Fátima Fonseca	FLAD – Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento
Fernando Adão da Fonseca	Millennium BCP
Ferreira de Oliveira	Galp Energia, S.G.P.S., S.A.
Frederico J. Spranger	Lisnave – Estaleiros Navais, S.A.
Hugo Bastos	Douro Azul – Sociedade Marítimo-Turística, S.A.
João Coimbra	CIMAR – Centro de Investigação Marinha e Ambiental
João Lagos	João Lagos Sports – Gestão de Eventos, S.A.
João Paulo Alpendre	Espírito Santo Ventures – Soc. Capital de Risco, S.A.
João Paulo Mateus	EDP
João Prates Bebiano	E.T.E. – S.G.P.S., S.A.
João Sachetti	João Lagos Sports – Gestão de Eventos, S.A.
Joaquim Bensaude	Consórcio Bensaúde
Jorge Azedo	Galp Energia, S.G.P.S., S.A.

Jorge Pinho de Almeida	PSA SINES – Terminais de Contentores, S.A.
José Bizarro Pereira	Somague S.A.
José Luís Júdice	PLMJ – Sociedade de Advogados, R.L.
José Luís Machado Vale	Somague S.A.
José Luís Simões	LS – Luís Simões, S.G.P.S., S.A.
Julián González-Ulecia	José de Mello S.G.P.S., S.A.
Lídia Sequeira	APS - Administração do Porto de Sines, S.A.
Luís Sousa de Macedo	Portugal Telecom
Manuel Frasquilho	APL – Administração do Porto de Lisboa
Manuel Pinto de Magalhães	Portline -Transportes Marítimos Internacionais, S.A.
Manuel Ramirez	Ramirez & Cª (Filhos) S.A.
Martinho Fortunato	APPR - Associação Portuguesa de Marinas e Portos de Recreio
Miguel Sequeira	EMAM - Estrutura de Missão de Assuntos do Mar
Natércia Rego Cabral	IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.
Nuno Pinto Magalhães	Centralcer
Nuno Santos	NavalRia – Docas Construções e Reparações Navais, S.A.
Óscar N. F. Mota	AIM – Associação das Indústrias Marítimas

Patrick Moteiro de Barros	Argus Resources (UK) Limited
Pedro Ressano Garcia	Arquitecto
Pedro Sampaio Nunes	Greencyber
Sá da Costa	APREN – Associação de Energias Renováveis
Victor Manuel Gonçalves de Brito	Arsenal do Alfeite

SaeR, Lisboa, 27 de Outubro de 2008

PARTE I

FUNDAMENTAÇÃO



A. O contexto actual da economia portuguesa. Os factores de mudança

1. O quadro de decisões estratégicas da economia portuguesa

a. A perda sistemática de vitalidade

A repetição de fracassos na concretização de estratégias de modernização da economia portuguesa recomenda que se identifiquem os factores responsáveis por esse desvio sistemático entre o que é programado e o que é realizado. Esta identificação é mais importante agora porque um novo programa de modernização tem de considerar a alteração das condições estratégicas quando se passa do padrão de modernização da economia nacional para o padrão de modernização da globalização competitiva. Se não forem devidamente identificados estes dois constrangimentos – os factores responsáveis pelos fracassos na concretização de estratégias de modernização e as novas condições estratégicas no actual padrão de modernização – os novos programas que forem apresentados estarão condicionados por um grau de risco excessivo

A economia portuguesa falhou a sua entrada no padrão de modernização da globalização competitiva, como já tinha falhado o seu programa de ajustamento do seu modelo de desenvolvimento associado com a integração na União Europeia (então designada como Comunidade Económica Europeia), não aproveitando as oportunidades oferecidas pelos recursos transferidos como fundos comunitários e o alargamento do mercado de referência dentro das condições da liberdade de circulação.

Identificar os factores e as relações que geraram estes dois fracassos estratégicos é uma condição necessária para que não continuem a ser repetidas estas discrepâncias entre o que é apresentado como possível (e dispondo de recursos suficientes para ser realizado, ainda que muitos desses recursos não fossem gerados no interior da economia portuguesa) e desejado (tendo mesmo a dignidade de ser integrado em programas políticos que foram sufragados em eleições), mas que, de facto, não encontra confirmação nos indicadores que registam o que realmente se obteve. Se o que era possível e era desejado não foi concretizado, terá de se reconhecer que há factores, imprevistos ou não considerados, submersos ou deliberadamente ocultados, que são responsáveis por essa distorção que impede que o que é anunciado seja realizado.

A avaliação das possibilidades estratégicas de uma economia, de um sistema político e de uma sociedade está orientada para o futuro, mas não pode dispensar o exame crítico das trajectórias anteriores, sobretudo

quando estas revelam, de modo sistemático, que não se obteve o que se esperava. Esta discrepância, porque se repete em contextos variados, não pode ser interpretada como o resultado de circunstâncias ocasionais (não é, portanto, um verdadeiro imprevisto, será mais o resultado do que não se quer ver, mas que não se devia ignorar que existe) e deverá ser possível identificar uma estrutura interna de racionalização que explique a distância entre o programado e o realizado que se repete em conjunturas diversas (e é esta especial estrutura de racionalização que, por não ter sido considerada ou por ser mantida oculta, vai ser responsável pela diferença entre o que se esperava e o que se obteve).

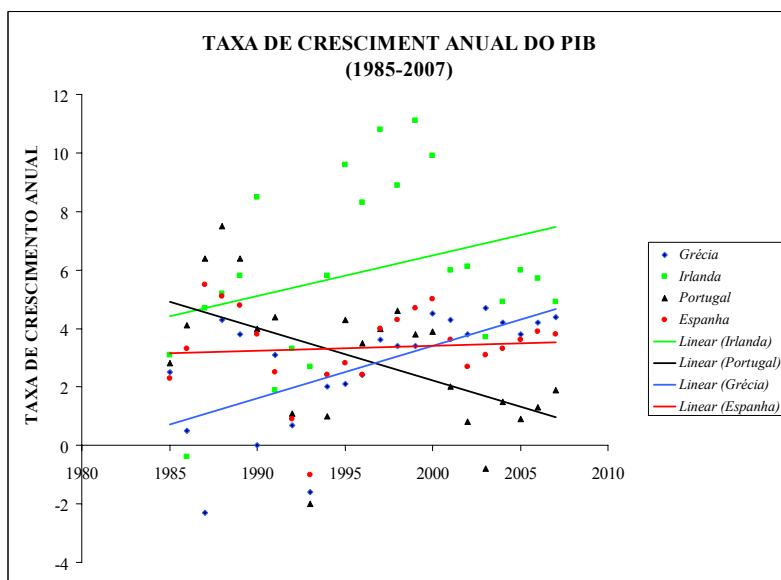
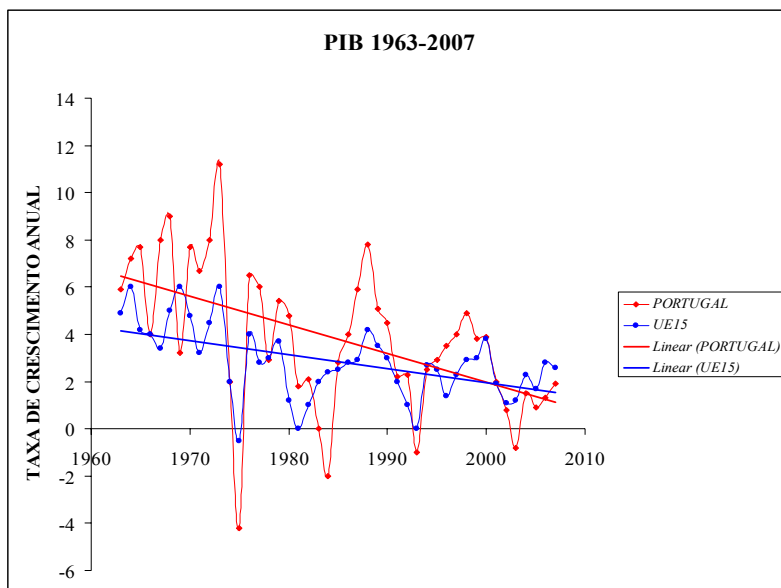
Não é justificável atribuir a explicação desta discrepância a protagonistas políticos específicos, pois todos os que têm exercido funções de decisão, apesar das suas diferenças de estilos, de conhecimentos próprios e de posições políticas ou analíticas, acabam por produzir a mesma distância entre o que programam e o que concretizam. E nem sequer se poderá circunscrever esta avaliação do que é anómalo aos protagonistas políticos, porque tanto no campo económico ou no campo cultural, como nos debates desenvolvidos na sociedade, não aparecem, em tempo útil, vozes discordantes que alertem para a possibilidade de se voltar a encontrar uma distância irrecuperável entre o que se anuncia (e se aceita como sendo possível) e o que se concretiza (para depois se lamentar esse fracasso, como se não houvesse memória das idênticas lamentações anteriores).

A identificação das possibilidades para o futuro não pode ignorar a história dos fracassos anteriores e terá de admitir que há um erro sistemático que se comete na formulação dos pressupostos em que assentam as narrativas programáticas apresentadas para a política, para a economia e para a sociedade em Portugal.

Os diversos programas de modernização da economia portuguesa, quando observados isoladamente, têm justificação teórica, têm plausibilidade e, quando examinados por observadores externos, são avaliados como tendo credibilidade. Para além disso, a sociedade portuguesa tem revelado, em situações de crise económica aguda, uma adequada capacidade de adaptação nessas condições críticas – e se esse esforço bem sucedido em termos conjunturais não é persistente e não se prolonga no tempo, isso será mais resultado do excesso de confiança dos dirigentes (que assumem, prematuramente, que a racionalidade modernizadora está difundida na sociedade e já é dominante) do que de uma incapacidade colectiva dos portugueses para consolidarem estratégias de longo prazo.

Não obstante a qualidade dos programas estratégicos e a capacidade de recuperação revelada pelos portugueses em contextos de crise, a evidência mostra que os períodos de recuperação não têm continuidade e que cada ponto máximo da recuperação (medido em termos de taxa de crescimento anual do produto, que é um indicador de vitalidade modernizadora) depois de uma crise é inferior ao ponto máximo atingido na recuperação da crise anterior – o que estabelece uma tendência longa decrescente, revelando

que a economia portuguesa tem vindo a perder vitalidade de modo sistemático e que, em vez de se aproximar dos padrões de modernização, está a afastar-se em direcção à periferização, à marginalização e à estagnação.



Estes dados de facto, estes indicadores da realidade, confirmados nas análises históricas e nas observações do presente, devem ser considerados antes da formulação de qualquer programa de modernização. De facto, não basta que ele seja racionalmente fundamentado ou eleitoralmente sufragado,

pois também é preciso identificar e neutralizar ou compensar os factores que distorcem essa racionalidade e que frustram essa expressão da vontade eleitoral. A estratégia de modernização, no caso de Portugal, não pode ser apenas o traçado da linha crítica que conduz da situação actual ao objectivo desejado, também tem de explicitar como se poderá neutralizar o sistema de factores que foram responsáveis, nas experiências anteriores, pelos fracassos das tentativas de modernização.

O ponto de partida deste texto consiste no reconhecimento de que a crise do presente tem uma alteração qualitativa relevante em relação a crises económicas e estratégicas do passado. A crise do presente ocorre num contexto geral de mudança do padrão de modernização, que passa do padrão tradicional, baseado e estruturado no espaço económico nacional, para o padrão competitivo aberto que se estabelece no espaço mundial. As relações proteccionistas e distributivas geridas pelo poder nacional foram substituídas por fluxos sem comportas, onde a atractividade e a competitividade determinam a configuração e a composição do sistema de actividades económicas em cada espaço económico nacional.

Uma crise económica que ocorra neste contexto de transição entre dois padrões de modernização tanto pode ter consequências devastadoras para quem não se ajuste às novas condições de modernização, como pode ser uma oportunidade excepcional para quem oferecer condições atractivas e competitivas aos fluxos de capitais e aos movimentos de deslocalização de empresas e de tecnologias que procuram as melhores localizações para a aplicação desses recursos. Já não é possível responder a uma crise do presente com a repetição das técnicas e dos dispositivos que foram eficazes no passado, porque esses meios de acção já não existem, ou já não têm os mesmos efeitos. Mas também não será possível responder com eficácia a uma crise de intensidade superior, como é a crise do presente, sem antes ter identificado o que distorce a racionalidade superficial e faz emergir racionalidades ocultas que prejudicam a concretização dos programas estratégicos apresentados.

b. Os relativos insucessos dos programas de modernização

As possibilidades estratégicas e a avaliação das razões que levam à incapacidade para as concretizar podem ser observadas na perspectiva das qualidades e das competências dos protagonistas. Mas, quando o mesmo resultado insatisfatório aparece em diferentes contextos históricos e com diferentes tipos de protagonistas, esta responsabilização dos agentes de decisão não é satisfatória.

Se, em lugar de trajectórias que acumulam desequilíbrios, impossibilidades, crises frequentes e frustração das expectativas criadas, se estivesse a avaliar uma trajectória da economia que fosse caracterizada pelo sucesso estratégico e pelo crescimento continuado, seria natural escolher um conjunto de protagonistas e de

casos empresariais ou sectoriais que fossem exemplares, para assim estabelecer, em função do que foram essas decisões e esses sucessos, a interpretação do que tornou essa estratégia virtuosa e autosustentada. As boas trajectórias estratégicas geram bons exemplos e os bons exemplos podem ser replicados de modo a consolidar as boas estratégias. Os que têm sucesso na concretização de estratégias de desenvolvimento difundem confiança em muitos outros operadores do sistema, generalizando as boas práticas na gestão do risco, na regulação da conflitualidade e na resolução dos antagonismos.

Todavia, quando sucessivos programas de modernização, depois de se passar por diversas formulações e por diferentes tipos de oportunidades, não atingem os seus objectivos, a análise dos protagonistas não é esclarecedora das razões efectivas dos fracassos. Pouco importa o que levou cada um desses protagonistas a falhar na realização dos seus projectos quando o que está em primeiro plano é a repetição e a generalização do fracasso. Depositar a responsabilidade desses fracassos na qualidade dos protagonistas, das elites ou dos grupos sociais, não clarifica a questão, porque esses fracassos são repetidos apesar de mudarem os protagonistas e a composição dos grupos sociais, apesar de mudarem as épocas, os recursos disponíveis e até os objectivos concretos da modernização. Aliás, o processo da modernização implica também que haja melhoria da qualificação dos protagonistas, das elites e dos comportamentos ou expectativas dos grupos sociais, o que significa que responsabilizar as elites ou os grupos sociais pelos maus resultados obtidos é apenas outro modo de dizer que o programa de modernização falhou, não houve melhoria na qualificação dos agentes – mas essa verificação não aumenta a informação sobre as razões desse fracasso, só o confirma visto por outra perspectiva.

O elemento constante na apreciação das anteriores estratégias de modernização da economia portuguesa, considerando apenas as últimas quatro décadas, porque é esse o período relevante para a análise das possibilidades no presente, é o seu resultado negativo. Apesar de mudarem os protagonistas e de mudarem detalhes dos programas, apesar de cada novo protagonista oferecer a garantia de que saberá evitar o fracasso que os seus antecessores encontraram e apesar de cada novo programa estratégico beneficiar da experiência negativa dos anteriores, o saldo de cada nova tentativa de modernização não é superior ao que foi obtido em épocas passadas. Numa análise superficial, poderia dizer-se que não se aprende nada e não se esquece nada, o que é uma receita segura para não se evoluir no sentido da modernização.

É certo que, apesar do fracasso da estratégia de modernização, houve evolução nessas quatro décadas, como também tinha havido evolução nos casos anteriores em que a estratégia de modernização não tinha sido bem sucedida. Essa evolução reflecte-se na alteração dos indicadores quantitativos e na alteração das circunstâncias, internas e externas. A reprodução das relações tradicionais não é a cópia de situações e de contextos. Mas essa evolução não será modernização se os critérios de racionalização usados nas decisões

e nos comportamentos não tiverem sido alterados no sentido de convergirem com aqueles que caracterizam as sociedades desenvolvidas. A reprodução é a repetição do sistema de relações tradicionais e da sua racionalidade, quando a modernização teria de ser a alteração desse sistema de relações e da sua racionalização. Neste sentido, a razão do fracasso deve ser procurada na repetição da racionalidade integrada nas relações tradicionais, que se mostram resistentes às estratégias de mudança.

Depois da integração europeia, esta repetição dos insucessos na concretização das estratégias de modernização da economia portuguesa encontra uma dificuldade adicional de interpretação, na medida em que não foi por indefinição dos programas e dos objectivos que a concretização dessas estratégias de modernização não aconteceu. De facto, a integração europeia oferecia um programa de modernização estabilizado e disponibilizava recursos financeiros importantes, constituindo, assim, uma oportunidade excepcional, em que se reduzia a incerteza estratégica e se diminuía a tradicional insuficiência de meios financeiros que prejudicava anteriores estratégias de modernização da economia portuguesa. Não havendo indefinição da linha de orientação estratégica, sendo menor a dependência de recursos financeiros que antes tinham de ser gerados internamente, tendo havido uma taxa de substituição elevada dos protagonistas políticos, a repetição dos mesmos resultados negativos nas tentativas de modernização terá de procurar a sua interpretação em domínios que transcendem a questão económica, que estão para além da incerteza sobre os objectivos e a insuficiência de recursos financeiros internos.

c. O conflito dualista de racionalidades nas estratégias

A identificação do factor crítico gerador dos fracassos de concretização de estratégias de modernização de Portugal deve procurar-se no modo como se formulam os pressupostos que estão na base da formulação do programa estratégico. A hipótese de estarem em acção dois quadros de racionalização distintos, mas em que um encobre o outro, aparece como uma explicação adequada para a acumulação dos fracassos nas estratégias de modernização em Portugal.

A hipótese de ter de se procurar uma estrutura interna de racionalização, oculta ou encoberta, que distorce a estrutura de racionalização superficial que é expressa nas declarações dos decisores e dos responsáveis políticos ganha peso à medida que se eliminam outras hipóteses explicativas.

A hipótese da coexistência de duas estruturas de racionalização que competem pela determinação do que vai ser a trajectória seguida não é a mais comum nas avaliações das possibilidades estratégicas em Portugal. Em geral, os avaliadores ponderam as possibilidades que avaliam em função de um sistema de pressupostos que corresponde a um quadro de racionalidade estabelecido nessa época e nesse quadro

cultural, de acordo com a teoria económica disponível e com as informações existentes sobre o que são os processos de modernização noutras sociedades comparáveis, de modo directo (pela proximidade geográfica e cultural) ou indirecto (pelo sucesso nos seus processos de modernização). Com esta opção de método, os avaliadores ficam limitados a considerar dois tipos de resultados básicos na análise que fazem: o sucesso (que corresponde à concretização da estrutura de racionalização normal, aquela que está associada aos valores e aos comportamentos da modernização) e o fracasso (que sinaliza o desvio a essa estrutura de racionalização, permitindo identificar o que deve ser corrigido para que se retome a linha que conduz ao sucesso). Se as correcções que propõem não forem eficazes para reconduzir ao sucesso, a avaliação fica paralisada, sem poder encontrar respostas para esse desvio ao esperado. Segue-se o desalento e a desistência ou a denegação do fracasso (com o recurso a narrativas ilusórias, que prolongam um discurso de modernização quando esta já não é possível).

Pelo contrário, se a avaliação das possibilidades estratégicas não se limitar à consideração do programa de modernização dentro dos pressupostos da estrutura de racionalização considerada normal e admitir analisar outros conjuntos de pressupostos, com as correspondentes diferentes estruturas de racionalização, o fracasso que se encontra na configuração de racionalização normal (e que aí não encontra explicação consistente nem correcção eficaz) pode ter uma explicação imediata quando lhe é associada uma outra configuração de racionalização, com os seus pressupostos próprios, que se revela resistente às normas da modernização e às suas condições específicas de racionalização. Quando se considera mais do que uma estrutura de racionalização que coexistem num mesmo campo (económico, político, social e cultural), o que não se explica dentro de uma dessas estruturas pode ter uma explicação imediata dentro de outra – e a questão da avaliação estratégica das possibilidades de modernização passa, então, a ser como realizar a gestão coordenada dessas duas (ou mais) estruturas de racionalização – de modo a reforçar a racionalização modernizadora e a neutralizar as racionalizações que reproduzem as relações tradicionais.

Historicamente, os indicadores económicos, políticos e sociais de Portugal revelam uma estrutura dualista nos modos de racionalização em qualquer desses campos de acção, característica que se mantém apesar da mudança de épocas. Quando se analisam os factores responsáveis pelos fracassos de programas de modernização noutras épocas (como nos períodos da Regeneração e no Fontismo), a explicação mais convincente é a que mostra a resistência de uma das partes dessa estrutura dualista, o que, por outro lado, também revela a ilusão da parte modernizadora ao projectar para o conjunto da sociedade o que apenas se aplica a si própria. Nos seus objectivos genéricos, todos os programas de modernização de Portugal têm por ambição corrigir esse dualismo, de modo a tornar dominante a estrutura de racionalização das sociedades desenvolvidas. E todos os insucessos desses programas traduzem-se, em última análise, na reprodução ou

na recuperação dessa configuração dualista, com a parte resistente à modernização a ser bem sucedida na sua oposição aos valores e às condições do desenvolvimento.

Esta é uma indicação importante de que ignorar as consequências do dualismo, ou postular que os pressupostos dos comportamentos de modernização se difundem rápida e facilmente numa sociedade dualista, são escolhas políticas e analíticas que conduzem a deficiências de programação e a bloqueamentos que ficam sem explicação convincente enquanto não se reconhecer que mais do que uma estrutura de racionalização coexistem nesse espaço e nessa época. Em termos práticos, considerar apenas uma estrutura de racionalização, sobretudo quando se postulam como pressupostos dos comportamentos e das decisões os valores que são dominantes nas sociedades modernas desenvolvidas, equivale a considerar a modernização consolidada ainda antes de se ter iniciado a estratégia de modernização – e não pode ser motivo de admiração que uma estratégia concebida nesses termos se salde num fracasso.

Uma sociedade dualista tem estruturas de racionalização também dualizadas, em que cada parte tem uma visão do mundo própria e tem sistemas de valores e de formação de interesses que são específicos do modo como identificam o campo de possibilidades. Um programa estratégico único, concebido como se a sociedade pudesse ser homogênea, com a incorporação na parte moderna da parte que se mantém orientada por critérios tradicionais, tem reduzidas condições de sucesso. É mais provável que, em lugar da incorporação do tradicional no moderno, haja a infiltração do tradicional no moderno, contaminando o programa de modernização com as forças interessadas na recuperação das estruturas tradicionais. É este processo de infiltração e de contaminação que explicaria a repetição dos fracassos de estratégias de modernização, apesar da mudança de época, de protagonistas e de dotação de recursos.

d. A resolução do conflito de racionalidades na sociedade e economia portuguesas

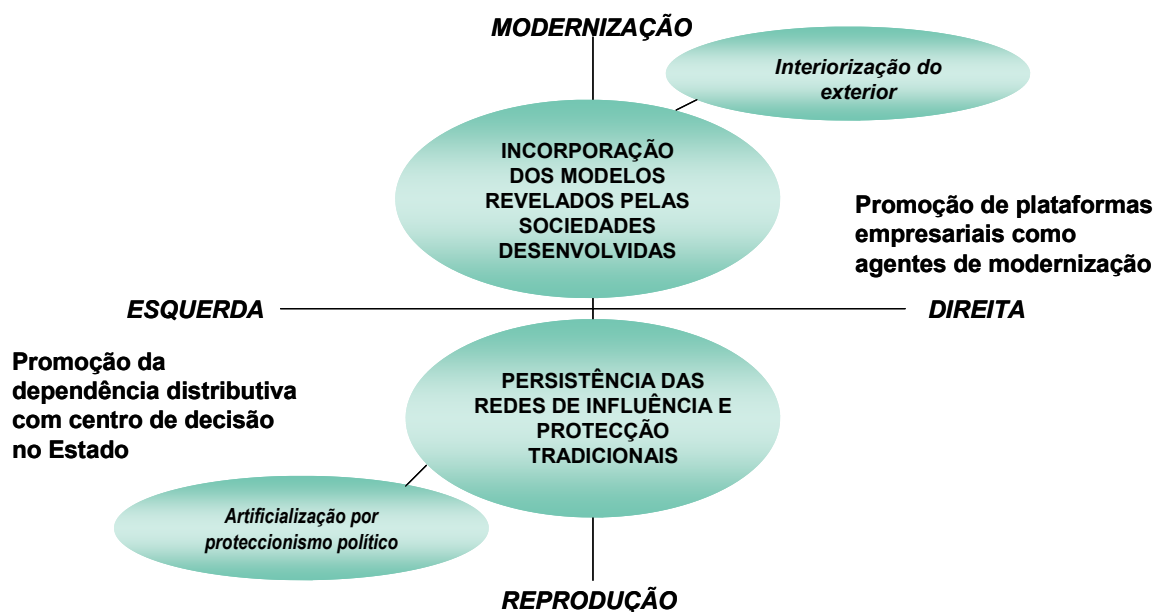
As sociedades não são homogêneas. No caso português, são identificáveis duas partes, de dimensão diferente, a que correspondem duas visões do mundo e dois sistemas de preferências. A modernização de uma sociedade com esta dualidade não terá sucesso se os pressupostos usados nos programas estratégicos só considerarem uma parte e ignorarem ou ocultarem a outra.

O resultado concreto de um programa de modernização depende do resultado que tiver o confronto entre as duas partes da sociedade, cada uma com o seu sistema próprio de preferências. É por isso que se pode dizer que a diferença entre sucesso e fracasso tem menos a ver com a qualidade dos decisores políticos, ou até com a qualidade dos programas, do que com o modo como se resolve o conflito entre dois sistemas

sociais de preferências, um orientado para a modernização, outro orientado para a reprodução. É esta tensão que se ilustra na figura seguinte.

O conflito de visões do mundo dentro de uma sociedade estabelece-se entre a parte da sociedade que recebe informação sobre a evolução e condições operatórias das sociedades mais desenvolvidas (estabelecendo a comparação entre o que são as normas funcionais na sua sociedade e o que deveriam ser essas normas funcionais para poder haver convergência com essas sociedades desenvolvidas) e a outra parte da sociedade que considera apenas a sua experiência local, procurando preservar as suas posições e defender os seus interesses dentro desse quadro de relações restrito (e quando considera a evolução externa é na forma de ameaça, receando que o processo de convergência com as sociedades desenvolvidas venha a implicar a degradação da sua posição social ou a impossibilidade de satisfazer os seus interesses).

Este conflito de visões do mundo, que se estabelece entre os que escolhem a modernização e os que escolhem a reprodução da ordem social existente, tem correspondência na diferença de posições políticas, onde as posições liberais procuram promover a formação e o desenvolvimento de plataformas empresariais que possam exercer a função de agentes de modernização, de um lado (habitualmente designado como o espaço da direita) e as posições centradas no intervencionismo de Estado para compensar ou controlar os excessos de desigualdade gerados pelo liberalismo e pela competição (habitualmente designado como o espaço da esquerda) e que promove a dependência distributiva como modo de afirmar o poder e a necessidade do Estado (numa óptica que terá de ser predominantemente interna, no sentido em que o poder do Estado só tem efectividade dentro do seu espaço de soberania).

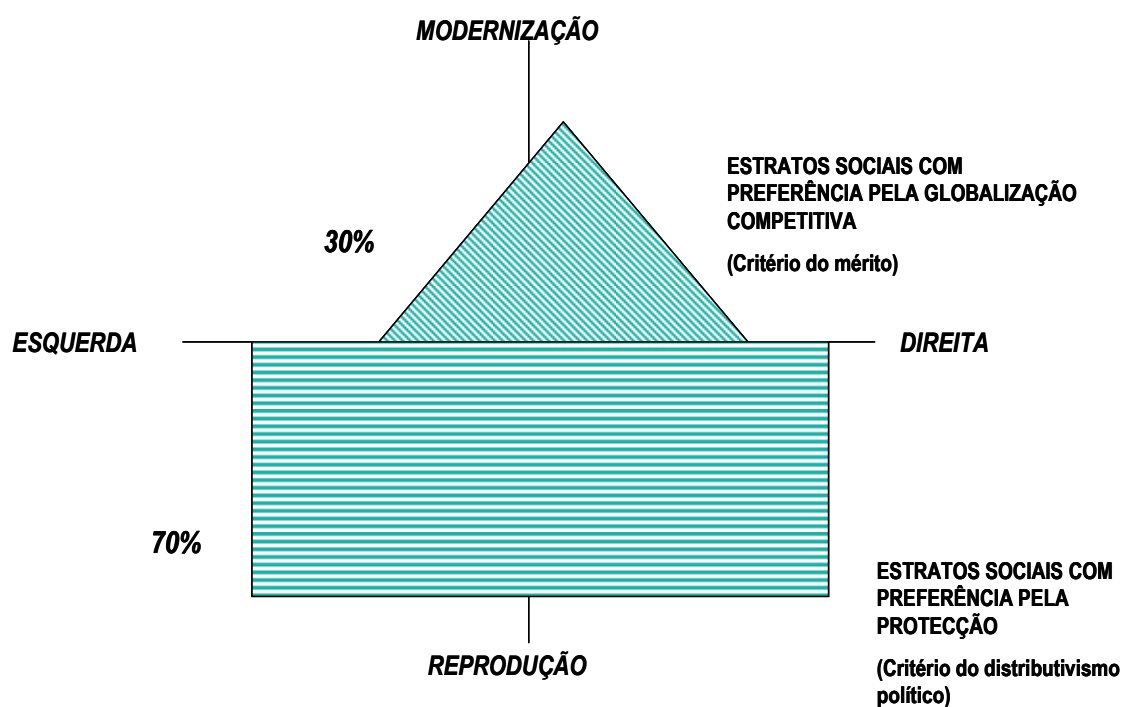


Em termos de atitudes sociais, ou de concretização de visões do mundo nas relações sociais referenciadas a uma época histórica, de um lado estão os que interiorizam o exterior e estão abertos à interrelação e à reflexão sobre a informação que é oferecida por outras sociedades e que se interessam pela adopção das melhores práticas, e do outro lado estão os que confiam que o poder político nacional continuará a ter meios suficientes para estabelecer, pela via do protecçãoismo, as condições de viabilidade das actividades, regulamentando os mercados e as relações de trabalho.

O modo de estabelecer as possibilidades de afirmação destes dois tipos de atitudes sociais depende da época considerada, mas os dois tipos de atitudes sociais existem sempre, não se pode decidir como se só uma estivesse a operar no campo de acção onde se aplica a decisão. No presente, com o padrão de modernização da globalização competitiva, a opção pela atitude de dependência do protecçãoismo não oferece uma oportunidade consistente de modernização, com excepção das economias que tenham uma relevante dotação de matérias-primas com valor no mercado mundial. Mas mesmo nestes casos onde a dotação de matérias-primas permite obter importantes recursos financeiros, a sua aplicação ou implica a modernização dessa economia e dessa sociedade, ou implica a transferência desses recursos financeiros para as economias desenvolvidas.

A resolução deste confronto de visões do mundo numa sociedade dualista pode ser avaliada em função das condições de sucesso de cada uma dentro das condições que referenciam uma época, mas não é provável que a resolução efectiva seja determinada pela avaliação racional dos argumentos e das condições de realização de cada um desses projectos. Em geral, o que determina a escolha da posição que será dominante é o peso relativo das partes desse dualismo. Onde – como acontece a maioria das vezes em

Portugal – a parte maioritária é a que prefere o proteccionismo de Estado e a reprodução da ordem social existente, preferindo escapar às exigências da competição, a possibilidade de sucesso da minoria modernizadora é remota. Em comparação com o que se passa nas sociedades desenvolvidas, a tarefa dos grupos modernizadores na sociedade portuguesa é mais árdua, porque não será suficiente estabelecer os programas adequados de modernização, também será necessário convencer a parte maioritária a mudar a sua preferência pelo proteccionismo e passar a aceitar a, e a participar na, preferência pela competição. É uma questão que se pode explicitar com a ajuda da figura seguinte, um gráfico conceptual (isto é, as proporções do gráfico não estão baseadas em sondagens recentes) que corresponde ao que têm sido as escolhas feitas na sociedade dualista portuguesa em diversas épocas históricas.



Em abstracto, e se os valores forem entendidos em termos absolutos, as preferências de cada uma destas duas partes da sociedade não são susceptíveis de conciliação, não são compatíveis com uma posição intermédia que pudesse ser o resultado consensual de uma negociação entre as partes. Não há uma mistura estável onde se possa ter um pouco de competição e um pouco de protecção, porque o mérito rejeita a protecção (não precisa da protecção, mas não chegará a ser valorizado se houver redes de influência e protecção que premeiam quem não tem mérito) e, onde houver protecção, o mérito não servirá para muito (pelo contrário, a independência que o mérito permite não é uma boa recomendação para organizações que

funcionam em redes de influência, para quem a lealdade, a obediência e a subordinação são mais importantes do que a criatividade e a autonomia).

As sociedades concretas, porém, não se estruturam em termos de valores absolutos; cada uma das posições, mesmo quando estão em conflito, já é uma mistura que integra uma parte, embora pequena, da posição (e das preferências) do opositor. Os modernizadores competitivos não deixam de aproveitar alguma dose de protecção se este ainda for possível, enquanto que os que se integram em redes de influência e protecção não deixam de procurar pôr em relevo as suas competências para ganhar importância e subir na hierarquia dessas organizações. Todavia, mesmo que haja esta “mestiçagem” de posições, com a sua tolerância de racionalidades diferentes, a incompatibilidade essencial entre a competição e a protecção, entre o mérito e a obediência, entre a liberdade e a lealdade, acabará por aparecer em primeiro plano com a passagem do tempo. Numa sociedade, como é a portuguesa, em que a preferência pela integração em redes de influência e protecção for dominante, os progressos no sentido da modernização que forem conseguidos pela minoria que prefere a competição estarão sempre ameaçados de regressão, de retorno ao distributivismo clientelar, de perda de vitalidade na trajectória para a modernização.

É este processo de subordinação da preferência pela competitividade à preferência pela protecção e pelas redes clientelares que oferece a chave interpretativa dos fracassos nas estratégias de modernização na sociedade portuguesa e em diversas épocas históricas.

A razão do fracasso não está na qualidade intrínseca do programa de modernização, mas sim nos pressupostos que são admitidos como dominantes nesse programa e que têm de ser confirmados para que a modernização se concretize. Se esses pressupostos, afinal, não são os dominantes nessa sociedade, se em lugar do mérito a preferência social for a protecção, estes pressupostos reais muito diferentes dos ideais vão contaminar as expectativas e as atitudes sociais, reproduzindo os sistemas de relações tradicionais em vez de promoverem sistemas de relações modernos. Os discursos oficiais poderão continuar a falar em modernização, mas as práticas efectivas na sociedade estarão a consolidar as redes de influência e protecção que reforçam as tradições clientelares. Essas práticas efectivas não geram crescimento económico e não criam factores de atractividade no que se refere a investimento externo modernizador, não corrigem a periferização nem a marginalização desse espaço económico e dessa sociedade. Implicitamente, e sem que os decisores tenham de o reconhecer, a evolução desperdiça ou restringe as oportunidades de modernização, até que a única trajectória que fica aberta é a da reconstituição das relações tradicionais. A sociedade evoluiu, mas não mudou.

2. Economia Completa *versus* Economia de Sectores. Uma nova matriz estratégica

As dificuldades que as estratégias de modernização da economia portuguesa têm encontrado durante as últimas quatro décadas, e que não foram resolvidas de modo adequado, podem ser observadas na perspectiva das mudanças nas condições económicas gerais, internas e externas, e que têm as suas traduções mais marcantes na evolução dos padrões de modernização e dos modelos de desenvolvimento.

Mas estas pressões das circunstâncias sobre o sistema económico e sobre as empresas não são independentes, nos seus efeitos finais, do modo como os agentes nacionais respondem a essas mudanças.

Estas pressões das circunstâncias são comuns a todos os sistemas económicos e a todas as empresas de todos os espaços, sejam estes nacionais, regionais ou mundiais. Apesar disso, as consequências práticas não são idênticas em todos, o que evidencia o papel relevante dos modos de reacção locais.

a. Os dispositivos de regulação na sociedade e economia portuguesas. A necessidade de reformular instrumentos

A condução de um modelo de desenvolvimento e a sua adaptação às mudanças no padrão de modernização podem ser formuladas em modelos e debatidas na legitimação democrática, mas a concretização efectiva dessas funções, que têm de ser realizadas em contextos contingentes e perante variações das circunstâncias, só será adequada se operar com dispositivos de regulação que sinalizem, e permitam corrigir, os desvios à trajectória decidida e legitimada. Na evolução da sociedade portuguesa identifica-se uma deficiência sistemática dos dispositivos de regulação, o que significa que investir na qualidade dos dispositivos de regulação é uma condição da qualidade estratégica e da qualidade política.

Um dos modos de analisar e avaliar a qualidade das reacções locais às mudanças gerais consiste na observação dos dispositivos de regulação que têm como principal função corrigir os desequilíbrios nos indicadores económicos fundamentais e nas trajectórias que os programas estratégicos vão concretizando. Estando todos os sistemas económicos e todas as empresas sujeitas ao mesmo tipo de pressões de mudança, a diferenciação na qualidade das suas respostas deve ser interpretada em função da qualidade dos seus instrumentos de sinalização dos desvios, de correcção de rotas e de reformulação de objectivos realizáveis.

Os processos de mudança em sociedades complexas, quando ocorrem em escalas continentais e mundiais, não acontecem por acções isoladas, da responsabilidade de protagonistas políticos ou de Estados, mesmo

que os protagonistas sejam personalidades excepcionais e os Estados sejam grandes potências. Estes processos de mudança complexa e em grande escala acontecem por articulação e convergência de numerosos factores que antes estavam separados ou eram divergentes. Mas o modo concreto como essa mudança se vai manifestar depende, em cada sociedade, do que tiverem sido as suas condições anteriores – e, em especial, do que tiver sido a sua experiência, positiva ou negativa, com a gestão de outros processos de mudança que foi enfrentando ao longo da sua evolução histórica. Sendo a mudança estruturada pela força de factos que são idênticos para todas as sociedades, a exploração das oportunidades e a resposta à ameaça que qualquer mudança contém dependem, em cada sociedade, do que tiver sido a sua evolução anterior e do que for a dimensão dos seus desequilíbrios no período em que a nova mudança está a ocorrer.

No tempo histórico longo, a sociedade portuguesa revelou ter flexibilidade de adaptação em contextos de crise aguda, mas também revelou uma deficiência continuada de regulação – o que, aliás, esteve na origem do agravamento desses episódios de crise, que poderiam ter sido menos intensos se as correcções adequadas tivessem sido adoptadas em tempo útil.

Os processos de mudança não obedecem a determinismos automáticos, pois em cada um são várias as possibilidades de evolução que se abrem e, portanto, há efeitos de contingência, há resistências e há decisões que são relevantes para esclarecer o que será a trajectória efectivamente seguida. Mas também não são processos inteiramente livres, onde a afirmação da vontade dos protagonistas e das populações irá decidir o sentido da evolução, pois esta só será o que ainda for compatível com as condições anteriores, com aquilo que o passado oferece para se poder actuar no presente, mas também compatível com o que forem as decisões tomadas nas outras sociedades que estão integradas no mesmo enquadramento e que também evoluem em função dos mesmos factores de mudança.

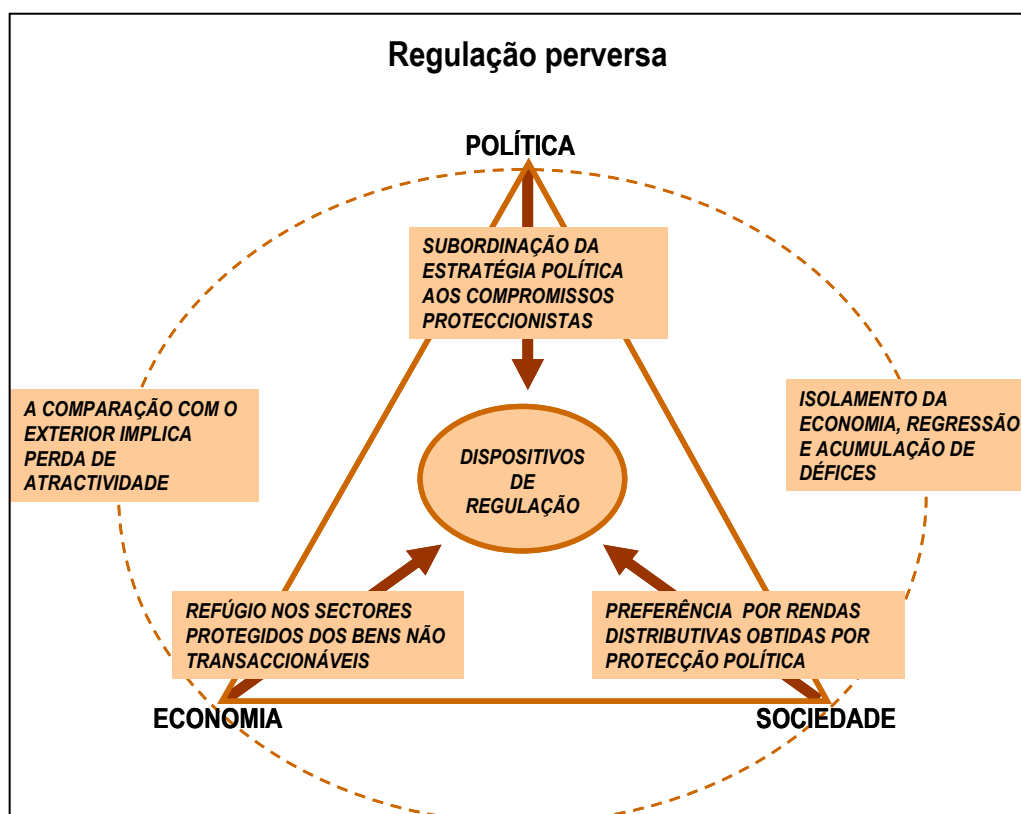
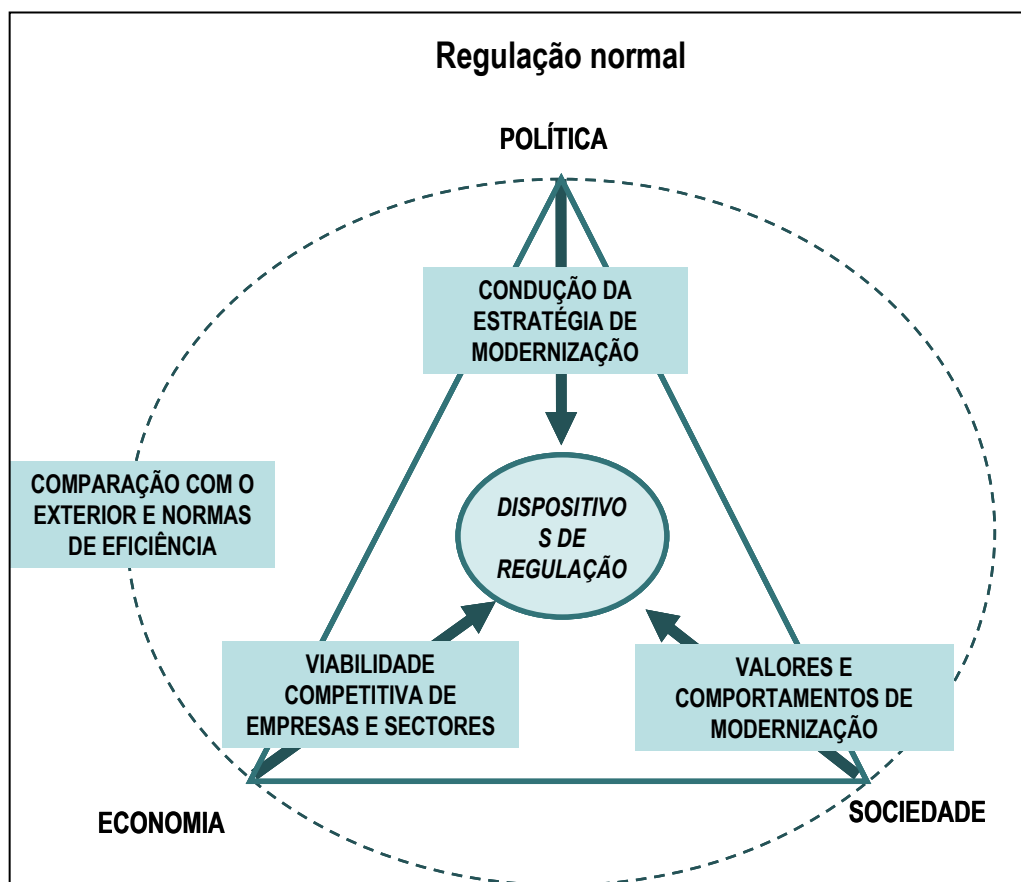
Cada sociedade é estruturada por sistemas de relações que estabelecem tendências ou propensões, que dão origem a hábitos e a expectativas comuns, que estruturam organizações e comportamentos, que produzem efeitos na economia, na política, na sociedade e na cultura, que estabelecem as condições da sua integração e da sua afirmação no sistema de relações internacionais. Nalgumas sociedades, estes sistemas de relações têm propriedades que corrigem os desvios ao equilíbrio, constituindo dispositivos espontâneos de regulação. Noutras, pelo contrário, os primeiros desvios à linha de equilíbrio são amplificados por esses sistemas de relações e só haverá uma correcção quando a evolução da sociedade chegar ao limite da sustentabilidade, revelada por impossibilidades internas ou por pressões do exterior. Portugal integra-se no segundo caso, o que faz da estrutura das suas relações internas uma peça central na análise das suas crises e das suas possibilidades de evolução.

De um modo mais nítido do que em outras sociedades, o caso português mostra a importância dos dispositivos de regulação, que têm de ser concebidos, instalados e activados com o objectivo central de compensar a tendência natural do sistema de relações sociais em Portugal, que contribui para amplificar os desequilíbrios em lugar de os corrigir.

Os dispositivos de regulação não são construções abstractas e não serão idênticos para todas as sociedades, devem ser concebidos e devem ser utilizados em função do que forem as características estruturais da economia, da sociedade e da política e em função do que forem, no quadro da experiência histórica dessa sociedade, os seus desequilíbrios mais prováveis. E se cada um destes campos de acção tem os seus procedimentos internos de correcção dos desvios ao equilíbrio, se o plano político é, em si mesmo, o regulador superior em cada sociedade, os dispositivos de regulação mais potentes são os que integram os três campos de acção de modo a oferecer aos responsáveis pelas decisões os critérios adequados para as suas escolhas – mas também de modo a oferecer os indicadores que permitem interpretar o que terá impedido que os desequilíbrios fossem corrigidos apesar da existência desses dispositivos de regulação. É da qualidade dos dispositivos de regulação que depende a estabilidade e a consistência das trajectórias de evolução da economia e da sociedade. Mas também é da confiança que o adequado funcionamento dos dispositivos de regulação transmite aos agentes políticos, económicos e sociais que depende a sua capacidade para assumir riscos e para aceitar as incertezas dos processos de modernização.

O investimento no sistema de dispositivos de regulação é um dos mais rentáveis que pode ser feito na fase de estruturação de um regime político ou nas fases de reformulação estratégica que se seguem a um período de crise. De facto, tanto a inauguração de um regime político, como a adopção de estratégias políticas e económicas de correcção de trajectórias anteriores, sinalizam contextos em que os dispositivos de regulação então existentes não tiveram um funcionamento adequado. Por isso, a correcção dessa trajectória indesejada não terá sucesso se não for acompanhada pela reformulação dos instrumentos que devem sinalizar a formação de desequilíbrios que conduzem à crise.

O modo de articulação destas funções de regulação é resumido no quadro seguinte, onde se salienta a necessidade de considerar as interrelações entre os três principais campos de acção que são necessários para produzir, conduzir e realizar uma estratégia de modernização: sociedade, política e economia.



b. A regulação na economia completa e na economia de sectores

Os dispositivos de regulação no padrão de modernização da economia nacional e da economia completa são muito diferentes dos dispositivos de regulação no padrão de modernização da globalização competitiva e da economia de sectores. Essa diferença nos dispositivos de regulação é um dos indicadores centrais da mudança, não sendo possível regular uma economia de sectores com os mesmos instrumentos e os mesmos critérios que se utilizavam na economia completa. Tentar essa transposição de dispositivos de regulação de um padrão de modernização para o outro amplifica as crises em lugar de as resolver.

Uma estratégia de modernização numa economia integrada num bloco regional, como é o caso de Portugal na União Europeia, não pode basear-se no modelo tradicional das economias nacionais, que aspiravam a ter empresas em todos os sectores, para assim estabelecerem a sua autonomia e segurança, sem dependerem de outras economias e dos interesses de outras nações. A este modelo de economia completa contrapõe-se agora, nas economias interdependentes dos blocos integrados e, em especial, nas economias que operam em zonas de moeda única, o modelo da economia de sectores. Por um lado, a estruturação da economia de sectores é a consequência da abertura das fronteiras e da diluição da soberania económica dos Estados nacionais, quando as economias já não podem pretender realizar o objectivo da auto-suficiência e quando os poderes políticos nacionais já não podem pretender criar e garantir as condições em que as empresas sustentam a sua viabilidade. Por outro lado, é o efeito da formação de redes empresariais que são transnacionais e que, dentro de cada rede, seleccionam as competências locais mais adequadas a cada empresa local que esteja integrada nessa rede, o que não seria possível se cada ponto da rede estivesse subordinado a valores e interesses nacionalistas (e começaria por não ser possível porque os investidores internacionais não aceitam a subordinação a esses constrangimentos de tipo nacionalista).

Se o Estado nacional já não tem poderes para proteger a configuração da economia nacional, também não tem poderes para escolher as especializações para as empresas que se localizam no território nacional. Poderá criar condições favoráveis para a localização de uma especialização, poderá investir em infra-estruturas e em qualificações profissionais, mas já não pode determinar a decisão de operadores que não dependem dos constrangimentos impostos pelo poder político nacional. É uma alteração radical em relação às condições de acção tradicionais e que ainda não se sobrepôs ao efeito de memória que essas condições do passado continuam a projectar no presente. Neste sentido, é possível que os dispositivos de regulação estejam ainda calibrados para realidades estratégicas que já não existem, como é admissível que a interpretação dos indicadores de regulação ainda seja feita com base em critérios do passado que já não têm aplicação útil.

O papel estratégico do Estado nacional nas condições do padrão de modernização da globalização competitiva centra-se no exercício da função de regulação dos equilíbrios económicos e financeiros fundamentais, de modo a que as empresas que se localizarem no território nacional tenham os meios necessários para atingirem os indicadores de competitividade. É uma função que só o poder nacional pode exercer, porque só ele tem a legitimidade e os instrumentos (de análise, de avaliação e de intervenção) adequados para o fazer de modo regular e continuado.

A estruturação de uma economia por sectores e por redes de empresas multinacionais implica um acréscimo de atenção às circunstâncias e à evolução da política internacional. Uma economia estruturada em sectores ou em segmentos de sectores não tem condições internas de independência, na medida em que não pode responder à diversidade de necessidades da sua população se ficar isolada ou em conflito dentro do espaço económico alargado em que se insere. A configuração da economia por sectores e por especializações tem como pressuposto essencial a continuidade das relações de interdependência, para que as redes do comércio internacional possam responder às necessidades do mercado interno, quanto maior for o índice de especialização, maior terá de ser o índice de cooperação e de complementaridade. Por um lado, é necessário manter uma atitude competitiva permanente para que não se percam posições nos sectores de especialização. Por outro lado, é preciso manter uma política externa activa com valorização estratégica das posições nacionais, de modo a que as relações de interdependência não sejam cortadas ou distorcidas.

Uma economia configurada por sectores, por especializações, por redes empresariais multinacionais, por relações de subcontratação e estabelecendo relações de interdependência com outras economias, não deixa de ter uma dimensão interna ligada ao seu mercado nacional e às funções económicas que satisfazem as necessidades correntes da população. Este mercado interno é ainda, em grande medida, um mercado protegido, sobretudo no sector dos bens não transaccionáveis. Mas se a economia tiver outros sectores integrados no sistema competitivo mundial, também nessas empresas que operam preferencialmente no mercado interno haverá um efeito de modernização por arrastamento, induzido pelas empresas que operam no espaço mundial e pelas condições que o poder político nacional tem de lhes oferecer.

O processo de transição de uma estrutura de economia completa para uma estrutura de economia de sectores é ainda mais complexo e tem risco superior nas economias que, como a portuguesa, se desenvolveram de modo imperfeito na configuração da economia completa, precisando de recorrer ao protecção político para que as suas empresas subsistissem em condições desfavoráveis de dotação de infra-estruturas, de qualidade e actualização de equipamento e de custos unitários do trabalho. Com um número muito pequeno de empresas com escala para o mercado regional europeu e para o mercado mundial, a experiência com as relações económicas internacionais será mais derivada do que forem as

iniciativas dos investidores externos do que dos projectos dos agentes económicos nacionais. Por isso mesmo, será maior a resistência à mudança em direcção à especialização competitiva, à avaliação das melhores práticas, à mobilidade profissional e à flexibilidade dos estatutos adquiridos.

Mas porque existe esta resistência interna, também será menor o interesse de investidores externos por esta economia que não se modernizou na escala necessária no padrão estratégico anterior e não revela sinais de modernização no novo padrão estratégico. Neste sentido, a economia portuguesa revela a sua vulnerabilidade na sua reduzida visibilidade nos mercados internacionais, não tendo aproveitado as fases de abertura ao exterior que existiram depois da integração na EFTA e na Comunidade Europeia, nem depois da integração no sistema da moeda única europeia. Este é um indicador objectivo sobre o passado, mas que constitui um aviso para o futuro. Repetir os mesmos procedimentos ou cometer os mesmos erros de regulação terá, com elevada possibilidade, o mesmo resultado decepcionante em termos de aproveitamento das oportunidades de modernização por interrelação com o exterior.

c. A regulação nas relações entre o Estado e as empresas. Os passos necessários

Os novos modos de regulação no padrão de modernização da globalização competitiva implicam a reformulação das relações entre o Estado e as empresas, que deixa de ser uma relação de protecção e de controlo, para passar a ter de ser uma relação de cooperação e de parceria, em que Estado e empresas devem promover a adopção das melhores práticas competitivas e de gestão dos recursos escassos.

Alterando-se o padrão de modernização e o modelo de desenvolvimento, alterando-se a configuração da economia, será inevitável que se altere o comportamento dos agentes económicos – e isso significa em primeira linha, no caso português, alterar a relação que tradicionalmente se estabeleceu entre o Estado e as empresas e entre o Estado e os grupos sociais. Não sendo viável prolongar uma relação de protecção do Estado em relação às empresas e ao mercado interno, não tendo sustentabilidade um controlo directo do Estado sobre as empresas, não sendo possível continuar a alargar as funções do Estado no financiamento das políticas sociais, a procura de um novo tipo de relacionamento do Estado com a economia e do Estado com a sociedade é uma necessidade imposta pela adaptação a um novo padrão de modernização.

O primeiro passo para esse objectivo será o reconhecimento de que as empresas não têm o mesmo estatuto nem estão subordinadas ao mesmo tipo de regras, no sentido em que estatuto e regras são diferenciados em função do tipo de mercado em que operam – o local, o regional ou o global. Não é possível estabelecer normas administrativas únicas para todas as empresas, como era natural nas condições tradicionais da economia nacional e como era considerado necessário em termos de igualdade de condições perante a

legislação nacional. Aceitar esta exigência de modulação das políticas e de produção de legislação específica para os diversos tipos de empresas altera os critérios políticos habituais e aumenta a responsabilidade dos decisores políticos quando têm de justificar essa diferenciação de tratamentos em função do que são os resultados esperados. Terá de ser mais rigorosa a justificação de políticas e regulamentações diferenciadas do que era habitual na formulação de políticas e normas administrativas únicas e de aplicação directa a todas as empresas, o que era possível quando o Estado nacional era o responsável central pela regulação económica dentro das suas fronteiras.

O segundo passo será o reconhecimento, pelos agentes políticos, de que o exercício efectivo do poder é agora muito menos o controlo e a imposição da autoridade do que a regulação e a orientação estratégica. Deixando de haver fronteiras fechadas e que condicionem a mobilidade dos operadores económicos, dos capitais e até das empresas, com os seus equipamentos e as suas carteiras de clientes, o exercício da autoridade política perde eficácia (porque aqueles que são alvos da decisão autoritária não estão obrigados a obedecer a esse poder nacional) e nem sequer tem capacidade de condicionamento (porque as variáveis relevantes são exteriores ao campo de intervenção do poder nacional). Em contrapartida, aumenta de importância a função de regulação dos desequilíbrios, na medida em que é de uma boa regulação das relações económicas no espaço nacional que depende o sistema de oportunidades de cada empresa que aí se localize.

Não são as empresas que podem accionar estes dispositivos de regulação, pois não têm legitimidade ou autoridade para fazerem recomendações a outras empresas ou para decidirem a alteração de políticas para assim corrigirem os desequilíbrios. Estas funções só podem ser exercidas pelo poder político e, ao contrário do que acontece com os tradicionais poderes de controlo e de imposição da autoridade, o exercício do poder de regulação tem efeitos relevantes na configuração das possibilidades económicas e na orientação das estratégias competitivas. Uma economia que assegura os seus equilíbrios fundamentais é uma economia atractiva de investimentos externos e candidata à localização de sectores evoluídos. Para a concretização de uma estratégia de modernização e para o prestígio nacional do poder político, será muito mais importante demonstrar que o poder político assegura os equilíbrios fundamentais do que exercer um poder de autoridade que incide sobre uma economia e uma sociedade em crise.

O terceiro passo necessário para que a articulação entre empresas e Estado possa ser um factor de efectiva modernização deriva da reformulação dos comportamentos dos agentes que integram as funções empresariais e as funções políticas e administrativas: investidores, gestores, quadros especializados, trabalhadores, funcionários, responsáveis políticos e responsáveis sindicais. São os comportamentos desta grande diversidade de agentes, com experiências pessoais, profissionais e políticas muito diferentes, que

vão determinar a consistência prática dos diagnósticos feitos sobre o sentido da mudança e o grau de aceitabilidade das propostas estratégicas por parte das entidades e organizações que têm de as concretizar.

É neste terceiro passo que o papel deste componente como factor de modernização pode ser posto em causa. Um atraso na interpretação do que significa a alteração na linha de possibilidades transfere para outras economias e para outros Estados nacionais as oportunidades associadas ao novo padrão de modernização, sem que os que resistem no espaço nacional possam evitar o cumprimento das normas estratégicas desse padrão de modernização – isto é, perdem as oportunidades, mas não se libertam das implicações. É um resultado que decorre do referencial temporal utilizado pelos diferentes tipos de agentes que são protagonistas nestas relações.

Os que valorizarem o vector do passado terão os seus comportamentos orientados pela racionalização da resistência à mudança, procurando preservar as suas posições e os seus estatutos num horizonte de curto prazo. Os que valorizarem o vector do futuro estarão orientados por racionalizações de mudança e de aceitação do risco da inovação, assumindo os critérios da mobilidade, da flexibilidade e da aquisição de competências polivalentes para poderem ter relevância no padrão de modernização da globalização competitiva. É a resultante deste confronto entre dois tipos de racionalização e de horizontes temporais que irá determinar o efeito efectivo da articulação entre empresas e Estado e entre Estado e sociedade como factor de modernização ou como factor de perda de oportunidades e de afastamento em relação às correntes do desenvolvimento.

d. A regulação dos efeitos sociais da modernização

O padrão de modernização da globalização competitiva é, pela sua natureza, gerador de desigualdades porque há diferentes espaços de acção, com exigências diversas, mas que coexistem no tempo e no espaço de cada sociedade. A segmentação dos interesses na sociedade passa a estar dependente do campo de actividade – o mercado interno e o mercado externo – o que obriga a que a regulação dos efeitos sociais da modernização não possa ser feita de modo uniforme.

O padrão de modernização da globalização competitiva tem como propriedade interna, como tendência dura da sua lógica de funcionamento, a amplificação das desigualdades nas economias, nas sociedades, nas condições de segurança nos rendimentos e nos estatutos sociais. É o efeito inerente à relação competitiva, que gera a diferenciação entre vencedores e vencidos, entre integrados e excluídos, entre a modernidade e a tradição, entre o passado e o futuro. É um contexto muito diferente do que era dominante no âmbito do padrão de modernização da economia nacional, onde a intervenção do poder político e das instituições do

Estado podiam introduzir dispositivos de distribuição de rendimentos que favoreciam a redução das desigualdades.

Na mudança de padrão de modernização das economias nacionais para as economias globalizadas está implícita uma necessidade de mudança de modelo de sociedade e de valores que presidem à racionalização dos comportamentos. Todavia, não está garantido, em nenhuma sociedade, que estas duas mudanças ocorram em sintonia, de tal modo que o ritmo de mudança nas relações económicas ocorra ao mesmo tempo que está a realizar-se a mudança dos valores, das racionalizações e dos comportamentos nas sociedades.

Onde existir a diferenciação nos ritmos das duas mudanças – o que é mais provável nas sociedades que não têm uma posição de iniciativa na implantação do padrão de modernização da globalização competitiva – a perplexidade dos agentes sociais quando não conseguem realizar os valores que expressam na sua vontade (eleitoral) e nas suas racionalizações (culturais) tem como tradução central a crise política (porque os valores expressos não encontram confirmação nos resultados obtidos) e a crise económica (porque a resistência aos processos competitivos e, em especial, a rejeição social da desigualdade inerente à competitividade, prejudicam a adopção das atitudes adequadas à vitória competitiva). Aumenta a perplexidade social ao mesmo tempo que aumenta a distância entre essa sociedade que procura resistir à mudança económica e as sociedades que têm posições de iniciativa e de adaptação rápida ao processo de mudança nas condições económicas.

Um dos modos de adaptação das sociedades, nestes contextos de perplexidade e de desfasamento entre os objectivos desejados e os objectivos concretizados, consiste na diferenciação de estilos de vida, que são modos de ajustamento às diferenciações de possibilidades que resultam dos diferentes graus de adaptação à evolução das condições económicas e à evolução da concretização dos valores defendidos. A relativa uniformidade de estilos de vida que se encontra nas sociedades de evolução estável é substituída pela proliferação de variantes que se adaptam, com maior ou menor estabilidade, às condições concretas em que se formam e com que se defrontam. A relativa uniformidade social, que facilita a concepção de políticas sociais com aplicação também uniforme, é substituída por uma sociedade em mosaico, resultando da justaposição de estilos de vida variados que se ajustam de modo diferenciado às políticas sociais existentes. As políticas sociais, por sua vez, não podem diferenciar-se com a mesma amplitude e com a mesma rapidez que caracteriza a formação destes diversos estilos de vida, pelo que tendem a evoluir para políticas de mínimos comuns asseguradas pelos dispositivos públicos controlados pelo Estado, depois complementadas com produtos de seguros privados para os segmentos da sociedade que podem participar nesses dispositivos privados.

Esta proliferação de estilos de vida, que acontece como modo de adaptação às mudanças das condições económicas e à acentuação das desigualdades inerente às relações competitivas, tem um efeito amplificado na organização das sociedades actuais quando se conjuga com a tendência de longo prazo que se encontra nos indicadores demográficos. A evolução demográfica evidencia uma das mudanças mais pronunciadas nas sociedades modernas e que, embora com prazos de manifestação diferentes conforme as diversas regiões, se estenderá a todas as sociedades até se estabilizar, na segunda metade do século XXI, numa mesma configuração básica. O padrão dessa configuração será uma diminuição drástica do número de jovens (que, nas condições tradicionais, tinham de ser muitos porque a sua mortalidade também era elevada) e um aumento acentuado do número de idosos (que, nas condições tradicionais, eram poucos porque a esperança de vida à nascença era baixa). Como as diversas regiões não atingem este padrão comum ao mesmo tempo, há uma fase de transição que se desenvolve durante a primeira metade do século XXI, onde as carências populacionais numa zona coexistem com excessos populacionais noutras, uma diferença entre altas e baixas pressões demográficas que desencadeará fluxos migratórios de grande intensidade.

Esta mudança do padrão demográfico mundial tem consequências em todas as sociedades que, em geral, não correspondem às tendências que foram previstas a partir das condições do passado. Essas consequências colocam questões inesperadas e inéditas em relação ao futuro porque revelam desequilíbrios para os quais não existirá protecção adequada nem métodos eficazes de correcção.

Para as sociedades desenvolvidas, com dispositivos de protecção social evoluídos, o novo padrão demográfico, que estas sociedades vão atingir antes das outras sociedades agora menos desenvolvidas, torna insustentável o financiamento das políticas sociais que foram concebidas no modelo da transferência de fundos entre gerações, como é o caso da Europa continental. Impossibilitado esse modelo de financiamento porque se alterou a relação estrutural entre as gerações (o que acontecerá primeiro nas sociedades mais desenvolvidas e, em especial, nas europeias), não podendo transferir a responsabilidade desse financiamento para um aumento de impostos e contribuições (sobretudo quando uma parte dos riscos sociais terá de passar a ser coberta por produtos de seguros privados, o que só será possível se o rendimento disponível depois de pagos os impostos o permitir), a regulação destes novos desequilíbrios sociais será difícil, complexa e factor de instabilidade e de crises de legitimidade do poder político.

No novo padrão de modernização da globalização competitiva, os dispositivos de segurança social das sociedades desenvolvidas podem ser financiados por fundos de investimento, mas estes terão de procurar as aplicações onde possam obter as mais elevadas remunerações, o que deverá implicar a aplicação desses fundos nas economias de mais rápido crescimento, contribuindo assim para que os crescimentos

rápidos dessas economias emergentes se consolide, mas prejudicam as economias onde esses rendimentos foram gerados inicialmente. Para que as economias das sociedades desenvolvidas possam atrair esses fundos de investimentos que são gerados nessas sociedades, será necessário que os resultados das suas empresas, os seus custos unitários do trabalho e os indicadores dos seus equilíbrios fundamentais o justifique – o que é um modo de obrigar à comparação competitiva das diversas economias, as desenvolvidas e as emergentes. Como também já acontecia no passado, a qualidade e a relevância das políticas sociais depende mais dos recursos que as economias geram do que das opções políticas que, por generosas que sejam, não produzem recursos de financiamento necessários para sustentar essa generosidade.

Por outro lado, os fluxos migratórios induzidos pelo desfasamento temporal na aproximação das diversas regiões ao que será o futuro padrão demográfico mundial aumentam a pressão migratória nas sociedades que revelam o seu défice demográfico mais cedo. Mesmo que não haja crescimento relevante nas economias destas sociedades desenvolvidas, manter o seu estado actual de actividade económica implicará que aceitem o recurso à imigração. Porém, essa opção tem um custo elevado, que é a necessidade de integração de estratos populacionais que vêm de quadros culturais distintos e que, para além disso, têm visões de futuro diferentes, têm expectativas diferentes quanto ao que será a hierarquia das potências, dos quadros culturais e dos grupos religiosos no futuro.

As dificuldades naturais de integração de estratos de imigrantes na população residente são, assim, agravadas por esta conflitualidade estratégica alimentada por visões de futuro distintas e pelas desigualdades que existem nas sociedades de acolhimento. É uma conflitualidade complexa, porque se manifesta numa sociedade estruturada em mosaico por efeito de diferentes estilos de vida, onde uma parte da população local tem dificuldade de ajustamento às novas condições da competitividade das economias e onde a mistura de excluídos locais com os imigrantes que ainda não estão integrados (e que poderão não querer ser integrados) cria problemas de difícil gestão política.

Uma articulação eficaz e com potencialidade estratégica da economia com a sociedade implica que seja possível atingir a resolução das questões colocadas pela mudança de padrão de modernização, o que contém a alteração dos tradicionais poderes de intervencionismo do Estado nas relações económicas. Mas também implica a adaptação a um novo padrão demográfico (com o envelhecimento nas sociedades desenvolvidas, mas que se generalizará a todas as sociedades no intervalo de meio século) e a resolução das dificuldades criadas pela proliferação de diferentes estilos de vida nas sociedades desenvolvidas (que perdem a relativa homogeneidade de estilos de vida que caracterizou os séculos XIX e XX). E ainda será necessário realizar com sucesso a integração de comunidades imigrantes oriundas de quadros culturais

diferentes, com visões do mundo e fidelidades religiosas que não são compatíveis com as normas e valores das sociedades que as acolhem.

Estes diversos planos de problemas podem ser analisados isoladamente, no sentido em que cada um tem as suas origens e as suas racionalizações próprias, podendo ser objecto de tratamento separado, evitando-se a sua sobreposição ou a sua confluência e controlando-se o seu potencial instabilizador. Porém, o factor tempo e o factor rapidez da mobilidade provocam a sua interrelação inevitável, porque ao acontecerem no mesmo período e ao perder-se o efeito diferenciador da distância, passam a operar e a evoluir uns em função dos outros, o que acabará por implicar a necessidade do seu tratamento simultâneo nas suas manifestações económicas, políticas e sociais.

Se este componente da articulação da economia com a sociedade mostra que não é possível voltar para a configuração estável do passado, a complexidade da interacção de diferentes planos de problemas no presente também indica que não é possível garantir que haja uma configuração estável no futuro. Nesta acumulação de problemas está a expressão da turbulência formada na confluência de correntes distintas que se misturam num período específico, não sendo possível determinar antecipadamente qual será a resultante e qual será o seu grau de estabilidade.

e. A regulação estratégica. A consolidação de uma estratégia de modernização

O grau de atractividade de uma economia, a sua capacidade para ser seleccionada e escolhida para localização de investimentos de capitais que circulam no sistema financeiro mundial, depende, em primeira linha, da sua dotação de recursos e da qualidade das suas interrelações sectoriais, mas também depende do que for a qualidade das suas estratégias de adaptação ao novo padrão de modernização da globalização competitiva. Nestas relações competitivas, a qualidade estratégica é um valor relevante porque é um indicador da capacidade de operação em condições de incerteza e da rapidez de reacção a novos contextos.

A utilização adequada dos componentes que possam corrigir os efeitos negativos dos mecanismos internos recomenda que se tenha uma noção geral do que são as condições a que deverá obedecer uma economia e uma sociedade que estejam inseridas num espaço de livre circulação e integrada no padrão de modernização da globalização competitiva. Essa noção geral do que são as implicações da integração e da globalização constitui a visão do futuro a que terão de adaptar-se as propostas políticas e que, quando é traduzida em função dos campos de acção, forma uma matriz estratégica, onde o que se obtém em cada

vector reforça a evolução nos outros, de modo a constituir um programa estratégico consistente de modernização.

Essa matriz estratégica também tem uma outra funcionalidade, a de permitir avaliar o que vão sendo os resultados da estratégia de modernização em cada uma das suas fases, na medida em que permite fazer a comparação entre o que está a ser obtido e o que teria de se obter para atingir os objectivos anunciados para essa estratégia. É, assim, possível desenvolver um programa estratégico trabalhando com módulos ou segmentos separados, de modo a reduzir o risco quando tem de se operar em contextos e mercados caracterizados por um elevado grau de incerteza.

Uma sociedade aberta, não podendo recorrer a protecctionismos e ajudas de Estado, terá de estabelecer uma estrutura de relações competitivas que lhe permita desenvolver uma estratégia de especialização, com empresas e sectores que possam operar no mercado integrado competitivo, organizando as diversas actividades económicas que operam no mercado interno local de modo a poderem complementar essas empresas e esses sectores de especialização. Para poder fazer esta selecção entre actividades económicas de especialização e actividades económicas de mercado interno local, será necessário estabelecer uma estratégia de organização empresarial e de realização de investimentos que tenha escala suficiente para sustentar essa selecção de actividades, com empresas e sectores actuando em contextos de risco competitivo e outras empresas e outros sectores actuando em complementaridade e defesa das empresas e sectores operando nos mercados regional ou mundial.

O que se pode esperar obter nesta escolha estratégica de sectores de risco competitivo e de sectores complementares de defesa perante o risco depende do que for a dimensão dos centros de decisão empresarial, das plataformas de empresas que se possam associar de modo a formarem redes de competências interdependentes e do que for o volume dos meios financeiros que possam ser afectados à realização desta estratégia.

Todavia, também depende do que for a capacidade dos dirigentes políticos, económicos e sociais para promoverem a adopção de comportamentos sociais viáveis, designadamente aqueles que terão de se ajustar à passagem do contexto clássico dos confrontos internos que se decidiam em estruturas de jogo de soma nula (o que um grupo social ganhava correspondia à perda que o outro grupo social teria de suportar, porque o que estava em disputa era o que existia dentro das fronteiras que fechavam o espaço relevante para este confronto distributivo) para o novo contexto das relações competitivas em espaços abertos que se decidem em estruturas de jogo de soma variável (em que todos os grupos sociais internos podem perder ou ganhar em relação a outros grupos sociais externos, que passaram a ser intervenientes directos nas relações conflituais porque todos operam no mesmo mercado globalizado).

Os investimentos de especialização, as redes de empresas interdependentes para operarem nos mercados globais, a organização das actividades económicas para o mercado interno local actuando como redes complementares dos sectores de especialização, não conseguirão estabelecer plataformas empresariais duradouras e com potencial modernizador se os comportamentos sociais não se adaptarem a este novo contexto.

O objectivo último desta matriz estratégica é a consolidação de uma estratégia de competitividade que permita concretizar a estratégia de modernização. O que começou pela estratégia de especialização, pela estruturação de redes de empresas e pela adaptação dos comportamentos sociais ao novo tipo de resolução das relações conflituais, tem realmente por finalidade estabelecer um padrão de equilíbrio para a organização da economia que lhe permita operar nos mercados competitivos e alimentar as actividades das empresas que continuam a operar no mercado interno local. É este padrão de equilíbrio que permite a uma economia organizada deste modo operar em graus de risco elevados e assegurar a geração dos rendimentos do trabalho e a acumulação sustentada de capitais que satisfaçam as necessidades sociais e continuem a financiar as fases seguintes do crescimento económico.

Onde estiver formado este padrão de equilíbrio, os investimentos externos e a escolha de novas especializações serão os contributos adicionais, em períodos sucessivos, para a consolidação da estratégia de modernização. Pelo contrário, onde estes passos não forem dados, e onde a sequência que vai da especialização à competitividade for interrompida (porque os centros empresariais não têm dimensão suficiente, porque as actividades do mercado interno local esgotam os recursos disponíveis ou porque os comportamentos sociais não abandonam a racionalização dos jogos de soma nula), a estratégia de modernização não será consolidada e haverá, em seu lugar, uma evolução no sentido da marginalização.

3. Uma descontinuidade na economia portuguesa. A necessidade de um novo modelo de desenvolvimento

A noção de descontinuidade deve ser usada com especiais precauções, na medida em que corresponde a uma crise de máxima intensidade, que implica a impossibilidade de reprodução da ordem social existente, mas quando a resposta aos efeitos dessa crise só pode ser encontrada se for admitida a inevitabilidade da mudança – um processo que não resulta da vontade da sociedade, mas sim da força das coisas. Onde for possível diagnosticar com segurança que se está próximo de um ponto de descontinuidade, as estratégias dos grupos sociais e os projectos empresariais ficam na expectativa da mudança – no sentido em que já não se decide em função do que se conhece do passado (que perdeu viabilidade), mas também não se decide

em função do que será o futuro (porque ainda não se conhece a sua configuração futura). Nestes pontos de máxima incerteza, é natural que as sociedades recorram às suas continuidades culturais para se referenciar nesses contextos complexos.

Quando uma sociedade evolui mas não muda, a viabilidade do seu sistema económico e dos seus equilíbrios sociais fica dependente do que for o seu contexto, tanto na dimensão interna (em que medida essa evolução ainda é compatível com a satisfação das expectativas que são constituídas no sistema de relações tradicionais), como na dimensão externa (em que medida essa evolução da sociedade ainda é compatível com as novas realidades geradas pela evolução das outras sociedades e com a inevitável alteração do padrão de equilíbrios internacionais).

Fica, então, colocada a questão da continuidade de uma evolução que não ficou associada a uma mudança: como será possível manter essa evolução se a sociedade não tem internamente um processo de mudança que consolide a sua modernização? É nesta questão que se insere a problemática da perda de vitalidade ou da estagnação dessa sociedade, em que a sua evolução se torna cada vez mais lenta até chegar à estagnação. Num processo deste tipo, o confronto de ideias tem baixa intensidade e o essencial das disputas políticas transfere-se para o teste dos resultados obtidos pelos programas estratégicos e pelas decisões políticas. É improvável que se restabeleça na sociedade uma vontade de modernização antes de a crise de estagnação tornar evidente, para todos os interesses que se afirmam nessa sociedade, que têm mais a perder se persistirem na continuidade e na reprodução do que se aceitarem os desafios da mudança e da modernização.

a. Os pontos analíticos num processo de mudança crítica

Na evolução histórica, o ponto de descontinuidade é aquele em que se manifesta o reconhecimento social de que não há utilidade na reprodução do sistema de relações estabelecido. Contudo, a questão essencial é a interpretação que os responsáveis pela decisão fazem desse ponto de descontinuidade. Nas últimas quatro décadas, a sociedade portuguesa passou por vários pontos de mudança, que poderiam ter sido pontos de modernização, mas que, por não terem sido interpretados de modo adequado, contribuíram para que se acumulassem desequilíbrios e tendências de crise, conduzindo a sociedade portuguesa para a proximidade de um novo ponto de descontinuidade.

É nesta configuração crítica, quando a repetição do que é tradicional implica a estagnação na economia e o empobrecimento na sociedade, que se podem identificar alguns pontos analíticos com interesse para a dedução do quadro de possibilidades estratégicas.

O primeiro desses pontos analíticos é o ponto de descontinuidade, que corresponde ao reconhecimento social de que não há utilidade na reprodução do sistema de relações estabelecido. Esse ponto de descontinuidade pode ser considerado como descrição de um estado da sociedade (em que a generalidade dos grupos sociais perdeu as suas linhas de orientação em relação ao futuro e opera por mero efeito de inércia) e como modelo de análise (em que se antecipa a aproximação da sociedade a um ponto de descontinuidade, com a finalidade de ainda tentar corrigir essa trajetória de modo a evitar que se concretize a chegada a esse ponto limite).

Como descrição, a descontinuidade é o vazio que se encontra depois de uma linha de evolução ter perdido a sua vitalidade, já não encontrando factores de variedade e de regeneração que promovam uma recuperação ainda dentro dessas condições. Nesta óptica descritiva, a descontinuidade é equivalente a uma autópsia, aquilo que é feito depois de um processo de perda de vitalidade e de estagnação ter conduzido à exaustão um sistema económico e político, que nem se renova, nem é substituído por outro.

Como modelo de análise, a descontinuidade é o que resulta de um processo de acumulação de factores de mudança que conduz a uma alteração do campo de possibilidades sem que a sociedade tenha mudado a sua configuração e o seu sistema de relações para poder adaptar-se a esse novo campo de possibilidades. Nesta segunda óptica, a descontinuidade não tem de ser vista como a exaustão que conduz à autópsia, mas sim como o efeito da alteração do campo de possibilidades que não foi acompanhado por uma adaptação da sociedade.

É porque a acumulação dos factores de mudança produz esta alteração do campo de possibilidades que a perda de vitalidade e a estagnação ocorrem. Para que esta linha de tendência possa ser corrigida, é necessário que seja tida em conta a alteração do campo de possibilidades, a diferença entre o passado e o futuro. Neste sentido, a descontinuidade não é uma causa da crise ou da necessidade de mudança: não é a ruptura que provoca a crise, a ruptura é o efeito inevitável de uma crise que lhe é anterior. A descontinuidade é uma consequência, cuja origem é a acumulação de factores de mudança que induz a alteração do campo de possibilidades e que a sociedade, através dos seus agentes políticos, económicos e sociais, se recusou a interpretar e a reconhecer adaptando-se ao que passou a ser um campo de possibilidades estratégicas novas.

Quando se revela um contexto de descontinuidade, na política ou na economia, o tema central será saber como acontece, o que é que precipita o acontecimento crítico que será a ruptura, como é que se revela (isto é, quais são os acontecimentos que vão precipitar a ruptura), e o que se lhe segue, o que vai ser a evolução depois desse acontecimento crítico (isto é, qual vai ser a intensidade da destruição de posições e de activos adquiridos no passado e que já não terão viabilidade depois da ruptura). Num contexto deste tipo, a

generalidade dos decisores pressente que a continuidade não vai ser possível e o que desejam é ter é uma antevisão do futuro cuja incerteza os inquieta. Na expectativa da turbulência associada a uma mudança súbita, depois de se terem acumulado e reprimido as tensões de mudança que não interpretaram de modo adequado, é natural que cada um queira prever as consequências da mudança que se tornou agora inevitável, mas apenas com o objectivo de preservar o que puder do que obteve nas condições do passado e que já não serão reconstituídas.

Embora possa ser a atitude mais comum na vizinhança de uma descontinuidade, não é a mais adequada. Ela pressupõe que a descontinuidade seja a causa do futuro, quando essa descontinuidade é a consequência do passado, a sua função é o corte com o passado e esgota-se nesse ponto final. O ponto de descontinuidade só sinaliza o fim do passado, não tem nenhuma informação consistente sobre o que será o futuro. A atitude comum aceita a hipótese da descontinuidade porque a pressente, mas o que quer saber é o que se lhe segue, não se interessa pelo que a provoca: afinal, se a descontinuidade vai acontecer, para que serve estar a analisar o que aconteceu antes e que tornou esta ruptura inevitável? Porém, em relação ao futuro, a descontinuidade não diz realmente nada. Ou melhor, diz que a tendência que vem do passado não poderá continuar, mas não esclarece o que será o futuro: é da sua natureza que nada possa dizer sobre o futuro que não seja que este terá de suportar as consequências associadas à inviabilização do passado.

A última grande descontinuidade que ocorreu na política portuguesa, a mudança de regime em 1974, constituiu uma ruptura em relação à tendência anterior, alterou radicalmente campo de possibilidades e, no entanto, o seu futuro revelou que muitos dos problemas que existiam no passado passaram para o futuro sem resposta adequada, porque a leitura do que produziu a descontinuidade foi parcial, focada na mudança de regime (passando de um sistema político de regulação autoritária para um sistema político de regulação democrática onde a responsabilidade na construção de possibilidades estratégicas passou a pertencer aos partidos políticos), na descolonização (implicando o fim da estratégia de expansão da economia portuguesa no Atlântico Sul, utilizando as posições detidas nas economias africanas para as articular com empresas brasileiras, o que então abria a possibilidade de reconstituir um projecto que se mantinha latente desde a independência do Brasil) e nas nacionalizações (decisão emblemática que pretendia punir os favorecidos do passado e retirar-lhes potencial de influência sobre o futuro, tendo como contrapartida a concentração em entidades do Estado da responsabilidade pela condução estratégica da modernização económica).

Os acontecimentos constituintes da descontinuidade foram estes, mas a avaliação das suas consequências não pode ficar limitada à sua descrição no momento em que acontecem, tem de considerar as implicações futuras que decorrem do facto de terem acontecido. Isto é, a descontinuidade de 1974 alterou radicalmente o campo de possibilidades, mas essa alteração não foi interpretada de modo adequado – com a consequência

de que se alteraram as condições de decisão económica, mas não foram feitas as alterações correspondentes nas expectativas sociais, nos comportamentos dos agentes e nas narrativas apresentadas nos programas e nos discursos políticos. Ficaram as consequências da descontinuidade de 1974, mas não foi feita a sua interpretação estratégica adequada e isso implicou que o futuro que veio a ser concretizado ficou muito distante do futuro potencial e até do futuro que foi anunciado no momento dessa descontinuidade.

As mudanças que ocorreram depois da mudança de regime, da descolonização e das nacionalizações não têm uma intensidade comparável às rupturas de 1974 e 1975 que justifique a designação de descontinuidades para esses acontecimentos posteriores. Mesmo assim, elas vão contribuir, por não terem sido interpretadas do modo adequado, para a acumulação de tensões constituintes da possibilidade de uma nova descontinuidade. Esta vizinhança de uma nova descontinuidade não seria formada, como a anterior, da combinação de um regime político autoritário e de uma guerra colonial que se prolongava sem encontrar uma resolução definitiva, mas sim de uma acumulação de erros de interpretação e de perda de oportunidades que, não tendo sido aproveitadas em tempo útil, já deixaram de existir e não vão ser reabertas. A lista desses acontecimentos é diferenciada, mas é a sua articulação que gera a dificuldade e a complexidade do presente:

- **Integração europeia:** criação do espaço estratégico europeu como novo campo de possibilidades para a estratégia económica portuguesa; não foi utilizado como oportunidade de modernização ou de reconversão das empresas e sectores existentes, mas antes como dispositivo de obtenção de fundos comunitários para alimentar redes distributivas internas, promovendo a concentração das actividades económicas e do emprego numa estratégia de produção de bens não transaccionáveis. Em lugar de uma estratégia de convergência em relação a economias mais desenvolvidas, a trajectória da economia portuguesa acentuou a vulnerabilidade competitiva e a dependência de mercados internos;
- **Revisão constitucional de 1989 e política de privatizações:** não resolveu a questão aberta uma década e meia antes com a destruição dos centros de acumulação de capital empresarial e com o desmantelamento dos núcleos de racionalização da decisão empresarial; pelo contrário, consolidou um vazio de capital que foi preenchido por dívida nas empresas que foram sendo privatizadas, endividamento contraído para a sua aquisição e não para a sua modernização competitiva, tornando-as vulneráveis no espaço estratégico europeu e no seu sub-espaço estratégico ibérico;
- **Globalização competitiva:** estabelece novas condições de concepção e de viabilidade estratégica dos projectos empresariais e reduz o tempo de modernização disponível para as sociedades e economias menos desenvolvidas, o que acentuou as vulnerabilidades anteriores das empresas portuguesas sem lhes ter aberto, pelo menos em termos comparáveis, novos mercados de expansão;

- ➔ **Integração monetária europeia:** estabelece novas condições de política económica nacional e de avaliação da sustentabilidade da despesa pública e dos projectos empresariais, impedindo a continuidade das concepções de espaço económico nacional como referência das decisões políticas e dos dispositivos de políticas públicas. Apesar de serem estas as implicações da moeda única, a interpretação estratégica feita internamente, pelos agentes políticos e pela generalidade dos consumidores, foi directamente influenciada pela descida da taxa de juro na economia portuguesa, assumida como um efeito de riqueza (permitia um endividamento adicional para um mesmo valor de encargos financeiros) que era uma ilusão monetária (que teria efeitos de contracção na actividade económica logo que, por razões da política monetária europeia, a taxa de juro subisse;
- ➔ **Cenários de referência:** no contexto actual, condicionado pela evolução anterior das últimas quatro décadas, os dois cenários de referência que serão analisados à frente (“Cenário1: Afirmção e Iniciativa Estratégica” e “Cenário 2: Definhamento e Regressão”) são assimétricos porque não têm condições de realização idênticas, um é mais provável do que o outro. De facto, os anteriores pontos de mudança crítica não foram interpretados na perspectiva da afirmação e da iniciativa estratégica, revelando-se antes pontos inseridos numa tendência genérica de definhamento e regressão, na medida em que as oportunidades não foram exploradas em tempo acabando por se perderem. Esta assimetria nos cenários de referência, que não têm graus de possibilidade de realização idênticos, é o indicador central que estabelece a previsão de que não há condições internas de regeneração e que a evolução mais provável ocorrerá com a entrada numa vizinhança da descontinuidade, que será a fase imediatamente anterior à passagem para um ponto de descontinuidade;
- ➔ **A vizinhança da descontinuidade:** quando uma economia tem um crescimento lento por um prazo longo, quando um sistema político não faz corresponder o que anuncia com o que realiza, quando um sistema social tem uma visão do mundo que justifica a expectativa de segurança social continuada num contexto em que a evolução da economia, da política e da sociedade não gera os recursos necessários para financiar esses dispositivos de políticas sociais, difunde-se nos centros de decisão e na sociedade a percepção de que não haverá solução adequada e simultânea para este sistema de desequilíbrios e de factores de tensão. Esta percepção não se manifesta do mesmo modo e ao mesmo tempo em todos os tipos de acção social e em todas as camadas sociais, porque é diferente a revelação da impossibilidade nas diversas actividades e nas diversas posições sociais. Mas ainda que não haja uma perfeita sincronização das reacções a estes sinais de definhamento e de regressão, já não há dinâmica de confiança que mobilize vontades e recursos para objectivos que a evidência dos factos há muito mostra que não são atingidos. A vizinhança da descontinuidade é um espaço de instabilidade e de operação longe do equilíbrio, onde pequenos incidentes podem gerar importantes consequências – justamente porque se está próximo do ponto de descontinuidade. Neste

espaço de vizinhança da descontinuidade, qualquer tentativa de restabelecer os equilíbrios que deveriam ter sido assegurados nas condições do passado têm o efeito perverso de poder desencadear a precipitação num ponto de descontinuidade, porque a tentativa de recuperar o equilíbrio dentro de um quadro de possibilidades que já não existe (porque houve entretanto uma mudança nas condições estratégicas) tem um efeito de destruição superior ao seu efeito de restabelecimento de relações de equilíbrio.

Estar numa vizinhança da descontinuidade não implica que tenha de se passar por um ponto de descontinuidade. A passagem para um ponto de ruptura implica que tenham sido ineficazes os dispositivos de correcção accionados nesse contexto de emergência. O ponto de descontinuidade é o ponto crítico de acumulação dos desequilíbrios que se revelam já dentro do espaço de vizinhança da descontinuidade. Pela sua natureza de acontecimento contingente (que depende de uma constelação de factores e da sua convergência numa configuração específica de relações económicas, políticas e sociais), o ponto de descontinuidade não pode ser antecipado (não se pode identificar o que o vai precipitar, já existem todas as informações necessárias, mas ainda não ocorreu a convergência reveladora), mas pode ser anunciado (sabe-se o que é o sistema de relações que nem permite recuperar os equilíbrios nas condições do passado, nem permite estabelecer uma nova visão estratégica adequada ao que é o novo padrão de possibilidades). Quando a linha de evolução de uma sociedade entra na vizinhança da descontinuidade e se aproxima do limite dessa tendência que é o ponto de descontinuidade, a passagem nesse ponto pode ser adiada ou retardada, mas já não pode ser evitada.

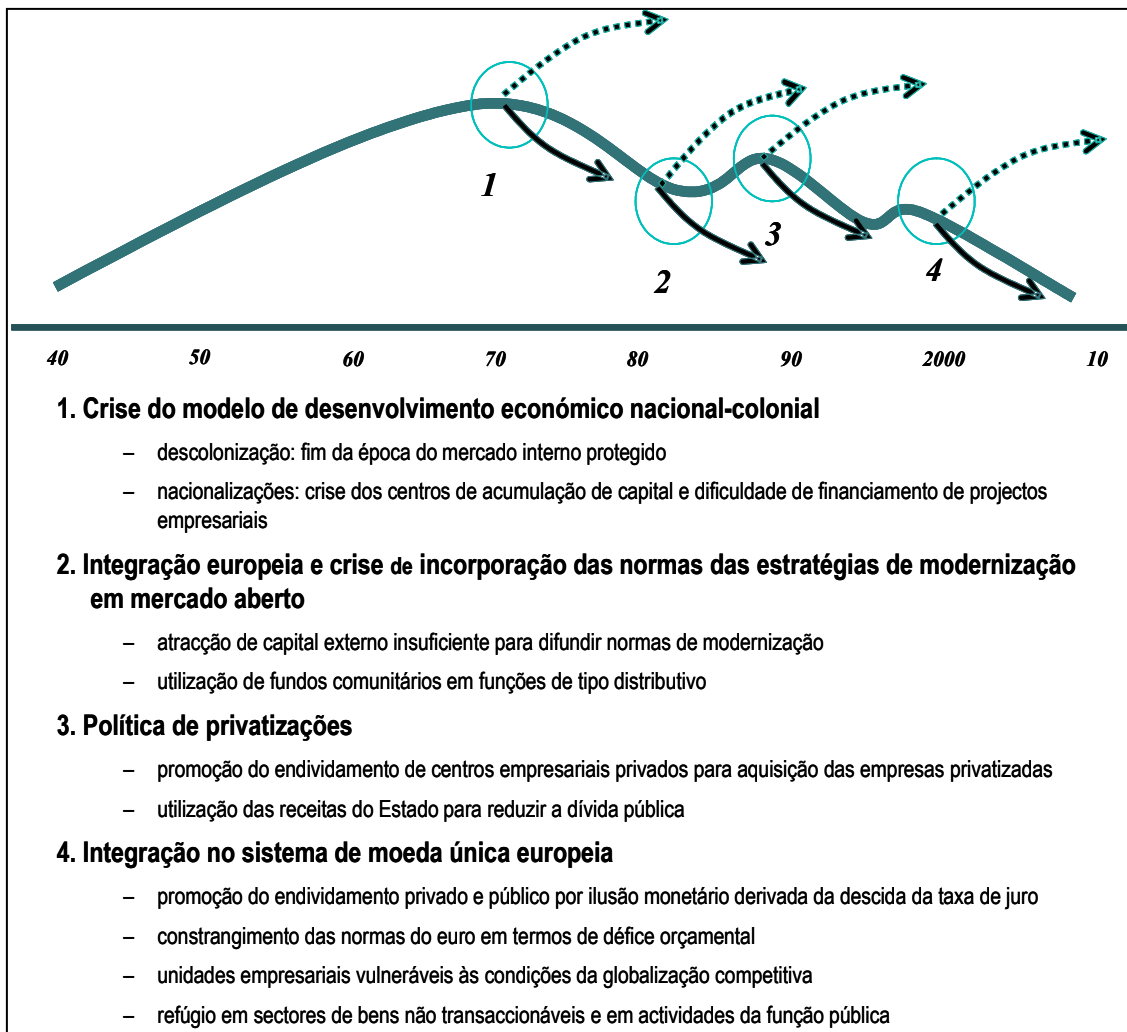
Em termos analíticos, a importância da identificação de um ponto de descontinuidade está na indicação de que uma tendência inviável chegou à sua fase terminal e que é preciso passar para um outro padrão de possibilidades. Este novo padrão, por sua vez, não é uma construção livre, na medida em que é condicionado pela acumulação de desequilíbrios não resolvidos durante a fase em que se esteve a operar dentro da área de vizinhança da descontinuidade. É uma herança negativa para o futuro mas que, apesar disso, é uma base de acção mais realista do que os pressupostos ilusórios que estruturavam o anterior padrão de possibilidades.

b. A influência das escolhas passadas na crise do presente. Estratégias de modernização mal sucedidas

Estabelecer o que são os factores que conduzem uma sociedade para o interior de uma vizinhança da descontinuidade é uma informação útil, mas esse exercício analítico é mais significativo quando se verifica que essa informação já existia e que, não obstante, se repetiram erros já diagnosticados no passado e se

reconstituiu um contexto de crise apesar de se saber o que o produz. Nestas condições, o que passa a ser necessário é estabelecer o que leva a repetir procedimentos quando não se pode ignorar que eles vão conduzir a resultados negativos e que antes se garantira que não iriam acontecer. E também não se pode projectar o futuro como se não se tivesse a experiência destas repetições de procedimentos que se sabe serem inadequados. A avaliação do que foram as razões de fracasso das decisões tomadas em pontos críticos da evolução recente de Portugal é um passo necessário para se estabelecerem os constrangimentos que condicionam o futuro.

O ponto de descontinuidade não é um ponto originário, é um ponto derivado das escolhas anteriores, que já não pode ser evitado justamente porque essas escolhas foram assumidas por quem tinha o poder ou a capacidade de influência para o fazer e conduziu a sociedade para esse bloqueamento. É por isso que o ponto de descontinuidade não é a explicação de nada, é um resultado do que o antecede. No entanto, uma vez revelado o ponto de descontinuidade, o que se segue é necessariamente diferente do que o antecedeu. O ponto de descontinuidade não explica o passado, mas determina o futuro, é o primeiro ponto desse futuro. Isto é, depois de um ponto de descontinuidade é preciso estabelecer uma nova narrativa, uma nova visão do mundo, um novo quadro de possibilidades. É para identificar o que é este novo quadro de possibilidades, que decorre das escolhas passadas depois de revelado que conduziram ao fracasso, que se justifica reflectir sobre as indicações do gráfico seguinte.



Este gráfico mostra o efeito cumulativo das escolhas inadequadas que foram feitas em cada um dos pontos críticos de decisão que apareceram no passado recente. Se tivessem sido estratégias de modernização bem sucedidas, as atitudes dos agentes seriam relevantes e exemplares, na medida em que elas mostrariam os efeitos virtuosos da interpretação adequada das condições objectivas e das oportunidades. Nas estratégias de modernização mal sucedidas, os erros de interpretação são secundários em relação às condições objectivas constrangedoras que resultam desses erros, na medida em que estas condições se revelam suficientemente fortes para impossibilitarem a concretização dos objectivos desejados pelos agentes, pelo menos nos termos em que estes são anunciados.

Nestas circunstâncias concretas, a responsabilidade dos agentes quando exercem o poder não é anulada, mas é relativizada. Em termos práticos, eles não teriam força própria para ultrapassarem os efeitos dos constrangimentos colocados pelas condições em que operam e a sua responsabilidade circunscreve-se a terem aceite a ilusão de que os objectivos que anunciaram eram realizáveis apesar dos erros acumulados

no passado. Antes de ser uma responsabilidade política, é uma responsabilidade analítica: o erro na condução de estratégia de modernização começa por estar na incapacidade para interpretar o peso dos constrangimentos que são gerados pelas condições objectivas do campo de acção, determinadas pelos erros anteriores.

As circunstâncias portuguesas, durante as últimas quatro décadas, não foram favoráveis à modernização da economia portuguesa, mesmo quando abriram algumas oportunidades que pareciam promissoras, mas que eram avaliadas isoladamente, como se não se integrassem na linha que vinha do passado. Verificou-se, uma vez mais, que o sistema de relações é mais relevante do que a avaliação de variáveis isoladas: o que parece promissor visto isoladamente pode, depois, revelar-se desfavorável quando têm de ser consideradas as interrelações com outras variáveis.

A crise do modelo de desenvolvimento nacional-colonial, que se referenciava ao mercado interno protegido e que desenvolvia a sua expansão através do aumento da densidade do sistema económico (reforçando as ligações entre sectores de modo a estruturar uma economia completa, com representação de todos os sectores primários, secundários e terciários, ainda que na pequena escala ajustada à dimensão dessa economia nacional) e através do desenvolvimento dos mercados coloniais protegidos (com uma dotação importante de matérias-primas que viriam das colónias para a metrópole, e com um forte potencial de articulação estratégia entre as duas margens do Atlântico Sul), torna-se irreversível com a descolonização e as nacionalizações.

Por um lado, as redes empresariais desfazem-se com as nacionalizações, na medida em que deixam de poder operar os centros de racionalização que antes estruturavam e coordenavam estes conglomerados. Por outro lado, as actividades económicas que tinham a sua viabilidade dependente da continuidade destas relações não tinham condições de adaptação e de conversão quando essa configuração económica se desagrega num período muito curto.

O que se alterou, porém, não se limitou às relações de propriedade (com as nacionalizações) e aos espaços de expansão (com a descolonização). Também se alterou o padrão de referenciação estratégico, na medida em que o processo de convergência com as economias mais desenvolvidas, que tivera bons resultados durante a década de 1960, não podia ter continuidade. Sem a extensão colonial, o mercado doméstico é demasiado pequeno e o modelo de desenvolvimento baseado na economia nacional não tem potencial suficiente para sustentar um processo de desenvolvimento depois dos efeitos da crise do petróleo que ocorreu no último trimestre de 1973 (e teve uma “réplica” em 1980). As altas taxas de crescimento da década anterior foram obtidas por um modelo de desenvolvimento e num contexto estratégico que já não existem, nem voltarão a existir.

É neste novo quadro que a integração no espaço económico europeu se apresentou como uma necessidade de compensação para o vazio estratégico criado pela descolonização, pelas nacionalizações e pelo esgotamento do modelo de desenvolvimento existente. A integração europeia oferecia a oportunidade de interiorizar e institucionalizar uma estratégia de convergência: as economias europeias mais desenvolvidas passavam agora a constituir, oficialmente, a norma a satisfazer nas decisões internas. Esta função genérica de racionalização seria mais importante do que o efeito de protecção da democracia e do que o efeito de transferência de fundos comunitários, também associados à integração europeia: a convergência era um objectivo bem definido, com legitimação eleitoral sólida e a tradução local das experiências europeias não deveria ter dificuldades insuperáveis (em qualquer caso, teria riscos menores do que a concepção de uma orientação estratégica original e que nunca tivesse sido ensaiada em sociedades culturalmente próximas).

Em lugar do “isolamento orgulhoso” e nacionalista do regime autoritário, em lugar da afirmação da “originalidade” da fase inicial do processo de mudança política, o que se normalizava depois da integração europeia era a comparação com as outras economias europeias e, em especial, com aquelas que constituíam o espaço de competição directa da economia portuguesa – a espanhola, a grega e a irlandesa – todas também beneficiárias de fundos de coesão. Esta comparação, no entanto, estava distorcida por circunstâncias específicas do caso português: a intensidade do processo de mudança tinha sido superior e num período muito curto, por um lado, e o processo de nacionalizações tinha criado um défice de capital e de centros de racionalização empresarial que teria de se reflectir na qualidade das decisões e na rapidez da resposta às oportunidades. Não tendo conseguido atrair investimento externo modernizador numa escala suficiente para estruturar novos centros de racionalização empresarial, a economia portuguesa ficou dependente do que conseguisse obter com a aplicação dos fundos comunitários – mas não seria fácil aproveitar as suas potencialidades se não existissem projectos inovadores em que esses recursos financeiros pudessem ser utilizados com efeito multiplicador.

Esta vulnerabilidade vai ter a sua revelação final na execução da política de privatizações. Esta foi uma oportunidade de modernização da economia portuguesa, mas os seus resultados concretos ficaram concentrados na obtenção de receitas para o Estado e no agravamento do endividamento das entidades empresariais privadas que participaram nos programas de privatizações. Em vez de favorecer a inovação e o lançamento de novos projectos, a política de privatizações acabou por favorecer, ainda que de modo indirecto, o aumento da despesa pública porque cresceram as receitas do Estado num processo de transferência de meios financeiros e acabou por reduzir o campo de manobra dos operadores privados, que não tinham disponibilidades de capital para financiar a expansão das suas empresas ao mesmo tempo que tinham de suportar os encargos financeiros da dívida contraída. Num horizonte de médio prazo, as potencialidades da economia portuguesa eram, desde o início da integração, inferiores às que se

encontravam nas outras economias directamente concorrentes no espaço europeu (Espanha, Grécia e Irlanda), que tiveram uma evolução mais positiva, em parte porque também tinham um sistema de constrangimentos do passado menos restritivo.

É com a integração no sistema da moeda única europeia que o efeito cumulativo das anteriores escolhas inadequadas, a que se adiciona o erro de interpretação do que estava implícito na disciplina do Euro (que penalizava os défices orçamentais e os défices de capital nas empresas), vai acentuar o peso dos constrangimentos que limitam a liberdade de movimentos na economia portuguesa. A necessidade de corrigir os desequilíbrios acumulados nos défices orçamentais e nas deficiências de capitalização das empresas exigiu a adopção de medidas restritivas e de compressão de despesa, mas isso manteve a anterior estrutura das relações, limitando-se a reduzir a escala sem reformular as fontes geradoras desses desequilíbrios que tem agora de se controlar. Isto é, logo que se voltar a abrir a possibilidade do crescimento, também se voltará a encontrar a evidência dos desequilíbrios.

A integração europeia, primeiro, a integração no sistema de moeda única europeia, depois, vieram revelar que a boa definição do programa estratégico de modernização por convergência não encontrou a adequada correspondência nas decisões políticas e empresariais internas e nos comportamentos sociais na sociedade portuguesa. O que deveria ter constituído uma resolução da dúvida sobre o que seria a estratégia de modernização e desenvolvimento, dentro do objectivo geral de convergência com as economias europeias mais evoluídas (que seria a condição de base para incorporar a economia portuguesa no espaço económico europeu), veio tornar evidente que há desajustamentos entre dois tipos de racionalidade (a racionalidade produtiva e competitiva de um lado, a racionalidade distributiva e igualitária de outro lado). E os dirigentes políticos, que deveriam regular a articulação entre racionalidades de modo a estabilizar a trajectória colectiva, aparecem como primeiros responsáveis pela persistência deste desajustamento e pela consolidação dessas racionalidades diferenciadas na sociedade portuguesa.

c. Os três padrões de modernização

A informação mais importante para a formulação de estratégias económicas que se encontra nas últimas quatro décadas é a que descreve as passagens entre três padrões de modernização que ocorreram neste período e estabelece as características de cada um destes padrões de modernização. É uma informação crucial porque determina o que são as condições estratégicas de sucesso em cada caso, mas também porque mostra que empresas, sectores e políticas têm de se adaptar às mudanças dos padrões de modernização para poderem existir em prazos longos. É uma informação necessária, pois sem ela não se pode identificar o que deve ser feito para o futuro (que tipo de empresas e que tipo de sectores), nem se

pode estabelecer os programas de adaptação do que vem do passado e se quer ajustar ao campo de possibilidades do futuro. A análise das passagens de um padrão de modernização para outro deve ter em conta a mudança na delimitação dos espaços e nos modos de regulação que caracterizam cada padrão de modernização e que não transitam de um para o outro.

O potencial de realização do poder político, sobretudo quando este é legitimado democraticamente, é elevado, mesmo quando as sociedades são divididas por diferenças de racionalização e por graus relevantes de conflitualidade social. Mas para que esse potencial de realização seja concretizado, é necessário que não pretenda ir contra a corrente da História – isto é, o poder político é um agente relevante de modernização económica e social desde que não pretenda aplicar os seus recursos sem ter a prudência de os ajustar à propensão da evolução. Quando os decisores políticos, por ambição excessiva ou por incapacidade de interpretar a realidade efectiva das coisas, procuram impor uma configuração original que não se integre nessa propensão, não terão instrumentos suficientes para resolver a diferença de racionalizações geradas por visões do futuro distintas, regular a conflitualidade social e ter sucesso na estratégia de modernização. Em termos de estratégia económica, esta condição de sucesso, esta integração na propensão da evolução, traduz-se na necessidade de formular modelos de desenvolvimento que estejam integrados no padrão de modernização que caracteriza essa época.

Cada conjuntura ou cada período existem num enquadramento mais geral que define uma época histórica. Na economia, o que caracteriza uma época histórica é um padrão de modernização, que estabelece as condições gerais de viabilidade de uma actividade económica ou de uma empresa, mas que também determina as condições de regulação e de sustentabilidade das relações entre as diversas entidades económicas. Sendo os padrões de modernização resultados de processos evolutivos, as passagens entre padrões de modernização ocorrem em transições graduais, com períodos em que padrões distintos se sobrepõem, até que um se torna dominante e passa a constituir a nova estrutura de racionalização associada a essa época. Nestas transições, há actividades, empresas e sectores que perdem a sua viabilidade e serão substituídas por outros tipos de actividade, por outras organizações empresariais, por outros sectores e por outras relações entre sectores, não havendo possibilidade de garantir que estas evoluções vão conduzir a novos crescimentos e a novas melhorias de condições de vida. Uma interpretação inadequada do que provoca e estrutura a transição entre dois padrões de modernização, entre duas épocas históricas económicas, contém o risco de provocar mais destruição do que criação, repercutindo-se na configuração das possibilidades futuras de desenvolvimento e até no peso específico dessa sociedade, ou dessa região, no sistema de relações internacionais.

Nas últimas quatro décadas encontram-se três padrões de modernização, cada um associado a uma delimitação específica do espaço económico e cada um estabelecendo um modo de regulação das relações económicas que lhe é próprio – e nem a delimitação do espaço económico, nem o modo de regulação passam de um padrão para outro.

O mais antigo padrão de modernização é o da economia nacional, com o espaço económico delimitado por fronteiras, com barreiras proteccionistas administradas pelo poder político, com identidade cambial e com soberania na definição das variáveis monetárias. Em alguns casos, como em Portugal, esta configuração de economia nacional tinha um prolongamento colonial, com os dispositivos de regulação subordinados às determinações do Estado central e com os projectos empresariais estabelecidos na metrópole a integrarem os recursos e os mercados coloniais dentro da sua área directa de influência.

O padrão de modernização intermédio centra-se na dimensão regional e é caracterizado pela existência de acordos internacionais que articulam diversas economias nacionais no espaço regional, sendo aceites pelos Estados participantes normas comuns de liberdade de circulação de produtos, capitais, serviços e pessoas, podendo evoluir até à institucionalização de uma moeda e de uma política monetária comuns. Este padrão de modernização intermédio é uma extensão do primeiro por efeito da dimensão espacial da economia considerada: nos Estados nacionais de grande dimensão, de estrutura federativa ou estruturados em grandes províncias, estes dois padrões de modernização são idênticos. A transição entre estes dois padrões de modernização processa-se sem descontinuidades acentuadas, embora empresas e sectores que tinham a sua viabilidade dependente das pautas alfandegárias encontrassem dificuldades de reconversão, como também as autoridades de regulação macroeconómica ficam confrontadas com relações mais complexas, sendo agora obrigadas a considerar um grau de incerteza superior ao que existia na dimensão nacional.

O terceiro padrão de modernização, que é o relevante no presente e para o futuro, estabelece uma descontinuidade em relação aos dois anteriores, não resulta da sua evolução genética, não tem uma ligação com o padrão regional como este tinha em relação ao padrão nacional, embora seja o que lhes sucede na evolução histórica. Para quem opera no presente em que se está a consolidar o padrão de modernização da globalização competitiva, a continuidade da linha do tempo e a necessidade de continuarem a tomar decisões tendem a colocar em segundo plano a interpretação do que é novo ou, pelo menos, tendem a adiar a reflexão sobre essa novidade para uma data futura em que seja menor a instabilidade e a incerteza. Todavia, este adiamento na análise da dificuldade criada pelo que é novo no padrão da globalização não é a atitude mais adequada, porque não será a passagem do tempo que irá facilitar a resolução das dificuldades criadas pelo novo contexto. O padrão de modernização da globalização competitiva constitui uma ruptura profunda, uma descontinuidade, nos campos estratégicos da economia e da política, porque impõe a

alteração da definição do espaço económico e obriga a reformular os tradicionais dispositivos de regulação, cuja eficácia se altera e, nalguns casos, deixa mesmo de existir, porque já não têm efeito na dimensão global.

Antes de ser uma ruptura na visão do mundo e nos quadros teóricos que são usados para identificar o que é este novo campo de possibilidades, o terceiro padrão de modernização provocou uma ruptura nas condições de acção, com o efeito inesperado de ter desencadeado uma dinâmica que tem revelado ser mais rápida do que o processo de interpretação dessa dinâmica. Como em outros períodos críticos da História, a realidade é mais rápida do que a teoria que interpreta esse movimento e essa aceleração – o que, em termos práticos, significa que essa evolução está a acontecer sem que haja uma efectiva regulação e um controlo eficaz. Esta realidade contraria o discurso político corrente, que se apresenta à sociedade como dispendo de todas as condições necessárias para a construção do futuro de acordo com propostas e programações formuladas no passado e legitimadas pelos eleitorados. A resolução desta contradição entre o que é a realidade e o que é o discurso político sobre essa realidade, vai manifestar-se na série de crises que ocorrem nas sociedades mais evoluídas, na medida em que são estas as que mais são atingidas pela transição para um padrão de modernização que não é a evolução natural dos padrões de modernização que antes eram dominantes.

É uma ruptura que não existe apenas em relação ao que era a economia nacional, com as suas práticas experimentadas de regulação das relações económicas a partir do poder político nacional, ou ao que eram os espaços regionais coordenados por dispositivos de regulação comuns, cujas condições de aplicação e cujas eficácias sofrem alterações profundas e geram o problema novo de descobrir como manter activas teorias que foram formuladas para espaços de menor dimensão e para sistemas de relações menos complexos. Esta ruptura também se reflecte na articulação entre as diversas economias e entre os diversos espaços económicos regionais, com alteração das hierarquias anteriores de poder económico e de potenciais de crescimento, a que se associa uma mudança, igualmente radical, nas relações de dependência que são criadas pelos novos fluxos de produtos e de capitais.

A mobilidade dos produtos, dos serviços, dos capitais e das pessoas materializa-se agora no espaço global, mas continua a existir um espaço local que é origem dos centros de interesses e de racionalizações que desencadeiam e coordenam esses movimentos. Estes centros de interesses e de racionalizações não perderam a sua identidade originária e as relações de lealdade a esse espaço nacional ou regional mas, ao mesmo tempo, são esses mesmos centros de interesses e de racionalizações que, para defenderem a sua viabilidade, têm de pôr em causa os interesses dos poderes políticos e das sociedades em que se formaram. É esta coexistência, muitas vezes contraditória, do global com o local que aumenta a complexidade do novo sistema de relações relevantes. Nas dinâmicas e comportamentos locais, persiste a referência aos

padrões e expectativas do passado, enquanto que os decisores que operam na dimensão global estabelecem as condições de viabilidade das suas actividades em função da identificação das crises que antecipam na dimensão local – e de que eles são protagonistas activos porque as suas deslocalizações no espaço global não podem deixar de gerar crises no espaço local de origem.

Com o terceiro padrão de modernização, aparecem diferenças importantes em relação ao que se conhecia da evolução das economias no passado. Por um lado, a rapidez com que se processam estes movimentos é muito superior ao que acontecia no passado, o que dificulta a condução política da adaptação das economias e das sociedades aos efeitos destes movimentos e a sua adequada regulação prudencial – em muitos casos, quando finalmente se identificam as suas consequências, já não há nada de relevante para regular. Por outro lado, a experiência histórica das diversas sociedades, que está incorporada nos seus quadros culturais e nas suas visões do mundo, não se transfere para a interpretação do que é observado no presente, o que aumenta a incerteza e a insegurança de quem tem de responder a mudanças que não controla e que, nas áreas economicamente mais desenvolvidas, efectivamente não deseja que ocorram, porque ameaça as suas posições adquiridas – mas que é uma dinâmica já não pode interromper ou evitar, que tem de tentar controlar sem ter as teorias adequadas para isso.

Embora estas transições entre padrões de modernização precisem de um intervalo temporal de extensão variável para se concretizarem (mas o aumento da velocidade de circulação da informação e dos produtos reduz o tempo de transição, aumentando a amplitude das perturbações associadas a estas mudanças), o seu efeito geral traduz-se sempre em descontinuidades, na forma do fim de uma época e da passagem para uma nova época. Este corte pode não ser súbito, pode ter uma transição demorada, mas é sempre irreversível, porque não se voltará a um padrão de modernização que se tornou obsoleto, que foi superado por outro. É um processo complexo, constituído por um grande número de pequenos movimentos ou acidentes, até que se consuma o corte que produz a irreversibilidade. É um processo que pode ser comparado ao efeito de ruptura que vai acontecendo em cada um dos filamentos que compõem uma corda, até que o rompimento do último filamento revela a evidência de uma descontinuidade que não pode ser reparada – mas que, de facto, já se iniciara muito antes. Esta descontinuidade não acontece sem avisos prévios mas, se estes forem ignorados, só o corte do último filamento tornará evidente o que há muito deveria ter sido previsto – quando ainda poderia haver correcção ou, pelo menos, preparação para as consequências dessa descontinuidade.

d. Os três modelos de desenvolvimento

Cada padrão de modernização determina o que podem ser os modelos de desenvolvimento que são compatíveis com esse quadro geral de racionalização estratégica. É ao nível do modelo de desenvolvimento que se manifestam os efeitos práticos das mudanças, na medida em que as decisões de política económica ou as decisões empresariais, as selecções de sectores competitivos ou a necessidade de abandonar práticas que se tornaram habituais, vão ser influenciadas pelos resultados que se estão a obter. Por definição, um modelo de desenvolvimento que se tornou obsoleto quando muda o padrão de modernização já não pode ser reparado e corrigido, tem de ser substituído – mas essa substituição tem de ser feita numa realidade que foi configurada pelo anterior modelo de desenvolvimento, o que torna muito mais difícil a condução política de uma sociedade que resiste à transformação dos seus hábitos, à desvalorização do seu património e à inviabilização das suas actividades.

Os padrões de modernização são concepções gerais de enquadramento que constituem o referencial de orientação para as decisões, estabelecendo as condições gerais para a modernização nessa específica época histórica. Mas o seu produto principal, na prática quotidiana, é constituído pelo modelo de desenvolvimento, isto é, a organização de sectores de actividade, de empresas, de comportamentos de agentes económicos e de dispositivos de regulação que vão traduzir esse quadro geral das condições de modernização em sistemas económicos concretos.

O padrão de modernização equivale a um mapa, onde estejam indicadas as correntes que determinam as tendências, as intensidades e as direcções, com as rotas adequadas para atingir os objectivos que se escolherem. O modelo de desenvolvimento é a estrutura geradora das decisões económicas, com a finalidade de adequar o sistema económico existente (sectores, empresas, agentes, comportamentos e expectativas, redes de regulação e dispositivos de regulação) ao que são as linhas de orientação geral determinadas pelo padrão de modernização característico de uma época histórica. Para cada padrão de modernização há um modelo de desenvolvimento adequado. Mas na medida em que as passagens de um padrão de modernização para outro não são instantâneas (há uma fase de transição e de sobreposição entre eles), também o modelo de desenvolvimento adoptado num determinado período pode estar ainda associado ao anterior padrão de modernização, apesar de este já ter sido superado por outro.

No padrão de modernização da economia nacional, a finalidade do modelo de desenvolvimento era a estruturação de uma economia completa, com todos os sectores de actividade económica representados, realizando as condições de autonomia económica associadas à condição de autonomia política da soberania nacional. A escala de cada sector correspondia à escala do mercado nacional e a possibilidade de aumentar essa escala dependia do sucesso na estratégia de exportação, no sentido em que a conquista de quotas de

mercado no exterior equivalia ao aumento do mercado de base nacional. Na medida em que a eficiência económica, de empresas e de sectores, é influenciada pela escala do mercado, economias nacionais de dimensão diferente também tinham potencialidades de crescimento diferenciadas, mesmo que o modelo de desenvolvimento fosse idêntico em todas. O modo de estruturação das economias neste modelo de desenvolvimento encontrava na interrelação entre os sectores, dentro do espaço económico nacional, a condição estratégica para ganhar eficiência e para reduzir a dependência do exterior. Quanto mais completa fosse a economia e quanto mais articuladas fossem as relações entre os sectores, maior seria o produto potencial e menores seriam os custos – e essa maior eficiência também implicava que seriam mais favoráveis as condições para conquistar quotas de mercado no exterior, amplificando assim a escala da economia nacional.

A dinâmica interna deste modelo de desenvolvimento era alimentada pela necessidade de completar o sistema económico, o que era condicionado pelo estado anterior da evolução (o passado de cada economia não era idêntico, o número de sectores representados variava de caso para caso), pela evolução da tecnologia (que criava novos sectores ou tornava obsoletos sectores já existentes) e pela capacidade para proteger a continuidade de sectores (mesmo quando estes não satisfaziam os critérios gerais de eficiência e de competição quando comparados com o que sectores idênticos obtinham noutras economias mais evoluídas). Complementarmente, esta dinâmica interna tinha de ser regulada de modo a manter os equilíbrios nos indicadores económicos básicos, para que os défices comerciais, os níveis de endividamento e as taxas de inflação não gerassem pressões cambiais, aumento das taxas de juro e perdas de competitividade.

Porque era necessário manter os equilíbrios económicos básicos, as taxas de crescimento potencial não podiam ser muito elevadas, a não ser nos casos em que uma economia recuperava de um atraso prolongado (o que lhe permitia adoptar as melhores práticas que outras economias já tinham experimentado e seleccionado, pagando os custos de aprendizagem dessas tentativas e erros) e nos casos em que a capacidade de inovação continuada sustentava uma vantagem competitiva na escala mundial (o que pressupunha que na sua base tivesse uma economia nacional de grande escala e que as outras economias tivessem um crescimento económico suficiente para poderem pagar esses produtos da economia dominante).

O padrão de modernização das economias integradas regionalmente procurava resolver as questões da escala e da regulação das economias nacionais através dos dispositivos da integração. Mantinha-se o valor da soberania nacional, mas alargava-se o espaço (sem ser por conquista) e normalizava-se a regulação (para evitar que decisões imprudentes ou pressões eleitorais em cada espaço nacional colocassem em risco

os equilíbrios regionais). É um prolongamento do padrão da economia nacional – mas onde a integração vai implicar a articulação das anteriores economias nacionais isoladas com segmentos sectoriais supranacionais através de redes de empresas, de participações de capital e de interrelações sectoriais em modalidades cruzadas de subcontratação, com a opção de evoluírem para entidades empresariais integradas. Mas também é mais do que o prolongamento da economia nacional na medida em que passa a haver instituições específicas, de escala regional integrada, que têm como responsabilidade a função de regulação nessa dimensão regional e que se situam acima dos espaços de soberania nacional, o que também quer dizer que se situam acima dos constrangimentos colocados nos sistemas políticos nacionais.

Com um espaço económico de grande escala, com a oportunidade de formação de alianças empresariais e de redes de empresas eficientes, com instituições de regulação credíveis e respondendo ao problema das limitações colocadas ao crescimento de economias de média e de pequena dimensões, o padrão de modernização das economias integradas, como a União Europeia, aumentava o potencial estratégico das economias desenvolvidas. O seu modelo de desenvolvimento estava centrado na competitividade sectorial e na captura de quotas de mercado, de modo a seleccionar, nesse espaço integrado, as redes de empresas mais eficientes em cada sector. A evolução deste modelo de desenvolvimento implicaria o abandono das empresas menos eficientes em cada sector (de modo a concentrar essa actividade sectorial onde ela fosse mais eficiente), mas isso também permitiria concentrar os esforços de modernização de uma certa localização nas competências sectoriais que aí obtivessem melhores resultados comparados. Esta racionalização da localização sectorial permitiria, à escala da região, uma maior vantagem comum. Mas também oferecia, ao nível local, a oportunidade de escolher as especializações onde tivesse melhores indicadores competitivos, utilizando para isso os meios financeiros das políticas comuns de apoio à modernização económica.

As potencialidades deste padrão de modernização por integração e deste modelo de desenvolvimento por especialização sectorial dentro de um mercado comum de grande escala, numa região integrada e regulada por instituições e dispositivos comuns, encontraram uma dificuldade imprevista para que fossem inteiramente concretizadas porque evoluções na tecnologia (aumento da mobilidade da informação e das mercadorias) e na estruturação geopolítica (fim da ordem bipolar no sistema de relações internacionais) abriram a oportunidade para um novo padrão de modernização, a globalização competitiva, que tornou mais curto do que fora previsto o tempo de maturação do padrão de modernização por integração regional de economias nacionais. Em termos abstractos, não teria de haver incompatibilidade entre estes dois padrões de modernização e o modelo de desenvolvimento de um pode ser amplificado pelo modelo de desenvolvimento do outro. Em termos concretos, porém, muitas empresas, sectores e economias nacionais

ainda não tinham aproveitado os benefícios da integração quando se viram forçadas a ter de enfrentar os novos, e mais exigentes, desafios da competição em escala mundial.

O padrão de modernização da globalização competitiva tem um modelo de desenvolvimento que é radicalmente diferente dos dois anteriores, porque a referência aos espaços económicos nacionais é muito mais diluída e é mais independente das escolhas estratégicas ou das regulações de âmbito regional. Este terceiro modelo de desenvolvimento está centrado na escolha da localização mais eficiente e o seu espaço de referência já não é geográfico, é sectorial e é definido pela rede de empresas que permitem obter um produto ou um serviço comercializável na escala mundial. É certo que as empresas têm de existir num espaço físico, mesmo que seja apenas aquele em que se tomam decisões sobre os fluxos de recursos, produtos e capitais. Mas a unidade material de base passou a ser a rede sectorial, de configuração variável em função da evolução dos indicadores de eficiência.

Este novo modelo de desenvolvimento criou configurações económicas inéditas e promoveu o aparecimento de agentes económicos de um novo tipo (ou que traduzem em novas formas actividades económicas que, no passado, se mantinham em modalidades incipientes). O gestor de mobilidades (que movimentam empresas e capitais), por um lado, os fundos financeiros (sejam fundos de pensões ou fundos alimentados com os excedentes das balanças comerciais das economias emergentes), por outro lado, são plataformas de decisão com grande relevância económica que aparecem e se desenvolvem porque a escala de actividade se tornou mundial. É a mudança que ocorre no mercado que gera a mudança inovadora nas especializações económicas, com a consequência de marginalizar aqueles espaços económicos nacionais ou regionais que não conseguem formar plataformas estratégicas deste novo tipo.

Estas indicações derivadas da análise da sequência de três padrões de modernização, com os correspondentes três modelos de desenvolvimento, podem ser resumidas num quadro que evidencia as suas diferenças e as suas sobreposições.

PADRÃO DE MODERNIZAÇÃO	MODELO DE DESENVOLVIMENTO
1. Economia nacional com soberania económica e com extensão colonial	A. Relações intersectoriais com o objectivo de assegurar a viabilidade das empresas e a expansão das plataformas empresariais
2. Economia internacionalizada em sistema de regulação pelas relações cambiais e por acordos internacionais	B. Relações competitivas estabelecidas em função dos mercados e das quotas de mercado conquistadas
3. Economia de globalização competitiva com mobilidade de capitais e selecção das configurações sectoriais mais competitivas	C. Redes sectoriais estabelecidas em função da configuração de mercados que é determinada pelos fluxos de procura efectiva e pela organização das competências que permitem satisfazer essa procura

A indicação mais relevante para o futuro está na configuração do mercado: o que, tradicionalmente, era definido no âmbito do espaço económico nacional, delimitado por fronteiras que eram políticas mas também eram económicas e regulamentares, é agora determinado pelos fluxos de procura efectiva e pela organização das competências que permitem responder a essa procura. O mercado passou a ser uma construção da própria economia global e isso significa que poderá haver actividades necessárias numa economia nacional (e que, no passado, fariam existir esse mercado, ainda que tivesse de ser num contexto protegido pela decisão política) que não originam um mercado local, passam a ser um ponto marginal inserido num mercado global que é independente das conveniências locais (e que o poder político nacional já não pode fazer existir por decisão administrativa).

4. A economia portuguesa do futuro: cenários, domínios e sectores para o 1º quartel do séc. XXI

A análise prospectiva é uma análise de possibilidades organizada em função dos programas de acção potenciais que operam dentro de um sistema de possibilidades específico. Em geral, são projecções das possibilidades que identificam objectivos concretizáveis para, depois de se hierarquizar esses objectivos em função do seu grau de preferência, se estabelecerem as trajectórias hipotéticas que, dentro dos pressupostos admitidos e explicitados, conduziriam a esses objectivos. É no exame destas trajectórias que uma segunda hierarquia dos objectivos será estabelecida, agora em função do seu grau de concretização ou da sua menor dependência de pressupostos favoráveis que poderão não se confirmar.

Em nenhum caso poderão a análise de possibilidades (o que o sistema de possibilidades permite identificar como objectivos realizáveis) e a análise prospectiva (identificação das trajectórias que permitem atingir objectivos considerados realizáveis dentro desse sistema de possibilidades) resolver a incerteza essencial que é constituída pelo futuro (o que ainda não existe), nem a irreversibilidade essencial que é constituída pelo passado (o que existiu já não pode ser reformulado na sua objectividade, ainda que possa ser revisto no plano da sua interpretação). Nas actuais circunstâncias, o sistema de possibilidades é determinado pela transição entre dois padrões de modernização (o nacional e o global) e a análise prospectiva centra-se na identificação dos objectivos que são realizáveis nas condições definidas pelo novo padrão de modernização – mas tendo em conta o que são as suas condições iniciais, os constrangimentos que são colocados pelo que foi a evolução no passado e pelo que são as dotações de recursos existentes.

Estes dois tipos de análises constituem uma reflexão, feita no presente, sobre o que foi o passado (com os seus erros e virtudes) e sobre o que pode ser o futuro (com os seus factores de motivação). Neste sentido, o que aparecer como crítica ou glorificação do passado tem o seu interesse directamente associado ao que for o seu potencial de motivação e de orientação para o futuro, para estimular a convergência de interesses, de vontades e de recursos que possibilitem a concretização dos objectivos seleccionados dentro do campo de possibilidades. Mas quanto maior for o investimento feito na interpretação do que foram os factores, as relações e as decisões que estiveram na origem das frustrações e dos desequilíbrios no passado, mais seguro será o trabalho prospectivo que estabelece o campo de possibilidades para o futuro. Se este investimento não for feito, não será apenas o passado que ficará sem interpretação, também será o futuro que fica condenado a ser uma repetição, com pequenas variantes, do que foi o passado.

a. Os cenários e os domínios estratégicos para o 1º quartel do séc. XXI

Os quatro cenários a seguir considerados identificam quatro possibilidades de resposta no contexto da transição entre dois padrões de modernização, o que implica a reformulação do modelo de desenvolvimento ainda em vigor na economia portuguesa, já influenciado pela integração europeia, mas, apesar disso, sem ter sido reformulado, continuando a estar baseado nas condições tradicionais do modelo de desenvolvimento de base nacional formulado nas décadas de 1950 e 1960. Em qualquer dos quatro cenários, há dinâmicas de crise, que se diferenciam em termos de dinâmica positiva, de inovação e de recuperação, e de dinâmica negativa, em termos de reprodução e de regressão.

A sociedade portuguesa está a operar longe da linha do equilíbrio e isso gera um contexto de instabilidade em que pequenos incidentes podem amplificar-se até atingirem grandes proporções que desencadeiam uma

mudança súbita. É um contexto em que não há proporcionalidade entre causas e efeitos, onde não é provável uma evolução linear e onde pequenas causas produzem grandes efeitos.

No contexto actual, a União Europeia exerce um papel de protecção e de subsidiação em relação à evolução portuguesa, permitindo evitar ou adiar a precipitação da descontinuidade. Em geral, este enquadramento europeu, que não é hostil mas integrador, é um factor favorável para Portugal. Em concreto, porém, esse factor favorável também pode ter consequências não desejadas, na medida em que contribui para o prolongamento de padrões que não são sustentáveis, adiando as respostas correctivas. Para além disso, ao integrar os desequilíbrios portugueses no quadro mais geral dos desequilíbrios europeus, encobre as singularidades do caso português, não deixando ver a maior urgência na correcção das suas inviabilidades porque o seu grau de modernização é inferior ao da média europeia e, por isso, a sua configuração social é mais vulnerável aos choques de mudança que se manifestam quando a decisão estratégica é determinada por comparações competitivas.

De um modo muito diferente do que acontecia há quatro décadas, são os factores internos que conduzem agora a evolução portuguesa para zonas que estão muito longe do ponto de equilíbrio, tornando o contexto português vulnerável a incidentes que precipitem a turbulência na economia e na sociedade.

Há quatro décadas, o processo de descolonização e de democratização em Portugal correspondiam ao último passo de um processo longo de abandono europeu das posições que as potências europeias detinham em todas as regiões do mundo, um processo que ocorreu num enquadramento geral de crescimento económico continuado. Agora, a crise portuguesa é uma expressão local de uma crise europeia mais geral, mas onde as vulnerabilidades de Portugal o colocam na vanguarda da revelação dessa crise europeia. A Europa actual, multicultural e multiracial, com desequilíbrios orçamentais actuais e futuros que prejudicam o seu potencial de crescimento, com custos de produção que dificultam a sua adaptação ao padrão de modernização da globalização competitiva, não oferece a Portugal a possibilidade de beneficiar de um crescimento por indução da retoma da economia europeia. Até o debate político europeu, condicionado pela necessidade de interpretar a dinâmica de transição que não corresponde ao que era esperado nas sociedades europeias, não promove a inovação política em Portugal quando esta é mais urgente em Portugal do que nas sociedades europeias mais evoluídas.

No horizonte do primeiro quartel do século XXI estabelecem-se dois cenários básicos, um cenário de continuidade e um cenário de transformação. Todavia, este intervalo de duas décadas e meia é, para Portugal, estruturalmente dominado pela sua primeira parte, em especial pela primeira década, na medida em que este é o período em que se confirma que não se concretizou o que tinha sido o principal investimento estratégico de Portugal, a modernização no contexto da integração europeia.

Os resultados promissores obtidos entre 1985 e 1995 desvanecem-se na fase seguinte, de 1995 a 2008, e o passo crucial, que seria a integração no sistema da moeda única europeia, não vai gerar resultados favoráveis em termos de taxas de crescimento económico e em termos de motivação social para a modernização competitiva. Interpretar esta evolução desfavorável a partir das decisões tomadas após 1995 não será a opção analítica mais correcta, pois muitos factores anteriores a esta data são instrumentais para estes resultados. Não obstante, é justificado considerar-se que é o erro na leitura do quadro de possibilidades cometido a partir do momento em que se verifica a descida da taxa de juro (por antecipação à participação de Portugal na moeda única europeia) que vai precipitar a verificação de que Portugal acumulou vulnerabilidades dentro do actual padrão de modernização e que tem no seu interior factores e relações que geram, de modo automático, a acumulação de desequilíbrios que se interrelacionam de modo negativo com as condições estratégicas do padrão de modernização da globalização competitiva.

Cenário 1: continuidade e definhamento

O cenário de continuidade é aquele que corresponde à evolução espontânea que tem vindo a ser seguida pela sociedade portuguesa, sem qualquer esforço de correcção estratégica da trajectória já conhecida ou com esforços de correcção que são inconsequentes porque não incidem nos factores geradores dessa trajectória. É uma continuidade que também é cumulativa, no sentido em que a repetição das mesmas características, dos mesmos comportamentos e dos mesmos desequilíbrios consolida as escolhas que têm sido feitas, até as tornar rotinas que ganham o estatuto do único caminho possível. É esta continuidade consolidada que estabelece uma tendência de definhamento, de gradual, mas sistemática, perda de vitalidade, com acumulação de desequilíbrios (em especial, o que resulta da acumulação de endividamento) que impedem o arranque da recuperação e que anulam os efeitos dos estímulos ao crescimento e à modernização. Quanto mais se acentua o definhamento, mais se consolida a continuidade porque não existem, nem se formam, recursos com capacidade de mudança, de modernização e de competição.

Esta continuidade e o conseqüente definhamento que reforça a continuidade, não aparecem apenas na economia, difundem-se para as outras dimensões de existência da sociedade. A perda de motivação social é a consequência social da descrença no sistema político e nas instituições, a quem é atribuída a responsabilidade pelo défice de orientação política e pela ocultação do significado real dos indicadores de conjuntura. A elite política, por sua vez, foi perdendo prestígio à medida que os seus anúncios e as suas promessas não se concretizaram, mas desse bloqueamento não emergem alternativas renovadoras, antes se esbatem as diferenças programáticas até se ficar apenas com uma linha de orientação fatalista, aquela que é imposta pela força dos factos e pela lógica da inevitabilidade.

Num contexto deste tipo, os centros empresariais perdem capacidade de inovação e de competição, ficando com as suas escolhas estratégicas muito limitadas pela insuficiência ou ausência de factores de mudança. Alguns optam pelo refúgio nos segmentos do mercado interno que puderem ser protegidos, nos sectores de bens não transaccionáveis e nos contratos com o Estado. Outros escolhem a via da integração em redes empresariais internacionais, aceitando servir de complemento subordinado dessas redes (porque a localização periférica do mercado português implica que as suas empresas tendam a ser terminais e não centros ou nós de rede), mas tendo ainda a opção de desistirem da função empresarial através da venda das suas posições no capital nessas empresas, de servirem de intermediários nestas operações recebendo uma comissão de serviço ou de aspirarem a ser verdadeiros parceiros estratégicos nessas plataformas internacionais, contribuindo com uma geração de valor próprio que lhes devolve algum grau de autonomia.

O cenário da continuidade com definhamento tem como resultado associado a perda de relevância internacional de Portugal, porque fica sem meios próprios para fazer a defesa dos seus interesses ou a exploração das suas oportunidades, mas também porque, nas comparações internacionais, vai revelando uma regular degradação das suas condições de modernização, perdendo potencial de atracção. Estando o espaço português integrado nos espaços mais vastos da Ibéria e da Europa, esta gradual perda de vitalidade em Portugal será observada pelos outros centros políticos simultaneamente como oportunidade e como ameaça. A oportunidade decorre da possibilidade de captura de centros e unidades empresariais portuguesas, cujo valor potencial aumenta se integrados em estruturas empresariais mais vastas. A ameaça, por sua vez, decorre das consequências que resultariam da degradação da economia portuguesa e da captura de centros e unidades empresariais portugueses por interesses que ponham em causa os equilíbrios no mercado ibérico e que assim encontrariam uma via de penetração facilitada.

Este efeito de ameaça no contexto ibérico do cenário de continuidade com definhamento em Portugal tem como consequência indirecta a integração de Portugal na dinâmica ibérica por via involuntária e não controlada pelos centros de decisão portugueses. No sistema de forças que estabelece a hierarquia dos poderes regionais no espaço hispânico, a hipótese de integração do espaço lusitano não é uma questão marginal para os diversos centros hispânicos. Não tendo Portugal autonomia estratégica ou meios de defesa adequados (e cada vez terá menos à medida que o cenário de continuidade e definhamento se prolongar), estará a aumentar a ameaça à sua independência de decisão, mais por culpa própria do que por intencionalidade de outros.

Neste cenário, o papel do Estado em Portugal fica directamente condicionado pelo bloqueamento que é provocado pelos desequilíbrios acumulados nas finanças públicas. Por um lado, há insuficiência de receitas porque o crescimento económico é reduzido, porque a crise de confiança nas instituições difunde

comportamentos sociais de fraude e de evasão fiscal que se generalizam e por degradação da qualidade e da eficiência dos diversos serviços da Administração Pública. Por outro lado, há excesso de despesas porque se torna necessário responder a ameaças de tensões ou de rupturas nas dinâmicas sociais, porque a alternância no poder dos aparelhos políticos renova promessas e compromissos, porque a pressão continuada dos corporativismos gera dinâmicas de escalada comparativa de benefícios e privilégios. Periodicamente, há tentativas de correcção destes desequilíbrios orçamentais, mas as expectativas sociais, por um lado, e as pressões embutidas nos desequilíbrios demográficos e nos modos de financiamento das políticas públicas de âmbito social reabrem inexoravelmente o mesmo padrão de desequilíbrios.

Não conseguindo ser agente de correcção e de regulação, o Estado em Portugal também não consegue ser agente de modernização. É neste cenário de continuidade e definhamento que se encontra o efeito retardado das sucessivas intervenções do Estado ao longo das últimas quatro décadas, que destruiu ou fragilizou os centros de racionalização na economia e na sociedade em nome do controlo pela instância política, para depois se verificar que é o Estado que, afinal, não conseguiu organizar os quadros institucionais e os meios instrumentais para exercer as funções que concentrou. Em si mesmo, o cenário de continuidade e definhamento não é uma surpresa, é o comentário crítico que a realidade estabelece em relação ao que foram concepções defendidas no passado e que o presente revela na sua inviabilidade e insustentabilidade. Não sendo uma surpresa, nem por isso se poderá concluir que a continuidade e o definhamento serão interrompidos, porque os factores que produziram a continuidade e o definhamento poderão continuar a ser mais fortes do que os factores de mudança e de inovação. De facto, a tendência mais provável num cenário onde a continuidade gera o definhamento é que este seja um factor adicional de continuidade, num círculo vicioso que será operante até se chegar a um ponto de ruptura.

A trajectória estabelecida neste cenário faz reaparecer a característica estrutural da sociedade portuguesa como sociedade dualista, mas com um processo de agravamento das desigualdades que é alimentado pela diferenciação de possibilidades em relação à dinâmica de modernização. Mais do que uma dualidade de rendimentos, estará a acentuar-se a dualidade de oportunidades, separando a componente maioritária da sociedade que fica presa no tradicionalismo de pequenos segmentos de grupos sociais integrados na dinâmica da modernização mas que se desligam do resto da sociedade. A componente maioritária da sociedade refugia-se na tradição porque não consegue encontrar plataformas de viabilidade na modernização. Mas os segmentos sociais integrados em funções de modernização têm de se separar da parte maioritária tradicional para defenderem a viabilidade das suas actividades. É uma estrutura dualista com um forte potencial de conflitualidade, porque as ilhas e arquipélagos de modernização não terão coexistência estável com a massa social presa nas relações tradicionais.

Cenário 2: transformação e afirmação

A concepção de cenários não é uma produção livre, é uma avaliação de possibilidades em função de um diagnóstico do que foram as trajetórias do passado e o que são as características do presente. No caso de Portugal, esta avaliação de possibilidades identifica uma forte propensão para a continuidade, mas com a consequência de essa propensão gerar uma trajetória de definhamento que conduzirá, por pressões internas ou externas, a um ponto de ruptura, como referido. A necessidade de evitar esta fatalidade produz a motivação e a racionalização para se procurar um caminho alternativo. Quando se sabe, com razoável segurança, que uma linha de tendência conduz a um ponto de ruptura, deixa de ser prudente insistir no mesmo padrão. Para ser realista, o cenário alternativo que se procura não pode ignorar o que é a propensão mais forte que se identifica no presente. Perante a evidência de que se está a evoluir para um ponto de ruptura, nem sempre a reacção das grandes massas sociais é a mais prudente. Muitas vezes, o medo do futuro coloca no primeiro plano das atitudes colectivas a prisão no passado, a esperança de que tudo venha a resolver-se sem ser necessário alterar o padrão estabelecido. Neste sentido, o cenário de transformação e de afirmação aparece como a resposta estratégica à necessidade de rejeição do cenário da continuidade e definhamento – mas sabendo que essa necessidade de rejeição começa por ser uma avaliação analítica antes de ser uma convicção colectiva.

Se for apenas a rejeição do indesejado, porém, o cenário alternativo ainda será uma construção voluntarista, ainda que justificada pela percepção negativa do que se anuncia na linha de tendência da continuidade. Do ponto de vista da capacidade de concretização, um cenário alternativo que seja concebido apenas como rejeição do que existe ou do que se anuncia é tão ilusório como qualquer construção que se baseie em pressupostos favoráveis que não sejam confirmados nas observações da realidade. Para ter sentido estratégico e eficácia, será necessário que a rejeição seja estruturada por uma interpretação do que está a produzir aquilo que se rejeita, de modo a configurar uma realidade alternativa, estabelecendo as condições em que esta se poderá concretizar. Esse sentido estratégico não se limita à identificação do caminho mais adequado para se atingir o objectivo desejado, também tem de considerar a resistência de todos os que consideram que os seus interesses estão associados à continuidade da tendência estabelecida, preferindo defendê-la mesmo que reconheçam que ela conduz a um ponto de impossibilidade.

Na avaliação do que tem sido a evolução da sociedade portuguesa, a qualidade da direcção política e a operacionalidade dos dispositivos de regulação aparecem como os factores críticos para explicar a geração e amplificação dos desequilíbrios. Se forem considerados apenas os factos e ignoradas as declarações, os responsáveis políticos e as elites culturais portuguesas têm operado como se não houvesse interrelação entre as variáveis que manipulam, mostrando-se insensíveis aos efeitos perversos das suas decisões, cada uma delas apresentada como sendo orientada pelas melhores intenções. Se forem consideradas apenas as

declarações e ignorados os factos, as sucessivas fases da evolução da sociedade portuguesa aparecem como estando integradas num único programa que se repete em todas as fases, apenas variando em função das emergências reveladas pelas circunstâncias – mas para logo voltar ao programa único. Por um lado, a direcção política não responde à evolução dos factos, insistindo num programa único. Por outro lado, os factos não respondem às determinações dos decisores, gerando efeitos perversos que se tornam cumulativos. Onde se encontrarem estas relações paradoxais, será natural que os dispositivos de regulação não tenham eficácia, porque não havendo correspondência entre declarações políticas e os factos que resultam das decisões políticas, também não haverá um referencial estável em que se integre o que deve ser avaliado e regulado.

A qualidade dos centros de racionalização

O primeiro critério a satisfazer para que seja possível um cenário diferente do da continuidade e definimento refere-se à qualidade dos centros de racionalização e, em primeira linha, ao sentido de responsabilidade dos dirigentes políticos. É, antes do mais, uma questão de cultura política, no sentido em que esta é uma reflexão recorrente sobre o que é o padrão de possibilidades em cada período, assumindo a herança do passado mas estabelecendo a decisão em função de uma responsabilidade para com o futuro. A finalidade da política não é a conquista do poder, um objectivo que depende mais da capacidade para iludir a opinião pública, para intimidar os concorrentes e para construir redes de influência do que da qualidade da orientação da sociedade em termos dos desafios colocados pelo futuro. A finalidade da política é a continuidade das linhas estratégicas, mesmo que estas sejam realizadas por outros que as adoptam como linhas de necessidade. Uma cultura política centrada na conquista do poder privilegia o curto prazo e, por isso, prejudica as estratégias de modernização, ou nem sequer chega a equacioná-las.

Os processos de modernização são necessariamente complexos, pelo que a cultura política que lhes é adequada é a que valoriza o prazo longo e que atribui especial relevo à interpretação das interrelações entre as diversas actividades e os diversos grupos sociais que integram a economia e a sociedade, reconhecendo que um elo frágil que rompa nessas interrelações pode ser suficiente para ameaçar a concretização da estratégia adoptada. Uma cultura política da modernização baseia-se no sentido de responsabilidade social e contrasta com as concepções assentes nas personalidades e nas carreiras dentro de aparelhos e redes de influência, justamente porque estas colocam a satisfação de interesses particulares à frente da interpretação das possibilidades colectivas e, por isso mesmo, ficam impossibilitadas de exercerem uma função de regulação efectiva e continuada.

A concretização em Portugal de um cenário de afirmação que contrarie o cenário tendencial do definimento tem como pressuposto básico que a cultura política centrada no curto prazo, na conquista do

poder e na formação de redes de clientelas dependentes seja transformada numa cultura política valorizando o longo prazo, reconhecendo a importância das interrelações entre as diversas actividades e os diversos grupos sociais e usando como condições de racionalização, de regulação e de decisão a satisfação das normas da viabilidade competitiva das actividades e da sustentabilidade a longo prazo dos objectivos seleccionados. Este pressuposto básico não é excessivo nem se coloca na perspectiva do tempo longo apesar de incidir sobre a dimensão cultural. Todas as experiências recentes de modernização rápida – na Irlanda, na Ásia Oriental e na Índia, na Rússia e na Europa de Leste – foram caracterizadas por mudanças da cultura política, realizadas em períodos inferiores a uma década apesar de terem uma grande intensidade e de envolverem grandes volumes de população. Em todos estes casos, sem excepção, é a mudança nas linhas de orientação da direcção política (ainda que envolvendo, na maioria dos casos, a mudança da composição da elite política) que funciona como detonador da mudança da cultura política da sociedade.

As vocações competitivas

O segundo critério a satisfazer para que seja possível um cenário de afirmação está na identificação do que são as vocações competitivas em que se justifica aplicar os recursos existentes com expectativa razoável de se obter um retorno adequado em termos de volume de emprego, de remunerações e de efeito de modernização. Os Estados não são a plataforma adequada para fazer esta selecção de vocações (as suas instituições e organismos são mais eficientes a gerir a função de distribuição ou a estabelecer as condições de regulação do que a gerir funções produtivas) e os responsáveis políticos, mesmo conhecendo bem as características da sua sociedade, também não se têm revelado, ao longo da história e nas mais diversas sociedades, os mais eficazes agentes de inovação empresarial (a facilidade com que decidem apropriar recursos e a sua dependência de redes de interesses não os prepara para desenvolver iniciativas empresariais em condições competitivas e sem protecctionismos políticos). Mas tanto o Estado como os responsáveis políticos não podem deixar de procurar criar as condições de enquadramento e de infra-estruturas em que as vocações competitivas encontrem os meios necessários para concretizar essas oportunidades, pois se o não fizeram condenam-se, e condenam Portugal, ao cenário da continuidade e definhamento.

Com a passagem do padrão da economia nacional para o padrão da globalização competitiva, como já se tinha iniciado na fase intermédia do padrão da integração em espaços económicos regionais, evoluiu-se do modelo da economia completa, com representação de todos os sectores na escala adequada à dimensão do mercado nacional, para o modelo da economia de sectores, que obedece a uma selecção em função da competitividade decorrente das comparações de produtividade em economias abertas. Esta mudança de modelos já se tinha iniciado na fase intermédia do padrão de integração em espaços económicos regionais e nas negociações mundiais de liberdade do comércio, mas a globalização acelerou essa dinâmica, alterando-

a qualitativa e quantitativamente. Esta evolução também implicou a passagem de um modelo de industrialização estável, determinado pelas relações técnicas da matriz intersectorial, para um modelo estratégico de industrialização, na medida em que a selecção de sectores é uma aposta com riscos e que não deve decorrer de uma decisão que não tenha o envolvimento da responsabilidade colectiva – no sentido estrito de que o futuro da colectividade vai depender da qualidade e da sustentabilidade dessa decisão de selecção de sectores de especialização.

No actual padrão de modernização, a escolha de sectores de especialização não dispensa a organização das complementaridades, tanto em termos de sectores subsidiários como em termos de comportamentos sociais, que sustentem o objectivo da competitividade. Sem estas complementaridades, a selecção estratégica de sectores assume riscos excessivos porque essas especializações ficam isoladas, sem um enquadramento que as apoie ou que permita reconverter as actividades que não se revelem viáveis. Mesmo que haja sucesso inicial em alguns desses sectores, não fica garantida a sua sustentabilidade no longo prazo se não houver as condições envolventes para a continuação dos seus processos de inovação e de resposta à evolução dos seus concorrentes. Com uma população em dinâmica de envelhecimento demográfico e com dispositivos de protecção social a exigirem um tempo mais longo de trabalho, com uma população activa que não é dotada de formação profissional qualificada, a selecção estratégica da configuração da economia de sectores tem de considerar a vulnerabilidade deste especial factor de complementaridade que é a população activa e que se manifesta no indicador composto do custo unitário do trabalho (que combina o custo salarial com a produtividade do trabalho).

A escolha de sectores de especialização no padrão de modernização da globalização competitiva não significa um corte com o passado da economia nacional e do seu sistema completo de sectores. A base industrial vinda do passado é o suporte que sustenta a estratégia de especializações e estas não poderiam concretizar-se sem aquela. A estrutura ocupacional de uma sociedade moderna exige um elevado grau de variedade nas suas actividades económicas e as exigências (e a correspondente geração de desigualdades) das especializações competitivas precisam de diferentes tipos de sectores, com diferentes tipos de qualificações profissionais, para que a sociedade não se fragmente e para que não aumente o seu grau de conflitualidade. Neste sentido, a selecção de sectores de especialização, que correspondam a vocações que ofereçam vantagem competitiva, não se pode entender como uma estratégia exclusiva, que dispensaria o desenvolvimento simultâneo dos sectores que não são objecto dessa selecção. Os sectores de especialização são orientados para a escala da globalização competitiva, mas a economia e a sociedade só poderão suportar essas especializações se os outros sectores acompanharem a dinâmica da modernização. A selecção de sectores de especialização não é suficiente para estabelecer a estratégia de modernização de

uma economia e de uma sociedade, mas sem essa selecção não haverá estratégia para a globalização competitiva.

No caso de Portugal, a concretização de um cenário de afirmação pressupõe que estejam identificados os elementos constituintes de dois conjuntos de domínios ou de campos de acção, os seus domínios de vocação própria que sustentem especializações sectoriais e o seu domínio de relevância no sistema de relações internacionais. De um lado, um sistema de sectores de actividade que, partindo de vantagens competitivas nacionais, permitam operar na escala da globalização competitiva. De outro lado, a estruturação de um sistema de relações que ofereça a Portugal um papel de protagonismo e de iniciativa nos campos da cooperação internacional. A dotação de vocações próprias é muito desigual entre países, mas todos têm de estabelecer quais são as suas para conceber as suas estratégias competitivas. Quanto menor for a variedade e o valor dessa dotação de vocações próprias, mais prudente deverá ser a utilização económica dessas oportunidades. Também todos os países que tiverem como objectivo central preservar a sua autonomia formulam políticas externas que lhes abram oportunidades de protagonismo e de relevância nas relações internacionais, aumentando assim o seu grau de atractividade. É naqueles países de menor dimensão ou que perderam factores de relevância que tiveram no passado que se exige maior prudência na resolução da sua questão estratégica fundamental, a do seu lugar e a do seu papel no mundo.

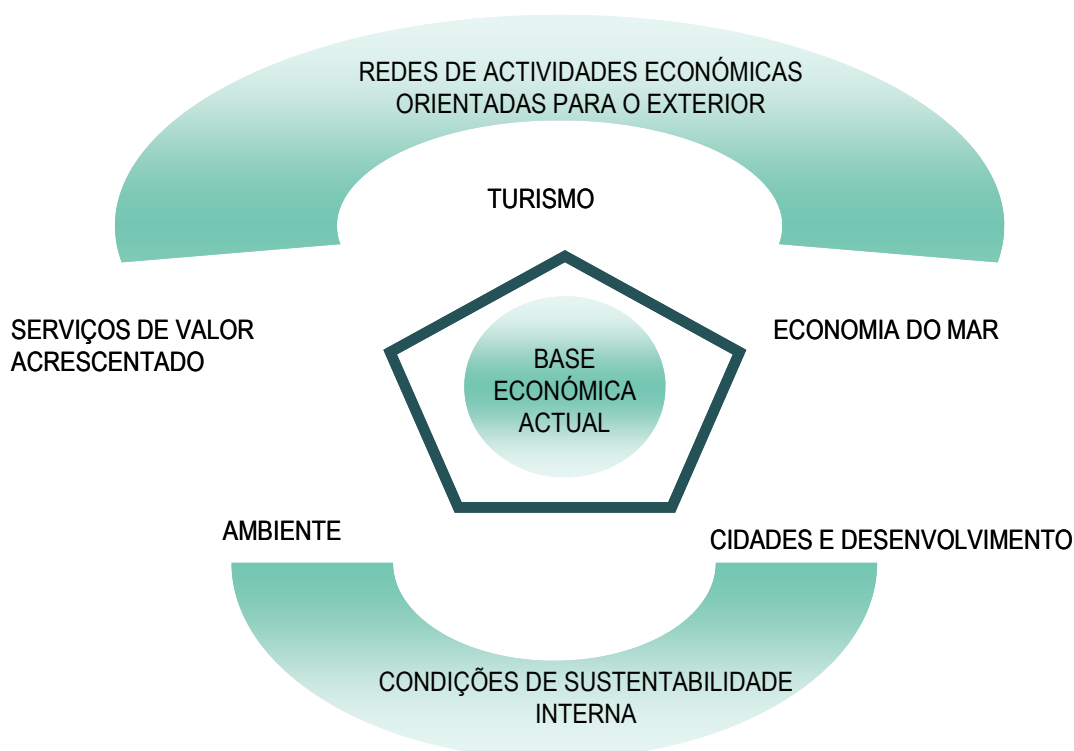
No contexto do primeiro quartel do século XXI, há cinco domínios de vocação própria que Portugal pode explorar e saber desenvolver com os recursos de que dispõe. No seu conjunto, e se forem explorados de modo integrado, têm potência suficiente para constituírem uma plataforma de modernização que arraste outros sectores mais tradicionais, pelas suas interconexões e pela difusão de boas práticas empresariais e de adequados comportamentos sociais. Para além disso, têm um forte potencial de criação de emprego, uma condição relevante para sustentar a fase de transição entre o modelo de desenvolvimento da economia nacional (com os seus dispositivos de protecção social) e o modelo de desenvolvimento da competitividade (onde os dispositivos de protecção social serão função da criação de valor nessa economia e nessa sociedade). Esses cinco domínios de vocação directa ou própria são o turismo, o ambiente, a valorização do papel das cidades como núcleos de desenvolvimento, os serviços de valor acrescentado e a economia do mar. Estas cinco vocações próprias não são sectores económicos em sentido estrito, mas delas derivam espaços de actividades económicas que estruturam os sectores.

O turismo, o ambiente e os serviços de valor acrescentado (na saúde, na resposta às necessidades da terceira idade, na educação, formação e produção de conteúdos) são áreas de oportunidade onde já há experiência adquirida e um elevado potencial de procura, permitindo conceber estratégias empresariais com escala europeia com criação de volumes de emprego elevados e diversificados. A regeneração e a

promoção de centros urbanos é um passo vital para a constituição de núcleos de desenvolvimento com escala e com a diversidade de qualificações profissionais das suas populações activas que respondam às necessidades colocadas pela complexidade e pela diversidade da produção em condições competitivas. A economia do mar é um agregado de sectores que deverá responder à exploração de um recurso natural vital para Portugal, que terá importantes desenvolvimentos no longo prazo e onde Portugal pode aspirar a ter um papel de iniciativa e de protagonismo.

Observadas numa perspectiva integrada, estes cinco domínios de vocação directa podem ser representados, nas suas interrelações, como se vê na figura seguinte. Sendo uma representação esquemática, esta figura não esgota o sistema de relações intersectoriais, mas ilustra o potencial de desenvolvimento e de modernização que está contido neste conjunto de cinco vocações próprias de Portugal. Este conjunto não substitui a diferenciação de sectores tradicionais, mas oferece uma plataforma de transição que permite reestruturar e reconverter os sectores tradicionais de modo a torná-los competitivos nos mercados internacionais.

Os sectores configuradores de uma estratégia de modernização



O potencial de criação de valor contido nestas cinco vocações directas será amplificado e consolidado se for articulado como segundo conjunto de domínios ou campos de acção que se refere ao lugar e papel de Portugal no sistema de relações internacionais. Se Portugal quiser e souber articular a sua rede de ligações potenciais com a Europa, com África e com o Brasil, usando a plataforma da União Europeia para abrir iniciativas nestas linhas de penetração, o seu programa de modernização interno estará a gerar experiências empresariais e técnicas que têm em si mesmas a possibilidade de serem replicadas noutros espaços. Será um produto de exportação com significado para uma economia que terá dificuldade em competir mundialmente em produtos de gama baixa ou média. Este é um campo de acção onde a determinação e a persistência são condições necessárias para se ganhar credibilidade e confiança. Algumas dessas oportunidades, como as que Macau ofereceu para o estabelecimento de relações especiais com a China, não foram entendidas em tempo útil nem prosseguidas com o rigor e a determinação que o valor dessa oportunidade justificava. Mas esse é um dado de experiência que, por ser negativo, deve ser recordado quando se avaliam as possibilidades para o futuro.

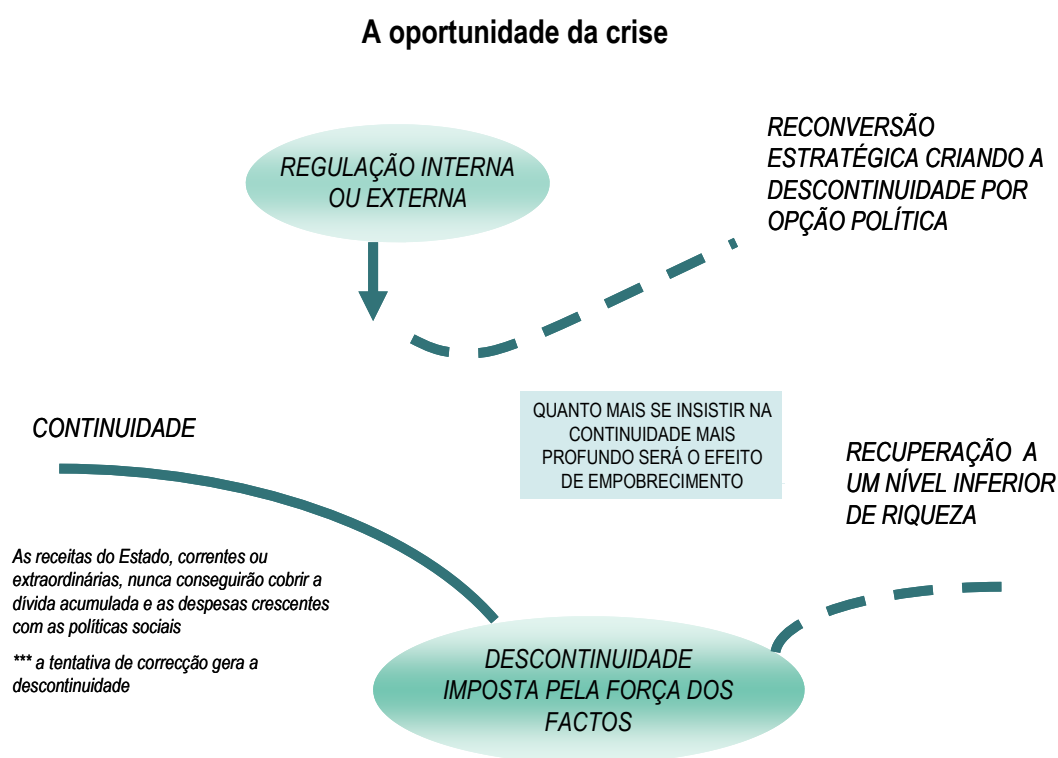
A qualidade dos agentes de modernização

O terceiro critério necessário para a concretização de um cenário de afirmação centra-se na qualidade dos agentes de modernização. Mesmo que seja satisfeito o primeiro critério da mudança da cultura política e seja explorado o segundo critério das vocações próprias que conduzem à selecção de sectores de especialização competitiva, continuará a ser necessário que os dirigentes políticos e empresariais, tal como os profissionais habilitados com as competências adequadas, apropriem e assumam as exigências da modernização. A satisfação deste terceiro critério implica a verificação de um salto qualitativo, que transforme protagonistas que antes não souberam evitar a acumulação de desequilíbrios em reguladores eficientes e em avaliadores atentos das oportunidades. Sendo as mesmas pessoas, ou idênticas às que antes não se mostraram eficientes e atentas, este salto qualitativo será induzido pela própria experiência da crise, quer esta se manifeste na forma extrema da ruptura ou na forma mais moderada do cenário de definhamento que anuncia a trajectória para a ruptura.

Os ciclos económicos são o processo de regeneração de uma economia que acumula desequilíbrios que já não podem ser absorvidos mantendo o mesmo padrão de relações e de comportamentos. A fase da recessão tem um efeito de destruição, mas também liberta recursos e reforma comportamentos, induzindo as condições da recuperação. Neste sentido, é o processo de crise que gera as mudanças necessárias, na economia e na sociedade, nas expectativas sociais e nas atitudes dos agentes empresariais e políticos, para que um cenário de afirmação possa sobrepor-se ao cenário do definhamento. Mas não é indiferente deixar o processo de definhamento evoluir até ao ponto de ruptura ou, tendo a percepção do que serão as

consequências dessa ruptura, alterar o rumo antes de se chegar às últimas consequências, após as quais será mais difícil e mais demorada a recuperação. É o que se ilustra na figura da página seguinte.

Seja por efeito de uma decisão interna voluntária, seja por efeito de pressões externas, é o reconhecimento do que será o resultado de um cenário de definhamento que abre a oportunidade para a concretização do cenário de afirmação, desde que não tenham sido destruídas as vocações próprias que são estruturantes de um programa de modernização. É por isso que evitar chegar ao ponto de ruptura é essencial para que não se fique preso na inexorabilidade de um processo de empobrecimento de que se irá recuperar muito mais tarde e de um modo muito lento.



O ponto crítico da escolha colectiva entre o definhamento e a afirmação será resolvido por uma decisão estratégica, no duplo sentido de ser uma expressão de vontade determinada e de ser uma convicção de que se conhece o caminho para se atingir o objectivo. É uma decisão estratégica que tem de ser assumida pela comunidade e, como todas as decisões, resulta de um balanço entre ganhos e perdas depois de consideradas as hipóteses de escolha. Esta avaliação é sensível à qualidade da análise do passado e ao prazo considerado em relação ao futuro, onde os equívocos sobre o que foi o passado ou a escolha de um prazo demasiado curto para o futuro são erros que têm um custo elevado porque tendem a dar preferência à continuidade, à reprodução do que já se conhece. As escolhas colectivas simplificam-se quando o balanço

de ganhos e perdas tem como resultado um saldo negativo, como acontece quando a sociedade se aproxima de um ponto de ruptura. Mesmo nestes casos, porém, é preciso uma afirmação de vontade, para que o fatalismo não oculte as possibilidades de recuperação.

A recuperação exige uma afirmação de querer, entendido como o efeito da combinação dos valores, das atitudes e dos padrões de comportamento com o exercício da inteligência, da vontade e da energia para que o campo de oportunidades seja explorado com eficiência (produtividade) e com eficácia (consistência estratégica). Esta afirmação de querer não emerge do vazio, é o produto da articulação da compreensão dos processos e dispositivos que conduziram ao presente, com a assumpção das responsabilidades por este presente e pela necessidade da sua transformação, de modo a estabelecer as coordenadas do que deve ser a acção estratégica de recuperação e de modernização. Compreender, assumir e agir são os três vectores da mudança, configurada pela interpretação do passado e do presente com uma linha orientadora para o futuro.

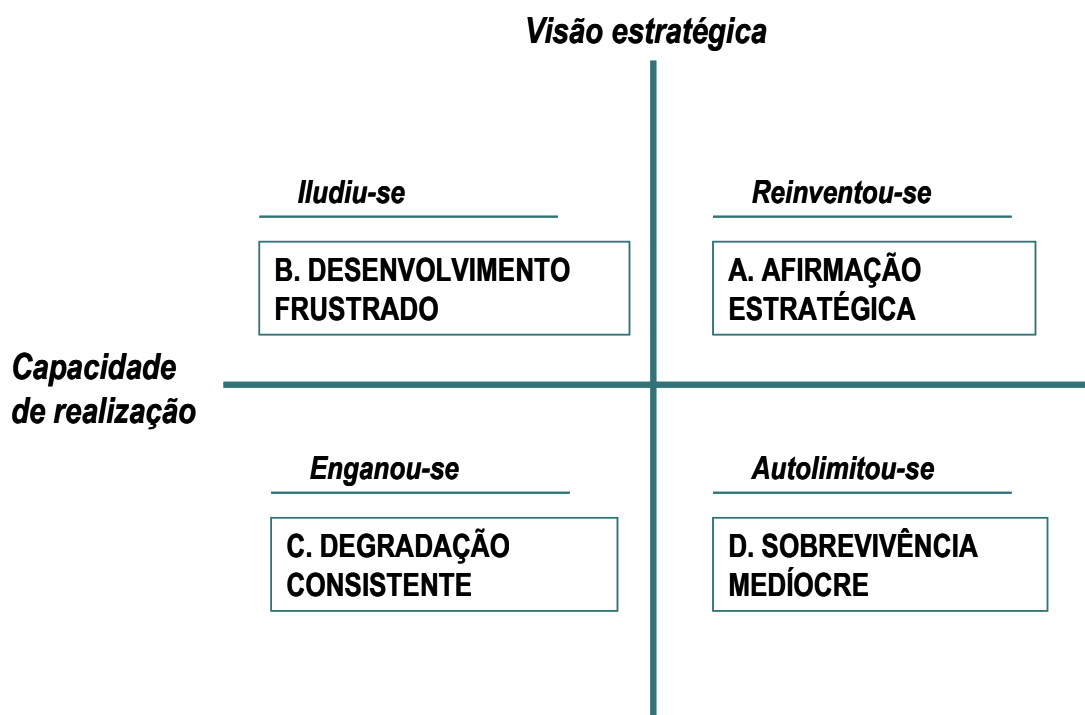
b. Os quatro quadros de possibilidades

Os cenários são narrativas do possível, correspondendo à concretização de quadros de possibilidades. Se todos estes cenários são possíveis, a sua diferenciação entre desejáveis e indesejáveis resultará do modo como se identificam as suas condições de concretização e como se estruturam as decisões para que, com os recursos existentes, se possa satisfazer essas condições de concretização. Mais do que uma questão de vontade política, o factor crítico na selecção dos cenários é a qualidade da adequação dos objectivos seleccionados aos recursos existentes, onde se inclui a motivação informada dos agentes responsáveis pela concretização das estratégias adoptadas.

O desenvolvimento deste referencial de cenarização, para além dos dois grandes cenários - definhamento e afirmação - apresentados no ponto anterior, permite explorar quatro quadros de possibilidades que a seguir se caracterizam em "caixa". Sendo todos deriváveis de uma avaliação do presente, não é o facto de uns serem mais prováveis do que outros que constitui uma inevitabilidade: é porque se conhecem as condições para concretizar o cenário mais favorável que não tem de ser uma fatalidade ser mais provável algum dos cenários menos favoráveis. O campo de escolhas não está fechado, ainda que a permanência por um tempo longo nos quadrantes menos favoráveis implique uma perda de oportunidades que não voltarão a abrir-se e que poderão não ser substituídas por outras com idêntico potencial de modernização.

Estes quatro quadros são diferenciáveis em função de dois eixos, um considerando a qualidade da visão estratégica, o grau de lucidez dos decisores e a coragem dos que têm de apresentar à sociedade as

escolhas racionalizadas (eixo vertical), o outro eixo considerando a capacidade de realização, o grau de esforço de trabalho e a qualidade da gestão na aplicação dos recursos e no funcionamento das organizações (eixo horizontal). O resultado gráfico que delimita estes quatro quadros de possibilidades é o que se regista na figura seguinte.



Cenário de afirmação estratégica

O quadro de possibilidades da afirmação estratégica é o que contém a reinvenção de Portugal e a refundação das suas orientações estratégicas. Depois das dificuldades da primeira metade da primeira década do século XXI, que consumaram e acentuaram as indicações negativas acumuladas durante a última década do século XX, a concretização deste quadro de possibilidades pressupõe que foi possível identificar os factores que produziam a acumulação de desequilíbrios e iniciar a rota da transformação sem ter de passar pela fase destrutiva da ruptura. A participação no sistema de moeda única europeia (que assegurou a defesa contra especulações cambiais e manteve a taxa de juro baixa, limitando o custo dos desequilíbrios financeiros) e o efeito positivo da integração europeia (tanto em termos de acesso a meios financeiros e a transferências, como em termos da função genérica de regulação que as instituições e serviços estatísticos comunitários exerceram em relação a Portugal) facilitaram a interpretação do que era a linha estratégica necessária para interromper a tendência de definhamento e para lançar as bases das políticas de recuperação.

Este processo específico de Portugal desenvolveu-se no mesmo período em que a Europa, no seu conjunto, realizava também a sua adaptação estratégica às novas condições da globalização, do envelhecimento demográfico, da perda de relevância nas relações internacionais e da perda de competitividade em relação ao poder económico crescente das economias emergentes da Ásia e da América Latina. Esta evolução europeia foi um contributo favorável para Portugal porque lhe ofereceu linhas de orientação que confirmavam as suas próprias escolhas internas, promovendo a formação de consensos internos que, sem essa ajuda europeia, teriam exigido um tempo de maturação mais longo, com o risco de não os obter em tempo útil para se poder evitar a ruptura.

O esforço conjunto, europeu e português, de correcção dos desequilíbrios estratégicos e de recuperação de iniciativas de afirmação no quadro mundial, ofereceu o enquadramento favorável a que a estratégia portuguesa de articulação das suas ligações com a Europa, África e Brasil ganhasse maior credibilidade e relevância, passando a constituir um vector específico da estratégia europeia, libertando Portugal do risco de dependência e subordinação a centros de decisão espanhóis. O sucesso obtido na gestão da mudança, afastando-se do ponto de ruptura e transformando os factores que antes geravam a acumulação de desequilíbrios, justifica que se atribua a este quadro de possibilidades o estatuto de uma reinvenção do campo estratégico e de uma refundação dos comportamentos sociais e políticos.

Na concretização deste quadro de possibilidades foi crucial o factor tempo. Por um lado, o adiamento das medidas de correcção dos desequilíbrios tinha o risco de já não permitir vencer o efeito de atracção exercido pelo ponto de ruptura se a acumulação dos desequilíbrios atingisse uma dimensão que já não pudesse ser absorvida pelos crescimentos potenciais futuros. Por outro lado, o tempo útil de intervenção correctiva também estava condicionado pelo aumento de intensidade de um dos principais factores de desequilíbrio, as responsabilidades com o financiamento das políticas sociais associadas ao envelhecimento demográfico, que acontecerá durante a segunda década do século XXI. A janela de oportunidade para o quadro de possibilidades da afirmação estratégica era estreita quando observada na perspectiva do tempo disponível.

A reinvenção de Portugal, através da interpretação correcta da sua linha de orientação estratégica, teve o efeito de permitir superar a limitação tradicional do dualismo, na medida em que permitiu articular as duas partes da sociedade, a mais moderna e a mais tradicional, numa relação de complementaridade onde os centros modernizados induzem comportamentos de modernização nos sectores mais tradicionais. Tendo conseguido consolidar esta complementaridade, Portugal criou as condições para aproveitar o processo de regeneração que se desenvolveu em toda a Europa quando também as sociedades europeias mais desenvolvidas tiveram de reconhecer, um pouco mais tarde do que Portugal, que tinham de reinventar as suas linhas de orientação estratégica. Neste quadro de possibilidades, Portugal teve sucesso porque os seus dirigentes – políticos, empresariais, sociais e culturais – tiveram, ao mesmo tempo, visão estratégica e capacidade de realização.

Cenário de desenvolvimento frustrado

O quadro de possibilidades do desenvolvimento frustrado corresponde à combinação paradoxal de uma estratégia correcta e ambiciosa, com uma interpretação adequada do passado e do presente e com a identificação de objectivos realizáveis no futuro, mas que não foi complementada com a organização dos dispositivos e com a adopção de comportamentos que seriam necessários para concretizar aquela estratégia. Houve visão estratégica, mas não houve capacidade organizativa nem mobilização colectiva para o trabalho da regeneração.

O facto de se dispor de uma linha de orientação adequada teria sempre efeitos positivos, mas apenas em alguns sectores que passaram a operar de modo autónomo e integrados em redes com centro no exterior, e que foram aqueles que tinham conseguido instalar os seus próprios dispositivos de concepção estratégica e que conseguiram motivar a alteração dos comportamentos dentro da sua área de influência. Mas não havendo esses dispositivos e essas mudanças de comportamentos nas outras zonas da sociedade, não se fez sentir o efeito de difusão de novos comportamentos e de novas práticas que constitui a modernização consolidada e que estava pressuposta na estratégia correcta e ambiciosa que foi adoptada, mas que não foi devidamente complementada. E porque faltou este efeito complementar, o facto de se conhecer a estratégia adequada acabou por perder o seu impulso, ficando a ser apenas pretextos para querelas e disputas sobre como se deveria aplicar a estratégia e sobre quem foram os responsáveis pela frustração das expectativas e pela perda das oportunidades.

Não foi a primeira vez na sua história que Portugal teve acesso a uma estratégia adequada de desenvolvimento e perdeu essa oportunidade por deficiência de racionalização dos seus decisores e dos que representam os principais grupos de interesses da sociedade, por falta de dispositivos e de organizações adequadas, por descoordenação entre a vontade estratégica e os meios instrumentais que a concretizem. Um cálculo incorrecto de ganhos e perdas ou uma escolha do intervalo temporal de referência demasiado curto podem ser factores com peso suficiente para que se perca a perspectiva das vantagens de longo prazo, assim se desperdiçando em conflitos distributivos de curto prazo o que deveria ser salvaguardado para maiores benefícios a longo prazo.

Neste quadro de possibilidades, o enquadramento europeu não foi favorável a Portugal. Em termos estruturais, a necessidade de uma transição com mudança dos padrões de referência e de expectativas sociais era idêntica em Portugal e na Europa. Em termos temporais, porém, o intervalo de oportunidade para Portugal era mais curto porque o seu menor grau de desenvolvimento acentuou as dificuldades para absorver os desequilíbrios que continuavam, inexoravelmente, a ser gerados pelos dispositivos de políticas sociais e pelas expectativas que foram instalados e que foram criadas nas condições do passado. Mesmo que as sociedades mais desenvolvidas da Europa realizassem com êxito a sua transição, esta aconteceria mais tarde do que seria útil para ajudar Portugal a sair do seu quadro de desenvolvimento frustrado.

Sem meios instrumentais para explorar as suas oportunidades, Portugal deixou-as à disposição de centros de racionalização externos que não deixaram de as integrar nos seus programas estratégicos. Em vez de ter estruturado alianças e estabelecido redes de cooperação, Portugal, em consequência do seu bloqueamento interno, gerou concorrentes, mais interessados em manter Portugal nesse estado de bloqueamento do que em ajudar à sua recuperação. E os interesses internos, reconhecendo as suas limitações, optaram por servir de intermediação a essas iniciativas externas, transferindo essas oportunidades para centros de decisão externos em troca de uma remuneração superior à que esperavam obter na gestão directa dessas unidades empresariais. No fim do primeiro quartel do século XXI, Portugal tinha um rendimento per capita superior ao que tinha no início do período, mas muito inferior ao que era o seu crescimento potencial. Neste quadro de possibilidades, Portugal iludiu-se, quis ignorar a realidade. Depois de ter conseguido formular uma estratégia correcta de correcção dos desequilíbrios e de recuperação do crescimento, os responsáveis não conseguiram difundir essa linha de orientação pela sociedade e conduziram à perda dos centros de decisão que seriam os instrumentos essenciais de realização da estratégia de regeneração.

Cenário de degradação consistente

O factor gerador deste terceiro quadro de possibilidades foi a inadequação da leitura estratégica das condições em que opera a economia e a sociedade portuguesa, gerando a incongruência entre o que se decide e o que se realiza, de que decorrem sucessivos desequilíbrios que se acumulam. Mais do que um contexto de crise económica e social, o que se verificou foi uma manifestação generalizada de crise de orientação, onde as decisões produziram consequências não desejadas. Uma crise económica ou uma crise social que se revelam dentro de um referencial de orientação estável e adequado para interpretar o que provoca os desequilíbrios dessas crises são contextos que têm explicação e resolução dentro desse mesmo referencial. Há uma estrutura de base e a resolução dessas crises é constituída pelo retorno a essa estrutura ou pela sua reconstrução. É diferente o caso de uma crise económica ou social que se desenvolve num enquadramento de crise de orientação, na medida em que o referencial de orientação utilizado não oferece a resolução da crise, antes a amplifica porque não é o modelo adequado para a interpretação dos factores que estão a produzir essa crise.

Porque não foram devidamente interpretadas as consequências da mudança do padrão de modernização e do padrão demográfico, porque não se aproveitaram as oportunidades abertas com os fundos comunitários e com os benefícios da integração do sistema da moeda única europeia, a sociedade, a economia e os responsáveis políticos em Portugal usaram um sistema de referência e de orientação que acentuou os desajustamentos em vez de os compensar. Num quadro de possibilidades deste tipo, a acumulação dos equívocos tornou-se ainda mais relevante do que a acumulação dos desequilíbrios, no sentido em que estes não ocorreram naturalmente, foram induzidos por esses equívocos e seu agravamento acentuou-se enquanto não se estabeleceu um novo modelo referenciador adequado para interpretar as relações e para racionalizar as decisões no padrão de modernização da globalização competitiva e no padrão demográfico de envelhecimento.

O quadro de possibilidades da degradação consistente resultou de uma combinação paradoxal, contraditória, entre um vector consistente, internamente lógico, e um vector de degradação, que revelava a sua impossibilidade a prazo. Por um lado, os indicadores do definhamo mostravam como um erro de referência sistemático, uma leitura errada do quadro de possibilidades, gerava uma consistência interna que não podia ser interrompida porque os diversos agentes e centros de racionalização utilizam referenciais de orientação inadequados (não considerando as mudanças entretanto ocorridas nas condições estratégicas de funcionamento da economia e da sociedade) ou corrompidos (onde as relações entre as variáveis eram distorcidas porque se estipulavam pressupostos que não encontravam confirmação), para assim satisfazerem os seus desejos e as suas aspirações, mas sem conseguirem obter a adequação à realidade. Por outro lado, esta consistência interna não podia manter-se no médio e longo prazo porque continuava o efeito de degradação, provocado pela acumulação de desequilíbrios entre o desejado e o realizado. Esta tendência de desagregação foi alimentada pelos condicionamentos criados com a interacção de diversos fluxos de endividamento, cada um dos quais teve uma fonte diferente, por vezes independentes na sua origem, mas que se interrelacionaram até gerarem um novo tipo de consistência, agora na forma da consistência na degradação.

Foram estas duas consistências articuladas que desenharam a trajectória que conduziu a um ponto de ruptura, que assim apareceu como a condição necessária, inexorável, para que se abrisse uma oportunidade de regeneração. A combinação destas duas consistências, a do erro de leitura estratégica e a da degradação, é paradoxal e contraditória, mas também é um processo natural. O erro na rota implica um desvio em relação ao objectivo. Mas a insistência na manutenção da mesma rota aumentará o desvio em relação ao objectivo até que se torna impossível atingi-lo. Quando esta impossibilidade se torna socialmente evidente mas não é reconhecida pelos responsáveis, a solução do paradoxo e da contradição virá de um ponto de ruptura, de uma súbita descontinuidade, que abra a oportunidade para um novo modelo de leitura e para uma nova consistência, mas agora numa trajectória de recuperação. A naturalidade deste processo pode ver-se acompanhando a evolução de três fluxos de endividamento, cada um deles sinalizando a distância entre o objectivo pressuposto e o objectivo atingido.

Os recursos do Estado foram, em grande parte, aplicados para satisfazer as dependências e as expectativas criadas pelas políticas públicas de protecção social e de distribuição de rendimentos, colocando em segundo plano o critério do retorno ou da rentabilidade obtida com a aplicação desses recursos. O argumento central invocado para estas decisões políticas foi o de que não podiam deixar de ser satisfeitas essas necessidades sociais, sob pena de uma grave instabilidade que prejudicaria o crescimento económico. Como estes recursos do Estado são obtidos por impostos e por taxas, tiveram de ser retirados ao rendimento disponível das famílias, saíram do circuito económico primário e diminuíram o crescimento potencial porque não houve um aumento significativo da produtividade. O crescimento económico anual não foi suficiente para aumentar as receitas do Estado de modo a equilibrar as suas despesas crescentes com as políticas públicas (nas funções sociais, nas funções de investimento e nas funções de segurança e defesa), pelo que a diferença apareceu reflectida no défice orçamental, acumulando-se na forma de dívida pública e na transferência das consequentes responsabilidades para as gerações futuras.

As famílias, considerando-se protegidas pelos dispositivos de políticas sociais instalados com financiamento e gestão do Estado, estabeleceram as suas preferências em termos de consumo e de endividamento para aquisição de bens de consumo imediato ou bens duradouros, na perspectiva da continuidade de uma taxa de juro baixa. Foi uma aposta arriscada porque estava assente na continuidade das condições iniciais por um prazo muito longo, da ordem de uma geração, que não tinha flexibilidade para se ajustar a mudanças no padrão de modernização ou no padrão demográfico. De facto, a baixa taxa de juro não era um sinal de virtude económica portuguesa, mas um efeito automático da participação na moeda única europeia, uma variável que não era controlável internamente. Quando as expectativas de continuidade no crescimento económico e nas baixas taxas de juro não se confirmaram, os desajustamentos entre os rendimentos obtidos e os encargos assumidos tiveram de ser resolvidos através de um endividamento crescente.

Quando a crise económica se acentuou por perda de mercados das empresas que operavam em relações competitivas, por debilidade das organizações que não se adaptaram às novas condições económicas e por custos unitários do trabalho excessivos, os seus efeitos no desemprego tornaram evidentes os desequilíbrios que estavam ocultos. O fluxo de endividamento passado das famílias, conjugado com os défices orçamentais crescentes em resultado do crescimento das responsabilidades com o financiamento das políticas sociais, conduziu a crise económica até à vizinhança do ponto de ruptura, formando uma espiral recessiva porque não havia meios financeiros suficientes para alimentar o consumo, para pagar os investimentos, para manter as políticas públicas e para servir a dívida pública e privada.

Nas empresas, as dificuldades do mercado interno (por insuficiência da procura e por distorção dos mercados públicos em resultado das conveniências políticas) e as dificuldades do mercado externo (por pressão competitiva crescente das economias emergentes nos produtos de gama média e baixa, mais sensíveis aos valores do custo unitário do trabalho) adicionaram-se aos desequilíbrios existentes nas suas estruturas de capital, decorrentes do processo de nacionalizações (que apropriou recursos de capital para o Estado) e das privatizações (que trocou as posições de capital do Estado por receitas transferidas para os agentes privados, muitos dos quais tiveram de contrair dívida para recuperarem posições de capital pelas quais não tinham sido indemnizados depois das nacionalizações). Os novos centros empresariais configurados após as nacionalizações puderam evoluir explorando o vazio de grupos privados com dimensão, mas o intervalo temporal curto para acumulação de capital foi demasiado curto para ganharem consistência estratégica e as condições desfavoráveis de um crescimento económico lento na economia portuguesa não lhes permitiram ganhar a dimensão adequada para atingirem a autonomia estratégica.

Esta combinação de factores fez com que as empresas portuguesas ficassem vulneráveis à perda de quotas de mercado, à deslocalização do investimento externo, à necessidade de investir no exterior para recuperar condições competitivas e à dependência dos mercados dos bens não transaccionáveis ou dos contratos com o Estado. Em geral, a resposta responsável empresarial portuguesa aos efeitos dos sucessivos condicionamentos a que estiveram sujeitos foi a de se tornarem mais propensos à venda das suas posições de capital do que à sua defesa e consolidação. Aliás, o mercado de capitais reflectiu essa propensão, registando subidas de cotações mais acentuadas perante rumores de aquisição de empresas do que perante o anúncio de resultados positivos.

Este processo de degradação consistente estruturou uma lógica interna inexorável. Em condições normais, a trajectória descendente encontraria o seu limite ao atingir o ponto de ruptura porque o crescimento económico se tornava negativo ou porque agentes externos interferiam interrompendo os fluxos de crédito ou provocando uma crise cambial. No caso da evolução de Portugal, desde a sua integração na Comunidade Europeia, porém, estes dispositivos normais de regulação e de correcção deixaram de estar operacionais. Por um lado, o crescimento económico foi estimulado artificialmente pelas transferências de fundos comunitários e pela permissão de endividamento. Se a taxa de crescimento real é a taxa nominal menos a taxa de inflação, também há uma taxa de crescimento efectivo que é o crescimento real descontado das transferências comunitárias, do défice orçamental deduzidas as despesas de investimento, do endividamento dos particulares e do endividamento das empresas que não seja aplicado em investimento. Na economia portuguesa, esta taxa de crescimento efectiva foi negativa, mas a população não o sentiu e os responsáveis políticos não o reconheceram porque apenas precisavam de ter em conta a taxa de crescimento real. Por outro lado, a moeda única europeia funcionou como uma protecção dos desequilíbrios económicos portugueses. Em tese geral, a disciplina da moeda única é um constrangimento e um regulador imperativo desses desequilíbrios. Na prática, todavia, enquanto as sanções não são aplicadas, funciona a protecção e não se sente a penalização.

A resultante final desta interrelação de processos distintos que ocultaram a trajectória descendente foi a deslocação do ponto de ruptura para o futuro. Contudo, não foi a sua superação, pois o que se fez foi concentrar uma pressão destrutiva superior que será mais difícil de absorver quando já não for possível deslocar mais o ponto de ruptura. Quando ocorrer esse momento crítico da descontinuidade, a confluência dos três fluxos de endividamento – do Estado, das famílias e das empresas – desencadeará uma forte turbulência, mas esse é o passo necessário para que se possa iniciar a regeneração. O quadro de possibilidades da degradação consistente, em que Portugal se enganou a si próprio, não evolui para uma reinvenção ou para uma refundação, nem para o reconhecimento da realidade que permita a configuração de organizações e instituições eficientes. Depois da degradação consistente, a regeneração e a recuperação exigem uma reprogramação que reformule os referenciais de orientação que estão difundidos na sociedade portuguesa.

Cenário de sobrevivência medíocre

Um outro quadro de possibilidades é configurado por uma efectiva vontade de correcção dos desequilíbrios, impulsionada pela evidência de que a sua continuidade conduziria a um ponto de ruptura destrutivo, mas que não é coordenada por uma visão estratégica consistente, não tem uma função de racionalização e de orientação que se fundamente num novo tipo de referencial de avaliação, que critique o passado (porque foi gerador de desequilíbrios) e que seja adequado ao novo padrão estratégico (de que depende a identificação e a exploração das oportunidades). A vontade reformista foi real, mas apenas no sentido em que respondia à evidência de que não seria possível continuar a trajectória que vinha a ser seguida. Contudo, a essa obediência ao realismo não correspondeu um novo modo de conceber programas políticos, objectivos económicos e relações sociais. Tentou-se controlar o que se revelava insustentável, mas não se alterou o sistema de objectivos, nem o padrão das relações sociais. Foi uma nova tentativa de evolução na continuidade que, como nas anteriores experiências do mesmo tipo ensaiadas na história política portuguesa, se saldou num fracasso e não evitou a trajectória para o ponto de ruptura.

A crise das finanças públicas, iniciada durante a última década do século XX e confirmada na primeira metade da primeira década do século XXI, não permitiu reduzir o défice orçamental para valores convenientes antes de se entrar na nova fase de crescimento das despesas públicas associadas ao envelhecimento demográfico. Os progressos conseguidos na redução da taxa de crescimento anual das despesas públicas não foram suficientes para ganhar flexibilidade em relação ao futuro, o que tornou evidente que não seria por esta via, e a este ritmo, que se conseguiria voltar a um padrão de equilíbrio. Com o seu programa de redução das despesas públicas e com o peso do endividamento anterior, o Estado perdeu capacidade de intervenção, pela via fiscal e orçamental, para estimular a economia e as taxas de crescimento anuais do produto continuaram muito baixas. Sem aumento significativo de receitas, as autoridades administrativas adoptaram procedimentos de combate à fraude e à evasão fiscal, mas os resultados positivos obtidos tiveram o efeito perverso de retirar liquidez aos circuitos económicos, contribuindo para o abrandamento da actividade. O resultado líquido destas iniciativas correctivas não construiu uma plataforma convincente com viabilidade para o futuro, mas difundiu, em toda a sociedade portuguesa, uma percepção de incerteza e de insegurança que não encontrou nos discursos e programas políticos um factor suficiente de esclarecimento e de motivação.

As autoridades de supervisão da União Europeia, que não podiam deixar de intervir perante as provas do incumprimento de Portugal das normas do Pacto de Estabilidade e Crescimento, mostraram compreensão pelas dificuldades portuguesas, tiveram um papel útil na clarificação das opções que se colocavam aos responsáveis portugueses, mas não mostraram capacidade para ajudar Portugal a formular e a estabilizar um novo referencial de orientação. Portugal passou a ser usado, nas instâncias comunitárias, como o caso exemplar negativo do que não deve ser feito num processo de integração e de modernização. Esta avaliação, feita por entidades europeias e reforçada pelos estudos da economia portuguesa regularmente realizados pelo Fundo Monetário Internacional, reduziram ainda mais o grau de atractividade da economia e das empresas portuguesas, perdendo-se o impulso de modernização que estava associado ao investimento estrangeiro. A notação do risco para a economia portuguesa foi sendo corrigido pelas agências de crédito internacionais e os contratos de dívida pública ou os pedidos de financiamento de entidades particulares portuguesas foram sendo penalizados, reduzindo o efeito favorável que antes se obteve com a descida da taxa de juro.

As empresas, mesmo as que estavam conscientes de que o modelo de desenvolvimento português tinha esgotado as suas potencialidades e não se ajustava ao novo padrão de modernização da globalização competitiva, não tinham meios próprios para formular novas estratégias e não encontravam mercados com dimensão suficiente para poderem servir de estímulo para a formação de empresas em novos moldes de organização e de funcionamento. Sem volume de actividade e sem recursos para lançarem iniciativas de formação de alianças que as integrassem em redes internacionalizadas, as empresas portuguesas tiveram de se remeter a uma atitude de expectativa, ficando vulneráveis às propostas de aquisição vindas do exterior. De modo gradual, mas sistemático, a criação de valor nas empresas portuguesas passou a estar mais dependente dos ganhos especulativos obtidos nos processos de fusão e aquisição do que do progresso interno de cada empresa. Sem que tivesse havido uma determinação estratégica nesse sentido, mas apenas por adaptação às circunstâncias, os decisores empresariais portugueses trocaram as estratégias de inovação pelas estratégias de transacção, confirmando a perda de vitalidade da economia portuguesa.

Os comportamentos sociais, das famílias e dos indivíduos, seguiram uma evolução semelhante à dos responsáveis políticos e empresariais, ajustando-se às circunstâncias sem terem uma linha de orientação consistente que as motivasse e as mobilizasse para finalidades colectivas e com um sentido de progresso. Verificando que as reformas ensaiadas não neutralizaram a configuração geradora dos desequilíbrios e do definhamento, aceitando implicitamente que essas reformas não abriam um novo horizonte de possibilidades, os diversos grupos sociais fragmentaram-se em função do tipo de ocupação, das redes de relações e de dependência, das afinidades ideológicas ou regionais, cada um procurando a sua plataforma de sobrevivência sem confiança nas estruturas colectivas. A dualização da sociedade acentuou-se, aumentou a disparidade entre os integrados e os excluídos e, mesmo entre os integrados, alargou-se o fosso entre os internacionalizados e os que se mantêm presos aos espaços locais. E porque não havia um horizonte de futuro que fosse estimulante, as atitudes e as decisões ficaram circunscritas ao prazo curto, ninguém aceitando abdicar de uma vantagem imediata em nome de um maior retorno futuro.

Esta fórmula de evolução na continuidade, em que Portugal se autolimitou por não ter tido a coragem de reformular as suas orientações estratégicas, não teve potência suficiente para sustentar a evolução e não neutralizou o risco de se chegar a um ponto de ruptura que abrisse a descontinuidade. No entanto, o enquadramento da União Europeia e o facto de Portugal não ser um pólo de atenção no sistema de relações internacionais permitiu evitar, ao contrário do que aconteceu na década de 1970, que a fórmula da evolução na continuidade tivesse de passar por um ponto de ruptura com um efeito de destruição significativo. Se foi possível evitar a instabilidade que caracteriza os pontos de ruptura, não foi possível controlar a crescente influência dos centros de decisão espanhóis (beneficiando do diferencial de crescimento entre duas economias vizinhas e tendo uma visão estratégica para o futuro centrada na afirmação do poder espanhol) nem foi possível ganhar margem de manobra para responder às pressões que o envelhecimento demográfico exercerá sobre as políticas públicas de protecção social a partir dos últimos anos do primeiro quartel do século XXI. Neste quadro de possibilidades da sobrevivência medíocre foi possível deslocar o ponto de ruptura, mas o fraco crescimento da economia e a insuficiente motivação reformadora dos dirigentes políticos, dos agentes económicos e dos grupos sociais não conseguiram remover a ameaça da descontinuidade.

c. Avaliação dos cenários. A mudança necessária no padrão de modernização

No padrão de modernização da globalização competitiva, o espaço nacional é apenas a plataforma que se coloca à disposição de uma rede estratégica que se estende no espaço mundial, qualquer que seja o sector considerado. As actividades e os sectores que se orientam para o mercado interno são complementares daquelas redes estratégicas, com a finalidade de defenderem as suas condições competitivas.

A fonte de erro mais comum na programação de políticas ou na análise de cenários está no quadro de pressupostos que são assumidos como realistas ou como identificadores do ponto de partida. Sendo este o erro mais comum, a sua fonte também é há muito conhecida, o que não impede que o seu efeito seja repetido e o erro volte a ser cometido. É mais fácil a vigilância crítica na apresentação da articulação das relações do que na formulação dos pressupostos de base. Muitas vezes, ficam apenas implícitos, nem sequer é possível avaliá-los e criticá-los antecipadamente. Só depois de verificados os erros se pode rever o percurso que conduziu ao erro e, retomando o ponto de partida, identificar o que foi o processo produtor do erro. Mas enquanto o erro não for visível e reconhecido, a influência dos pressupostos continua a exercer os seus efeitos distorcedores, agravando o valor final do erro.

Três tipos de pressupostos que têm consequências muito negativas na programação de políticas e na produção de cenários são os que se referem ao tipo de racionalidade considerada, ao modo como se integra o efeito da memória e as condições que se apresentam para a redução da incerteza.

A racionalidade individual do homem económico conduz a resultados muito diferentes da racionalidade colectiva formada pelos antagonismos de grandes grupos sociais, cada um com a sua própria visão do mundo. A memória do padrão de modernização anterior e dos modelos de desenvolvimento que gerou prejudica a percepção do que são as novas condições de um outro padrão de modernização, e produz um dilema complexo entre a defesa do que foi estabelecido na base do passado e o que deverá estar a ser pensado em função das novas condições para o futuro, dilema que é interferido por novos antagonismos entre os que preferem defender as posições adquiridas no passado e os que optam por assumir os riscos da construção do futuro. A redução da incerteza, por sua vez, parece ser um objectivo atingível quando é razoável aceitar a hipótese da continuidade, na medida em que o conhecimento do passado permite estabelecer as regularidades que deverão continuar a existir no futuro. Todavia, este é um pressuposto falso quando a passagem do passado para o futuro implica uma descontinuidade que incide sobre o presente. Neste caso, o efeito da descontinuidade corresponde a uma indeterminação, equivalente a um valor máximo da incerteza, onde não é possível escolher como referencial de orientação apenas o passado ou apenas o futuro, o que é o mesmo que dizer que não haverá referencial de orientação estável porque o presente é, em si mesmo, a expressão dessa incerteza.

Nas circunstâncias que caracterizam o presente no contexto de uma mudança profunda implicando uma descontinuidade, utilizar as categorias do passado (o espaço nacional como unidade geográfica de referência e as ideologias do socialismo ou do liberalismo como as alternativas de configuração das funções do Estado na estruturação da economia e na formulação das propostas estratégicas) contribui mais para acentuar a incerteza e para agudizar os antagonismos do que para resolver os problemas concretos. O que é visto na perspectiva do passado e dentro da hipótese da continuidade não tem a sua viabilidade assegurada e os seus indicadores revelam a degradação da sua posição competitiva. Mesmo que ainda não estejam bem definidas, é mais útil trabalhar com as categorias do futuro (o espaço competitivo mundial, a mobilidade dos factores e a necessidade de configuração de redes de empresas para a exploração das potencialidades de cada sector), que são aquelas que se afirmam por superação das que, vindas do passado, perderam eficácia ou potencial interpretativo.

A especialização por sectores e a internacionalização das redes empresariais eram, nas condições do passado, vulnerabilidades na óptica do poder nacional, porque a evolução da economia deixava de estar sob domínio desse poder político nacional. Três processos novos (a globalização, as consequências da primeira crise económica de âmbito global que se desenvolve desde o início de 2007 e a alteração das hierarquias das potências económicas ou do centro de gravidade da economia mundial, com deslocação do Ocidente para o Oriente) vão colocar, para cada economia, a necessidade de identificar os seus domínios estratégicos, constituídos por agregação de sectores que justificam a selecção de especializações vocacionadas para a escala mundial. No caso da economia portuguesa, como enfatizado anteriormente, cinco domínios aparecem como mais promissores: turismo, ambiente, serviços de valor acrescentado, organização de espaços urbanos e o *hypercluster* do mar. É um polígono estratégico muito diferente do que era o quadro habitual de identificação de possibilidades estratégicas na economia portuguesa. Esta diferença é, em si mesma, o efeito necessário da mudança do padrão de modernização, é um efeito da integração na globalização competitiva.

5. Uma transformação estrutural inevitável e a importância das actividades da economia do mar

a. A economia portuguesa - uma transformação estrutural inevitável

Neste contexto, a economia portuguesa atravessa uma fase de transformação estrutural violenta resultante do desaparecimento dos factores de competitividade em que assentou a sua inserção internacional, primeiro

com a integração na EFTA, segundo com a adesão à União Europeia, anterior à queda do muro de Berlim e à integração das economias dos países do leste Europeu na União Europeia. A perda progressiva destes factores tem determinado uma crescente integração na economia espanhola beneficiando dos factores mais imediatos da proximidade geográfica.

Olhando para os próximos anos, esta situação pode vir agravar-se dramaticamente. Com efeito, o contexto internacional, bem como um conjunto de condicionantes exógenas que se antecipam para o período 2007/15 é significativamente preocupante e complexo para Portugal devido a cinco factores:

- ➔ **competição acrescida nos bens e serviços**, nomeadamente a que vai ser determinada pela entrada de novos competidores nos produtos e serviços menos exigentes em qualificações e pela ascensão das economias emergentes ao longo das cadeias de valor de actividades em que conseguiram “entrar”. Esta dinâmica exigirá a Portugal uma deslocação ainda mais pronunciada – mas também mais diversificada – para serviços pessoais (turismo, turismo residencial, serviços de saúde e reabilitação), em paralelo com a exploração de novas oportunidades muito localizadas em indústrias e serviços de maior valor acrescentado, com mais intensidade de tecnologia e qualificações;
- ➔ **forte competição mundial pelos talentos e qualificações** resultantes da necessidade das economias mais desenvolvidas prosseguirem na exploração da sua base de conhecimentos científicos em direcção a inovações tecnológicas ao mesmo tempo que enfrentam um processo acentuado de envelhecimento da sua população activa. Esta competição pelos talentos torna evidente que uma aposta na formação, sem incentivos paralelos ao investimento por parte de operadores multinacionais – empresas e universidades –, que localizem em Portugal actividades mais sofisticadas, virá a determinar uma fuga acelerada dos recursos com mais valor, formados em Portugal, bem como uma crescente procura de serviços de ensino superior junto de instituições localizadas fora do País. A concretização destas tendências, conjugada com as limitações do sistema universitário em fixar aqueles recursos, acarretaria o estreitamento da base de conhecimentos científicos a nível nacional;
- ➔ **alteração prolongada nos mercados energéticos**, traduzindo-se na elevação dos preços para um patamar mais elevado e de uma crescente volatilidade, não só imputável a factores geopolíticos, como ao desaparecimento de mecanismos de regulação, que funcionaram desde os anos 80 do século XX. Portugal vai experimentar um aumento da sua factura energética, que afectará a já deficiente competitividade; e

- ➔ **custos crescentes do modelo de funcionamento da sua economia**, traduzido no crescimento das emissões de gases com efeito de estufa muito para além dos compromissos que assumiu no quadro da União Europeia, relativamente ao cumprimento do protocolo de Kyoto. Os problemas de sustentabilidade ambiental daquele modelo estão intimamente associados ao padrão de mobilidade, por sua vez inequivocamente ligado a uma urbanização extensiva e segregadora de funções, que tem caracterizado as formas de ocupação do território, bem como ao padrão de definhamento do mundo rural, com impactos severos na capacidade de gestão dos espaços florestais.

A economia portuguesa está pois a experimentar um processo de ajustamento estrutural que traduz a sua adaptação à dinâmica da globalização – ou mais especificamente da chegada ao mercado global de milhões de novos trabalhadores nas economias emergentes – não podendo contar no médio prazo com uma elevação rápida da qualificação da sua mão-de-obra que lhe permitisse de forma generalizada evoluir para actividades em que o confronto directo com estas economias fosse mais circunscrito, como aconteceu com a Irlanda, e vai fazê-lo num contexto em que a intensidade de utilização da energia vai ser duplamente penalizada – pelo aumento dos custos directos e pela expressão de custos indirectos, traduzindo preocupações de ordem ambiental.

Se quiser interromper um ciclo de declínio, Portugal tem que atingir simultaneamente quatro objectivos:

- ➔ assegurar um crescimento mais rápido à economia portuguesa assente numa viragem para o exterior nas actividades em que seja possível dispor de alguma competitividade própria – actividades que gerem emprego a diferentes níveis de qualificação;
- ➔ consolidar uma diferenciação de funções geoeconómicas no contexto ibérico e europeu, que ofereça oportunidades de diversificação sustentada de actividades, sem o que a nossa integração europeia se vai traduzir em termos geoeconómicos por uma cada vez mais profunda e exclusiva integração na economia de Espanha;
- ➔ atrair e permitir a fixação de mão de obra altamente qualificada, sem o que a formação desses recursos no País será acompanhada pela sua emigração; e
- ➔ obter uma maior segurança energética do País, em termos de redução de níveis de dependência externa e de maior segurança de abastecimento.

b. A importância das actividades da economia do mar

A evolução da economia portuguesa não foi favorecida pela evolução dos padrões de modernização e dos modelos de desenvolvimento nas últimas quatro décadas, como referido nos capítulos anteriores. Se no

início deste período a economia portuguesa apresentava uma trajectória de convergência com as economias mais desenvolvidas, e se no início da sua fase de integração europeia houve um estímulo ao crescimento e à modernização, a evolução geral durante o período é negativa – nos seus resultados anuais efectivos mas, sobretudo, nas implicações para o futuro dos desequilíbrios estruturais que entretanto se acumularam. Tendo de enfrentar múltiplos factores de descontinuidade, a economia portuguesa terá de procurar valorizar os seus activos e as suas potencialidades. Nesta perspectiva, as actividades económicas relacionadas com o mar, com os seus recursos e com os seus potenciais de inovação, aparecem como um sistema de sectores articulados cujo desenvolvimento, se for respeitado o seu padrão de evolução conjunta, pode encontrar condições de sustentação e de reforço mútuos.

A sequência dos padrões de modernização e dos modelos de desenvolvimento não foi favorável a Portugal, porque a sua economia não conseguiu aproveitar de modo adequado e em tempo útil as oportunidades que foram surgindo, nem conseguiu satisfazer as condições de modernização em qualquer destas três fases da evolução da economia nas últimas quatro décadas. Em nenhuma destas três fases foi possível explorar cada modelo de desenvolvimento até ao seu ponto superior de maturação, o que dificultou as passagens para as fases seguintes.

Não tendo consolidado uma cultura social da modernização durante este período longo, tendo optado por anunciar políticas distributivas, no pressuposto de que iria atingir as metas de crescimento necessárias na dimensão produtiva da economia para financiar essas políticas distributivas, Portugal terá de responder às exigências do novo padrão de modernização e do novo modelo de desenvolvimento com desequilíbrios estruturais acumulados e numa posição de marginalização, sem ter acesso à atenção das plataformas estratégicas multinacionais que são responsáveis pela mobilidade dos capitais e pela configuração dos sectores na escala mundial.

Para quem opera nesta posição mais difícil, é ainda mais importante não cometer erros na avaliação do que são as suas possibilidades estratégicas e, em especial, não deixar de considerar, ao analisar cada actividade económica, em que padrão de modernização ela se integra (para se estabelecer a diferença em relação ao que são as suas actuais condições de modernização, no quadro da globalização competitiva).

Perante as pressões de descontinuidade que surgem quando se passa de um padrão de modernização para outro, quando tem de se reformular o modelo de desenvolvimento, aparece como essencial o que são as continuidades estruturais, aquelas características que constituem a identidade material, espacial e cultural da sociedade. É em função destas continuidades históricas que se poderá estabelecer a estratégia de passagem de um contexto de crise (e, portanto, de descontinuidade conjuntural) para um contexto de recuperação e de orientação para o futuro.

Nas condições da globalização competitiva, este trabalho de reformulação das linhas de orientação estratégica tem como núcleo de racionalização a identificação dos sectores em que um espaço económico nacional pode aspirar a obter graus de competitividade relevante, que justifiquem a atenção dos operadores de mobilidade no mercado mundial e que, por isso, possam ser atractivos de aplicações de capital e de transferência de tecnologias.

A identificação dos sectores com potencial para serem bases de especialização no mercado mundial não dispensa a identificação dos sectores que possam responder a outros objectivos necessários para o desenvolvimento dessa economia – isto é, sectores que:

- ➔ tenham um potencial de emprego que esteja adaptado ao nível de qualificação dos recursos humanos existentes nessa sociedade,
- ➔ possam dar conteúdo concreto a relações de cooperação ou de aliança no sistema de relações internacionais,
- ➔ explorem a potencialidade de formação de redes de empresas com espaços económicos próximos, e
- ➔ possam ter um contributo relevante para a correcção de desequilíbrios crónicos nessa economia.

De facto, os sectores de especialização para o mercado mundial não são independentes do que for a evolução equilibrada dos outros sectores de actividade (e só não terá de ser assim no caso de sectores que exploram a extracção e comercialização de matérias-primas). No entanto, a organização de uma estratégia económica será mais consistente e sustentada quando pode identificar sectores com elevado potencial de crescimento e fazer deles os vectores directores da configuração do sistema económico.

Para Portugal, não são muitos os sectores de actividade onde pode aspirar a ter um papel de inovação, tanto do ponto de vista tecnológico, como do ponto de vista de organização de empresas que saibam associar novas tecnologias com a flexibilidade de recursos humanos que satisfaçam as exigências da competitividade em escala global.

Em termos gerais, o espaço económico português tem a potencialidade para localização de unidades produtivas integradas em redes europeias ou mundiais, mas não tem condições de autonomia no lançamento de iniciativas empresariais com essa ambição modernizadora. Estando dependentes de avaliações externas, as iniciativas empresariais precisam de mostrar dotações de recursos (naturais, humanos e organizativos) que estabeleçam algum tipo de vantagem estratégica que justifique a instalação em Portugal de unidades empresariais que possam explorar as potencialidades desses sectores.

É no quadro destas limitações, que sempre existiram na economia portuguesa mas que a sua evolução recente acentuou, que os sectores de actividade relacionados com o mar aparecem como oportunidades promissoras de organização de iniciativas empresariais com elevado potencial inovador e que têm capacidade para atrair investimento externo de qualidade. Na dotação de recursos naturais do espaço económico português, o mar é o mais importante, o menos explorado e aquele que previsivelmente irá ter um desenvolvimento mais relevante em termos de criação de valor na economia mundial.

A escolha deste domínio de actividade como um dos vectores directores da configuração do sistema económico português aparece, assim, como o resultado da intersecção das actuais dificuldades da estratégia de modernização portuguesa com o que são as previsões das actividades com maior potencial de criação de valor na economia mundial. É, ao mesmo tempo, uma reformulação de actividades que há muito existem na economia portuguesa e a abertura de uma nova fronteira de exploração económica, com novas actividades e novas articulações sectoriais. É, ao mesmo tempo, pensar a tradição e pensar a inovação, abrindo novos horizontes para a criação de emprego e para a interrelação de sectores cujo desenvolvimento se reforce mutuamente.

Numa época marcada por descontinuidades, nos padrões e modelos de desenvolvimento na escala global, e nas circunstâncias específicas da evolução da economia portuguesa, a exploração dos sectores de actividade associados com o mar aparece, para Portugal, como a possibilidade de exploração de uma continuidade estrutural que é constituinte da sua identidade histórica.

No passado, o mar foi um activo estratégico decisivo em termos de emprego, de iniciativas empresariais, de funções e serviços de mobilidade e de relevância nas relações internacionais. Nas actuais condições estratégicas, as exigências tecnológicas e científicas são superiores, mas o mar também é visto agora como um recurso natural com uma variedade de oportunidades muito superior ao que era considerado na perspectiva tradicional. Confrontados com estas múltiplas descontinuidades, quando os decisores portugueses estão obrigados a fazer uma interpretação adequada do que são os seus campos efectivos de acção depois da acumulação de insucessos nas estratégias de modernização, o mar aparece como o desafio mais promissor, aquele onde se encontram oportunidades importantes de criação de valor.

Se o mar constitui uma continuidade cultural na identidade de Portugal, a sua inclusão numa estratégia económica de modernização torna-se mais necessária e urgente porque há uma mudança no padrão de modernização que exige a reformulação do modelo de desenvolvimento – e porque essas tarefas necessárias só serão bem sucedidas se for tida em conta a passagem da economia nacional delimitada por barreiras proteccionistas para a economia aberta competitiva, onde os projectos empresariais deverão ser concebidos em função da sua integração em redes empresariais e em segmentos sectoriais em escala

regional ou mundial. Os projectos empresariais podem começar por ter uma dimensão nacional, mas é na sua potencialidade de expansão para dimensões superiores, com atracção de investimentos externos, que se deve estabelecer a sua viabilidade continuada e a sua base de criação de valor.

No contexto actual, marcado pela mudança do padrão de modernização, a variável crítica é esta mudança e é em função dela que novos projectos económicos e empresariais devem ser formulados e concretizados. Estratégias sectoriais que não teriam mercados com dimensão suficiente ou com financiamentos adequados no padrão de modernização da economia nacional e, por isso, eram abandonados ou nem sequer eram considerados, alteram o seu anterior estatuto, e as suas avaliações de risco e passam a ser configuradores de um sistema económico que queira responder às condições do padrão de modernização da globalização competitiva.

A mudança de um padrão de modernização é, habitualmente, descrita e interpretada ao nível geral de uma economia, mas os pontos em que incide são os sectores, as empresas, as expectativas e os hábitos ou direitos adquiridos. Se há um enquadramento geral que funciona como sistema de orientação, é ao nível das actividades e dos comportamentos concretos que se concretizam as mudanças efectivas.

B. A importância das actividades da economia do mar. O *Hypercluster* da economia do mar

1. A evolução das funções estratégicas e económicas dos oceanos na segunda metade do século XX

A segunda metade do séc. XX assistiu a uma profunda transformação das funções económicas dos oceanos e a uma alteração da geografia mundial das actividades a ele ligadas.

Ao longo do séc. XX, os Oceanos conservaram, se não ampliaram, o seu papel como vector chave na área da Defesa. A dissuasão nuclear, ao entregar aos submarinos nucleares o fundamental da capacidade de segunda *frappe*, fez da marinha uma arma ainda mais decisiva do que sempre tinha sido.

Os Oceanos ganharam uma função nova e muito importante como fontes de energia, com o desenvolvimento da exploração de petróleo *offshore*, nomeadamente a partir da crise petrolífera de 1973, não tendo os recursos de petróleo e gás natural *offshore* parado de ascender em importância. Perderam o essencial das funções de transporte de passageiros que se transferiu para a aviação, tendo ficado confinado ao segmento muito dinâmico dos cruzeiros, a partir dos anos 70. Mantiveram, no entanto, um papel chave no transporte de mercadorias, tendo-se assistido a uma dupla revolução tecnológica e organizativa com a generalização do transporte por contentor de carga manufacturada e do transporte marítimo de gás natural liquefeito.

Os Oceanos viram ainda reduzir-se a sua importância no fornecimento alimentar do planeta perante a revolução tecnológica da agricultura – a revolução verde – que tornou possível um aumento de população mundial na escala da que se verificou desde o pós 2ª guerra; e tornaram-se, ou antes, fizeram das regiões litorais, o centro da maior indústria mundial – o turismo – já que os segmentos do turismo ligados ao sol e ao mar cresceram exponencialmente desde que aviação civil se tornou acessível, em termos de preços e rotas, a uma grande parte das populações dos países desenvolvidos.

Esta mutação funcional dos Oceanos não é no entanto um processo finalizado, estando, de novo, a ser alteradas as suas funções, sobretudo ao longo dos próximos anos.

Com efeito, espera-se que os Oceanos, incluindo como nova área chave o Oceano Ártico, vejam crescer ainda mais a sua importância no abastecimento em combustíveis fósseis do planeta e a partir de 2030 poderão também ver ampliada sua capacidade de oferta, com a provável entrada em exploração do gás

natural obtido a partir dos hidratos de metano localizados no fundo os Oceanos. A instabilidade duradoura nas regiões onde se concentra actualmente o essencial das reservas de petróleo e gás natural – Golfo Pérsico e Médio Oriente – deverá determinar um duplo movimento em direcção ao mar – os países desenvolvidos do Norte irão procurar fazer do Ártico uma base segura de exploração energética, enquanto as economias emergentes – China, Índia, Brasil e Turquia – deverão apostar na exploração intensiva do potencial energético da sua plataforma continental.

Pela primeira vez, os Oceanos deverão ser encarados como uma fonte imprescindível de minerais, nomeadamente aqueles que hoje se concentram na África Central e do Sul, já que devido à dificuldade de estabilizar em tempo útil essas regiões se torna necessário aceder a outras fontes de minerais de importância militar e civil (por exemplo para a futura difusão de motorizações híbridas e eléctricas exigindo baterias e cobalto) constituindo os nódulos metálicos existentes no fundo dos mares uma alternativa, hoje ainda impensável devido aos custos das tecnologias, mas inevitável dentro de trinta anos.

A descoberta recente de formas de vida em condições extremas a grandes profundidades, vão fornecer, por outro lado, uma base completamente nova de exploração biotecnológica com impactos previsíveis em diversas áreas, desde a da saúde à criação artificial de seres vivos que permitam combater a acumulação de gases com efeito de estufa; e numa escala mais reduzida a exploração intensiva das microalgas irá constituir provavelmente a mais segura base de produção de biocombustíveis sem efeitos perversos sobre a oferta alimentar.

Devido às alterações que estão a acontecer na produção agrícola de algumas regiões mundiais densamente povoadas, será essencial os Oceanos realizem a sua “Revolução Verde” por forma a disponibilizarem alimentos necessários às populações do planeta – alguns tradicionais, outros completamente inovadores.

Por outro lado, e ainda devido aos prováveis impactos das alterações climáticas, os Oceanos deverão transformar-se numa fonte de riscos de intensidade desconhecida no passado em muitas regiões do mundo, determinando um enorme esforço de investimento em obras de protecção costeira, nomeadamente nas regiões desenvolvidas do planeta, onde se concentram as mais ricas e sofisticadas actividades desenvolvidas pela humanidade.

Os Oceanos deverão manter e mesmo aumentar, com os efeitos da globalização económica, a sua função chave de meio de transporte de mercadorias, centrado na relações entre três “placas geo-económicas” – a Asiática, a Norte-Americana e a Europeia – sendo que, com o alargamento do Canal do Panamá, por um lado, e pela necessidade de reduzir drasticamente os percursos de navegação em vazio por parte dos porta-contentores gigantes (percursos em vazio resultantes do desequilíbrio estrutural nas trocas de produtos

industriais entre a placa asiática e as outras duas) se vai inevitavelmente assistir a uma mudança na configuração das rotas intercontinentais.

Por fim, os Oceanos vão ser cruciais na difusão de novos sistemas de armas de longo alcance ou de intervenção próxima que possam ter um efeito dissuasivo forte sem exigir o recurso a armas nucleares, além de que a propulsão eléctrica tenderá a generalizar-se na nova geração de navios de ataque, e não apenas nos submarinos.

2. A importância das actividades da economia do mar no mundo e na União Europeia

Assim sendo, actualmente, podem resumir-se as funções estratégicas e económicas dos oceanos nas seis funções principais que a seguir se apresentam, com o peso relativo, segundo a Douglas-Westwood no seu relatório “World Marine Markets”, que representam na economia do mar mundial e europeia.

a. A função Transportes e Logística

Na função Transportes e Logística, inclui-se todo o conjunto de serviços que se organizam em torno do transporte marítimo de mercadorias, da sua articulação com outros modos de transporte e da sua integração em cadeias logísticas globais ou regionais, e inclui a armação (*shipping*), os serviços de *brokering*, os serviços de certificação de navios, os serviços financeiros e de seguros (fundamentais numa actividade capital intensiva e com múltiplos riscos como é o transporte marítimo), os serviços de movimentação portuária de mercadorias e os serviços logísticos associados, os serviços de dragagem, os serviços de construção civil e obras marítimas, o fabrico de equipamentos de movimentação portuária e os equipamentos de comunicações e apoio à navegação instalados nos portos, e multiplica os seus impactos pelas encomendas que dirige à construção e reparação naval.

Em termos do seu significado no conjunto das actividades da Economia do Mar, refira-se que o segmento de **Shipping & Transportes** continua a ser considerado o principal segmento em termos de negócios a nível mundial (287 milhares de milhões de Euros em 2005 e 326 estimados para 2010); é uma actividade capital intensiva e altamente cíclica, tendo-se vivido nos últimos anos um *boom* associado ao crescimento do comércio marítimo gerado pela emergência da China e de outros países asiáticos com forte orientação exportadora (frete elevados e nível excepcional de encomendas de novos navios) e dos efeitos da globalização competitiva.

O segmento **Portos e Logística** (25 milhares de milhões de Euros em 2005 e 30 estimados em 2010) oferece boas perspectivas de crescimento a nível mundial. É um sector fortemente concentrado, com os cinquenta maiores portos realizando a maioria dos negócios. O crescimento do comércio marítimo, e em particular da carga contentorizada, está na base do crescimento esperado, com o congestionamento dos portos a determinar uma expansão de capacidade – novos terminais, expansão de terminais existentes, plataformas logísticas associadas, etc..

O segmento **Serviços Marítimos** está tradicionalmente associado ao *shipping-brokerage*, agenciamento, seguros, financiamento, etc., e não obstante a sua dimensão reduzida (5,7 milhares de milhões de euros em 2005 e 6,5 estimados em 2010), constitui um núcleo central da “inteligência” e da decisão, agrupando decisores relevantes de várias actividades.

b. A função Energia

Esta função energética cresceu exponencialmente nas últimas décadas e inclui:

- ➔ a exploração *offshore* de petróleo e gás natural, envolvendo o fabrico de plataformas e navios especializados, a robótica/automação para exploração submarina; os serviços de apoio e segurança e manutenção das plataformas e os serviços de financiamento e seguros;
- ➔ o transporte de petróleo e de gás natural liquefeito com operadores de *shipping* especializados;
- ➔ a construção naval de petroleiros e de navios de transporte de gás e de granéis químicos, enquanto segmento específico do sector de construção, arrastando todos os outros subsectores associados;
- ➔ os complexos de refinação de petróleo, desliquefação de gás natural e de transformação petroquímico localizados em áreas industriais portuárias; e
- ➔ mais recentemente, o desenvolvimento – processo que se encontra ainda no início – das energias renováveis com base no mar (energia das ondas e energia eólica *offshore* principalmente).

Em termos do seu significado económico destas actividades refira-se que o segmento **Petróleo e Gás Offshore** tem vindo a beneficiar, por um lado, de um crescimento de longo prazo na procura de petróleo e gás natural (dinamizado no primeiro caso pela emergência de economias de rápido crescimento e com recursos insuficientes em hidrocarbonetos, e pela crescente utilização do gás natural para produção de electricidade e calor nos países desenvolvidos) e, por outro lado, da tendência para uma parte cada vez maior das descobertas de novos jazigos se darem no *offshore* e no *deep offshore* (despesas de 88 milhares de milhões de Euros em 2005 e 99 estimadas para 2010), assistindo-se ainda ao progressivo predomínio

das plataformas flutuantes e da exploração submarina em detrimento das mais tradicionais plataformas fixas. Se considerarmos o valor do petróleo e gás natural extraídos do *offshore*, e não apenas as despesas com a sua produção, então este segmento teria já atingido em 2004 os 700 milhares de milhões de Euros de vendas, transformando-se na maior indústria ligada à economia do mar.

c. A função Defesa e Segurança

A função tradicional de Defesa e Segurança inclui os navios de superfície e submarinos; os sistemas de teledetecção (radar e sonar) os sistemas de comunicações, comando e controlo para uso naval e o armamento naval. Dele fazem parte ainda as bases navais e os arsenais associados à manutenção de navios, e as plataformas de observação oceânica aéreas e no espaço

Esta função, que continua importante no quadro das actividades económicas ligadas ao mar, passou a incluir também uma cada vez maior componente de apoio à conservação de recursos e ao combate à poluição, fazendo da Sustentabilidade um terceiro vector desta função, a acrescentar à Defesa e Segurança.

d. A função Pesca e Alimentação

A também tradicional função de Pesca e Alimentação inclui as actividades de captura e armazenamento do pescado, as actividades de transformação do pescado, a construção naval de navios de pesca e seus equipamentos específicos e as actividades de aquicultura.

Em termos do seu significado no conjunto do *Hypercluster* consideram-se distintas as perspectivas no interior deste segmento.

No que respeita ao segmento **Pesca, Aquicultura e Transformação do Pescado**, a Pesca é um segmento que se depara com forte procura, mas em que a tonelagem mundial tem vindo a reduzir-se em consequência de sérios problemas de disponibilidade de recursos e de restrições na actividade de pesca (*vide* imposição de quotas para salvaguardar conservação de espécies ameaçadas), sendo a tendência para a continuação do declínio até se atingir um nível de sustentabilidade (51 milhar de milhões de euros de vendas em 2005 e 48 estimados para 2010).

A Aquicultura tem vindo a beneficiar destas dificuldades e dos seus níveis de custos mais baixos para se expandir, devendo continuar a manter forte potencial de crescimento (25 milhares de milhões de euros em 2005 e 30 estimados para 2010), com algumas regiões do mundo como o Sudeste Asiático a apresentarem

custos muito competitivos e países europeus como a Noruega a procurarem compensar os custos muito mais elevados com produtos *premium* e marcas fortes.

A Transformação do Pescado – que acrescenta normalmente 100% ao valor do produto em bruto – tem perspectivas mais risonhas do que a Pesca, assentes na procura de alimentos de conveniência e na criação de marcas *premium* (75 milhares de milhões de euros em 2005 e 79 estimados para 2010).

e. A função Passageiros, Lazer e Turismo

Estas actividades de transporte de passageiros, lazer e turismo desenvolveram-se ocupando o espaço deixado pelo desaparecimento do transporte de passageiros a grande distância (com o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros) e incluem os serviços de transporte de passageiros em curta distância (*ferries*), os serviços de cruzeiros e a construção dos respectivos navios especializados, e a construção de navios de recreio e desporto e as marinas para os acolher.

Em termos do seu significado no conjunto de actividades económicas do mar refira-se que o segmento **Turismo & Lazer** tem vindo a crescer a um ritmo elevado que deverá manter-se nos próximos anos (174 milhares de milhões de euros em 2005 e 205 estimados para 2010). Inclui actividades muito diversas como a náutica de recreio, os desportos náuticos, os desportos submarinos e o turismo de cruzeiros; têm cada vez maior notoriedade, neste contexto, os eventos internacionais ligados a alguns dos desportos náuticos e este segmento tem dinamizado um subsegmento da construção naval com forte crescimento e elevadíssimo valor acrescentado – que inclui desde o *design* e construção dos grandes navios de cruzeiros até à construção das embarcações de luxo. Refira-se que a construção de iates e outras embarcações de recreio é um dos segmentos que se estima poder apresentar um crescimento mais acelerado (12 milhares de milhões de Euros em 2005 e 17 estimados para 2010); por sua vez, o turismo de cruzeiros (12 milhares de milhões de Euros em 2005 e 15 estimados para 2010) é outro subsegmento com forte potencial de crescimento no seio do segmento Turismo & Lazer, multiplicando-se os terminais dedicados em todo o mundo.

f. A função Construção Naval

Esta função inclui a construção e reparação navais, o equipamento naval (nomeadamente motores e sistemas de propulsão, sistemas de comando do navio, etc.) e a electrónica naval (comunicações, teledetecção e navegação, automação a bordo) e, mais recentemente, a construção de plataformas e equipamento para exploração *offshore*, incluindo o novo subsegmento dos equipamentos para exploração submarina. É aqui que se concentra um possível desenvolvimento tecnológico da economia do mar.

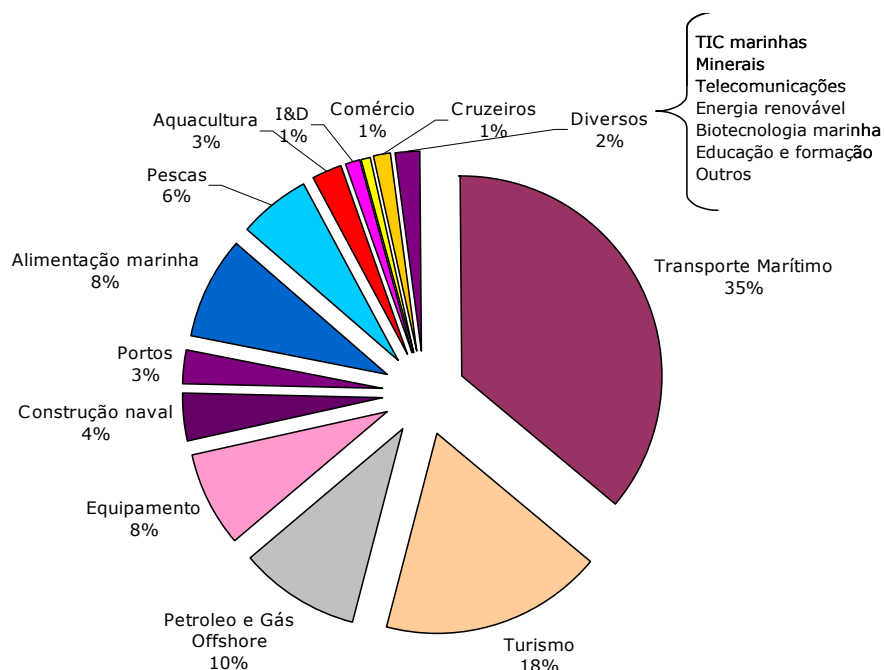
Em termos do seu significado económico, refira-se que são diferentes as perspectivas para os vários segmentos que estão incluídos, nomeadamente:

- ➔ A construção naval civil (33 milhares de milhões de euros em 2005 e 30 estimados para 2010) deverá ter recentemente atingido um pico de produção, na fase mais alta de um ciclo de equipamento realizado pelos armadores, em especial no que respeita aos porta contentores, mas também aos graneleiros e navios de transporte de petróleo e gás natural que permitem responder ao crescimento do comércio marítimo de economias como a China. Neste sector far-se-á sentir cada vez mais a concorrência dos estaleiros asiáticos – incluindo uma componente cada vez mais significativa de estaleiros da China – devendo os estaleiros europeus focalizar-se mais em produtos mais sofisticados ou com maior expressão relativa devido à posição dominante de armadores europeus ou de necessidades específicas do mercado europeu (incluindo navios de cruzeiro ou equipamento para exploração *offshore* de energia);
- ➔ A construção naval militar (27 milhares de milhões de euros em 2005 e 34 estimados para 2010), apresenta perspectivas de crescimento, arrastada pela corrida aos armamentos navais na Ásia (com destaque para os submarinos);
- ➔ A indústria de equipamentos navais apresenta algum potencial de crescimento (57 milhares de milhões de euros em 2005 e 60 estimados para 2010) produzindo os equipamentos pesados para a construção naval civil e militar, desde os sistemas de propulsão, aos sistemas de comando e controlo, à maquinaria para operação a bordo dos navios e beneficiando de cada vez maior sofisticação dos navios, nomeadamente na sua componente electrónica;
- ➔ Um subsegmento cada vez mais significativo, embora ainda de pequena expressão, é o do equipamento para exploração submarina (1,7 milhar de milhões de Euros em 2005 e 1,9 estimados para 2010).

Em termos da União Europeia, apresenta-se no gráfico seguinte o peso relativo das diferentes actividades ligadas à economia do mar, onde ressaltam quatro grandes áreas:

- ➔ **Transportes marítimos** – em que empresas europeias continuam a ocupar posições de liderança mundial no transporte de contentores e de petróleo, gás natural e outros granéis líquidos;
- ➔ **Turismo** - um sector em forte crescimento;
- ➔ **Petróleo e Gás offshore** – nomeadamente no Mar do Norte e no mar da Noruega; e
- ➔ **Pescas e Alimentação Marinha** - um segmento sempre relevante.

Economia do Mar na União Europeia - Distribuição do valor criado por grandes segmentos (2007)



Nota: Valores para 2004. Fonte – Comissão Europeia (2007)

Quer-se salientar que o Transporte Marítimo e o Turismo representam metade do valor das actividades marítimas, e, ainda, que a produção de equipamentos para fins marítimos e navais já supera a construção naval como geradora de valor acrescentado na União Europeia.

3. O peso das actividades económicas do mar na Economia Portuguesa

Procurámos avaliar o peso das actividades económicas ligadas ao mar na economia portuguesa, considerando os efeitos directos e indirectos gerados nos seguintes agregados macroeconómicos:

- ➔ Produto Interno Bruto;
- ➔ Valor Acrescentado Bruto, total e por ramo de actividade;
- ➔ Emprego, total e por ramo de actividade;
- ➔ Remunerações;
- ➔ Impostos sobre os produtos.

No entanto, devido à complexidade e fragmentação das actividades, bem como o estágio de desenvolvimento de cada uma delas, não existe informação disponível que permita tirar conclusões minimamente rigorosas sobre a totalidade dessas actividades. Assim, focalizámos os nossos esforços nas actividades económicas mais significativas para o *Hypercluster* da Economia do Mar, tendo o exercício recaído sobre a Náutica de Recreio e Turismo Náutico, Construção e Reparação Naval, Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado e Transportes Marítimos, Portos e Logística, procurando, depois, extrapolar algumas conclusões.

Convém também referir que, no caso dos componentes Náutica de Recreio e Turismo Náutico e Transportes Marítimos, Portos e Logística, a informação disponível permitiu apenas a consideração de uma parte do componente (ver quadro de actividades consideradas), não tendo sido possível obter dados para as restantes actividades deste componente, pelo que o contributo deste está, assim, subavaliado nos valores apresentados.

Como questão metodológica, no âmbito do exercício, considerámos efeitos directos os resultantes da produção interna das actividades ligadas ao mar, consideradas na análise, que é necessária para satisfazer a procura final líquida de importações exercida pelas próprias actividades ligadas ao mar. Por sua vez, os efeitos indirectos considerados dividem-se em: efeitos indirectos de tipo I (os resultantes do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios às actividades ligadas ao mar consideradas na análise e ao resto da economia) e efeitos indirectos de tipo II (efeitos adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre todas as actividades económicas determinado pelo acréscimo de rendimento final das famílias).

Quadro 1 - Actividades económicas ligadas ao mar consideradas na análise

Actividades económicas consideradas na quantificação	Código da CAE* em que se incluem	Componentes do Hypercluster da Economia do Mar em que se integram
Actividades da náutica de recreio		
Construção, manutenção e reparação de embarcações de recreio	35120	Náutica de Recreio e Turismo náutico
Comércio de embarcações de recreio e motores	5180 (parte) 51700 (parte) 52485 (parte)	
Serviços de amarração e de venda de combustível prestados nas marinas e portos de recreio	92600 (parte)	
Seguros das embarcações de recreio	66000 (parte)	
Transporte das embarcações de recreio transaccionadas	60240 (parte)	
Construção e reparação naval excepto de recreio	35110	Construção e Reparação naval
Pesca e aquacultura	05000	Pesca, aquicultura e indústria de pescado
Comércio por grosso e retalho de produtos da pesca e aquacultura	51230 (parte) 52230	
Indústria transformadora da pesca e da aquacultura	15200	
Transportes por água	61000	Transportes marítimos portos e logística
Serviços auxiliares dos transportes por água	63100 (parte) 63220 63400 (parte)	
Aluquer de meio de transporte marítimo e fluvial	71220	

Nota: (*) CAE - Classificação das Actividades Económicas(revisão 2.1)

Tendo por ano de referência 2006, foi seguido o seguinte método de estimação:

- Foi utilizado um modelo “input-output” fechado, com os coeficientes técnicos relativos à estrutura da economia em 2005 – ano mais recente para o qual estão disponíveis os quadros de recursos e empregos das Contas Nacionais a um nível de desagregação razoável (2 dígitos da Classificação das Actividades Económicas). Admitiu-se que em 2006 se mantém válida a estrutura tecnológica económica de 2005;
- Determinaram-se, em primeiro lugar, os valores de procura interna líquida de importações para cada uma das actividades económicas ligadas ao mar aqui consideradas;
- Em segundo lugar, calcularam-se os efeitos directos na produção, VAB, emprego, remunerações e impostos sobre os produtos de cada actividade ligada ao mar considerada, que correspondem à produção, VAB, emprego, remunerações e impostos sobre os produtos internos necessários para satisfazer, imediatamente, a procura exercida por essas actividades. Para o efeito, foram utilizados, para cada actividade, os coeficientes VAB/Produção e os coeficientes técnicos do emprego, das remunerações do trabalho e dos impostos sobre os produtos resultantes das Contas Nacionais de 2005;

- ➔ Em terceiro lugar, calcularam-se os efeitos totais, que incluem, para além do efeito directo, o efeito multiplicador sobre a actividade económica da procura inicial, assim como da procura adicional gerada pelas remunerações pagas na produção.

Assim, considerando como efeitos directos o valor da produção, VAB, emprego, remunerações e impostos sobre os produtos necessários para satisfazer, imediatamente, a procura exercida pelas actividades económicas ligadas ao mar que não é directamente satisfeita por importações; e como efeitos totais a soma dos efeitos directos com o efeito multiplicador sobre a economia portuguesa, concretizado através dos fornecimentos intermédios às actividades ligadas ao mar e ao resto da economia, determinados pela procura inicial exercida pelas actividades ligadas ao mar, bem como pela procura adicional gerada pelas remunerações pagas na produção, os efeitos totais das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa são como segue:

Quadro 2 – Valor económico das actividades ligadas ao mar consideradas incluindo o seu efeito multiplicador na economia portuguesa - 2006

(valores monetários a preços correntes de 2006 ; emprego em milhares de indivíduos em equivalente a tempo completo)

Efeitos nos seguintes agregados económicos	Náutica de Recreio e Turismo náutico		Construção e reparação naval		Pesca, aquicultura e indústria de pescado		Transportes marítimos, portos e logística		Total das actividades ligadas ao mar consideradas	
	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total
Produção (milhões €)	145	332	269	834	1 759	4 792	2 102	5 943	4 275	11 901
VAB (milhões €)	78	159	91	333	735	2 049	1 075	2 778	1 979	5 319
Emprego (milhares de indivíduos)	2,4	5,2	4,1	12,7	32,0	90,9	20,2	75,8	58,7	184,6
Remunerações (milhões €)	38	78	83	210	322	961	554	1 406	997	2 655
Impostos s/ produtos (milhões €)	32	53	12	66	270	596	62	491	376	1 206
Produto Interno Bruto (milhões €)	110	212	103	400	1 005	2 645	1 137	3 269	2 355	6 526

As actividades consideradas são as de maior valor acrescentado para o *Hypercluster*, estimando-se que representam entre 75% e 80% do total do *Hypercluster*.

Destas, destacam-se a Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado e os Transportes Marítimos, Portos e Logística, que representam um efeito directo no PIB de 2142 milhões de euros, superior a 90% do total, sendo que os Transportes Marítimos, Portos e Logística pesam cerca de 48% do total, enquanto o efeito directo da Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado atinge os 42%.

A Náutica de Recreio e Turismo Náutico apresenta um efeito directo semelhante, ainda que ligeiramente superior, ao da Construção e Reparação Naval, representando 4,7% e 4,3%, respectivamente, do efeito directo do total das actividades consideradas, num total de 213 milhões de euros.

Quadro 3 – Peso na economia portuguesa das actividades ligadas ao mar consideradas - 2006

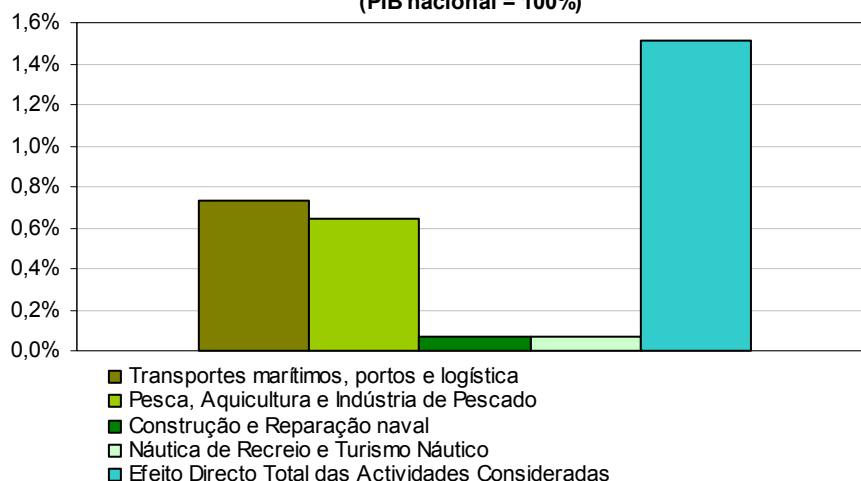
(em % dos agregados nacionais em 2006)

Agregados económicos	Náutica de Recreio e Turismo náutico		Construção e reparação naval		Pesca, aquicultura e indústria de pescado		Transportes marítimos, portos e logística		Total das actividades ligadas ao mar consideradas	
	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total	Efeito directo	Efeito total
VAB	0,06%	0,12%	0,07%	0,25%	0,55%	1,54%	0,81%	2,09%	1,49%	4,00%
Emprego	0,05%	0,1%	0,08%	0,25%	0,63%	1,77%	0,40%	1,48%	1,16%	3,60%
Impostos s/ produtos	0,14%	0,24%	0,05%	0,30%	1,22%	2,69%	0,28%	2,21%	1,69%	5,44%
Produto Interno Bruto	0,07%	0,14%	0,07%	0,26%	0,65%	1,70%	0,73%	2,10%	1,52%	4,20%

Considerando uma forma comparativa gráfica, temos o seguinte:

Efeito directo das actividades consideradas no PIB nacional 2006

(PIB nacional = 100%)



Em termos relativos, o efeito directo destas actividades no PIB é de 1,52%, sendo uma vez mais o componente Transportes Marítimos, Portos e Logística aquele que apresenta maior efeito directo no PIB (0,73%).

No entanto, em termos de criação de emprego e impostos, é o componente Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado que apresenta maior peso na economia portuguesa, com base na amostra e análise efectuadas.

Estimando-se que as actividades consideradas representam cerca de 80% do total do *Hypercluster*, e assumindo que as restantes actividades não consideradas terão um efeito estimado no PIB de cerca de 0,5%, as actividades económicas ligadas ao mar, não incluindo o turismo e imobiliária turística costeira, terão, assim, um valor de grandeza relativa na casa dos 2% do PIB nacional, considerando, apenas os efeitos directos dessas actividades.

Pela análise efectuada nas actividades consideradas no exercício, o efeito multiplicador das actividades de maior valor acrescentado é de 2,77, o que significa que o efeito total das actividades económicas ligadas ao mar, em Portugal aponta um valor relativo entre os 5% e os 6% do PIB nacional.

Para avaliar o efeito das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa por tipo de efeito, considerámos:

- ➔ **Efeitos directos:** PIB e emprego necessários para satisfazer, imediatamente, a procura exercida pelas actividades económicas ligadas ao mar que não é directamente satisfeita por importações;
- ➔ **Efeitos indirectos de tipo I:** PIB e emprego adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios às actividades ligadas ao mar consideradas e ao resto da economia;
- ➔ **Efeitos indirectos de tipo II:** PIB e emprego adicionais resultantes do efeito multiplicador sobre todas as actividades económicas, determinado pelo acréscimo de rendimento final das famílias;
- ➔ **Efeitos totais:** soma dos efeitos directo, indirecto do tipo I e indirecto do tipo II. Corresponde ao PIB e emprego internos resultantes de toda a produção necessária para satisfazer a procura final e toda a procura intermédia gerada pelas actividades ligadas ao mar.

Quadro 4 - Efeito das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa, por tipo de efeito - 2006

(valores monetários a preços correntes de 2006; emprego em milhares de indivíduos em equivalente a tempo completo)

Tipo de efeito:	Náutica de Recreio e Turismo náutico		Construção e reparação naval		Pesca, aquicultura e indústria de pescado		Transportes marítimos, portos e logística		Total das actividades ligadas ao mar consideradas	
	PIB (milhões €)	Emprego (milhares)	PIB (milhões €)	Emprego (milhares)	PIB (milhões €)	Emprego (milhares)	PIB (milhões €)	Emprego (milhares)	PIB (milhões €)	Emprego (milhares)
Efeito total	212	5,2	400	12,7	2 645	90,9	3 269	75,8	6 526	184,6
Efeito directo	110	2,4	103	4,1	1 005	32,0	1 137	20,2	2 355	58,7
Efeito indirecto tipo I	37	0,9	102	2,9	843	35,5	978	21,8	1 960	61,1
Efeito indirecto tipo II	65	1,9	194	5,7	797	23,3	1 153	33,8	2 209	64,7

Assim, confirma-se que, o componente Transportes Marítimos, Portos e Logística é aquele que apresenta um efeito total mais elevado em termos de PIB, embora seja a Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado aquele que mais emprego gera.

Como conclusão e embora o valor económico das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa seja ainda incipiente, existe no entanto, um grande potencial de crescimento, nomeadamente na Náutica de Recreio e Turismo Náutico e os efeitos indirectos calculados pela presente análise, são significativos, estimando-se que, em termos médios, cada euro aplicado nestas actividades da economia do mar, tem pelo menos um efeito multiplicador, significativo, isto é, de quase três vezes do valor do efeito directo. São assim, actividades com elevado efeito de alavancagem noutras actividades, por conseguinte, fortes geradores de valor acrescentado.

4. O conceito e a logificação do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal

Muito mais do que uma simples aglomeração de empresas operando em actividades inter-relacionadas, um *cluster* é constituído por um conjunto de actores – empresas, centros de investigação, entidades de interface, facilitadores, etc. – cuja actividade se organiza em torno de um conjunto de sectores com fortes relações económicas e tecnológicas e que, pela interacção dos seus membros, gera um potencial de inovação e desenvolvimento que separadamente esses membros não poderiam ambicionar ter.

Um *Hypercluster* é, por seu lado, um conjunto de *clusters* que, não tendo necessariamente todos entre si relações de intercâmbio económico ou tecnológico estreitas, existem em torno da exploração de um mesmo recurso ou de um mesmo património de grande dimensão e que suporta uma grande variedade de funções.

Com efeito, do ponto de vista económico, as actividades ligadas ao mar apresentam 5 características fundamentais¹:

1. especificidade diferenciadora, i.e., presença em meio marítimo – mais geralmente, aquático –, o que implica a omnipresença de plataformas técnicas entre o homem e o meio que possibilitem a actividade humana, a mais óbvia e genérica das quais é a multiplicidade de embarcações e navios;
2. diversidade de objectivos e pontos de aplicação, desde a pesca artesanal, à concepção/construção/utilização militar de porta-aviões ou produção de energia eléctrica a partir da energia cinética das ondas ou das marés, etc.;
3. unidade intrínseca de ordem superior, onde cada componente está inexoravelmente articulado com os restantes numa profunda relação sistémica, derivada da característica dominante inicial – a especificidade diferenciadora;
4. exigência holística, i.e., só o conjunto faz sentido, sendo irrelevantes quaisquer modelos fragmentários de tentativa de compreensão ou, por maioria de razão, de busca de actuação – a especialização só é eficaz como via de aprofundamento da visão sistémica; e a valorização do todo é a forma superior do resultado da especialização eficaz; e
5. potencial sinérgico, i.e., a raiz das implicações políticas ao nível dos Estados e das empresas no sentido de que, ultrapassada a visão fragmentária ineficaz como acima referido, a actuação sistémica revela, explícita e potencia, positiva ou negativamente, as forças internas de composição contidas no conjunto do todo.

Em resultado destas 5 características, a multiplicidade das actividades humanas ligadas ao mar passa a mostrar-se na sua verdadeira natureza: um conjunto conceptualmente articulado de componentes que se ordenam numa unidade inteligível e com dinâmica própria.

Porém, vários dos componentes constituem, em si, verdadeiros *clusters* de actividade económica. Por isso, impõe-se encarar aquele conjunto como constituindo um "*cluster de clusters*" ou, numa palavra: o *Hypercluster* da Economia do Mar.

A Economia do Mar constitui, desta forma, um *hypercluster* que tem como base a variedade de utilizações que o mar suporta e já referidas, nomeadamente defesa, transportes e logística, energia, pesca e aquicultura, e turismo e desportos; bem como ainda a concepção e fabrico dos equipamentos e obras que

¹ Como resulta da reflexão apresentada, inicialmente, por Ernâni Rodrigues Lopes, na conferência que, no Porto em 10.MAR.2004, deu origem ao ciclo das Jornadas de Economia do Mar promovido pela AORN - Associação dos Oficiais da Reserva Naval e tornado público na revista "Egoísta" de Fevereiro de 2008.

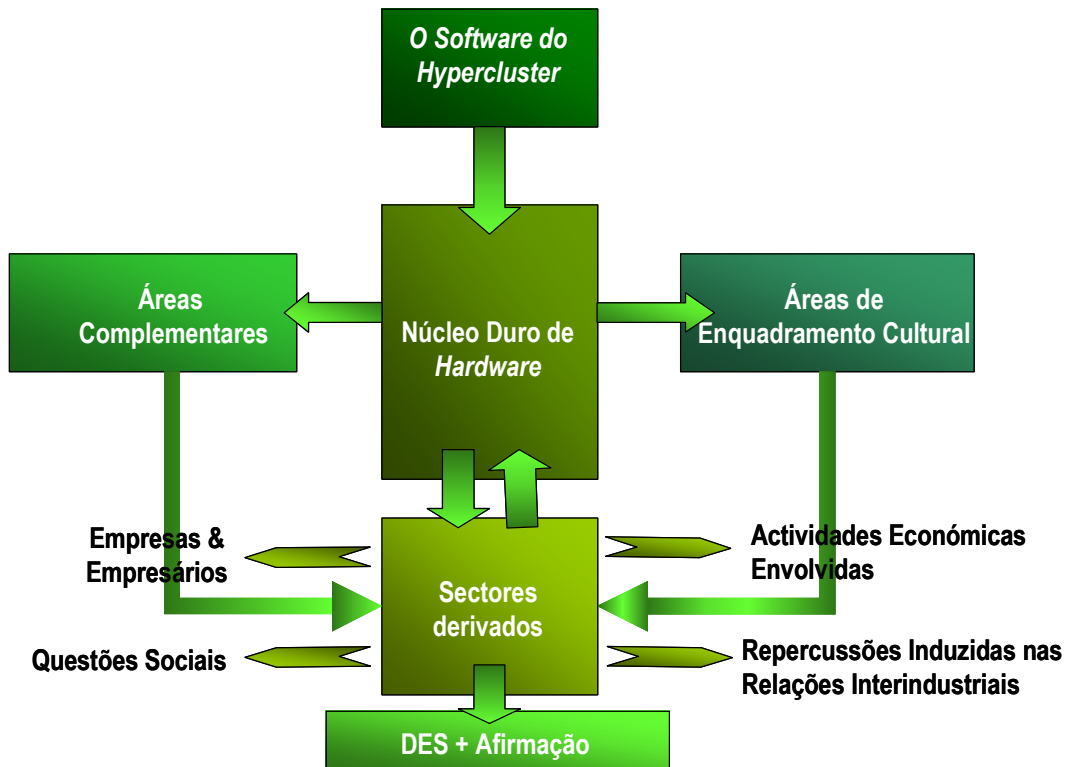
permitem viabilizar essas mesmas utilizações e permitem salvaguardar a permanência dessa base de recursos e proteger as populações dos riscos que o mar envolve, e actividades de ensino superior, formação e I&D, entre outras.

O *Hypercluster* da Economia do Mar integra, assim, componentes estratégicas e económicas; envolve a oferta de bens públicos e gera oportunidades de negócios; supõe uma densa construção de externalidades para poder desenvolver-se em pleno e está associado de forma crucial à construção do capital simbólico de uma cidade, região ou de um País. É pois um *Hypercluster* complexo que coloca problemas específicos de governação.

A logificação e sistematização do seu conteúdo, que apresentamos na Figura seguinte, permite proporcionar, desde logo, a sua melhor compreensão e, seguidamente e sobretudo, bases mais seguras que fundamentam as decisões e as acções de política económica estrutural.

O fluxo de setas mostra a sequência conceptual do *Hypercluster*: no ponto de partida, o componente decisivo (o *Software* do *Hypercluster*); na função central, as actividades constituintes do seu núcleo duro de *Hardware*; daí emanam as ligações aos componentes de carácter complementar e de enquadramento cultural. Os 3 componentes convergem, na sua relação e na sua actividade, para um componente cada vez mais substancial de sectores derivados e, no final, o que realmente mais interessa como resultado: a sua contribuição para o desenvolvimento económico e, no nosso caso concreto, a afirmação de Portugal.

LOGIFICAÇÃO DO HYPERCLUSTER DA ECONOMIA DO MAR



Assim, na logificação do Conceito de *Hypercluster* da Economia do Mar há a considerar os seguintes elementos funcionais:

Software do Hypercluster

- Este elemento terá de incluir a compreensão da geopolítica de Portugal; a capacidade de definição de uma estratégia económica para a globalização por parte dos agentes empresariais e dos poderes públicos; a compreensão e o aproveitamento do quadro jurídico internacional que envolve os Oceanos; uma forte capacidade de investigação científica; o reforço da capacidade tecnológica e de engenharia e projecto; a existência de um quadro institucional forte e sólidas competências a nível da hidrografia e do conhecimento de oceanografia.

Áreas de Enquadramento Cultural

- Este elemento inclui o conhecimento da história marítima de Portugal, as actividades culturais e artísticas, a produção de conteúdos de entretenimento, tudo contribuindo para a construção de um capital simbólico associado aos Oceanos.

Núcleo Duro do *Hardware* do *Hypercluster*

- ➔ Neste elemento deverão estar presentes áreas como o transporte marítimo, os portos e a logística, a pesca, a aquicultura e a transformação do pescado, o turismo, a exploração energética no *offshore*, a construção e reparação naval, a náutica de recreio e a defesa e segurança, entre outras, actividades económicas similares.

Áreas Complementares ou Emergentes

- ➔ Nestas áreas deverão considerar-se actividades como os serviços marítimos, a obtenção de produtos farmacêuticos e cosméticos a partir de algas ou outros produtos marinhos, a obtenção de biocombustíveis, a engenharia costeira, a protecção do ambiente, a monitorização dos oceanos e a segurança marítima, etc.

Sectores Derivados

- ➔ Incluem actividades relacionadas com as conexões com o sistema de transportes terrestres, o desenvolvimento regional, a atracção de investimentos e de operadores internacionais, a projecção internacional de cidades, etc.

Trata-se, assim, de uma abordagem assente numa nova perspectiva, que evidencia a exigência de completar – não de substituir – a abordagem habitual de "o mar na história de Portugal" pela de "o mar no futuro de Portugal", aspirando a que evolua para "Portugal no futuro do mar".

Desta forma, ao abordarmos as questões da relação entre Portugal e o mar estamos, necessariamente, a referir-nos a questões de identidade, criação de riqueza e geração de mais-valias, em suma: a um motor de afirmação e desenvolvimento capaz de induzir um processo consistente de investigação, desenvolvimento e inovação.

Torna-se, também, claro que a passagem à prática dos esforços relativos ao *Hypercluster* pressupõe uma concepção inevitavelmente complexa do conjunto e, absolutamente, não na simples justaposição das visões fragmentárias dos seus componentes, exigindo a articulação consciente entre os vectores de economia, sociedade, política e cultura, implicando um processo organizado de concatenação estratégica entre Estado e empresas, aplicando ao campo concreto do *Hypercluster* a realidade essencial da economia: a formação das estruturas é o resultado, organizado, da composição das estratégias dos actores.

É ainda de sublinhar um facto absolutamente decisivo: a fixação em *hardware* de formação de capital fixo (obras portuárias; navios; instalações; equipamentos; etc.) constituindo, certamente, componente

indispensável, de pouco ou nada serve, em si mesma; só ganha sentido associada, concebida, utilizada, rentabilizada, orientada, valorizada, vivificada pela capacidade intelectual de pensamento estratégico, que permita sistematizar a concepção, organizar o conhecimento e fundamentar a acção do Estado e das empresas, já que se trata de dois factores inseparáveis para que a acção possa ser bem sucedida.

Desta forma, a economia do mar, como componente essencial da estratégia de desenvolvimento de Portugal, reveste-se de uma importância acrescida quando lida à luz do potencial geopolítico que encerra, pela articulação dos vectores atlântico-global (Lusofonia) e europeu-continental (UE) da nova realidade geopolítica portuguesa gerada a partir do 4º quartel do séc. XX, colocando os aspectos económico-financeiros, empresariais e de política económica da relação entre Portugal e o Atlântico no seu contexto efectivo: o de, na perspectiva do futuro da economia portuguesa, como referido, constituir um dos poucos domínios dotados de potencial susceptível de levar à progressão estrutural num cenário de afirmação e desenvolvimento.

5. Os *clusters* marítimos na Europa. Uma referência para Portugal

A maior concentração de *clusters* marítimos na Europa localiza-se no Norte, em torno do Mar do Norte e do Mar Báltico.

Em termos económicos, as actividades marítimas mais importantes da maior parte dos países costeiros europeus eram, até à década iniciada em 1970, o transporte marítimo e as associadas construção e reparação naval. Contudo, o choque da subida do preço do petróleo, em 1973, encareceu enormemente a exploração e a construção de navios, ambas baseadas em parâmetros de mão-de-obra e de energia baratas. A crise gerada arrastar-se-ia pela década seguinte em que seriam demolidos navios com a capacidade de vinte milhões de toneladas de arqueação bruta. Nessa época, o aparecimento no mercado global de construtores e de armadores de navios mercantes a praticarem baixos preços, consequência do trabalho barato existente em países orientais, veio agravar ainda mais a crise generalizada do domínio da economia do mar. Acresceu, para alguns países, o factor de dificuldade do abandono de possessões ultramarinas, a reduzir ainda mais a actividade do transporte por mar.

Com este quadro por pano de fundo, mais ou menos generalizado, a reacção para recuperar da rampa descendente começa em alguns países só na década de 90, aparentemente com liderança da Holanda, através da profunda reorientação do seu *Hypercluster* do mar. É importante aflorar as experiências que têm sido desenvolvidas em alguns países, identificando em cada um dos *clusters* as componentes que os compõem, qual a dinâmica gerada, como se organizam e quais as lições a tirar como referências para a criação do *Hypercluster* da Economia do Mar português.

a. Holanda

Neste país, pela conjugação de todos aqueles factores de dificuldade, "a situação tomou-se dramática e aguda, apesar da atitude muito positiva do governo holandês relativamente ao transporte marítimo". Por isso, as associações de armadores convenceram o governo a olhar para os problemas fundamentais da indústria e a desenvolver uma política inovadora para o transporte marítimo. Na mesma linha, a Marinha Real Holandesa e a Universidade de Delft desenvolveram estudos abrangentes e profundos no domínio da economia do mar, que levaram, nomeadamente, à reformulação da tecnologia da construção naval com a finalidade, conseguida, de reduzir custos de produção e de racionalizar, com automatização, a operação de navios. O exemplo guia foi a construção de algumas fragatas consideradas, na altura, as mais avançadas tecnologicamente de todo o mundo, com uma guarnição mínima. Daqui resultou, em 1993/94, o desenho de mudanças fundamentais na política marítima da Holanda.

Componentes principais:

O *cluster* marítimo holandês é constituído por 11 sectores que integram, por sua vez, também outros *clusters*:

- ➔ transporte marítimo (logística & transporte);
- ➔ portos (indústrias relacionadas);
- ➔ serviços marítimos (indústrias relacionadas);
- ➔ construção naval (indústrias metalúrgicas);
- ➔ equipamento marítimo (maquinaria e metalurgia);
- ➔ embarcações de recreio (recreio e turismo);
- ➔ pesca (produção de peixe e indústrias processadoras);
- ➔ dragagem (construção);
- ➔ *offshore* (energia);
- ➔ marinha de guerra (defesa) e
- ➔ transporte fluvial.

O que distingue o *cluster* holandês dos restantes não é o papel do *shipping* / marinha mercante - como acontece com a Noruega, Dinamarca ou Alemanha - mas sim os Portos e a Logística - onde sobressai o papel de Roterdão como maior porto da Europa – porto de petróleo e produtos químicos ou de carga contentorizada, servindo o mais rico *hinterland* europeu, ao qual acede por via fluvial, eixos rodoviários e linhas ferroviárias. O porto articula-se ainda com o aeroporto de Amesterdão, reforçando o papel único que a Holanda desempenha nas cadeias logísticas das empresas multinacionais que operam na Europa.

Dinâmica

Os 11 sectores que compõem o *Cluster* dividem-se em 67 sectores que contêm cerca de 11.850 empresas. No ano de arranque (1997), o valor produzido pelo “*cluster*” foi de 20,3 mil milhões de euros, com um valor acrescentado de 10,6 mil milhões de euros e nos cinco anos seguintes, aqueles valores cresceram, respectivamente, 22% e 19%, correspondendo as exportações a 63% da produção. Em 2002, o *cluster* gerava cerca de 135.000 empregos directos e 55.000 empregos indirectos.

Organização

Em termos de organização, o *cluster* dispõe, no topo, de um órgão de conselho composto por pessoas proeminentes dos vários sectores, a título pessoal, e de elementos do governo, como observadores. Foi constituído um Fórum de empresas, com o apoio de um gabinete pequeno e flexível. Os representantes dos vários segmentos de mercado participam, frequentemente, em reuniões ao longo do ano destinadas a debater os desafios apontados pelo conselho. As linhas de acção estratégicas recentemente definidas visam a comunicação (divulgação), a exportação, a inovação e o mercado de trabalho e a formação.

Lições a retirar

Em conclusão, é possível retirar as seguintes referências principais:

- A forma integrada como decorreu o arranque;
- A criação do fórum com representantes empresariais;
- O entrosamento da estrutura, a sua simplicidade e eficácia;
- A estratégia recente, visando os respectivos aspectos: comunicação (divulgação), exportação, inovação, mercado de trabalho e formação.

b. Noruega

Pelas mesmas razões que a Holanda, nos primeiros anos da década de 80, muitos navios abandonaram a bandeira norueguesa e as tripulações foram substituídas por marítimos de salários mais baixos. A recuperação começou em 1987 com a introdução do registo internacional norueguês de navios que permitiu aos armadores empregarem estrangeiros com salários do nível dos países de origem. Por esse motivo, associado à mudança do regime de impostos para empresas e para os marítimos, semelhante à ocorrida na Holanda, e também na Grécia, a frota mercante cresceu de 24 milhões para 55 milhões de toneladas de arqueação bruta (TAB), entre 1986 e 1991.

Componentes principais

Os principais componentes do *cluster* norueguês são os seguintes:

- Transporte marítimo (2.500 companhias);
- Construção e reparação naval (456 companhias);
- Aluguer de navios (332 companhias);

- ➔ Consultadoria marítima (106 companhias);
- ➔ Equipamento e máquinas marítimas (65 companhias);
- ➔ Outras indústrias marítimas (306 companhias);
- ➔ Outros serviços marítimos (287 companhias).

No total, o *cluster* é composto por 4.052 empresas a que acrescem outras categorias de actividades também importantes, como seguradoras e financeiras do transporte marítimo, sociedades de classificação de navios, pesca, *offshore* e autoridades marítimas. No entanto o componente mais forte e importante é o transporte marítimo.

Dinâmica

O valor acrescentado cresceu, entre 1988 e 1999, de 1,5 mil milhões de euros para 6,0 mil milhões de euros. No mesmo período, o volume de negócios subiu de 6,1 mil milhões para 24 mil milhões de euros. Em 2001 as exportações ascenderam a cerca de 9 mil milhões de euros. As medidas legislativas de 1987, nos aspectos do registo e dos impostos, induziram um crescimento da frota mercante, entre 1986 e 1991, de 24 milhões para 55 milhões de TAB (toneladas de arqueação bruta).

- ➔ Podem destacar-se quatro pontos fortes de dimensão mundial no *cluster* marítimo da Noruega:
- ➔ Uma forte presença no *shipping* com empresas de dimensão mundial no transporte de petróleo e granéis, dispondo a Noruega da terceira frota mundial sob controlo de armadores nacionais;
- ➔ Um sector de construção e reparação naval em que predominam médios estaleiros e um grupo de dimensão mundial, o AKER KVAERNER; que resultou da fusão da AKER com a KVAERNER, sob a liderança da primeira; este grupo domina a construção naval da Finlândia, através dos MASA Yards; tem uma forte presença na construção naval da Alemanha e acabou de tomar o controlo em 2007 do maior estaleiro naval francês não pertencente à Defesa – Chantiers de l'Atlantique (vendidos pela ALSTOM aquando da sua grave crise financeira). O sector, depois de uma profunda crise nos anos 90 reorganizou-se em torno dos seguintes segmentos:
 - equipamento para a exploração offshore de petróleo e gás natural de que a Noruega é o maior produtor europeu; navios especializados para prospecção, para a realização dos furos de exploração petrolífera, para construção de plataformas; as plataformas de exploração offshore e os seus equipamentos;
 - navios de cruzeiro dos mais sofisticados do mundo que o grupo AKER constrói na Noruega, na Finlândia e na Alemanha;

- navios de pesca e navios fábrica, incluindo o equipamento de propulsão, navegação, apoio electrónico à detecção de cardumes etc. - e navios para as guarda costeiras de todo o mundo;
- navios especializados para transporte de produtos químicos, transporte de gás natural liquefeito, ou de quebra gelos para o Ártico ou navios ambulância ultra-rápidos, construídos em materiais compósitos (fibra de carbono e PVC);
- ➔ Um forte sector de I&D em torno de empresas como a MARITNEK do grupo Sintef e instituições de ensino superior e I&D do estado, envolvidas na concepção de navios inovadores, por exemplo para o transporte super rápido de mercadorias no short sea shipping (vd o Pentamaran, ou os Trimaran) ou navios para o futuro transporte nas rotas do Ártico abertas pelo degelo parcial da calote polar etc.);
- ➔ Serviços mundiais na área crucial da certificação de navios, como a DNV (Det Norske Veritas) que funcionando em conjunto com os estaleiros e com os pólos de inovação fornecem uma vantagem competitiva à inovação de conceitos em navios.

Uma curiosidade deste *cluster* é o interesse pela auto-avaliação, quer no seu todo, quer nas componentes regionais, relativamente a exigências da procura, à intensidade da concorrência, à pressão da inovação, à cooperação, à qualidade dos factores de produção, à determinação dos factores de força e de fraqueza, etc. Duas das várias linhas de acção têm a ver com a inovação, por exemplo, nas oportunidades abertas pelo transporte intermodal e multimodal, e com a formação de pessoal do mar visando a sua qualificação em nível elevado.

Organização

Como vimos, o *cluster* norueguês inclui muitas indústrias e é bastante complexo. Tem nele representados muitos sectores mas, diferentemente do caso holandês, não foi definida nenhuma estrutura formal. Existem muitas organizações que apoiam a indústria marítima, tais como os empregados e os empregadores deste domínio, mas a única organização que funciona em rede para ligação dos sectores e dos diferentes intervenientes aos vários níveis é o Fórum Marítimo, fundado em 1990 e que visa fortalecer a cooperação entre todos os actores. A sua finalidade consiste no fortalecimento da cooperação entre todos os actores envolvidos na economia marítima, ao mesmo tempo que procura influenciar as políticas para a indústria marítima e a defesa dos seus interesses no âmbito internacional.

Lições a retirar

Em conclusão, é possível retirar as seguintes referências principais:

- ➔ as medidas de carácter legislativo tomadas a partir de 1987, com a introdução do registo internacional norueguês de navios e a mudança do regime de impostos para marítimos e empresas;
- ➔ o interesse pela auto-avaliação e a forma como são usadas as ilações daí retiradas, na definição das agendas futuras, na valorização dos factores de força e na minimização dos pontos fracos;
- ➔ a formação do Fórum Marítimo para promover a cooperação entre actores;
- ➔ as linhas de acção visando a inovação, as oportunidades do transporte inter-modal e multi-modal e a formação do pessoal do mar em nível elevado.

c. Dinamarca

Este país teve, em termos de avaliação de *benchmarking*, um percurso idêntico aos da Holanda e da Noruega.

Componentes principais

Como componentes principais podem apontar-se as seguintes:

- ➔ Armadores;
- ➔ Estaleiros;
- ➔ Fabricantes de componentes;
- ➔ Autoridades portuárias;
- ➔ Companhias de serviços;
- ➔ Instituições de investigação;
- ➔ Instituições de formação;
- ➔ Autoridades nacionais;
- ➔ Organizações de comércio e financiamento;
- ➔ Seguros.

Dinâmica

O *cluster* marítimo dinamarquês vale cerca de 7% do valor de produção da economia dinamarquesa e 3% do emprego directo (79.000 postos de trabalho), ou 4,3% (117.000) se incluirmos também os indirectos, segundo dados de 1999. O sector mais expressivo do crescimento da economia do mar é o da marinha

mercante tendo mais que duplicado a tonelagem entre 1988 e 2003. Em 2004 dispunha de 505 navios com 9,2 milhões de TAB (toneladas de arqueação bruta).

No seio desta variedade podem identificar-se três sectores em que a Dinamarca se destaca no contexto europeu:

- ➔ *Shipping / Marinha Mercante* - os armadores dinamarqueses possuem 3% da tonelagem mundial e controlam por via de operações de vários tipos (vd. operações de charter) cerca de 7% dessa tonelagem e transportam dez por cento do comércio mundial; a Dinamarca é o País a que pertence o maior armador mundial de transporte contentorizado, incluindo para transporte de produtos refrigerados – a MAERSK/SEALAND - que controla também operadores de terminais portuários espalhados pelo mundo, estando integrada no grupo AP. Moller; é também o País que conta com grandes armadores como Torm, Norden e Lauritzen Tankers; os indicadores mais expressivos do crescimento do domínio da economia do mar da Dinamarca referem-se exactamente à marinha mercante, com uma tonelagem de 55 milhões de DWT e encomendas actuais de mais 325 novos navios com uma tonelagem quase idêntica ao total existente - 50 milhões de DWT; grande parte dos navios encomendados destinam-se ao transporte de petróleo, gás natural ou outros granéis líquidos;
- ➔ *Construção naval* – a Dinamarca conta ainda com um estaleiro – o ODENSE STEEL Shipyard do grupo APMoller – capaz de construir os maiores navios do mundo, quer para transporte de petróleo, quer para contentores e integra nas suas competências o fabrico de motores para navios, embora a empresa originalmente dinamarquesa - BURMEISTER & WAIN - esteja hoje integrada na MAN alemã, e médias empresa como a DANYARD AALBORG constrói alguns dos mais luxuosos iates do mundo em materiais compósitos ou a Karstensens Shipyard especializada na concepção e fabrico de navios de pesca de alta tecnologia;
- ➔ *Exploração Offshore de petróleo e gás natural.*

Organização

Em 1999, constituiu o "Centro de Desenvolvimento Marítimo da Europa" (CDME), destinado a promover a inovação e a cooperação no *cluster* marítimo e a sua imagem positiva, a secretariar o "Instituto Marítimo Virtual Europeu", a coordenar o transporte marítimo dinamarquês de curta distância e a rede de "auto-estradas" do mar e a cooperar com outras organizações criadas em 2004.

O CDME associou "em rede todos os que têm interesses no sector marítimo", procura estimular a interacção dos seus membros, através de, entre outras iniciativas, encontros, conferências e exposições donde espera o desenvolvimento de sinergias, nomeadamente para o *marketing* internacional. Esta Associação tem

apresentado desafios à investigação, ao desenvolvimento e à formação, ao mesmo tempo que participa activamente em esforços nacionais e internacionais que visam o desenvolvimento de projectos benéficos para o desenvolvimento do sector marítimo. - Criou em 1999 o “Centro de Desenvolvimento Marítimo da Europa” (CDME) destinado a promover a inovação, a imagem e a cooperação no *cluster* marítimo.

Lições a retirar

Em conclusão, são de retirar as seguintes experiências:

- ➡ O grande esforço de desenvolvimento da marinha mercante, envolvendo também os estaleiros dinamarqueses (Odense);
- ➡ A constituição como Fórum integrando os diferentes actores e a grande dinâmica do CDME – conferências, encontros, imagem, inovação, cooperação, investigação, desenvolvimento, formação, etc.

d. Finlândia

Em 2003, foi conduzido um estudo com inquérito dirigido às 241 empresas finlandesas mais importantes, sobretudo dos sectores do transporte marítimo, indústrias marítimas e actividades portuárias, públicas e privadas, visando conhecer a importância do *cluster* marítimo finlandês, a maneira de interagir em rede dos seus elementos e a correspondente importância económica e social. O estudo integrou também elementos obtidos por via indirecta de 2.384 companhias, representando uma amostra significativa do *cluster* marítimo finlandês. Os resultados incluíram uma aproximação à estrutura do *cluster* que abrangia os seguintes sectores:

Componentes principais

Esses sectores componentes do *cluster* são os seguintes:

- ➡ Companhias de transportes marítimos;
- ➡ Companhias associadas do transporte marítimo;
- ➡ Portos;
- ➡ Operadores portuários e indústrias relacionadas;
- ➡ Associações e grupos de interesses;
- ➡ Sector público (p. ex. administração e formação, investigação e desenvolvimento);

- ➡ Áreas associadas (finanças, seguros, classificação, etc.);
- ➡ Estaleiros de construção e reparação;
- ➡ Subcontratantes dos estaleiros.

Dinâmica

O estudo realizado em 2003, mesmo sem ter chegado a números totais, concluiu que, em 2001, os sectores da construção naval, transporte marítimo, portos e companhias associadas tiveram um volume de negócios de 11,4 biliões de euros, dos quais 20% produzidos pelo transporte marítimo e 13% pela construção naval. As maiores companhias estão altamente internacionalizadas e as exportações são muito relevantes para a economia do país e para o bem-estar social.

Ainda pelas conclusões do estudo de 2003, e de forma sumária, sabe-se que: ... o *cluster* forma uma unidade de trabalho em que os diferentes sectores interagem directamente e especialmente através das redes de empresas que o integram, mas pode ainda melhorar estas últimas ligações; ...a tecnologia elevada e a inovação constituem atributos das grandes companhias do *cluster*, o que gera um grande potencial de crescimento nas companhias das suas redes; ... o *cluster* criou importantes oportunidades de negócio para as companhias de seguros e financeiras, sociedades de classificação e outras, cuja actividade depende da sustentação das áreas chave do *cluster*; ...a melhoria da imagem do comércio marítimo é muito importante para o desenvolvimento da totalidade do *cluster*, ao mesmo tempo que a manutenção da elevada qualidade do saber na Finlândia exige a permanente existência de encomendas de trabalho; ...dado que os diferentes sectores do *cluster*, formam uma unidade interdependente com as suas qualidades próprias, ele deve ser considerado como um todo nas tomadas de decisão públicas.

O *cluster* marítimo da Finlândia não é, no entanto, tão denso como os da Noruega e Dinamarca. As actividades de *shipping* são no essencial para serviço da economia da Finlândia e centram-se na movimentação no Mar Báltico ao contrário dos outros dois países onde se localizam empresas líder a nível mundial como a Fred Olsen ou a AP Moller.

O *cluster* finlandês tem maior expressão mundial na área da construção e tecnologias navais, em torno de uma carteira especializada de produções – navios de cruzeiro (sendo que os maiores estaleiros que os concebem e fabricam na Finlândia são hoje propriedade do grupo norueguês AKER), navios *ferries* e *cruise ferries*; quebra-gelo; motores marítimos de que a WARSTILLA é o maior fabricante europeu, os sistemas de propulsão com a ABB (sueca) e os equipamentos de movimentação de contentores para terminais portuários da KONE são outros pontos fortes do *cluster* finlandês.

Organização

Os diferentes 9 sectores que compõem o *cluster* finlandês interagem directamente, através das suas redes de empresas, havendo um esforço contínuo para aperfeiçoar o seu funcionamento e o alargamento das redes.

Lições a retirar

Como referência a retirar, podem considerar-se as seguintes:

- ➔ Promoveu a melhoria da imagem do comércio marítimo, como forma de desenvolver todo o *cluster*;
- ➔ Deu consistência aos negócios e criou importantes oportunidades de negócios para as financeiras e seguradoras;
- ➔ O estudo de 2003 foi essencial para a compreensão da dimensão e das potencialidades do *cluster*.

e. Alemanha do Norte

O *Cluster* Marítimo da Alemanha do Norte é o mais importante da Europa pela sua dimensão, densidade e variedade.

Componentes principais:

Como componentes principais são de considerar as seguintes:

- ➔ Marinha mercante, sob bandeira alemã, ou outras de conveniência;
- ➔ Construção naval civil;
- ➔ Construção naval militar;
- ➔ Portos;
- ➔ Equipamento marítimo, civil e militar;
- ➔ Marinha de recreio, incluindo construção de embarcações de recreio.

Dinâmica

Quatro características distinguem o *cluster* alemão:

- ➔ A ascensão mundial no *shipping*, tendo os armadores alemães ganho uma posição de primeiro plano no transporte mundial de carga contentorizada. A Alemanha, através dos seus armadores, (o maior

dos quais é a HAPAG- LLOYD) detinha, em 2006, mais de mil navios porta contentores, tornando a frota alemã neste segmento a maior do mundo, embora a maioria dos navios naveguem - por razões fiscais - sob bandeiras de conveniência. O investimento maciço na aquisição de novos navios foi incentivado pela profunda reforma fiscal que experimentou actividade de armação com a introdução da tonnage tax (que viu milhares de advogados ou médicos alemães investir em fundos e empresas de shipping para obterem reduções na sua carga fiscal fiscais). Os armadores alemães estão na dianteira das encomendas de novos navios de todos os tipos – cerca de mil no valor de 33 biliões de dólares; sendo a maior parte destes novos navios encomendados aos estaleiros do Extremo Oriente, com destaque para os da Coreia (vd HYUNDAI);

- ➔ Uma infra-estrutura portuária de primeiro plano na Europa, em torno dos portos de Hamburgo e Bremen entre o Mar do Norte e o Mar Báltico, onde se concentram as empresas de serviços mais prestigiadas do *cluster* marítimo alemão e muitas actividades de serviços associadas ao comércio externo do país que é o maior exportador mundial; esta infra-estrutura serve um extenso sector de serviços marítimos e logísticos; empresas como a EUUROGATE, partindo dos portos de Hamburgo e Bremerhaven tornaram-se operadores europeus e mundiais de terminais portuários e serviços logísticos;
- ➔ Uma forte indústria de construção naval, envolvendo a construção de navios ou muito complexos e/ou de menores dimensões do que os que dominam hoje o transporte intercontinental de mercadorias – a reparação naval e o fornecimento de componentes chave dos navios – motores, sistemas de propulsão, comando e controlo, electrónica naval -, equipamento eléctrico etc. Depois de uma grave crise que culminou com a falência de um dos maiores conglomerados da construção naval alemã – os estaleiros Vulkan - o sector tem vindo a recuperar em torno de uma carteira de especializações com forte procura mundial - navios de cruzeiro; *ferries* e *ferries RO RO* de grande velocidade e dimensão; submarinos e navios de guerra; navios especializados; navios RO -RO e feeders para distribuição de contentores a partir dos grandes hubs; iates dos mais caros e sofisticados do mundo; este sector tem como actores de maior dimensão os grupos HDW, Krupp Thyssen (Blohm+Voss), FSH, SSW, Meyer Werft, os noruegueses da AKER no estaleiro MTW, os dinamarqueses da AP Moller com os estaleiros e a MAN nos motores marítimos;
- ➔ Um forte sector de inovação tecnológica em torno da electrónica naval (vd. sonares e equipamento de detecção submarina para investigação), novas formas de propulsão (vd. os primeiros submarinos com a propulsão a fuel cells) e um sector dinâmico de robótica submarina.

Lições a retirar

Como referência a retirar do *cluster* alemão são de referir as seguintes:

- ➔ A percepção prospectiva da mais-valia a extrair do transporte marítimo e a capacidade para empreender conduziram à constituição de uma das maiores frotas mercantes do mundo;
- ➔ A capacidade para investigar, desenvolver e produzir equipamentos de alta tecnologia e para os aplicar na prática dá à indústria alemã uma posição de liderança, em muitos produtos de emprego em plataformas militares e civis;
- ➔ A estrutura portuária e a sua articulação com o sector marítimo é exemplar.

f. França

Em 2004 o Institut Français de la Mer (IFM) considerou que um dos seus primeiros objectivos era sensibilizar os franceses para o mar e para tudo o que ele representa, enquanto coordenava a sua actividade com as de todos os organismos franceses com carácter marítimo. Numa primeira reflexão, foi decidido não utilizar nenhuma expressão de língua francesa que procurasse traduzir o termo *cluster*, por parecerem de âmbito limitado para exprimirem o conceito já assumido internacionalmente pelo vocábulo inglês.

A questão primordial que se colocou foi: «um *cluster* marítimo para fazer o quê?». A resposta dada consistiu, simplesmente, em: «fazer uma aproximação global do sector, apreciá-lo em todas as suas componentes e medi-lo com os outros sectores nacionais e com os seus homólogos estrangeiros» ...«Constitui um meio eficaz para situar a França no mundo marítimo...Instrumento concebido pelos Anglo-saxónicos, revela-se ser um verdadeiro meio de acção de que a França tem necessidade para apreciar a amplitude e as particularidades do seu poder marítimo».

Componentes principais

A documentação do IFM faz questão de salientar, para além de 9 sectores principais, os sectores de topo, chamados “florões marítimos”:

- ➔ Armadores;
- ➔ Portos;
- ➔ Construção e reparação naval;
- ➔ Indústrias do petróleo e gás do “*offshore*”;

- ➔ Náutica de recreio (inclui construção embarcações de recreio);
- ➔ Pesca e produtos do mar;
- ➔ Acção do Estado no mar (inclui Marinha de Guerra);
- ➔ Organismos de formação e investigação científica no mar;
- ➔ Florões marítimos franceses;
- ➔ Construção de navios de alta tecnologia;
- ➔ Afretamentos industriais;
- ➔ Petróleo e gás do *offshore*;
- ➔ Indústria e náutica de recreio;
- ➔ Marinha de Guerra;
- ➔ Investigação oceanográfica;
- ➔ Seguros, financeiras, corretagem e classificação de navios.

Dinâmica

O *cluster* das indústrias marítimas, constituído formalmente em Janeiro de 2004, representa cerca de 1,5% da população activa francesa, enquanto que a produção pesa entre 2 e 2,5% do Produto Interno Bruto, ou seja, cerca de 35 mil milhões de euros. Contudo, entrando em linha de conta com o turismo do litoral e com os postos de trabalho indirectos da actividade portuária, o IFM estima um peso total do “marítimo” em 5 a 10% do Produto Interno Bruto.

O sector com maior valor de produção é o da marinha mercante, estimado em 7,8 mil milhões de euros, abrangendo a actividade de 340 empresas de transportes marítimos e costeiros e de 240 empresas de serviços portuários, marítimos e fluviais. São relevados os indicadores de 100 milhões de toneladas de mercadorias e de 14 milhões de passageiros transportados. A “acção do Estado no mar”, ou seja, “do salvamento marítimo ao porta-aviões”, vale 6 mil milhões de euros e emprega 60.000 pessoas. Têm também forte expressão a pesca e os produtos do mar (5,7 mil milhões euros), o sector petrolífero do *offshore* (5,5), a construção naval (4,5) e os portos (4,5).

A alta tecnologia e a inovação tecnológica constituem características marcantes dos sectores da construção naval, da indústria náutica de recreio, da indústria petrolífera do *offshore*, da Marinha de Guerra e da pesquisa oceanográfica. Obtêm lugar de realce, no nível mundial, os navios de cruzeiro construídos pelos

Chantiers de l'Atlantic (Alstom Marine) com os propulsores orientáveis «POD» (2º lugar mundial), os navios de guerra da DCN, incluindo os de propulsão e de armas nucleares e as grandes embarcações de recreio dos grupos Bénéteau e Jeanneau.

Organização

A estrutura formal do *cluster* é presidida, em acumulação, pelo presidente do Instituto Francês do Mar e procura articular o conjunto tradicional de componentes, com a particularidade dos “Florões marítimos”, criando um “espírito de rede colectiva”

Lições a retirar

Como lições de referência há a salientar as seguintes:

- ➔ Foi feita uma aproximação global ao domínio da economia do mar para avaliar todos os seus componentes e para o comparar com outros domínios nacionais e estrangeiros. Uma vez determinada a dimensão, permitiu marcar a posição da França no mundo marítimo europeu;
- ➔ A dimensão, a estrutura e o sentido colectivo do *cluster* foram usados, pelos actores estratégicos do cluster, como elemento de pressão face a “um estado centralizado e culturalmente hexagonal”, como o francês.

g. Reino Unido

O Reino Unido, ainda hoje o país de maior poder marítimo da Europa, foi também beneficiado pela constituição do seu *cluster*, mas com algumas especificidades, incluindo a do próprio nome - Sea Vision UK. Todo o processo foi encarado como uma campanha nacional para despertar o conhecimento do mar no público em geral, mas que teve como alvo especial os jovens, “o grão de semente do nosso futuro marítimo”, como indicam os seus documentos.

Em 2003, a Sea Vision UK juntou mais de 200 organizações, representando interesses muito diversificados, que incluem 14 componentes principais.

Componentes principais

Esses componentes principais são os seguintes:

- ➔ Marinha mercante;
- ➔ Marinha de recreio e construção de embarcações de recreio;

- ➡ Equipamento marítimo;
- ➡ Marinha de Guerra;
- ➡ Portos;
- ➡ Tecnologia submarina;
- ➡ Agências ambientais;
- ➡ Exploração e produção de petróleo e gás;
- ➡ Construção, reparação e classificação de navios;
- ➡ Escolas superiores de ensino náutico;
- ➡ Institutos e sociedades profissionais;
- ➡ Sindicatos;
- ➡ Pesca comercial;
- ➡ Associações e clubes de serviços voluntários.

Dinâmica

O valor económico das actividades marítimas do Reino Unido corresponde a 5% do PIB, ou seja, 36,84 mil milhões de Libras, com um valor acrescentado de 11,83 mil milhões de libras. São cifras superiores às da agricultura e do sector espacial juntos. Emprega 254.000 pessoas, das quais 61.500 servem o maior empregador, a Royal Navy.

É notável o esforço feito, permanentemente, no desenvolvimento da ideia da maritimidade do Reino Unido, na imagem e visibilidade do mar e na captação de jovens para as diversas carreiras profissionais do mar, civis e militares.

Organização

A Sea Vision não procurou criar uma nova estrutura, mas sim aproveitar as energias e oportunidades existentes, com uma organização nacional, regional e local, liderada pela “*Chamber of Shipping*”. A estratégia geral é desenvolvida no nível nacional, mas é posta em prática no terreno nos âmbitos local e regional, através das nove regiões de Inglaterra e das nações da Escócia, Irlanda do Norte e Gales.

Lições a retirar

Como lições a retirar podemos considerar as seguintes:

- ➡ Apesar da indubitável tradição marítima do Reino Unido, é impressionante a campanha para estimular o conhecimento do mar na população e, em particular, na juventude. Por outro lado, é interessante o conceito de cooperação estendido a toda a malha das actividades marítimas, independentemente da diversidade da organização territorial das nove regiões inglesas, mais a Escócia, a Irlanda do Norte e o País de Gales;
- ➡ Também a vincada aposta no recrutamento jovem, quer de apoiantes, quer de trabalhadores para o mar, não deixa de ser relevante.

h. Espanha

A constituição efectiva da Associação do *Cluster* Marítimo Espanhol, para a promoção e desenvolvimento do sector marítimo, teve lugar em Outubro de 2007. Dois meses depois, foi elaborado o Plano Estratégico, com os objectivos de “criar riqueza e bem-estar para a sociedade”, “procurar a excelência empresarial para o sector marítimo espanhol”, “aumentar a capacidade concorrencial das empresas marítimas espanholas no mercado global”, “melhorar a eficácia da gestão industrial e comercial das empresas” e “impulsionar o desenvolvimento profissional dos trabalhadores”.

Componentes principais

Como componentes principais, foram identificadas as seguintes actividades:

- ➡ Transporte marítimo;
- ➡ Portos;
- ➡ Construção naval;
- ➡ Pesca;
- ➡ Aquicultura;
- ➡ Náutica desportiva e de recreio;
- ➡ Investigação científica;
- ➡ Organismos de formação.

Dinâmica

A criação muito recente do *cluster* torna difícil a avaliação total das suas actividades, mas é evidente o realce dos sectores da construção naval e indústrias correlacionadas, das pescas e da aquicultura, assim como da náutica

desportiva e de recreio. A facturação anual da construção, reparação naval e indústrias correlacionadas é da ordem dos 4,3 mil milhões de euros, com 44.000 postos de trabalho directos e 38.000 indirectos. Neste conjunto inclui-se a construção naval militar, com uma crescente e notável capacidade de exportação, incluindo fragatas e um porta-aviões. A pesca das quase 14.000 embarcações espanholas, com 39.000 pescadores, contribui com 1% para o PIB. Os produtos de aquicultura atingiram, em 2007, as 350.000 toneladas, com o emprego de 7.500 trabalhadores. A náutica desportiva e de recreio envolve 15.000 empregos directos e 1;5 mil milhões de euros de VAB.

Os portos espanhóis são responsáveis por 80% das importações e por 50% das exportações do país. A frota de comércio “é muito inferior à da maioria dos países marítimos europeus”.

Organização

Foi constituída uma Associação com a finalidade de integrar todos os actores do *Hypercluster*. A gestão e a representação da Associação, com as competências e faculdades especificadas para cada caso correspondem aos seguintes órgãos: Assembleia Geral, Presidência e Secretaria Técnica.

Lições a retirar

Como ilações de referência do caso espanhol há a considerar as seguintes:

- ➡ A constituição da Associação do Cluster Marítimo Espanhol;
- ➡ Foram claramente bem cuidados o planeamento e a execução, adequadamente faseada, do arranque do *cluster*;
- ➡ Também se releva a boa definição da missão, dos objectivos estratégicos e dos eixos estratégicos, assim como é de salientar a boa aprendizagem que foi feita de experiências de sucesso, como a holandesa.

i. O caso especial do *Hypercluster* do mar na Galiza

Como referência para Portugal, é importante conhecer aquele que é actualmente o maior *Hypercluster* localizado na fachada atlântica da Península Ibérica – o da Galiza.

Com efeito a Galiza dispõe de um forte e diversificado *cluster* de Actividades Marítimas – o maior da Espanha - organizado em torno de três actividades principais, às quais a seguir faremos uma breve referência.

Componentes Principais



Como actividades principais o *Hypercluster* marítimo de Galiza tem as seguintes:

- ➡ Pesca e Aquicultura;
- ➡ Shipping e Portos;
- ➡ Construção Naval e Equipamentos.

Pesca e Aquicultura

No seu conjunto a Espanha está entre os dez maiores produtores mundiais de produtos da pesca e derivados, sendo o sétimo exportador mundial. A Galiza é a mais importante comunidade autónoma no sector (seguida da Andaluzia, País Basco e Canárias). Uma moderna frota construída e equipada, com tecnologia própria, nos estaleiros galegos, é a base fundamental das capturas em todos os mares e fonte de aprovisionamento duma potente indústria conserveira muito internacionalizada, tanto no que respeita às capturas como aos países onde se elaboram os seus produtos. O marisco, a aquicultura e maricultura, impulsionados por centros de investigação pesqueira, contribuem para uma importante base económica adicional a este sector. O sector apoia-se quer na construção naval da Galiza (para conceber e construir navios de tecnologia moderna para a pesca) quer em múltiplos fornecedores de máquinas e equipamentos para as indústrias conserveiras e da aquicultura; e num conjunto de Institutos de Investigação e Inovação tecnológica tendo como “retaguardas” as Universidades de Vigo e Santiago de Compostela.

A PESCANOVA destaca-se como grupo de grande dimensão visto que a multinacional pesqueira galega se consolida como segunda maior empresa europeia e sétima mundial. O Grupo PESCANOVA desenvolve ainda actividades como: *catering* congelados e ultra congelados ao domicilio. Outro exemplo é o Grupo MARFRIO composto por diversas sociedades nacionais e estrangeiras especializadas na elaboração e comercialização de peixe congelado. Este grupo é composto pelas empresas MARIN (armazenagem, descarga e classificação), Marin Products (elaboração de produtos já cozinhados), Pralisa (oficina situada em Portugal especializada em complexos processos de elaboração, congelação, corte e embalagem) e Seafrio (localizada na Namíbia, especializada na elaboração e embalagem de produtos oriundos da pesca da África Austral). Na aquicultura para além da PESCA NOVA existem com dimensões significativas outros grupos galegos (Isidro de la Cal, PROINSA, AQUACRIA) e um norueguês – a STOLT SEA FARM.

Shipping

A Galiza conta com o maior armador espanhol - a EL CANO pertencente ao grupo REMOLCANOSA e com forte presença no transporte de produtos químicos e petrolíferos - e outros armadores de menor dimensão (NAVIGASA). Se considerássemos também as Astúrias, adicionar-se-ia outro grande armador – a

SUARDIAZ fundada em Gijón mas operando a partir de Vigo (mas com terminais próprios em Bilbao, Valência, Tarragona, Barcelona, Tenerife e Las Palmas e em Portugal – Setúbal - e Itália - Salerno) – especializado no transporte de automóveis e de carga em reboque (RO-RO) de que é o maior armador de Espanha e um líder mundial com forte presença na Europa e no Transporte Marítimo de Curta Distância, mas também operando e fornecendo serviços a entidades militares.

Refira-se que o Grupo REMOLCANOSA integra um consórcio de potenciais compradores da TRASMEDITERRÂNICA (actualmente integrada no grupo de obras públicas ACCIONA) – uma importante empresa presente nos transportes marítimos do Mediterrâneo e candidata à concessão da 1ª Auto Estrada do Mar Espanha/França que terá Vigo como porto âncora (a empresa que vier a ser escolhido obriga-se a garantir quatro serviços diários por semana entre França e Espanha, a transportar um mínimo de 350 mil reboques durante os primeiros cinco anos da concessão, devendo a empresa estar operacional pelo menos durante sete anos.

Portos

A Galiza possui 122 portos e instalações portuárias, além dos cinco portos de interesse geral (Vigo, Corunha, Ferrol, Vila Garcia e Marin), distribuídos ao longo dos 1.700 quilómetros de litoral. Naqueles em que se desenvolvem actividades pesqueiras, comerciais e náutico-desportivas, está-se a actuar com o fim de potenciar a sua eficácia e a criação de novas infra-estruturas.

O porto de Vigo é o mais importante da Europa em termos de pesca fresca e um dos mais importantes de congelados o que reforça a necessidade de ampliar o porto para manter a sua forte actividade pesqueira. Mas tem ambições no transporte marítimo, desde já no tráfego RO – RO mas também na movimentação de contentores. A Autoridade Portuária, o Consórcio da Zona Franca de Vigo e IGVS (Instituto Galego de Vivenda e Solo) estão a levar a cabo o projecto do Porto Seco de Vigo que consiste numa plataforma logística entre os municípios de Salvaterra e Neves que, com uma superfície de mais de 4.000.000 m², constituirá o maior parque empresarial da região. O complexo consistirá ainda numa zona de parque industrial e uma terceira destinada à indústria local juntamente com uma área de serviços que alberga oficinas. Por sua vez a ampliação do cais de Bouzas para o novo terminal de contentores e de carga de veículos (RO – RO) será na ordem dos 140.000 m² com uma linha de atraque de 1.200 metros com o objectivo de aliviar e substituir a actual plataforma de Guixar.

Para se entender a importância desta expansão com o novo cais e o porto seco refira-se que cinco dos principais armadores mundiais – MAERSK-SEALAND, P&O NEDLLLOYD; EVERGREEN; HANJIN E COSCO vêm manifestando disponibilidade para ampliar a sua utilização do Porto de Vigo se este

disponibilizar espaço para as suas operações. De tal maneira esta é uma questão chave para o futuro papel do porto de Vigo que em finais de 2007 foi conhecido que a MAERSK deixaria de operar em Vigo por falta de espaço para movimentação de contentores.

O Plano de Instalações Náuticas Desportivas da Consellería de Política Territorial, através de Portos de Galicia, criou ainda 6.000 lugares de amarração. E Vigo precisa ainda de agilizar o processo de ampliação e construir um novo cais de transatlânticos para poder receber os mais de 100.000 passageiros que anualmente desembarcam na cidade. As obras consistiram na substituição do pavimento por um anti deslizante e outras melhorias urbanísticas como maior iluminação e a criação de zonas ajardinadas.

Vigo entrou no século XXI aspirando em converter-se numa grande metrópole da fachada atlântica europeia. A cidade que surgiu do mar, cresceu apoiada na sua privilegiada posição geográfica, criou uma indústria e um comércio auspicioso e converteu-se numa impulsionadora de vanguardas culturais na Galiza, quer agora ser algo mais. Vigo é a maior concentração urbana do noroeste peninsular e como tal precisa de infra-estruturas de comunicação modernas, grandes equipamentos culturais e espaços para o lazer duma povoação que exige mais qualidade de vida.

O Plano de Portos da Galiza, abarcando o conjunto das instalações portuárias da Comunidade Autónoma, fixou os seguintes programas de actuação:

- ➔ Programa de Infra-estrutura geral: para melhorar as condições operativas e de segurança das embarcações, prevê-se a realização de diques de abrigo, dragagens, acessos e melhorias gerais de acondicionamento dos portos;
- ➔ Programa de Infra-estrutura pesqueira: acções dirigidas especificamente à actividade pesqueira e marisqueira, a fim de melhorar a sua operacionalidade e condições de trabalho do sector;
- ➔ Programa de Infra-estrutura para o tráfego comercial: actuações em infra-estruturas destinadas ao tráfego comercial com a finalidade de melhorar a sua operacionalidade e rendimento para atrair novos tráfegos;
- ➔ Programa de Infra-estrutura náutico-recreativa: os portos da Galiza pretendem incentivar o desenvolvimento da náutica recreativa como meio para a potenciação da actividade turística nas imediações dos portos. Para tal, está a desenvolver um Plano de Instalações Náutico Desportivas, que constitui um ambicioso programa que será potenciado com o incremento do número de atraques existentes, mediante a construção de novas instalações e a melhoria das existentes. Os portos da Galiza pretendem ainda desenvolver acções com o objectivo de melhorar as zonas de serviço dos

portos desportivos, tanto ao nível dos acessos como da urbanização e ainda na construção locais de serviços complementares;

- ➔ Programa de adequação ao núcleo urbano e melhoria das condições ambientais: recolhe informações sobre o desenvolvimento de acções no âmbito da integração dos portos nos núcleos urbanos, melhorando a relação porto-cidade e adequando a fachada marítima das vilas costeiras;
- ➔ Programa de instalações de carácter geral e acções de conservação: contempla aquelas acções relativas aos serviços gerais do porto, que não estão incluídas no programa de infra-estrutura geral. Incluem-se ainda acções de conservação e reparação dos bens que integram o domínio público portuário.

Construção Naval

A construção naval galega constitui uma indiscutível referência internacional, havendo que distinguir os seguintes aspectos:

- ➔ A construção naval militar com longa tradição em Ferrol onde se localiza um dos três estaleiros da ex – IZAR, hoje NAVANTIA, a empresa de capitais públicos que herdou a componente militar da IZAR e que é considerada hoje um dos líderes mundiais em navios militares (incluindo fragatas, destroyers, corvetas, navios de protecção estratégica, porta aviões, navios anfíbios, submarinos, incluindo submarinos com propulsão a fuel cells cujo desenho foi já vendido à Índia); os estaleiros de Ferrol (que reduziram a mão de obra de 11 mil para 5, 5 mil trabalhadores desde 2004) dispõe também de capacidades na área da artilharia naval têm actualmente encomendas estrangeiras de três destroyers e de plataformas e sistemas de propulsão de navios anfíbios porta helicópteros por parte da Austrália e de cinco fragatas pela Noruega;
- ➔ A construção naval civil, com dezenas de estaleiros, dos quais se destacam em Vigo a HIJO BARRERAS e a VULCANO, esta última tendo saído de quase falência para um período de forte expansão aproveitando a fase alta do ciclo mundial e que adquiriu os estaleiros da IZAR de Gijón nas Astúrias (Astilleros Juliana). Os estaleiros galegos encontram-se capacitados para todo o tipo de construções: navios de pesca, navios graneleiros, navios RO - RO, navios porta contentores, navios para transporte de gás natural liquefeito, ferries, rebocadores, navios para prospecção de petróleo e para investigação científica, plataformas offshore, navios de guerra e barcos de recreio. Este sector exporta cerca de 70% da produção exportada. Ainda recentemente dos 420 milhões de dólares de investimento em 13 novos navios realizado pelos cinco grandes armadores espanhóis (ALCUDIA; ARMAS; GLOBALGAS; MARPETROL E SUARDIAZ – seis estão a ser construídos nos dois estaleiros de Vigo atrás referidos - ferries, navios de transporte de gás natural liquefeito, navios RO-

RO, navio de transporte de produtos químicos com casco duplo; em termos de encomendas externas refiram-se as de três navios para produtos químicos da russa ROSFNET e da norueguesa RIEBER Shipping, esta para navios de prospecção de petróleo e gás natural, na sequência de navios de apoio a plataformas petrolíferas já construídos anteriormente. Considerando também as Astúrias haveria que referir, para além do Estaleiro Juliana, os estaleiros ARMÓN especializados em navios de pesca - de que são um dos maiores fabricantes espanhóis - de rebocadores, de navios oceanográficos, de iates de luxo etc.

Por iniciativa da Consellería de Industria y Comercio da Xunta de Galicia foi criado o *Cluster do Sector Naval Galego (ACLUNAGA)* com o objectivo de agregar todos os agentes da Indústria Naval e Marítima galega. Pretende assim promover uma nova forma de gestão das empresas baseada na cooperação, concentrando-se nos núcleos de negócio, o que supõe alcançar vantagens competitivas para aumentar a variedade dos custos, e desta forma conseguir uma projecção positiva da imagem global do *cluster* com uma clara potenciação da presença nos mercados.

Novas Áreas – a Biotecnologia

Na Galiza existe um importante desenvolvimento de indústrias relacionadas com a área da saúde, que têm feito importantes investigações em tratamentos contra doenças como o cancro, derivadas de estudos de espécies marinhas e seu potencial terapêutico. Neste sector existe na Galiza mão-de-obra altamente qualificada e elevado nível tecnológico, o que tem despertado o interesse dos investidores do exterior. Conta com as instalações da ASTRA ZENECA, GENENTECH, GLAXO-SMITH-KLINE e empresa local ZELTIA (fármacos de origem marinha).

Lições a retirar

A Galiza, como referido, constituiu uma importante referência a considerar na reflexão estratégica a fazer sobre o conteúdo e a estratégia para o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, nomeadamente, há que considerar os seguintes aspectos:

- Quais os segmentos ou subsegmentos em que Portugal pode ganhar uma dinâmica mais livre de competição com a Galiza?
- Quais os segmentos ou subsegmentos em que Portugal poderá explorar complementaridade com a Galiza, nomeadamente através do investimento de empresas da Galiza no *Hypercluster* português?

- ➔ Quais os segmentos ou subsegmentos em que, embora possam existir à partida fortes desequilíbrio favoráveis à Galiza, Portugal deve procurar competir com a Galiza, apoiando-se em alianças com outros actores internacionais?
- ➔ Quais os segmentos ou subsegmentos em que Portugal não deve de todo procurar competir com a Galiza por dificuldades óbvias de inversão do actual desequilíbrio de forças?

j. Conclusões de referência

As principais conclusões a retirar, como referências relevantes, das várias experiências dos *clusters* marítimos de outros países europeus, são as seguintes:

- ➔ As causas e as origens comuns; a necessidade de desenvolver as actividades e gerar riqueza;
- ➔ A necessidade de uma estrutura transversal, integradora e sinérgica; a constituição de *Fora* integrando os principais actores estratégicos, nomeadamente as empresas dos diferentes segmentos;
- ➔ As estratégias dos *clusters* concordantes e cooperantes com as políticas governativas (nos dois sentidos);
- ➔ Definição clara dos objectivos, da missão e dos planos de acção;
- ➔ Aspectos relevantes: inovação, qualidade, exportação e internacionalização;
- ➔ Outros aspectos relevantes: imagem, comunicação, formação elevada;
- ➔ Autoavaliação e elevados padrões de exigência;
- ➔ A cooperação entre actores e a união do *cluster*, factor de prestígio e de pressão sobre poder político.

C. A identificação e caracterização dos componentes do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal

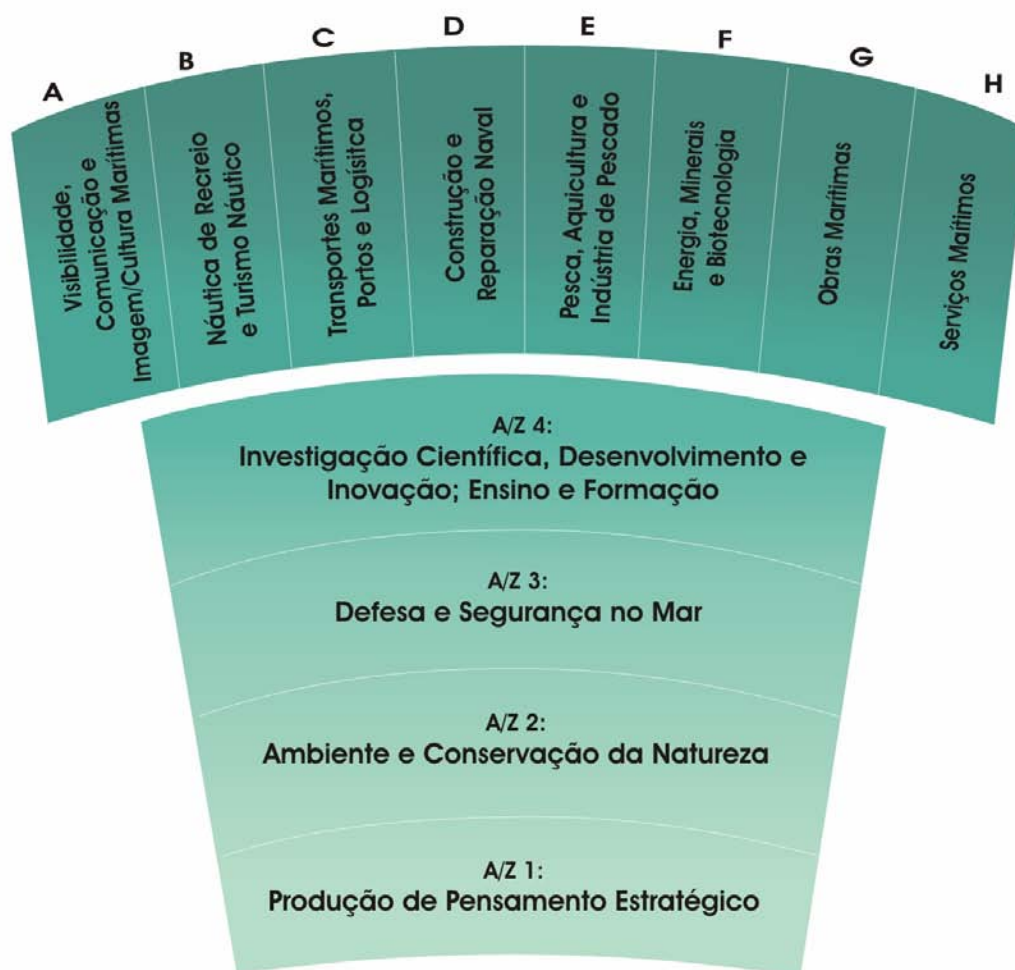
Tomando em consideração o conceito e a logificação de *Hypercluster* da Economia do Mar apresentados e as ilações retiradas de algumas das experiências internacionais analisadas, nos capítulos anteriores, foram identificadas as actividades e os *clusters* de actividade com impacto significativo potencial no desenvolvimento da Economia do Mar em Portugal.

Organizado como '*cluster de clusters*', o *Hypercluster* da Economia do Mar assenta na articulação complexa de várias actividades económicas e de vários componentes com conteúdo, como dimensão, e tipologia distintos. No entanto, essas actividades e esses componentes têm um papel diferenciado na contribuição para o conjunto do *Hypercluster*.

Assim, considerando esse papel no todo do *Hypercluster*, podem ser considerados dois grandes grupos de componentes (ver figura seguinte):

- ➡ componentes verticais, ou de “frente de negócio” (na figura, identificados com a série 'A' a 'H');
- ➡ componentes horizontais, ou de “suporte” (identificados com a série 'A/Z.1' a 'A/Z.4').

Os Componentes Estratégicos do Hypercluster da Economia do Mar em Portugal



A ⇌ H: Clusters verticais - visão segmentada
A/Z 1 ⇌ 4: Clusters horizontais - visão de conjunto, transversal

Os *Clusters* verticais correspondem à visão segmentada do *Hypercluster*, organizando-se por actividades económica. São a “frente” visível do *Hypercluster*, mas o seu funcionamento articulado e logificado não é possível sem a existência dos *clusters* de suporte, que lhes estão inerentes. São eles: Visibilidade,

Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas (A); Náutica de Recreio e Turismo Náutico (B); Transportes Marítimos, Portos e Logística (C); Construção e Reparação Navais (D); Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado (E); Energia, Minerais e Biotecnologia (F); Obras Marítimas (G); e Serviços Marítimos (H).

Os *clusters* horizontais correspondem, desta forma, a *clusters* de actividades de base, que actuam de forma transversal a todos os segmentos que fazem parte do *Hypercluster* da Economia do Mar, fornecendo-lhe uma visão de conjunto e de suporte: o pensamento estratégico, a ecologia e protecção do ambiente, a defesa e segurança no mar e a investigação científica ligada ao desenvolvimento e à inovação, ensino e formação.

É com base nesta estrutura de *Hypercluster* que iremos proceder à caracterização de cada componente, tendo em consideração principal, na medida do possível, os seguintes aspectos: conteúdo das actividades incluídas, factores de dimensão e procura dos mercados relacionados, tendências internacionais para as próximas décadas (1º quartel do séc. XXI) e caracterização de situações em Portugal. Esta informação servirá de base à avaliação estratégica do papel que cada componente pode representar no *Hypercluster* da Economia do Mar do futuro, em Portugal.

1. Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas (A)

Da avaliação da estrutura e do funcionamento de cerca de uma dezena de *clusters* marítimos europeus extrai-se uma preocupação comum com a imagem e com a comunicação, por parte de todo o universo dos constituintes dos *clusters*, em relação à generalidade da população.

Trata-se de uma atitude que não se cinge ao período do arranque da organização, mas que se mantém ao longo do seu funcionamento e que vai sendo adaptada, em orientação e intensidade, de forma coordenada com a estratégia e as linhas de acção mais marcantes, em cada momento.

De facto, é comum esquecer-se e desvalorizar-se cada vez mais o que não se conhece, seguindo um processo descendente, contínuo e autoalimentado de difícil inversão de tendência. Por isso, é fundamental dar a conhecer o mar e também o esforço de recuperação da imagem que, mesmo nos países onde a tradição e a vocação marítimas foram marcantes, tem sido muito intenso.

O êxito já conseguido pela generalidade dos *clusters* e o rumo certo dos que estão a caminho do sucesso justificam a inclusão destas actividades na matriz do *Hypercluster*. Logicamente, recomendam que, quando aplicável, se usufrua das boas experiências alheias.

No aspecto da comunicação, as actividades marítimas em Portugal necessitam de uma forte revitalização, sem o que não será possível assegurar o sucesso do *Hypercluster*. Se pensarmos retrospectivamente, podemos concluir que houve em Portugal pelo menos três factores responsáveis pelo apagamento da maioria das actividades marítimas, nas últimas três décadas, não incluindo neles a falta de vontade política e de capacidade civil para inverter a queda. São eles:

- ➔ O choque da subida do preço do petróleo de 1973, com efeitos no transporte marítimo e na construção e reparação naval, estruturados com base em parâmetros de energia e mão-de-obra baratas;
- ➔ A independência dos territórios do ultramar português, com o consequente final das linhas de comunicação marítimas privilegiadas para África e Extremo Oriente;
- ➔ A adesão à Comunidade Económica Europeia, que provocou, por razões várias, uma forte redução da actividade da pesca, a traduzir-se na queda para metade das capturas nacionais.

Estes factores substantivos foram agravados por outros de natureza psicológica, com matriz pseudo-ideológica, que geraram uma moda de visão curta, estritamente europeísta, que conotava a tradição marítima e as ligações atlânticas com um determinado passado político. A vocação marítima, por existir há séculos, não pode ser agora um travão, antes tem de constituir um suporte ao desenvolvimento da nossa economia marítima.

Esta caracterização talvez seja agora menos marcada, até por força da evolução pró-mar de muitos países europeus, mesmo sem o valor da nossa posição histórico-geográfica, mas será ainda um factor a considerar, e cuidadosamente, no âmbito da criação de uma nova imagem do relacionamento moderno e prospectivo de Portugal com o mar, que permita compreender e valorizar a ligação secular de Portugal com o mar, a qual *“desde há décadas, o nosso país não tem sabido valorar e tirar partido pleno (...) [e] deixou até mesmo, em geral, de perceber a existência de uma tal ligação”*².

A posição geográfica do País e a configuração do território com dois arquipélagos e uma vasta área marítima, a tradição marítima ainda remanescente e a proximidade do mar da morada da maior parte da população portuguesa constituem, juntamente com o conhecimento técnico e científico sobre o mar existente na Marinha de Guerra e nalguns centros de excelência de universidades e de laboratórios, mais-valias efectivas de Portugal para o desenvolvimento de actividades económicas ligadas ao *Hypercluster* da Economia do Mar. No entanto, a ausência do mar, por várias décadas, no pensamento estratégico nacional, a conotação do mar com um passado de cariz político, a falta de estruturas para a formação de pessoal do

² Comissão Estratégica dos Oceanos - *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, Parte II - Análise e Propostas, 2004, p. 11

mar e o apagamento da maior parte das actividades marítimas em Portugal, bem como a falta de capacidade e/ou vontade das sociedades política e civil para alterar o “*status quo*” existente, são barreiras efectivas a um relacionamento mais proveitoso com o maior activo que o País possui para o seu desenvolvimento económico e social e a sua afirmação política no contexto internacional onde se movimenta.

Para contrariar esta situação, e promover uma aposta séria e com resultados concretos no âmbito estratégico e económico de Portugal, é essencial, em primeiro lugar, criar uma imagem renovada do mar e das suas capacidades e potencialidades como factor indispensável à identidade própria e à economia dos Portugueses, correspondentes à nossa posição geográfica, europeia e atlântica e à dimensão e importância do espaço marítimo nacional, com uma visão de futuro, de horizontes amplos, ambiciosa e determinada.

Torna-se assim fundamental (re)colocar o mar no centro do ideário nacional como factor mobilizador e de coesão nacional, associando-o a uma imagem, e sobretudo a uma realidade (que produzirá a imagem), de modernidade, inovação, mobilização, criação de riqueza, poder e prestígio.

O afastamento da sociedade por efeito do desconhecimento ou ignorância face à realidade da relevância estratégica, económica e social do mar exige o investimento na aprendizagem daquilo que é efectivamente o mar, sobre o seu valor económico, científico, ambiental, político e estratégico, para que o relacionamento com ele seja mais racional e inteligente.

É uma tarefa vasta, na dimensão do esforço, e abrangente, quanto ao universo a envolver, devendo dirigir-se a toda a população, embora naturalmente com graus de empenhamento muito diversos, dando visibilidade ao mar numa perspectiva inovadora, muito para além da imagem vulgar e redutora de sol, praia e lazer. Conhecer melhor o mar por parte de cientistas, académicos, políticos, investidores, estudantes, trabalhadores do mar, jornalistas, desportistas náuticos, comunidades da borda de água e também do interior terá de ser uma tarefa a ter em mente numa base de acção permanente todos os dias, para que se consiga gostar mais do mar, trabalhar melhor com ele e tirar dele o rendimento que pode dar.

Saber mais sobre o mar implica entender o valor económico muito substancial que já tem para a nossa economia e que ainda pode e deve ser amplamente aumentado, em todas as actividades directa e indirectamente relacionadas com ele.

Contabilizemos o turismo que induz sobre a linha de costa, e também aquele que gera nas suas águas com cruzeiros marítimos locais e internacionais, embarcações de recreio e de desporto de competição, com as actividades de mergulho de observação da natureza ou de fim arqueológico, com o *surf*, o *windsurf*, o *parasailing*, o *kitesurf*, etc.

Avaliemos as actividades de reparação naval, de construção naval, de aquicultura e de pesca, de portos e de marinas, de extracção de inertes, de produção de energias renováveis, de transporte marítimo entre o nosso triângulo e entre ele e o estrangeiro, etc.

Consideremos o valor daquilo que a investigação científica pode permitir que venha a ser retirado do nosso vasto mar, sob a forma de nódulos metálicos, de petróleo, de hidrometano, de produtos de biotecnologia de vasto emprego na saúde humana e na redução de poluentes, nos alimentos das fontes hidrotermais, etc.

Pensemos nos valores extra-mercado que o mar cria, quer pelo bem-estar devido à sua proximidade, quer com o desfrute das suas capacidades recreativas, como as idas à praia ou com as mais-valias que projecta nas propriedades da linha de costa. A sua capacidade de absorção e de processamento de anidrido carbónico é vultosa e, igualmente, não se traduz por valores de mercado.

Para além da importante vertente económica, científica e ambiental, devemos também afirmar e salientar sem tibiezas a relevante riqueza moral do mar, como factor que nos identifica como país distinto no seio de uma União Europeia tendencialmente padronizadora, sobretudo dos países mais pequenos. Portugal tem uma costa atlântica profundamente aberta a oeste, livre de restrições à navegação, próxima do cruzamento de rotas marítimas importantes e distante de áreas politicamente instáveis e inseguras, o que constitui uma enorme mais-valia para si próprio e para a União Europeia.

O mar é, pois, a imagem de marca do País, pelo conhecimento universal que lhe associa uma geografia e uma história marítimas muito ricas. É nele que encontramos a dimensão e a profundidade que falta ao território e é, ainda, o mar que tem de gerar o factor grandeza que não existe na mentalidade restrita da maioria da nossa população.

É esta visão nova, deste mar novo, que tem de ser criada, com um projecto para uma imagem e uma cultura renovadas do mar e uma postura diferente, enquanto inovadora e pró-activa, das sociedades civil e política. Trata-se de um plano ambicioso que exige determinação, esforço e tempo, e que tem de, objectivamente, identificar os alvos, definir as ideias chave e estabelecer os processos de comunicação. Deverá, depois e à medida do seu desenvolvimento, ir avaliando os resultados, e em função deles, (re)adaptar o próprio plano.

Os alvos prioritários do plano de comunicação a desenvolver deverão ser os empreendedores das actividades económicas ligadas ao mar e os que constituem a sua força de trabalho, ambos numa visão sobretudo prospectiva, embora sem descurar os actores actuais. Empreendedores e mão-de-obra qualificada têm de crescer de modo coordenado, quebrando o ciclo vicioso que actualmente se verifica nalguns segmentos, de não se investir porque não há operadores para o sistema e de os jovens não

escolherem as carreiras do mar por preverem dificuldades na obtenção de empregos atractivos com boas perspectivas de futuro.

Dever-se-á, neste grupo dos alvos prioritários, incluir os decisores políticos, mas a experiência demonstra que tal tarefa isolada poderá não conseguir obter os melhores resultados pretendidos. É importante, no entanto, obter o seu concurso para o projecto, o que terá de ser conseguido no âmbito de uma estrutura onde a autoridade política se encontre com os parceiros privados interessados na respectiva prossecução e pela pressão directa de todos os actores do sistema *Hypercluster*, quando a massa crítica tiver sido atingida.

Os alvos secundários, e entenda-se esta classificação como apenas derivada da intensidade das acções e do efeito a obter, deverão incluir as comunidades ribeirinhas, os cientistas, os comunicadores e a população em geral. Com o *Hypercluster* já a funcionar com resultados visíveis e com produção significativa, deverá estender-se a lista de alvos ao mercado externo.

A captação de empreendedores dependerá muito da acção directa que os actores do *Hypercluster* façam sobre potenciais interessados, embora um bom plano de comunicação não deva ser minimizado na contribuição para formar as mentalidades, evidenciar potencialidades e demonstrar realidades interessantes.

O recrutamento de pessoas de qualidade para fazerem carreira dentro do *Hypercluster* exigirá tacto e acções coordenadas entre a comunicação e as realizações concretas dos diversos segmentos do *Hypercluster*. A via deve ser orientada para as camadas jovens, na perspectiva de conseguir um recrutamento para carreiras estáveis, de exigência evolutiva e com elementos de atracção, tendo uma linha directa para os estudantes de todas as idades, e outra, também com os jovens como alvo, mas dirigida, indirectamente, aos pais, professores e orientadores profissionais.

As ideias chave a desenvolver e difundir, nomeadamente através do plano de comunicação, devem ser divulgadas como evidência da situação que vai sendo demonstrada pelas acções e resultados da actividade dos segmentos do *Hypercluster* e destinam-se a ajudar a perceber uma realidade, o mar, que apesar de estar junto à porta da frente da maioria dos portugueses é muito ignorado.

As importantes acções de um plano de comunicação devem ser definidas, de forma a envolver cooperantemente todos os segmentos e serão coordenadas na sua execução por uma estrutura permanente a criar. Deverá, assim, haver um planeamento centralizado, nas grandes linhas de acção, e uma execução distribuída por todos os segmentos mas coordenada. A estrutura permanente a criar executa as tarefas que têm características comuns e assume a coordenação de todo o plano.

O elenco de acções que podem ser lavadas a cabo pode ser muito variado e adaptado em cada momento, devendo incluir um amplo âmbito de acção, com produtos de comunicação social, publicações próprias, portal informativo na *internet*, criação de eventos específicos, participação em eventos e “portas abertas”.

Assim e a título de conclusão, é uma preocupação comum a todos os *clusters* analisados a imagem e a comunicação pública por parte de todos os seus componentes. É uma área em que é investido esforço permanente, desde a fase de arranque.

Há necessidade, entre nós, de criar uma imagem renovada do mar e das suas capacidades e potencialidades, visando conhecê-lo melhor, para melhor se interagir com ele e dele tirar proveito material e moral.

É fundamental a elaboração de um plano de comunicação com acções orientadas para um vasto universo de alvos, onde a juventude assume um papel de realce. Este plano incluirá um conjunto de ideias chave a fazer divulgar e entender e constará de acções diversificadas, tais como produções com a comunicação social, publicações próprias do *Hypercluster*, eventos específicos, eventos em que o *Hypercluster* participa e outros eventos nacionais, tipo, por exemplo, “portas abertas” de instituições ligadas ao mar.

2. Náutica de Recreio e Turismo Náutico (B)

Caracterização

A componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico inclui diversos tipos de actividades, umas mais activas e associadas ou não à competição, abrangendo os vários Desportos Náuticos - vela de cruzeiro, vela ligeira, *windsurf*, *kitesurf*, *surf*, *bodyboard*, *rafting*, remo, canoagem, *kayak*, *ski* aquático, motonáutica, pesca desportiva, caça submarina, mergulho – que podem ser praticados no mar, rios e estuários e lagos naturais ou artificiais (albufeiras), e outras mais de contemplação e/ou descanso como o simples passeio ou desfrute do litoral e dos seus atractivos, as talassoterapias e os Cruzeiros Náuticos, que podem ter lugar em grandes navios que percorrem os oceanos e escalam vários portos, em embarcações de média dimensão destinadas a tráfego fluvial ou costeiro, permitindo ou não a pernoita, ou mesmo em pequenas embarcações de passeio local.

No que respeita à participação nessas actividades também se podem considerar diversos sectores:

- ➡ os praticantes das várias modalidades que constituem a procura do sector e que vão desde o praticante ocasional, ao praticante de competição, passando pelos praticantes de lazer, ou de

fins-de-semana, pelos que procuram formação, e pelos turistas activos que dedicam uma ou mais semanas das suas férias à prática de uma actividade náutica de recreio;

- ➔ o sector dos serviços que, parcialmente do lado da oferta e parcialmente do lado da procura, incluem os clubes e escolas de desportos náuticos, oferecendo a possibilidade de praticar/usufruir das várias actividades de náutica de recreio e turismo, os estaleiros de reparação e manutenção, os portos de recreio, marinas, fundeadouros e outras infra-estruturas de apoio como rampas, caminhos de rolamento, etc., os equipamentos de alagem e transporte das embarcações, os cais de embarque para apoio às embarcações marítimo-turísticas e os terminais de cruzeiros e serviços associados, designadamente os de recepção no embarque e desembarque e os de apoio em escala, essencialmente dedicados a passeios turísticos; e
- ➔ o sector da indústria, do lado da oferta, que cria e fabrica os diferentes materiais necessários para a prática da náutica de recreio e que abrange desde a construção naval, de navios e pequenas embarcações, e obras marítimas, até à produção de artigos de vestuário especializado, passando pela fabricação de equipamentos para portos de recreio e de acessórios para cada desporto.

Factores de dimensão e procura

Segundo um estudo elaborado no âmbito do Plano Estratégico Nacional para o Turismo (PENT)³, o mercado europeu da Náutica de Recreio movimenta cerca de 3 milhões de viagens internacionais por ano dentro da Europa, representando cerca de 1,15% do total das viagens de lazer dos europeus. Dentro deste subsector, destacam-se a vela e o mergulho, que no seu conjunto possuem mais de 1 milhão de praticantes com licença federativa na Europa.

O sector da náutica de recreio, tal como é definido no estudo do Turismo de Portugal, é um mercado que apresenta crescimentos na ordem dos 8% a 10% ao ano, especialmente nos produtos que apresentem inovações, pelo que em 10 anos o volume do mercado europeu terá mais do que duplicado.

Deste mercado, os alemães representam cerca de ¼ das viagens internacionais (cerca de 679 mil viagens anuais) para praticar actividades náuticas (principais emissores), seguindo-se os países escandinavos (15% com cerca de 423 mil viagens) e a Grã-Bretanha (9% - 249 mil viagens).

Aos 3 milhões de viagens internacionais (dos europeus) por motivos náuticos acrescem cerca de 7 milhões de viagens por ano em que, apesar de o turista se deslocar essencialmente por outras motivações (nomeadamente por Sol & Praia), acaba por praticar/realizar alguma actividade ligada ao turismo náutico.

³ Estudo elaborado pela THR (Asesores en Turismo Hotelaria y Recreación, S.A. para o Turismo de Portugal, Lisboa, 2006

Assim, existe um grande potencial de crescimento da procura, desde que seja estimulada com uma oferta atractiva de serviços de qualidade, proporcionando experiências únicas e que despertem a vontade de novas experiências.

Ao nível do Turismo Náutico, refira-se que a indústria dos cruzeiros náuticos está dominada pelos Estados Unidos, com mais de 70% dos passageiros. O Reino Unido é o segundo maior mercado, seguido pela Espanha, e verifica-se um grande crescimento do mercado alemão. Em 2003, 2,7 milhões de europeus fizeram férias de cruzeiro, dos quais 2 milhões em águas europeias, o que resultou em 8,5 milhões de escalas no global dos portos europeus. Prevê-se que o número de passageiros europeus venha a atingir os 4 milhões nos próximos anos. O relatório “*Cruise Ireland*” refere que “a indústria internacional de cruzeiros registou um crescimento muito significativo nos últimos 5 anos e apresenta grande potencial, dado tratar-se do sector com maior taxa de crescimento na indústria das viagens e do lazer. As empresas de cruzeiros vêem a sua indústria como lucrativa e resiliente, continuando a investir e a expandir a sua operação.” A indústria está preparada para um crescimento a longo prazo, devido ao desenvolvimento de novos sectores de mercado, como o dos navios *resort* mais informais e orientados para as famílias e navios mais pequenos associados a cruzeiros culturais.

Efeitos de uma aposta na Náutica de Recreio e Turismo

Num quadro de desenvolvimento económico e social, a criação de infra-estruturas e equipamentos de apoio aos Desportos Náuticos, Navegação de Recreio e Turismo Náutico pode ser considerada como uma acção ou um conjunto de projectos e acções estruturantes, na medida em que:

- ➔ tem influência nas opções estratégicas que se colocam ao país, designadamente ao nível do aumento da atractividade de Portugal, enquanto destino turístico, pela valorização e diversificação da oferta de serviços turísticos;
- ➔ permitirá a captação de segmentos específicos da procura turística internacional ligados a esta componente: prática de desportos náuticos, aumento do número de escalas e do tempo de estadia do navegador náutico, estacionamento permanente e sazonal (hibernação) de embarcações de recreio, turismo dinâmico e em busca de “experiências” ligadas ao mar e turismo cultural e de lazer que associa o turismo náutico ao desfrute da paisagem, da gastronomia e do património histórico, cultural, tradicional e evocativo;
- ➔ proporcionará o desenvolvimento das actividades ligadas ao aluguer de equipamentos e embarcações de recreio e à formação em náutica de recreio e desportos náuticos, aos serviços de apoio em terra aos desportistas e turistas náuticos e aos navios de cruzeiros – restauração,

alojamento, excursões, outras actividades turísticas, recreativas e culturais, lavandarias, abastecimentos, serviços de manutenção de embarcações e à formação em profissões ligadas ao mar;

- irá dar resposta à procura interna, actual e potencial, nos diferentes segmentos dos desportos náuticos, recreio e turismo; e
- contribuirá para a valorização ambiental e paisagística de zonas portuárias e marginais degradadas, através da sua reconversão e aproveitamento para os desportos náuticos, para a criação de condições para o uso ordenado e disciplinado de planos de água costeiros e espaços terrestres marginais, aproveitamento, requalificando e revalorizando as áreas de Domínio Hídrico e as actividades relacionadas com os planos de água as quais apresentam um enorme potencial a explorar.

De facto, nas últimas décadas, os portos e as cidades desenvolveram-se distanciadamente, originando um isolamento relativo dos primeiros em relação às segundas e vice-versa. Para alterar a situação, tornam-se necessárias medidas práticas que adequem entre si as zonas portuárias e citadinas. Os portos desempenham um papel determinante nas populações ribeirinhas que desenvolveram competências nas múltiplas actividades e artes correlacionadas com a actividade portuária. Por isso, a revitalização e reconversão desta actividade tem de ser enquadrada num projecto que integre todos os complementos históricos, paisagísticos, económicos e sociais numa procura de complementaridade, continuidade e sinergias.

A criação de zonas de apoio aos desportos náuticos e a modernização, reconversão ou criação de um porto de recreio, regeneram a zona onde estes se inserem, o que provoca consequentemente o valor acrescentado do imobiliário, o aparecimento de actividades económicas directa ou indirectamente ligadas à náutica de recreio, ultrapassando desta forma a função inicial de apoio aos desportos náuticos e à navegação turística e desportiva.

Por outro lado, o aproveitamento de áreas portuárias degradadas ou subutilizadas, quer para a criação de apoios à náutica de recreio, quer através do desenvolvimento de terminais para cruzeiros náuticos, e a recuperação de antigos hangares, armazéns e estaleiros para alojar os clubes e associações de desportos náuticos, permitem beneficiar da proximidade dos núcleos urbanos, na maior parte dos casos com características históricas ou ligados a modos de vida tradicionais. As expressões tradicionais da economia e sociologia locais, a pesca artesanal e a gastronomia que lhe está associada, o património histórico, cultural e evocativo e o artesanato, entre outros, associados ao novo pólo de interesse gerado pela implementação de um porto de recreio, marina ou terminal de cruzeiros, constituem factores de atracção que contribuem para o

desenvolvimento das funções comerciais, de restauração, turísticas e de lazer de zonas urbanas ribeirinhas, gerando novos factores de atracção e novos postos de emprego directo e indirecto (um levantamento da Euromarina associa a cada 100 postos de acostagem a criação de 3 empregos directos e 12 indirectos).

Ou seja, o bom aproveitamento das potencialidades para o desenvolvimento das actividades de náutica de recreio e de turismo náutico vai gerar benefícios económicos e sociais, directos e indirectos, tais como:

- ➔ o aluguer de postos de amarração, *pool* (subaluguer de postos de amarração vendidos com autorização dos proprietários), ocupação da grade de marés, estacionamento de viaturas, revenda de combustíveis, fichas eléctricas para ligação ao cais, assistência;
- ➔ o estacionamento em seco, armazenagem a coberto de embarcações e palamentas, serviços de alagem, lavagem de fundos, trabalhos de reparação e conservação de embarcações;
- ➔ os serviços de apoio às tripulações, tais como balneários, lavandaria, restauração, comércio, entre outros;
- ➔ a criação de emprego industrial, comercial e de serviços ligado às actividades náuticas de recreio, nomeadamente à venda de embarcações e outros acessórios, à manutenção e outros serviços de apoio;
- ➔ o aumento de receitas resultantes da venda de serviços turísticos ao exterior, associado ao aumento do número de turistas (nacionais e estrangeiros), ao prolongamento das estadias dos visitantes na Região e à atracção de investidores para o manancial turístico a desenvolver;
- ➔ a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, proporcionada por um acesso mais fácil à prática de actividades náuticas de turismo, recreio e desporto; e
- ➔ a dinamização da actividade económica em comunidades litorais, de pequena e média dimensão, dependentes da actividade piscatória e da agricultura, assegurando ocupações alternativas e um melhor escoamento da pesca e dos produtos agrícolas.

Finalmente, refira-se o importante efeito sinérgico da criação de portos de recreio e marinas: o desenvolvimento das actividades náuticas de recreio proporcionado pela implementação de espaços de apoio, faz aumentar a frota, o que por sua vez cria pressões no sentido de incremento da oferta de postos de acostagem, e assim por diante. Relembre-se que na década de 60, quando se começaram a construir os primeiros portos de recreio no sul de Inglaterra, houve quem considerasse exagerado o número de postos de acostagem previsto, temendo um excesso de oferta. No entanto, o que se verificou foi que os preços dos postos nunca pararam de subir e que na verdade o seu número máximo teve que ser, em algumas zonas, limitado pelas autoridades.

Receitas potenciais

O turista praticante de actividades náuticas gasta em média entre 80 €/dia, no caso do praticante de desportos tais como *surf*, *windsurf* e *snorkeling*, 200 €/dia por noite e embarcação no caso da navegação de recreio com embarcação própria, e 500 €/dia, quando já envolve o aluguer de barcos privados com tripulação ou quando realizam cursos de navegação.

A negociação de viagens de turismo náutico varia consoante o tipo de actividade que se quer realizar, nomeadamente:

- navegação desportiva (aqui o turista contacta directamente a empresa de aluguer de barcos);
- aprender/praticar algum desporto náutico; ou ainda
- desfrutar férias em família conjugando o desporto com a natureza e a cultura.

O grau de negociação de viagens cuja principal motivação é a prática de algum desporto náutico é bastante elevado, na medida em que o número de actores envolvidos pode ser bastante complexo, pelo que é crescente a procura por estações náuticas, em que é colocado à disposição do cliente (sob a forma de *forfait*) um conjunto de pacotes que incluem o alojamento, a prática de uma actividade náutica, o material necessário e as refeições. Alguns destes pacotes têm ainda ofertas complementares a nível de outras actividades desportivas (não náuticas), culturais e de lazer nocturno. Este tipo de produto é muito procurado pelas famílias.

Quanto mais complexo e sofisticado for o “pacote” oferecido maior é a importância das parcerias estratégicas e da existência de agentes (que funcionam como organizadores de viagens/agência de viagens) que agreguem todos os serviços envolvidos num só pacote.

Em termos de nacionalidades, os turistas que apresentam maior propensão para maiores gastos neste tipo de viagens são os alemães, os ingleses, os espanhóis e os franceses.

Peso económico da Náutica de Recreio e Turismo

O estudo “World Marine Markets” efectuado pela Douglas-Westwood inclui no Turismo Náutico um conjunto de actividades, tais como: pesca desportiva (seja em água doce ou água salgada), náutica de recreio, desportos náuticos, e férias em cruzeiros. Apesar da dificuldade em estimar o volume de negócios gerado pelo Turismo Náutico, na medida em que os serviços estatísticos internos de cada país não estão preparados para prestar este tipo de informação, estima-se que, em 2005, este tenha gerado cerca de 173,7

mil milhões de euros⁴ a nível mundial, representando como tal cerca de 10,5% do total das receitas do turismo. O mercado da Europa Ocidental é um dos mercados mais importantes (o valor estimado ronda os 74 mil milhões de euros, em 2005) representando como tal cerca 43% do turismo náutico. Ainda segundo este estudo, o Turismo Náutico deverá crescer a uma taxa média de 3,3% ao ano até 2010, altura em que deverá atingir um volume de facturação de cerca de 205 mil milhões de euros a nível mundial. A nível Europeu, a taxa de crescimento para o mesmo período deverá, em média, rondar os 3%, com a Europa do Norte a crescer mais (devido à forte aposta no turismo náutico e o reposicionamento dos antigos portos em novas marinas) que o tradicional mercado mediterrânico.

Refira-se que este estudo inclui no Turismo Náutico o subsector de Embarcações de Recreio que é composto pela venda, reparação e construção de barcos de recreio, operadores de marinas, aluguer de iates e velaria⁵. Este mesmo estudo refere que as receitas estimadas, para 2004, rondam os 33,1 mil milhões de euros o que representa cerca de 20% das receitas do Turismo Náutico, configurando-se como tal como o maior subsector dentro do Turismo Náutico.

Quanto ao segmento de cruzeiros estimava-se que, em 2005, representasse cerca de 12 mil milhões de euros a nível mundial (os impactos totais na economia são no mínimo cerca do dobro) e 2,4 mil milhões de euros a nível da Europa Ocidental.

Segundo o *Annual Report 2006-2007* da *European Community Shipowners Associations* (ESCA), em 2005, cerca de 2,8 milhões de passageiros embarcaram em cruzeiros com partidas de portos europeus, gastaram em média 100 € em cada porto visitado (escala) e as agências de viagem receberam cerca de 500 milhões de euros de comissão de vendas⁶.

Ainda segundo a ESCA, a despesa directa da indústria de cruzeiros (que inclui a construção e reparação de barcos de cruzeiros) na Europa é de cerca de 8,3 mil milhões de euros estimando-se que a mesma venha a atingir cerca de 12,7 mil milhões de euros em 2010. Ainda segundo a ESCA a Europa é a líder mundial na construção e reparação de barcos de cruzeiro com uma carteira de encomendas na ordem dos 18 mil milhões de euros até 2010 e prevê empregar cerca de 250 mil pessoas até 2010.

Outros benefícios

⁴ Douglas-Westwood Limited, World Marine Markets; WTSH, March 2005

⁵ segundo a BMF (British Marine Federation), na Inglaterra, este subsector deverá ter ultrapassado os 3 mil milhões de euros em 2005 e empregue cerca de 30.000 pessoas.

⁶ European Community Shipowners Associations (ESCA), Annual Report 2006-2007

Como referido, nos últimos anos tem-se vindo a assistir à reabilitação de áreas portuárias desafectadas das suas funções comerciais para fins associados ao lazer e à náutica de recreio. A tomada de consciência das autoridades portuárias por esta problemática veio a traduzir-se no reordenamento dos portos, aproveitando espaços subutilizados pela pesca e por outras actividades portuárias ou reabilitando zonas ambientalmente degradadas, o que permite:

- ➔ evitar elevados investimentos na construção de obras de protecção e abrigo, apenas compensados pela construção de áreas imobiliárias envolventes, onde o porto de recreio actua como um valor turístico;
- ➔ minimizar potenciais impactes sobre o trânsito litoral de sedimentos e sobre a fragilidade dos sistemas que caracterizam a orla costeira, e que muitas vezes desaconselham a implantação de novos empreendimentos urbanos e turísticos;
- ➔ trazer aos portos novas fontes de receitas;
- ➔ introduzir benefícios sociais e ecológicos resultantes das recuperações ambientais e urbanas; e
- ➔ criar novos postos de trabalho associados à vigilância e manutenção das obras e espaços portuários e embarcações de recreio e ao desenvolvimento de serviços de cruzeiros e passeios marítimos e de pesca desportiva, que poderão, por exemplo, absorver mão de obra resultante da diminuição do esforço de pesca.

Tendências

A taxa de crescimento da Náutica de Recreio e do Turismo Náutico a nível internacional é de 8 a 10% ano, mas estima-se que para Portugal, nos próximos 10 anos, a velocidade de crescimento se pode estabelecer num nível superior - taxa de crescimento anual acumulado de 11%, com um incremento linear de 175%. Isto deve-se a uma maior margem de crescimento, consequência do reduzido volume de actividade actual e ao grande potencial de que Portugal dispõe.

Para além disso, e ao nível dos vários sectores que integram esta componente do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, as principais tendências são as seguintes:

- ➔ as viagens de Náutica relacionadas com o lazer e a aprendizagem têm aumentado consideravelmente nos últimos anos, com uma taxa média anual entre 8 e 10%; e as previsões de crescimento para este mercado são muito positivas;

- ➡ espera-se um aumento do mergulho nas águas mais frias em detrimento das águas quentes, em resultado das restrições ambientais relativas à preservação dos recifes;
- ➡ a vela e o surf têm apresentado um elevado crescimento e uma maior procura por parte dos segmentos de elevado nível sócio-económico e estão cada vez mais associados a consumos complementares;
- ➡ também para o turismo de “férias náuticas” se estima uma tendência de crescimento devido:
 - ao aumento do nível cultural dos consumidores, que procuram opções de entretenimento mais sofisticadas e alternativas mais saudáveis às tradicionais férias de “resort” de praia;
 - ao aumento das férias repartidas, resultado da tendência de se tirar pequenos períodos de férias ao longo do ano para descanso;
 - à crescente preferência por férias activas, designadamente através da procura de novas experiências;
 - ao aumento das possibilidades para aluguer de embarcações de recreio;
- ➡ as famílias procuram cada vez mais realizar as suas férias em destinos com uma oferta turística ampla, incluindo actividades náuticas que impliquem turismo activo, complementadas por um conjunto de actividades turísticas que permitam “romper” com o turismo sedentário de “Sol & Praia”;
- ➡ crescente importância da Internet como canal de comercialização e forte presença na internet de ofertas atractivas de diversas tipologias de viagens náuticas, apropriadas a uma grande parte da população.

A situação em Portugal

Portugal tem vindo a apostar no sector do Turismo pela sua importância na economia nacional, apresentando uma oferta turística (hotelaria e restauração) desenvolvida na orla costeira e gozando de uma boa imagem turística nos mercados turísticos internacionais, e reconhecimento nos mercados externos pelo Produto “Sol e Praia” associado a boas condições de segurança, mas também pela diversificação que o território permite.

O PENT caracteriza o Turismo Náutico, como um dos 10 produtos estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal, com a motivação principal de “Desfrutar de uma viagem activa em contacto com a água, com a possibilidade de realizar todo o tipo de actividades náuticas, em lazer ou em competição”, sendo essas actividades náuticas a vela, *windsurf*, *surf*, mergulho, remo, *charter* de cruzeiro, etc. e identifica

como principais mercados a “Náutica de recreio” – experiências relacionadas com a realização de desportos náuticos ou de *charter* náutico, como forma de lazer e entretenimento; inclui uma grande variedade de desportos: vela, *windsurf*, *surf*, mergulho, etc; representa cerca de 85% do total das viagens de náutica, e a “Náutica desportiva” – experiências baseadas em viagens realizadas e cujo objectivo é participar em competições náutico-desportivas; é um mercado muito específico, com as suas próprias regras de funcionamento; representa 15% deste sector.

Portugal dispõe de uma vantagem para este componente difícil de igualar – a sua localização geográfica favorável, na rota de correntes de tráfego internacionais, constituindo uma charneira entre os mares Mediterrânico e do Norte, e ponto de apoio ao cruzamento do Atlântico, bem como condições naturais propícias ao desenvolvimento destas actividades: apesar do mar ser frio e batido junto à costa e por vezes com ventos demasiado fortes no Verão, o clima temperado e ameno permite actividades náuticas durante os 12 meses do ano, e as inúmeras baías e estuários dispõem de boas condições de mar para a prática da náutica de recreio. São também inúmeras as possibilidades de criação de apoios à náutica de recreio, aproveitando as áreas disponíveis em zonas estuarino-fluviais e em portos de comércio e pesca (antigas docas comerciais, por exemplo), sendo de referir que inúmeras destas áreas portuárias se localizam junto dos centros históricos das cidades mais importantes, dispondo por isso de enorme potencial para atrair o turismo de cruzeiros, reforçado pela existência de recursos turísticos de grande valia para se transformarem em factores de atractividade. Note-se que este potencial está aquém de ser aproveitado face à carência de infra-estruturas e instalações portuárias de apoio específico às actividades náuticas de turismo, recreio e desporto e, sobretudo, de condições adequadas ao abrigo das embarcações e das tripulações.

É também de notar que existem condições de procura interna potencial favoráveis e inúmeros clubes e associações de apoio aos desportos náuticos espalhados por todo o País, tanto junto ao mar, como nos estuários e planos de água abrigados, muitos deles com reconhecimento na área do desporto de competição, pelo que, se resolvido o constrangimento associado à sua falta de dinamismo, estruturação e organização em rede, é enorme o potencial para atrair praticantes de todo o território nacional, das zonas confinantes do território espanhol, da Europa do Norte e Central e ainda do Norte de África.

No entanto, a Náutica de Recreio e o Turismo Náutico em Portugal estão ainda muito pouco explorados, sobretudo se comparados com a grande procura do produto Sol e Praia, mas essencialmente, muito pouco dinamizados e estruturados. O PENT, ao dar outro relevo a esta componente, considerando-a como um produto estratégico para o desenvolvimento do turismo, permitirá aumentar e valorizar as propostas de oferta existente, designadamente contribuindo para:

- ➡ captar novos fluxos turísticos;

- ➔ produzir mais receitas;
- ➔ impulsionar o investimento;
- ➔ criar novos postos de trabalho;
- ➔ viabilizar infra-estruturas portuárias subaproveitadas;
- ➔ aumentar a notoriedade de Portugal no estrangeiro;
- ➔ melhorar o relacionamento ambiente/desenvolvimento económico-turístico, bem como a percepção generalizada de um país/destino preocupado com as questões ambientais;
- ➔ contribuir para o posicionamento de Portugal como “País do Atlântico”.

O estudo do perfil do turista actual revela que este tem vindo a desenvolver uma consciência comum relativamente a alguns temas, os quais começam a influenciar a decisão de onde e como passar as suas férias⁷, nomeadamente:

- ➔ cultura de saúde: destinos “saudáveis” e férias activas ou com actividade têm maior procura;
- ➔ educação/cultura: produtos especiais, alternativos ou associados a “experiências” estão cada vez mais na moda;
- ➔ preocupação ambiental e protecção da natureza: turismo em convivência com o espaço natural.

Qualquer destes temas é facilmente associável à componente da Náutica de Recreio e Turismo Náutico, como um factor de desenvolvimento e de diferenciação, beneficiando ainda da ligação de Portugal ao Mar, internacionalmente conhecida⁸, e que facilitará a aceitação e a afirmação dos produtos nacionais nestes mercados e a afirmação internacional de Portugal nesta área.

Mas esta componente, só por si, tem procura e Portugal não soube ainda tirar proveito deste facto. As inúmeras actividades, o volume de negócio e o número de pessoas que envolve são factores que contribuem para o seu potencial.

Ou seja, um investimento estratégico na componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico não só pode trazer novas receitas, como contribuirá para consolidar o valor do nosso destino Sol e Praia, que ganhará conteúdo, uma maior massa crítica de actividades disponíveis, e por isso maior significado.

⁷ Future Trends in Tourism (Outubro de 2003) da European Travel Commission.

⁸ Estudos encomendados pelo ICEP Portugal a propósito do posicionamento e notoriedade de Portugal, *slogans* e campanhas (ex: Markplano)

No entanto, a tendência para a dependência de subsídios estatais e fundos europeus (QCA, QREN, Interreg), sem grande esforço de assunção de riscos por parte da iniciativa privada, baseada em parcerias e consórcios; a experiência irrelevante de alguns dos nossos portos no sector dos cruzeiros turísticos, com o consequente desconhecimento dos operadores da existência desses portos; a informalidade da economia do sector das actividades marítimo-turísticas, com poucas empresas e de pequena dimensão; o desordenamento urbanístico das zonas litorais; a insuficiência de infra-estruturas de apoio e respectivos equipamentos (nomeadamente saúde, cultura e recreio); a falta de ordenamento das actividades náuticas, balneares e de turismo da natureza; e insuficiente vigilância das praias e orla costeira e dos meios de socorros a naufragos, entre outros, são factores que pesam ainda negativamente na aposta no componente, a que podemos juntar ainda as deficiências na especialização e profissionalismo de alguns segmentos de trabalhadores e empresários do sector do Turismo, e o facto de a legislação aplicável se encontrar dispersa, e se revelar pesada e desadequada, com processos de licenciamentos complexos e desmotivantes e burocracia excessiva, além de uma fiscalidade penalizante.

Uma forte aposta no sector enfrenta ainda uma série de outros riscos. Com efeito, a verticalização da actividade turística pode dificultar a comunicação com operadores turísticos de cruzeiros e a articulação entre agentes de viagens e operadores e os clubes e outras entidades prestadores de serviços de apoio aos desportos náuticos, sendo necessário criar meios para agregar, numa gestão e promoção integradas e em rede, as diversas actividades náuticas e turísticas, minimizando a ameaça resultante do aumento do número de destinos concorrentes designadamente pelo crescimento de indústrias náuticas e turísticas em países em vias de desenvolvimento, com temperaturas de água mais amenas e preços mais competitivos.

Importa também evitar que a ausência de planeamento e ordenamento na integração dos espaços ocupados pelos desportos náuticos, navegação de recreio e turismo náutico conduza a conflitos entre estas actividades e, sobretudo encontrar formas de gerir de forma integrada interesses diversos e potencialmente conflituosos (Náutica e Turismo / Pescas / Ambiente / Segurança) evitando que essa conflitualidade venha a traduzir-se na emissão de legislação sectorial demasiado restritiva e penalizante.

É ainda essencial precaver os efeitos nefastos do aumento da utilização dos espaços marítimos costeiros e os consequentes impactos negativos sobre ecossistemas e biodiversidade com degradação ambiental dos recursos naturais da zona costeira e desqualificação de amplas zonas urbanas do litoral.

Se as integrações e planeamento necessários podem ser conseguidos através da facilidade de articulação disponibilizada pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar é fulcral assegurar que o elevado número de entidades/Ministérios representados na Comissão não se torne sinónimo de sobreposição de competências que conduzam à desresponsabilização.

É interesse nacional prioritário, no desenvolvimento do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, e para o crescimento económico nacional, aproveitar as vastas oportunidades que se lhe apresentam hoje neste sector, aproveitando a proximidade do Oceano, como factor chave para a localização de estruturas hoteleiras, residências secundárias de nacionais e estrangeiros e de estruturas de apoio e de animação e sobretudo para criar condições (desburocratizando, legislando, etc.) para que aumente a oferta de produtos e serviços ligados ao componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, tornando-o assim mais acessível.

As actividades ligadas à Náutica de Recreio e ao Turismo Náutico apresentam um *ratio* custo/benefício interessante, se comparado com outros sectores ligados ao Mar, acompanhando as perspectivas de crescimento sustentável e constante do Turismo à escala mundial e, no quadro do desenvolvimento da diversidade da oferta do Turismo em Portugal, permite o desenvolvimento de novos segmentos turísticos (aventura, eco-Turismo, etc.) e da oferta cultural, incluindo museus e aquários e crescente interesse turístico pelas actividades piscatórias tradicionais, pela gastronomia e património histórico, tradicional e evocativo

Desportos náuticos

Desde há muito que a Náutica de Recreio e o Turismo Náutico (sobretudo a primeira) assumem grande importância para Portugal. A Associação Naval de Lisboa foi o primeiro clube náutico a ser criado na Península Ibérica, em 1856, com a intenção “de promover o desporto amador, de apoiar a construção de embarcações, de participar na elaboração da legislação desportiva e na organização de provas náuticas”. Outros clubes náuticos se lhe seguiram. Em 1924 a vela portuguesa participou pela primeira vez nos jogos olímpicos em vela, e em 1948 foi a vez do remo. Nesse ano, Portugal conquistou a sua primeira medalha de prata olímpica em vela e uma equipa de remo chegou às meias-finais.

A prática de desportos náuticos de competição e de lazer estendeu-se a todo o país, sendo inúmeros os clubes/centros de desportos náuticos localizados junto ao mar, estuários e planos de água interiores. Não existe, no entanto, informação estatística que permita aferir quer o número de clubes, quer o número de praticantes e, mesmo no desporto federado, apenas a vela é referenciada de forma autónoma nas estatísticas. O único levantamento mais estruturado e exaustivo, foi realizado no âmbito do programa INTERREG IIIB, projecto *Nautisme en Espace Atlantique* e incide apenas sobre as regiões Norte e Centro.

O desporto náutico, na vertente competição, depois de um grande declínio na segunda metade do século XX, sofreu um novo impulso na última década desse século e tem-se mantido relativamente estável, com algumas presenças nacionais e alguns lugares de topo em diversas modalidades náuticas. No entanto, a vertente de lazer apresenta um assinalável crescimento nos últimos anos, em resultado da maior procura, acima referida, de destinos “saudáveis”, férias activas, “experiências” e convivência com o espaço natural.

De entre todas as actividades desta área - vela, *windsurf*, *kitesurf*, *surf*, *bodyboard*, *rafting*, remo, canoagem, *kayak*, *ski* aquático, motonáutica, pesca desportiva, caça submarina, mergulho - algumas há que se destacam pela expansão que atravessam e que, por isso, encerram um grande potencial.

O *surf* é uma das actividades que se tem vindo a desenvolver e a ganhar apreciável notoriedade internacional, em especial pela mediatização de algumas “praias” privilegiadas para a sua prática em Portugal, designadamente através da realização de provas do calendário oficial internacional, mas também pelo aparecimento de atletas nacionais que disputam lugares cimeiros a nível da alta competição mundial. Nos últimos anos surgiram diversas escolas/clínicas de *surf* e está prevista a criação de um conjunto de centros de alto rendimento de *surf* em várias zonas do nosso litoral. Atendendo a que na costa portuguesa (tanto do Continente como dos arquipélagos dos Açores e da Madeira) existem inúmeros locais apropriados para a prática desta modalidade, e que se trata de uma actividade acessível a todos, poderá ser um dos desportos a desenvolver, designadamente através da certificação de centros de *surf*, escolas/clínicas e de uma aposta na formação destinada a monitores. Este desporto tem ainda a vantagem de ser praticado em “época baixa”, distribuído por todo o país e com propostas de consumo complementares que aumentam a despesa *per capita*.

O *kitesurf*, actividade relativamente recente em Portugal, está também em franco desenvolvimento. Tal como o *surf*, é uma actividade acessível a todos e que pode ser praticado em qualquer época do ano, dado que a costa portuguesa é bastante ventosa o ano inteiro. Tem a vantagem de não estar limitado à existência de ondas podendo por isso ser praticado em qualquer plano de água. É uma modalidade particularmente atractiva pela sua espectacularidade.

O mergulho amador é também outra actividade interessante e em franca expansão em Portugal face à implantação de um novo e mais fácil sistema de aprendizagem, com vários níveis de evolução e certificação internacional. Nos últimos anos assistiu-se à proliferação de centros e escolas de mergulho no nosso país, a que acresce o facto de muitas vezes a primeira fase de aprendizagem ter lugar em locais de férias em qualquer parte do mundo. Apesar de o mergulho subaquático em Portugal não se enquadrar no tipo de mergulho praticado em águas tropicais, a biodiversidade das nossas águas e fundos subaquáticos é muito atractiva, não só nos arquipélagos dos Açores e da Madeira (com temperaturas de água mais amenas) como em inúmeros locais da costa continental. Para além disso trata-se de um tipo de mergulho em mar aberto, mais aventureiro, e mais difícil, com especificidades muito apreciadas por mergulhadores mais experimentados e mais exigentes. A prática de mergulho por não residentes está normalmente associada a elevados consumos complementares (alojamento e alimentação, do próprio e da família). Existe uma nova legislação para o desenvolvimento desta actividade, mas que está ainda por regulamentar. Faltam também

algumas condições de segurança, nomeadamente a instalação de câmaras hiperbáricas em diferentes áreas geográficas do país e a funcionar em pleno. Um segmento particular do mergulho amador é a arqueologia turística subaquática que tem vindo a captar bastantes adeptos e que poderá ser desenvolvida em Portugal tirando partido dos inúmeros vestígios subaquáticos existentes.

Por fim, merecem referência as actividades náuticas propulsionadas a remo ou à vela em pequenas embarcações, como a canoagem, o *kayak*, o remo e a vela ligeira. Estas actividades praticam-se essencialmente nos estuários e planos de água abrigados mas podem (excepto o remo) ser praticados no mar. Para a sua prática é necessário possuir uma embarcação ou fazer parte de uma associação/clube, mas normalmente neste caso a prática está (quase) sempre associada a estágios ou aprendizagem, o que pode ser desmotivador face à obrigação de horários. A posse de embarcação também obriga muitas vezes a pertencer-se a uma associação/clube por forma a dispor de um espaço de armazenagem. São no entanto modalidades que, à semelhança do que se passa noutros países, poderiam ser praticadas mais intensamente e fazer parte de uma programação turística se existissem locais onde fosse possível alugar embarcações para prática individual, com ou sem monitor. Estas modalidades poderiam também ser integradas no desporto escolar o que permitiria manter os centros náuticos em actividade durante o ano inteiro, facilitando a contratação de monitores de qualidade.

A maior disponibilidade por parte das entidades públicas em promover actividades náuticas junto da camada mais jovem, transposta na proposta da Estratégia Nacional para o Mar de “fomentar o ensino da vela, natação, remo e outros desportos e actividades náuticas nas escolas em colaboração com os clubes e as autarquias”, o crescente interesse da população mais jovem pela prática de desportos náuticos e crescente preferência por férias activas e a desmistificação de que os desportos náuticos são apenas para uma camada elitista da população vêm aumentar consideravelmente o potencial para a criação de centros de treino de vela (e de outros desportos náuticos) de alta competição tirando partido das condições climáticas favoráveis.

A Navegação de Recreio

A costa portuguesa possui grandes potencialidades para o desenvolvimento da navegação de recreio. No entanto, e apesar de alguns avanços registados da última década, ainda hoje é reconhecida a falta de infra-estruturas e instalações portuárias de apoio específico às actividades náuticas de recreio. Mas existem em zonas estuarino-fluviais e em portos de comércio e pesca, áreas disponíveis para a criação de apoios à Navegação de Recreio.

O desenvolvimento de apoios à navegação de recreio em Portugal, teve início bastante tarde. Em Lisboa, entre os anos 40 e 60 foram adaptadas as antigas docas comerciais – Belém, Pedrouços e Santo Amaro – mais tarde, nos anos 70, foi construída a Marina de Vilamoura, mas só no fim dos anos 80, com as Comemorações dos Descobrimentos, foi dado um novo impulso a esta actividade. Nessa altura (1988), a então Direcção-Geral de Portos (DGP) promoveu a elaboração de um “Plano Orientador de Desenvolvimento de Infra-estruturas e Apoio à Náutica de Recreio e Desporto”, que veio, posteriormente, a ser complementado pelas orientações do “Livro Branco da Política Marítimo-Portuária rumo ao séc. XXI”, publicado em 1997, onde se promovia a construção e equipamento da rede de portos de escala (apoio ou abrigo, porto intermédio e porto-base) considerados fundamentais para o estabelecimento da cadeia de abrigos e apoios à náutica de recreio.

Na sequência do Plano Orientador vieram a ser construídas algumas marinas, bem como vários portos e núcleos de recreio, muitos destes localizados em áreas portuárias e frentes ribeirinhas. Todavia, o facto de existirem diversos tipos de iniciativas – de promotores privados, mas também da Administração Central (Instituto Marítimo Portuário e Administrações e Institutos Portuários) e Municipal –, levou a que as localizações escolhidas assumissem um carácter voluntarista, sem que fosse dada forma à cadeia de apoios e assegurada a necessária complementaridade entre infra-estruturas e instalações, verificando-se mesmo que algumas iniciativas públicas, ditas de cariz “social”, poderão vir a por em risco a rentabilidade das necessárias intervenções privadas.

A falta de infra-estruturas e instalações portuárias de apoio específico às actividades náuticas de recreio e turismo em Portugal, sobretudo que possam oferecer condições adequadas ao abrigo das embarcações e das tripulações, bem como a carência de postos de estacionamento a seco devidamente equipados e ordenados, e falta de meios para a alagem de embarcações são factores que retraem a procura, com reflexos negativos na oferta e no associativismo: são conhecidas as dificuldades que se enfrentam na maioria dos portos portugueses, quer na obtenção de um lugar fixo de estacionamento, quer as relacionadas com o estacionamento temporário.

Para além disso, a burocracia existente é outro factor que retrai a procura: dificuldade em obter um lugar fixo de estacionamento, ou no estacionamento da frota visitante, obrigação de submeter os documentos a três administrações diferentes no caso de frota estrangeira (autoridade marítima que identifica o barco, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras que identifica a tripulação e procede a formalidades de fronteira, Alfândega que controla as importações extra-UE), excesso de formalidades burocráticas de inscrição.

No entanto, mesmo sem existirem condições aceitáveis para o apoio a estas actividades, os indicadores disponíveis apontam para uma forte procura de náutica de recreio, tanto em resultado do crescimento do

sector da navegação de recreio ao nível mundial como devido à natural atracção dos portugueses pelo mar e às condições geográficas e históricas favoráveis que têm aumentado a procura de embarcações de recreio resultando no aumento da frota residente do país. Como efeito sinérgico, têm-se instalado em Portugal empresas do sector, com representações estrangeiras, que aumentam o leque de possibilidades de escolha de embarcações e serviços.

O levantamento efectuado em 1994, da totalidade da frota nacional de recreio náutico registada nas Capitánias e Delegações Marítimas do Continente era de cerca de 44 mil embarcações, com forte concentração na sub-região do Tejo e na sub-região do Sotavento Algarvio. Este levantamento identificava apenas 341 embarcações, como frota residente estrangeira, localizadas sobretudo no Sotavento Algarvio, o que se podia relacionar com a utilização da Marina de Vilamoura (na altura a única infra-estrutura do género) e quanto à distribuição da frota nacional por comprimentos, o peso das embarcações com comprimento superior a 6 metros era da ordem de 8,5%.

Os registos mais recentes, de 2004,⁹ incluem pouco mais de 47 mil embarcações, o que revela um crescimento inferior a 10%, em 10 anos. Note-se que, no entanto, “o mercado náutico em Portugal está em expansão, sendo o barco cada vez mais a terceira opção de compra, a seguir ao carro e à casa, e quem tem um barco pequeno, tem sempre tendência a comprar um grande.”¹⁰

As infra-estruturas previstas e as entretanto construídas, preparadas para acolher embarcações de maior porte, poderão permitir que, num efeito sinérgico, o nosso mercado interno acompanhe a tendência internacional de aumento da dimensão das embarcações. Obviamente que esse crescimento terá que ter associada a melhoria da segurança e da qualidade dos serviços colocados à disposição das tripulações e embarcações.

Para além disso existe uma importante potencial frota estrangeira em rotas de passagem (nomeadamente a rota Europa do Norte – Mediterrâneo). Entre 1994 e 1999, o valor médio anual de escalas na costa continental foi de 3 410, considerando-se como escalas de passagem as que têm durações inferiores a 90 dias (90% do total).

A duração média que se verificou nas escalas de passagem da frota visitante estrangeira, constituída essencialmente por embarcações com comprimentos superiores a 6 metros foi de cerca de 10 dias,

⁹ Instituto dos Portos e Transporte Marítimo (IPTM)

¹⁰ Saer, Reinventando o Turismo em Portugal. Estratégia de Desenvolvimento Turístico Português no 1º Quartel do Século XXI, Confederação do Turismo Português, Lisboa, 2005, p. 615

pertencendo 49% dessas escalas ao Sotavento Algarvio. Importa referir que um turista náutico despende muito mais que um turista médio e que cada embarcação transporta em média de 2 a 6 pessoas.

Prevê-se que a frota estrangeira visitante, constituída por embarcações de comprimentos superiores a 6 metros (a frota que passa ao largo da nossa costa é de cerca de 12.000 embarcações de recreio, por ano), procure fundamentalmente as instalações portuárias que ofereçam postos de amarração com passadiços flutuantes e condições consideradas aceitáveis pelo iatismo internacional, nomeadamente em termos de segurança e de qualidade dos serviços prestados às embarcações e às tripulações. São também crescentes a procura de locais de hibernação mais próximos dos destinos de Verão e a procura de locais de acostagem para mega-iates, dotados de serviços de alta qualidade nas proximidades como SPA's, talassoterapias, hotéis de luxo, bons restaurantes, comércio (desde equipamento e material náutico, a mantimentos, ao aluguer de automóvel até às lojas de pequenas lembranças) e diversões;

A frota estrangeira residente (estadias superiores a 90 dias), poderá também vir a aumentar o peso relativo de 10% do total da frota estrangeira que utiliza os nossos portos, em virtude de nos demais países da Europa se assistir a um estrangulamento da oferta, ao nível da falta de postos de amarração (a legislação de alguns países impede a compra de um barco sem o adquirente comprovar que tem um posto de amarração).

As infra-estruturas de abrigo utilizadas para a prática de recreio náutico dividem-se em:

- Portos de Recreio ou Marinas, que se caracterizam por possuírem planos de água abrigados, com todas as condições necessárias à pernoita, manutenção, reparação das embarcações, e enquadradas, no caso das Marinas, num complexo hoteleiro que lhe confere maior rentabilidade;
- Doca de Recreio, área no interior dum porto, com condições no plano de água e serviços médios de apoio em terra;
- Núcleo, zona delimitada no interior de um porto com outras funções, possuindo dispositivos de estacionamento de embarcações; e
- Fundeadouro, área abrigada, delimitada por bóias de amarração e oferecendo serviços mínimos de apoio.

Relativamente à oferta de postos de acostagem em Marinas, Portos e Docas de Recreio, existiam em Portugal, em 2004 (IPTM), cerca de 36 instalações portuárias de recreio que dispõem de passadiços flutuantes, sendo de constatar o reduzido número de instalações do tipo Marina (Porto de Recreio) quando comparado com o significativo número de instalações, menos qualificadas, como são os casos das Docas, Núcleos de Recreio e Fundeadouros. Estas instalações totalizavam cerca de 8.600 postos de amarração. Nesse levantamento previa-se a construção de mais uma dezena de instalações portuárias, das quais

algumas foram já concretizadas, aumentando o número de postos de acostagem para cerca de 10.000. Deste número quase metade da oferta localiza-se no Algarve, a região de Lisboa tem quase um quarto e os Açores, com um dinamismo mais recente, quase 20%.

O número de postos de amarração existentes e destinados a embarcações com comprimentos superiores a 6 m satisfaz em cerca de 70% o número de embarcações de recreio da frota residente nacional desse tipo. No entanto, os postos de amarração destinados à frota com comprimentos inferiores a 6 m, são insuficientes, apresentando um rácio postos de amarração/frota da ordem de 12,5%. Estes números mostram o interesse em aumentar o número de postos de acostagens em flutuação disponíveis, mas também em prever portos de hibernação/recolha de embarcações a seco, em especial para fazer face às necessidades de espaço para a frota de menores dimensões e por conseguinte mais facilmente transportável.

É também essa a conclusão que se tira da análise dos indicadores da Euromarina: a oferta de postos de acostagem em flutuação e de espaços de estacionamento a seco terá que ser consideravelmente ampliada, se Portugal pretender aproximar-se dos valores que caracterizam as infra-estruturas portuárias europeias – veja-se, a título de exemplo, os indicadores de alguns países do Sul e da Costa Atlântica europeia:

Infra-estruturas de apoio à Náutica de Recreio: Indicadores

	Número de Portos de Recreio	Nº de Amarrações (x 1.000)	Nº de Amarrações por km2	Amarrações por 1.000 hab
Espanha	201	106,3	0,21	2,6
França	370	163,0	0,24	3,8
Grécia	51	16,7	0,13	1,4
Itália	312	105,0	0,34	1,5
Malta	5	1,5	4,70	3,8
Reino Unido	300	175,0	0,66	2,9
Fonte: Euromarina (2004)				
Portugal (estimativa para 2008)	40	10,0	0,11	0,9

Ou seja, existe ainda um vastíssimo potencial para a criação de infra-estruturas de apoio à navegação de recreio reconvertendo infra-estruturas portuárias existentes e desaproveitadas e promovendo a sua concessão a entidades privadas como forma de encontrar retorno para os investimentos realizados e a realizar. Uma intervenção a este nível permitirá resolver a saturação dos portos de recreio e a falta de lugares de estacionamento de embarcações, tanto para nacionais como para visitantes, evitando situações de procura frustrada e de procura de locais alternativos. O aproveitamento dessas infra-estruturas para apoios à navegação de recreio e actividades marítimo-turísticas irá, por sua vez, promover o emprego,

industrial, comercial e de serviços, ligados a estas actividades, incluindo funções de restauração e turísticas nas zonas ribeirinhas, e ainda a dinamização das comunidades piscatórias. Por fim, a adaptação de infra-estruturas portuárias existentes não só tem impactes ambientais consideravelmente inferiores aos da construção de marinas de raiz como pode mesmo ter impactes positivos, ao promover a reabilitação de áreas ambientalmente degradadas e ao evitar pressões sobre os espaços litorais e os frágeis ecossistemas costeiros.

Turismo Náutico

O turismo de cruzeiros surge nas primeiras décadas do século XIX com os primeiros navios a vapor e as primeiras companhias de navegação, impulsionadas pela corrida a África. Mas só nos anos 40, depois da II Guerra Mundial, é que se abrem novas perspectivas de mercado, reforçadas pela promulgação do "Despacho 100" pelo Almirante Américo Thomaz que veio dar origem à era dos grandes paquetes. A perda das colónias e a crescente utilização do transporte aéreo de passageiros, determinou o fim da época de ouro dos paquetes portugueses, assistindo-se, a partir dessa altura, à desintegração das companhias e à venda dos paquetes portugueses.

Actualmente, alguns portos nacionais, em especial o de Lisboa e o do Funchal, mas também os de Ponta Delgada, Leixões e Portimão, são muito procurados para escala de navios de cruzeiros. Para além disso estão também em movimento crescente os pequenos cruzeiros ou passeios junto à costa e nos estuários, de duração diária ou semi-diária, feitos tanto em embarcações preparadas para o efeito como em embarcações de pesca e/ou embarcações tradicionais.

Cruzeiros Náuticos

A nível dos cruzeiros turísticos, todas as grandes companhias estão representadas em Portugal, ou possuem no País algum agente com quem mantêm relações privilegiadas. Todas estas empresas estarão, à partida, disponíveis para encaminharem junto das suas representadas projectos novos e inovadores que surjam no mercado português.

Existem várias motivações para as pessoas optarem por fazer um cruzeiro e que podem resumir-se no seguinte:

- Cruzeiros de Férias de pequena duração – em férias-curtas (*short-breaks*), por exemplo a passagem do ano;
- Cruzeiros Comemorativos – “lua-de-mel”, bodas de prata ou ouro, ou qualquer outro tipo de comemoração, situações muitas vezes associadas a descontos;

- ➔ Cruzeiros de Incentivos e de Promoção / Apresentação de Produtos – destinados ao mercado das empresas, com um crescimento significativo na Europa; e
- ➔ Cruzeiros “*Charters*” – realizados por operadores turísticos generalistas que fretam os navios aos operadores de cruzeiros para organizarem os seus próprios, normalmente fora da época alta e destinados a camadas sócio-económicas médias e médias-baixas e cuja estratégia é a da verticalização da actividade, sobretudo para destinos “*resorts*”.

Aos cruzeiros estão ainda associados três grandes grupos de produtos/serviços que são comercializados em terra:

- ➔ nos portos de partida/chegada: um conjunto de serviços – “*pre-cruise*” e “*post-cruise*” – que correspondem a dar assistência, acompanhar e promover excursões para os cruzeiristas que vêm/vão (normalmente por via aérea) para regiões longínquas em relação à localização do porto, necessitando de aí pernoitar uma noite pelo menos;
- ➔ nos portos de escala: pequenas excursões na cidade do porto e, eventualmente, abrangendo também a sua área envolvente; necessariamente muito pequenas porque, cada vez mais, o número e diversificação das actividades no interior do navio é proporcional ao aumento da sua capacidade, visando “obrigar” o passageiro a consumir dentro e não fora do navio;
- ➔ vender ao cruzeirista um pacote completo de produtos/serviços que vai desde o cruzeiro a uma estada em terra que pode envolver eventualmente diversas actividades, o que implica a existência em terra de condições adequadas (não só operacionais ao nível do porto, mas também do transporte em terra dos cruzeiristas e sobretudo de hotelaria e outros equipamentos e serviços turísticos de boa qualidade).

Em Portugal, Lisboa e Funchal, com cerca de duas centenas e meia de navios em 2007 são os portos mais procurados pelos navios de cruzeiro, seguidos a uma menor escala por Ponta Delgada, Leixões e Portimão, na casa da meia centena. Horta, Praia da Vitória, Setúbal e Porto Santo e a curto prazo Viana do Castelo, são também portos com potencial para receber e virem a ser procurados por navios de cruzeiro respondendo à crescente procura e oferta de viagens de cruzeiros e, sobretudo, à procura de novos destinos por parte dos operadores, face à saturação já existente em alguns deles.

O perfil de visita é essencialmente de escala, sendo o número de passageiros que embarcam/desembarcam apenas 6% do total de 700 mil passageiros que passaram pelos nossos portos. Esta é uma situação que importa alterar, dado que os passageiros em escala são aqueles que menos consomem, dado que as viagens são organizadas de forma a levar os passageiros a consumir dentro e não fora do navio. Ou seja, é

necessário dotar os nossos portos, em especial Lisboa, Porto, Setúbal, Funchal e Ponta Delgada de condições para que se tornem portos de partida/chegada, assegurando a estadia em Portugal antes ou depois da viagem dos passageiros de cruzeiro.

Actividades Marítimo-Turísticas

Estas actividades englobam um vasto leque de serviços de lazer, culturais, e de interesse turístico, que abarca desde o aluguer de curta e média duração, de embarcações de recreio, à pesca desportiva (actividade em expansão e de grande valor comercial), até à oferta de serviços de mini cruzeiro, incluindo passeios pela costa e nos principais estuários e rios navegáveis.

A actividade Marítimo-Turística em Portugal tem características sazonais, desenvolvendo-se, essencialmente, entre os meses de Maio e Outubro, com maior concentração na região do Algarve, Setúbal, Lisboa, Peniche (Berlenga), e ainda nas ilhas dos Açores e da Madeira.

O desenvolvimento desta indústria tem potencial para a captação de novos segmentos da procura turística internacional e permitirá responder a uma crescente procura doméstica.

Náutica de Recreio e Turismo Náutico em Portugal: que perspectivas

A análise realizada, pela SaeR e apresentada na Parte II deste Estudo, relativamente aos factores de atractividade da componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico revelou o interesse estratégico deste componente do *Hypercluster*:

- ➡ um mercado de grande dimensão (tanto de residentes como de visitantes), com francas possibilidades de expansão;
- ➡ facilidade de investimento, tanto pela rapidez de retorno como pela possibilidade de realizar investimentos faseados; e ainda por não existirem grandes barreiras à entrada;
- ➡ um bom contributo para o desenvolvimento da nossa economia, tanto por poder contribuir para o rendimento nacional e para a criação de emprego como, e em especial, pelo elevado potencial de exportação, atraindo clientes e investidores internacionais; e, por fim,
- ➡ trata-se de um componente que pode contribuir positivamente para renovar e reforçar a identidade e imagem marítimas do país.

No que respeita à sua competitividade, a mesma análise revela o seguinte:

- ➔ é ponto assente que Portugal se distingue relativamente dos outros países no que respeita à sua posição geográfica, apresentando também uma boa qualidade/condições dos recursos físicos e dos equipamentos, infra-estruturas e serviços existentes;
- ➔ já no que respeita às condições para concretização desta componente, são boas para o componente de conhecimento e inovação, mas equivalentes à média as áreas dos recursos humanos e de acesso a tecnologia e capital;
- ➔ por outro lado, o bom potencial para integração em *cluster* e em rede não é acompanhado pela necessária articulação e cooperação entre os agentes; e
- ➔ os agentes económicos, pela sua reduzida qualidade e capacidade mostram-se também incapazes de aproveitar ou dinamizar o enquadramento político, económico e social.

Assim, para assegurar e potenciar a atractividade do componente Turismo e Náutica de Recreio e a sua contribuição para a economia nacional é necessário, primeiro que tudo, intervir ao nível dos agentes económicos, tanto ao nível da sua capacidade de gestão (capacidades de visão, liderança, inovação, dinamismo e profissionalismo) e do seu conhecimento do componente/mercado, como ao nível da sua capacidade de cooperação, formação de alianças e de articulação de estratégias de forma a enriquecer os produtos e serviços na área da Náutica de Recreio e Turismo Náutico e aumentar a competitividade portuguesa nessa componente do *Hypercluster*. Ou seja, é necessária uma ruptura com o *status quo* que provavelmente só poderá ser conseguida com a entrada no sector de empresários dinâmicos e com uma nova mentalidade, fugindo à subsídio-dependência e à concorrência entre entidades que deveriam ser parceiras.

3. Transportes Marítimos, Portos e Logística (C)

Caracterização

Na segunda metade do séc. XX, sobretudo desde a década de 60, dois fenómenos levaram à crescente procura global de transporte, com reflexos também no tráfego marítimo internacional.

O primeiro foi o crescimento do comércio, em particular o comércio internacional, ao qual em seguida juntar-se-ia o processo de globalização que, ao provocar um impacto relevante tanto a nível da produção como do consumo, aumentou ainda mais a necessidade do transporte de mercadorias.

As novas tecnologias de comunicação e facilidade de transporte de pessoas e mercadorias permitiu ainda a deslocalização da produção industrial à escala global, já que os ganhos obtidos na redução dos custos de produção compensam o aumento dos custos no transporte que o afastamento entre o ponto de produção e o de consumo produz.

Paralelamente aos dois processos gerais de evolução das economias e do comércio internacional, as empresas de transporte procuram também reduzir custos através de economias de escala e melhorias na produtividade, o que resultou progressivamente num decréscimo dos custos de transporte e favorecimento do transporte multimodal. Neste processo, o transporte marítimo e os portos passaram a ser apenas um dos elos da cadeia logística.

A procura de serviços de transporte apresenta assim também um crescimento natural, acompanhando o comércio mundial, com um forte aumento fruto da fragmentação e globalização da produção, denunciando desta forma uma relação positiva entre o aumento do PIB, as exportações de mercadorias que impactam directamente no comércio marítimo e na procura de serviços de transporte marítimos.

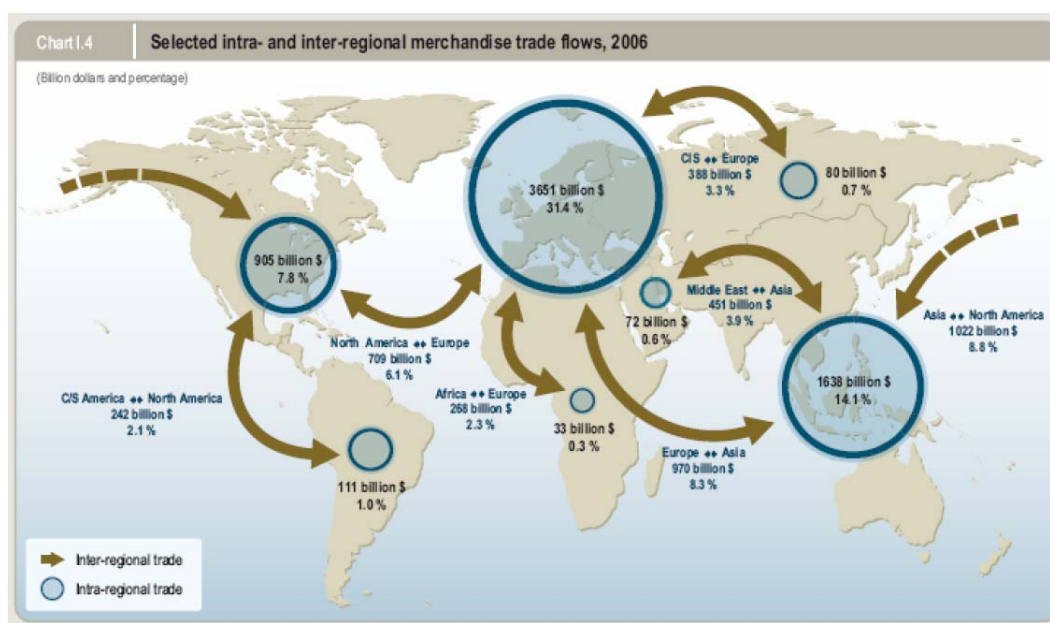
Neste contexto, devem ser destacadas três evoluções:

- ➔ o comércio mundial tem vindo a crescer mais depressa do que a produção mundial, traduzindo a crescente globalização de operações;
- ➔ no comércio internacional destacam-se actualmente as trocas intra-europeias, intra-asiáticas e intra-norte americanas e as trocas inter-continentais entre a Ásia e a América do Norte e a Ásia e a Europa; e
- ➔ o transporte marítimo de contentores tem vindo a crescer mais depressa do que o comércio mundial, devido ao peso crescente do comércio da Ásia com os EUA e Europa em produtos manufacturados.

O crescimento do transporte marítimo e em particular de carga contentorizada está ainda intimamente associado a três processos que têm caracterizado a actual fase de Globalização na economia mundial:

- ➔ a segmentação espacial das cadeias de valor de múltiplos produtos industriais levando à localização de diferentes fases – concepção, investigação & desenvolvimento, *marketing*, fabricação de componentes chave, integração e montagem do produto final, distribuição, assistência pós-venda etc. – em distintas localizações mundiais, tendo em conta a competitividade relativa que cada uma destas localizações pode oferecer; segmentação que exige um intenso recurso ao transporte marítimo, aéreo e terrestre;

- ➔ a corrida à flexibilização dos aparelhos de produção – de forma a responder a procura cada vez mais diferenciadas – e à redução do capital circulante envolvido no ciclo global de produção através do paradigma do “*just in time*” obrigando a um grande rigor nas operações logísticas ao longo da cadeia de produção; e
- ➔ a concentração das operações de integração e montagem e de fabricação de componentes chave de múltiplos produtos industriais na Ásia-Pacífico, através de uma divisão de trabalho pan-asiática em que a China e o Sueste Asiático constituem bases fundamentais de abastecimento dos EUA e da Europa.



Source: International Trade Statistics. 2007: World Trade Organization

Em termos mundiais, os Transportes Marítimos e as Actividades Portuárias e Logísticas associadas constituem a principal componente do *Hypercluster* da economia do mar em termos de produção. No entanto, considerando as dinâmicas de crescimento e não os níveis de produção, podemos afirmar que o Transporte Marítimo não foi tão dinâmico como o Turismo ou as Actividades Energéticas *offshore*, tendo embora as actividades portuárias estado entre as mais dinâmicas de entre as que apresentaram dimensões mais significativas no conjunto de sectores considerados.

Indústria Marítima Mundial. Totais 2005-2009 (bilhões €)

Figure 3.1: World Marine Industry Totals 2005-2009 (€ billion)

Services 2454			
Shipping	1437	Marine Tourism	928
Marine Commerce	29	Ocean Survey	10
Ports	136	Submarine Telecoms	12
Cruise Industry	67		
Manufacturing 541			
Shipping Building	155	Marine IT	16
Marine Equipment	358	Marine Biotechnology	12
Resources 1306			
Marine Fisheries	802	Energy	489
Fishing	250	Renewable	13
Aquaculture	134	Oil & Gas	476
Seaweed	33	Minerals & Aggregates	15
Processing	385		
Education & Research 62			
Education & Training	8	Research & Development	54

Fonte: "Marine Industries Global Market Analysis", Marine Institute Ireland, March 2005

Transportes Marítimos

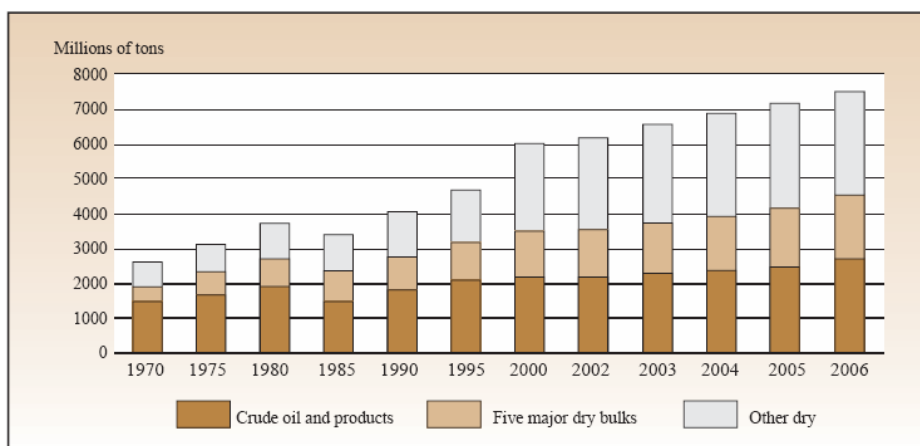
Segundo a Organização Mundial de Comércio, "nos últimos cinquenta anos, o comércio cresceu mais rapidamente do que a produção: a produção real cresceu a uma taxa média anual de 3,7%, enquanto que a correspondente taxa para o comércio foi de 6%, isto é, o nível das trocas comerciais multiplicou-se por dezassete, enquanto que o da produção sextuplicou"; "para este resultado contribuiu a rápida evolução das tecnologias, em particular nos sectores ligados à informação, às telecomunicações e aos transportes..."¹¹.

No entanto, é conhecida a crise generalizada que afectou o transporte marítimo a nível mundial, em particular na sequência do primeiro choque petrolífero, que veio alterar o equilíbrio entre a oferta e a procura de transportes, a nível mundial.

¹¹ OMC (1998), p.6.

Evolução do Transporte Marítimo a Nível Mundial

Anos	1970	1980	1990	2000	2002	2003	2004	2005	2006(est.)
Comércio Mundial (milhões ton.)	2.566	3.704	4.088	5.983	6.120	6.500	6.846	7.109	7.416
Comércio Mundial (10 ⁹ t. x milhas)	10.655	16.777	17.121	23.693	24.172	25.854	27.574	29.094	30.686
Frota Mundial (milhões t de porte bruto)	326	683	358	808	844	857	896	960	1.042



Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007.

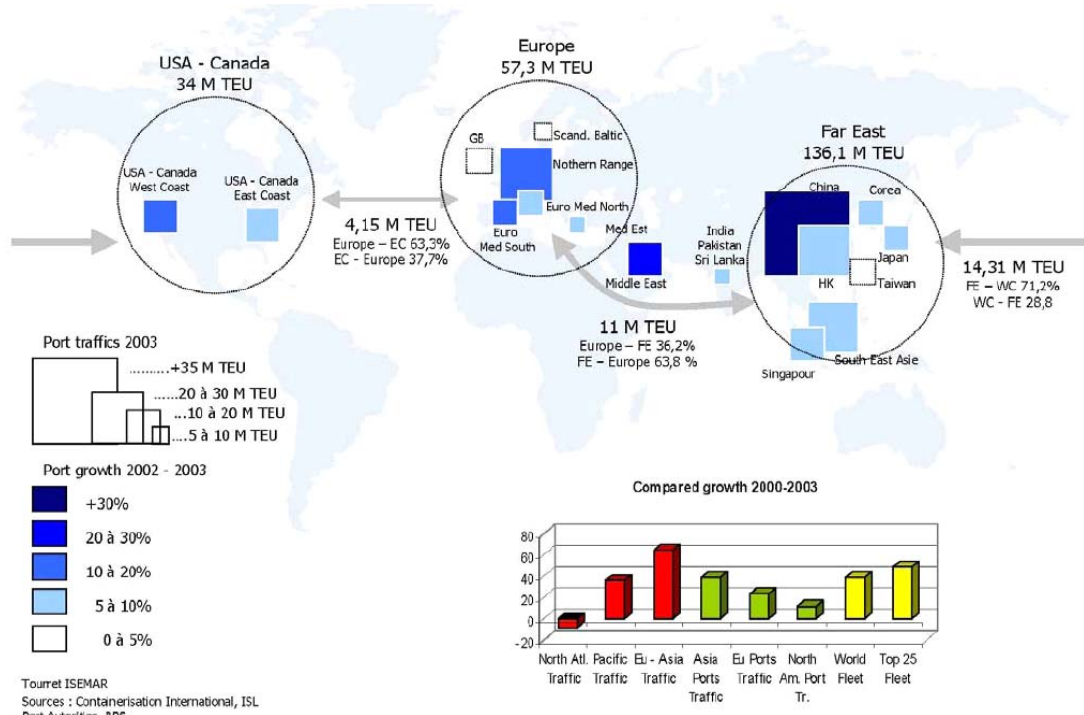
Merecem referência as consequências do processo de liberalização, internacionalização no aumento da competitividade no registo de navios, tendo-se assistido a um movimento geral de transferência de navios dos registos convencionais para registos mais competitivos, de que resultou uma clara perda de posição das bandeiras tradicionais, que detinham cerca de 65% da frota mundial no início da década de 70, para apenas 25% no início do Século XXI.

As actividades de Transporte Marítimo desagregam-se em cinco segmentos distintos – o transporte de graneis sólidos (cereais, soja e outros produtos agrícolas e alimentares, minérios etc.); de graneis líquidos, com destaque para os produtos petrolíferos, os produtos químicos e o gás natural liquefeito; a carga geral fraccionada; o transporte de automóveis e outras cargas sobre rodas (*roll on - roll off*) e o transporte contentorizado. Os maiores crescimentos têm-se verificado no transporte marítimo de contentores e no transporte de gás natural liquefeito (embora este numa escala muito inferior).

Com efeito, o transporte marítimo de carga contentorizada tem vindo a assumir uma posição cada vez mais relevante, contribuindo para o crescimento de grandes empresas de *shipping* e logística, focadas no tráfego contentorizado e serviço de *handling* rápido e eficiente.

O crescimento do Transporte Contentorizado está intimamente associado à emergência da Ásia como grande pólo exportador de produtos industriais, enquanto os EUA e Europa, mantendo sem dúvida exportações deste tipo, foram evoluindo para “economias de serviço e de conhecimento”. Por sua vez é de notar não só a importância dos tráfegos entre a Ásia e os EUA e Europa, como o profundo desequilíbrio que os caracteriza: o tráfego com origem na Ásia é muito maior do que o gerado nas outras duas regiões.

Tendências globais do tráfego contentorizado

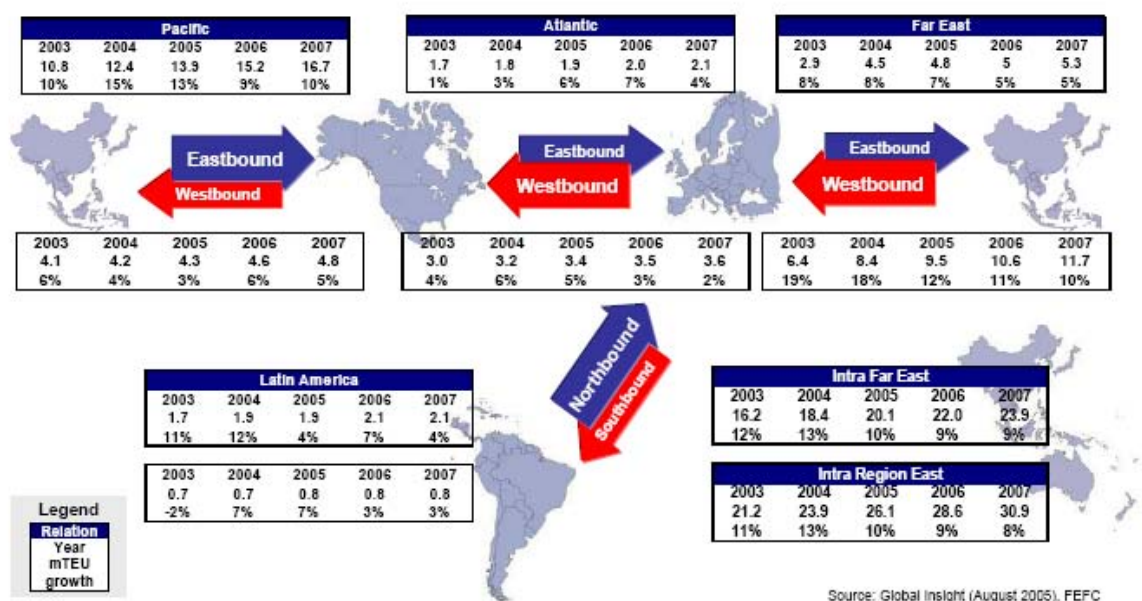


Fonte: Atlantic Transnational Network - *Intermodality in freight transport: ports and hinterland, maritime transport including short sea shipping*, Report presented by M. Stuart COLE and M. Armand VILLA, April 2006

Para se ter uma medida do crescimento exponencial da contentorização recorde-se que o volume de movimentação de contentores nos portos à escala global passou de 36 milhões de toneladas em 1980 para 1130 milhões em 2006. E se a bacia Atlântica foi a origem do movimento de contentorização, actualmente a Ásia-Pacífico transformou-se na principal região do mundo em termos de movimentação de contentores, tendo passado dos 25% do total que detinha em 1980 para mais de 45%.

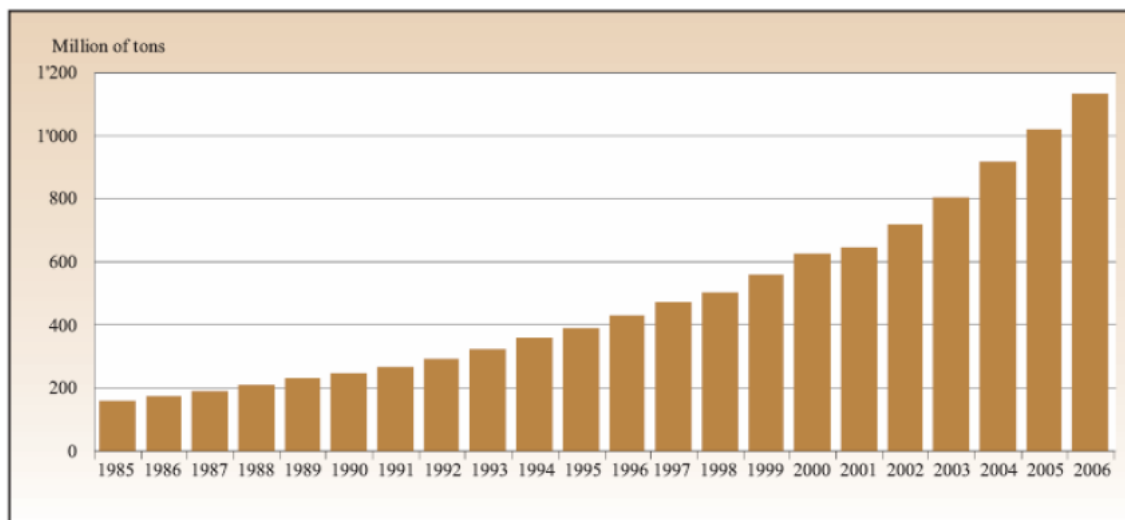
Esta característica estrutural tem a maior importância para os grandes operadores mundiais deste tipo de transporte, já que transportar centenas de milhares de contentores em vazio no regresso à Ásia é um factor limitativo da rentabilidade das operações, obrigando a um esforço redobrado de contenção de custos. Só que este processo tem vindo a incidir na busca de economias de escala com navios cada vez maiores.

Assimetrias Leste /Oeste no transporte marítimo de contentores



A necessidade de reduzir o impacto destes desequilíbrios nas trocas tem levado os armadores a reagir, seja por via da ampliação do número de produtos que são transportáveis em contentor, de forma a aproveitar exportações de matérias-primas ou produtos intermédios com origem na Europa ou nos EUA seja pela procura de novos parceiros comerciais situados entre a Ásia Pacífico e a Europa dos quais o mais significativo será a Índia ou ainda pela configuração das redes globais dos operadores por forma minimizar a parte das rotas com transporte em vazio de contentores por parte dos maiores navios desses operadores (dando mais força a redes com arquitecturas *Hub & Spokes*).

Evolução do Comércio Contentorizado, 1985–2006



Fonte: Clarkson Research Services, Shipping Review Database, Spring 2007, p. 101

Concentramo-nos nos operadores de linhas regulares de contentores e nos operadores internacionais de terminais portuários, já que são os principais actores que “desenham” rotas, definem a sua articulação e acabam por determinar a posição dos vários portos nessas rotas e nos seus cruzamentos.

Os operadores de linhas regulares de contentores

O transporte marítimo de contentores tem vindo a concentrar-se num número cada vez mais reduzido de operadores de que sobressaem os asiáticos e alguns europeus, sendo surpreendente a fraca presença de operadores dos EUA (apenas um armador entre os dez primeiros – a APL).

Hoje, os maiores armadores ainda são os europeus, graças nomeadamente a um acelerado movimento de fusões e aquisições como acontece com os dinamarqueses da MAERSK e os suíços da MSC, os franceses da CMA-CGM e os alemães da Hapag-Lloyd, mas é muito significativo o número de armadores asiáticos entre os dez primeiros – os taiwaneses da Evergreen, os coreanos da Hanjin, os chineses da COSCO, CSCL, os japoneses da NYK.

Movimentos de Fusões & Aquisições nos operadores de linhas regulares de transporte de carga contentorizada

1995				2000				October 2005			
	Carrier	Cap. in TEU	% of TOP 30		Carrier	Cap. in TEU	% of TOP 30		Carrier	Cap. in TEU	% of TOP 30
1	Evergreen	169.126	8%		Maersk Sealand	875.536	14%		Maersk / PONL	1.493.253	21%
2	Maersk	166.115	8%		MSC	586.160	9%		MSC	717.070	10%
3	Sea-Land	153.104	7%		Evergreen	446.032	7%		Evergreen	457.487	6%
4	Cosco	149.334	7%		P&O Nedlloyd	409.551	7%		CMA-CGM	435.384	6%
5	NYK	138.612	7%		CMA-CGM	344.988	6%		Hapag-Lloyd/CP	399.065	6%
6	Mitsui OSK	118.871	6%		APL	286.837	5%		APL	314.326	4%
7	Nedlloyd	97.133	5%		Hanjin	280.518	5%		Hanjin	312.277	4%
8	P&O Containers	89.813	4%		NYK	253.649	4%		Cosco	299.695	4%
9	Hanjin	89.054	4%		Cosco	242.504	4%		CSCL	294.328	4%
10	K-Line	73.760	3%		OOCL	207.455	3%		NYK	287.366	4%

33 % of total capacity
1995

42 % of total capacity
2000

55 % of total capacity Oct.
2005

Source: Transmodal, October 2005

Para ter uma presença mais global e para fazer face ao gigantismo da MAERSK vários armadores têm vindo a constituir alianças, envolvendo, nomeadamente, operadores asiáticos. Mas essas alianças têm-se revelado instáveis.

O Transporte Marítimo de Curta Distância na Europa

Podemos distinguir dois grandes tipos de transporte marítimo entre portos: o *deep sea shipping* (navegação intercontinental) e o *short sea shipping* ou transporte marítimo de curta distância (TMCD). Este último subdivide-se em actividades de *feeder*, cabotagem e micro-cabotagem, transporte fluvio-marítimo e inclui as recém criadas Auto-Estradas do Mar.

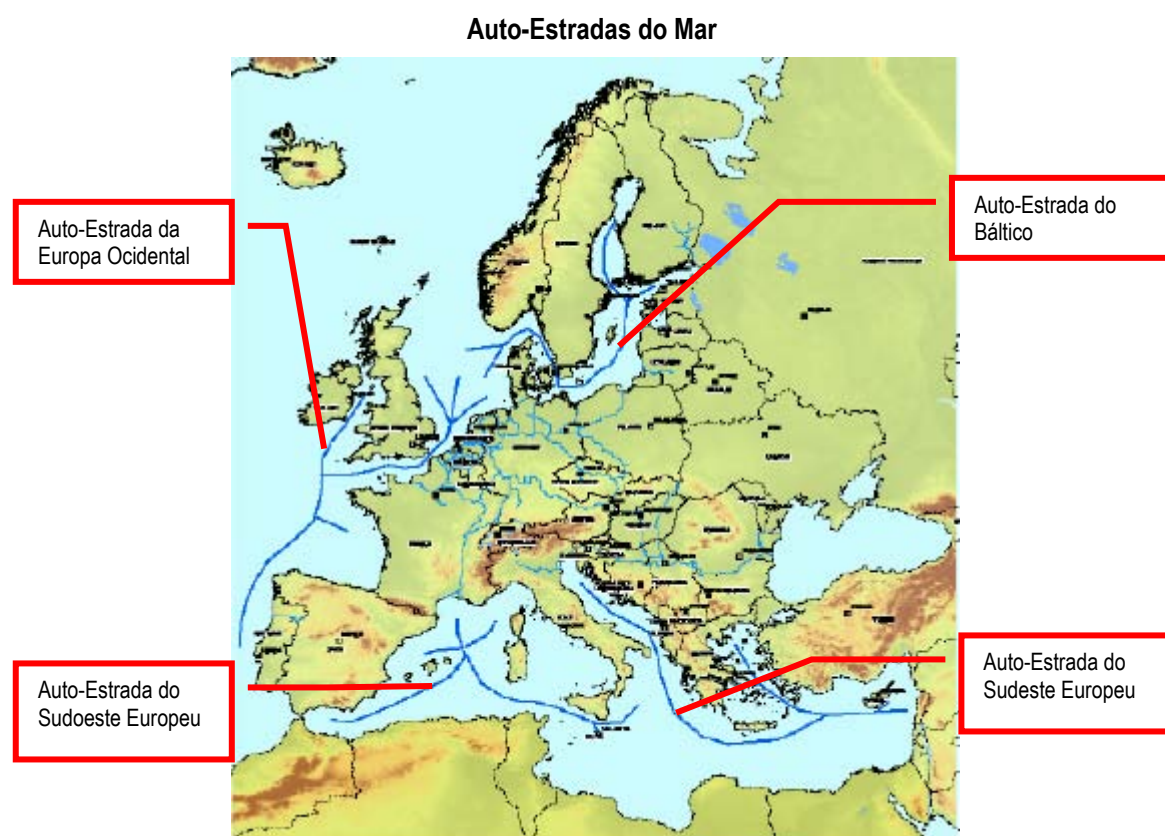
O *feeder* combina o transporte de *deep sea* com a redistribuição por portos secundários em navios mais pequenos, estruturando-se a actividade numa rede de pequenos portos à volta de um porto principal. A cabotagem consiste no transporte de passageiros e mercadorias entre os portos de um país ou, à escala da União Europeia entre os portos comunitários.

A União Europeia definiu como um dos seus objectivos na Política Europeia de Transportes reduzir a parte do modo rodoviário nos transportes no interior da União, quer como contributo para a mitigação das alterações climáticas, quer para reduzir o consumo de energia.

Este objectivo supõe, por um lado, transferência para o modo ferroviário de transporte de carga, que será apoiado num grande investimento em infra-estruturas, a realizar no quadro das Redes Transeuropeias e, por outro, o projecto Auto-Estradas do Mar em que se pretende utilizar o Transporte Marítimo de Curta Distância

(TMCD) em complementaridade com o modo rodoviário, de forma a reduzir os percursos realizados em terra.

O conceito de Auto-Estradas do Mar foi proposto pela Comissão Europeia em 2001 como uma alternativa real e eficiente ao transporte rodoviário. O seu objectivo é introduzir novas cadeias logísticas intermodais de base marítima, mais sustentáveis e comercialmente mais eficientes, melhorando o acesso aos mercados europeus e reduzindo ao mesmo tempo o congestionamento no sistema rodoviário, sendo possível o uso complementar da rede ferroviária e de vias navegáveis interiores como parte de um sistema integrado baseado no TMCD. Trata-se, portanto, de um conceito mais abrangente do que uma simples ligação entre portos, esperando-se ao contrário que estes passem a constituir uma etapa plenamente integrada na cadeia logística e que suporta o desenvolvimento do TMCD na Europa.



Fonte (adapt.): Atlantic Transnational Network - Intermodality in freight transport: ports and hinterland, maritime transport including short sea shipping, Report presented by M. Stuart COLE and M. Armand VILLA, April 2006

A Atlantic Transnational Network alertou no entanto para o factor de, no Arco Atlântico, onde se insere Portugal, algumas características específicas – desde longo, a grande distância entre os portos – poderem

dificultar a operação das Auto-Estradas do Mar, se o conceito não se revelar suficientemente flexível para se adaptar às circunstâncias deste espaço. O trabalho entretanto em curso revelou efectivamente as dificuldades de implementação do projecto numa área com grandes diferenças entre si. Apesar dessas diferenças, todos os Estados estão conscientes da importância de que se reveste o projecto, tendo criado uma lógica de integração dos seus serviços e infra-estruturas marítimos, onde a liderança foi assumida por França, Irlanda e Espanha na preparação de várias iniciativas, mas Portugal avançou também já com projectos nesta área a partir de Leixões e Sines (o projecto PORTMOS, de desenvolvimento das auto-estradas marítimas, que foi aprovado pela Comissão Europeia em Outubro de 2004 foi considerado como projecto de referência). A arquitectura legal do financiamento das Auto-Estradas do Mar encontra-se no programa TEN-T (Trans-European Transport Networks), que define os três grandes objectivos dos projectos de ligação via Auto-Estradas do Mar: concentração dos fluxos de mercadorias em rotas marítimas, maior coesão e redução do congestionamento rodoviário da Europa.

Existem financiamentos comunitários para o desenvolvimento destes corredores – através dos programas Marco Polo (para apoio às iniciativas privadas, que proponham serviços inovadores) e o TEN-T (apoando os Estados no desenvolvimento de infra-estruturas), sendo essencial para a candidatura a estes financiamentos o cumprimento pelos projectos candidatos dos requisitos previstos no TEN-T, nomeadamente: envolvimento de pelo menos dois Estados-membros no projecto a apresentar e realização prévia de estudos de mercado; garantia de que existe uma redução efectiva do congestionamento rodoviário derivada do projecto ou que este facilita o acesso a regiões periféricas; conter elementos de verificação de qualidade dos serviços a prestar e elementos elegíveis e informação sobre custos.

Estes projectos têm como principais actores, além da Comissão Europeia e dos Estados-membros, as Administrações Portuárias, Autoridades Portuárias e Autoridades Marítimas, mas é também muito importante o envolvimento dos operadores da indústria – operadores marítimos, de terminais e alfândegas, empresas de estiva, serviços portuários, operadores de plataformas logísticas, de transportes, etc., de forma a poderem ser cumpridas as três condições de base identificadas pela União Europeia para o sucesso das Auto-Estradas do Mar: escolha estratégica dos portos e corredores intermodais e serviços; compromisso de todos os actores da cadeia de fornecimento com o projecto e a necessidade do desempenho de melhor qualidade em toda a cadeia para que tenha a máxima atractividade ao cliente.

Existem hoje na Europa vários operadores de TMCD, alguns especializados em soluções ro-ro, enquanto outros realizam também operações de transporte marítimo para África, América Latina e América do Norte. Entre estes operadores refiram-se a holandesa TRANSFENNICA, a italiana GRIMALDI, a espanhola Vapores Suarez Dias e a espanhola TRANSMEDITERRANEA.

O lançamento do projecto Auto-Estradas do Mar está a interessar outros operadores, como ficou claro quando uma das maiores companhias de Transporte Marítimo de Longa Distância (TMLD), a francesa CGM, concorreu, através da SNMC, à compra da espanhola TRANSMEDITERRANEA, quando esta foi posta à venda pela accionista ACCIONA.

O êxito futuro do TMCD no contexto das Auto-Estradas do Mar irá depender de cinco factores principais:

- ➔ a conectividade dos portos que sejam servidos, em termos de acesso, a *hinterlands* densos de oferta e procura das mercadorias que venham a utilizar o TMCD;
- ➔ a frequência das paragens nos principais portos;
- ➔ a rapidez e capacidade dos navios que se especializem neste tipo de tráfego;
- ➔ a existência de terminais dedicados que permitam uma muito rápida movimentação nos portos; e
- ➔ a existência de procedimentos administrativos estandardizados e de sistemas informáticos de suporte que permitam suprimir o tempo de paragem nas operações de mudança de modo.

Nova geração de navios para TMCD – exemplo



Nas duas últimas décadas, os principais operadores e as alianças reformularam o “desenho” das suas redes de transporte marítimo através da introdução de novos tipos de serviços “*end to end*” e de novos conceitos como os serviços pendulares, especialmente nas rotas Leste/Oeste. Os serviços pendulares apoiam-se em portos *Hub* que funcionam como placas giratórias entre serviços de linha de rotas distintas, sendo normalmente servidos por navios Pós Panamax. Este desenho de rota tornou-se muito frequente em rotas

com grande volume de comércio internacional como seja a que liga Europa/Extremo Oriente/Costa Oeste dos EUA.

Este novo desenho de redes permitiu a emergência de uma nova classe de centros de carga ao longo das rotas Este/Oeste, alguns dos quais dependem completamente de fluxos de tráfego que se originam muito longe pela interacção de regiões separadas por grandes distâncias e em que esses portos beneficiam de uma localização próxima da rota e numa posição intermédia do seu curso. Alguns autores têm defendido que o desenho ideal de rede seria um “*round –the –world*” sobre o Equador, que permitiria servir o Sul – menos procurado pelo transporte marítimo – a partir da circulação sobre uma rota de intenso movimento como é a Este/Oeste. Essa rede poderá ser facilitada com a ampliação de capacidade do canal de Suez, com novas eclusas que permitirão a passagem de navios pós-Panamax, Aframax e Suezmax.

A construção de redes com uma abrangência global tem pois sido feita de acordo com diversos padrões – serviços à roda do globo, serviços pendulares, serviços triangulares, serviços de correia de transmissão, serviços borboleta etc. A título de exemplo destacamos dois:

- ➡ Os **serviços à volta do mundo**, passando pelo canal do Panamá, foram iniciados na década de 80 pelo armador de Taiwan *Evergreen*, mas têm perdido importância pelas limitações actuais do Canal na passagem de navios porta contentores de maior porte. Essa importância irá certamente aumentar com a já referida ampliação das suas eclusas.
- ➡ Os **serviços pendulares** mais comuns, que servem a Europa Ocidental (fachadas atlântica e mediterrânica), a América do Norte (fachadas do Atlântico e do Pacífico) e o Extremo Oriente. Cada uma inclui a paragem em vários portos em que os contentores são objecto de *transshipment* para *Hubs offshore* ou para o *hinterland*, dependendo da função de cada um desses portos. Em serviços pendulares podem ser utilizados os maiores navios, já que esta arquitectura de rede não obriga à passagem pelo Canal do Panamá, mas sim pelo Canal do Suez, em que podem passar navios com capacidades até 12 mil TEU. Em cada pêndulo – ilustrado no mapa com o caso do armador de Hong Kong OOCL – a maior parte do tráfego é destinada ao outro extremo.

Exemplo de três serviços pendulares articulados



Fonte: OOCL

Os armadores têm vindo a utilizar, nas suas redes, navios cada vez maiores para obter economias de escala, nomeadamente nas rotas com a maior densidade de comércio e tráfego. Mas esta solução não é simples. Com efeito, a exploração destas economias só se verifica quando a utilização da capacidade é máxima. Ora nem sempre os grandes navios conseguem encher, o que leva os armadores a procurarem encher os navios com carga adicional, mesmo que para tal tenham de praticar fretes mais baixos, o que acaba por se traduzir em ganhos líquidos inferiores aos que se pretendia com a redução dos custos. Para encher os navios vocacionados para circulação nas rotas de maior tráfego acaba por ser necessário incluir contentores destinados a destinos finais afastados da rota principal o que se traduz em maiores tempos de trânsito entre origem e destino.

A busca de uma cobertura o mais global possível – desejada pelos utilizadores dos serviços das linhas – é um dos objectivos que o desenho das redes dos operadores procura resolver. Mas são distintas as soluções a que chegam. Assim:

- existe um número muito restrito de grandes operadores que individualmente dispõe de uma cobertura realmente global, quer nas rotas Este/Oeste quer em rotas secundárias – tal é o caso da *Maersk Sealand*, da *MSC*, da *CMA-CGM* ou da *P&O Nedlloyd* (quando esta era independente). Mas enquanto a *Maersk* criou uma rede global claramente balanceada, outras construíram redes de *hubs* específicos (sendo que muitos deles não se encontram entre os maiores portos do mundo) e dispõe de um serviço mais selectivo de mercados secundários tais como a África, as Caraíbas ou o Mediterrâneo Oriental o que, para permitir altas frequências, exige grandes investimentos em navios;
- existem outros operadores de linhas regulares que têm uma base mais regional, oferecendo os seus serviços num número limitado de rotas; tal é ainda hoje o caso da maioria dos operadores asiáticos –

APL, Hanjin, NYK, China Shipping, e HMM, que se focalizam nas rotas intra-asiáticas, transpácifica e Europa/Extremo Oriente, o que resulta da sua grande dependência dos fluxos de exportação gerados nas suas bases nacionais. Estes operadores optaram por integrar alianças como forma de acederem indirectamente a uma cobertura mais global – cobertura essa que, como referido, é procurada pelos utilizadores – e a frequências maiores, sem terem que aumentar significativamente os seus investimentos (vd composição das principais Alianças); e

- ➡ existem por último alguns operadores asiáticos com presença global – *Evergreen* e *MOL* – frequentando as rotas secundárias como a África e América Latina.

Em síntese, podemos afirmar que, enquanto alguns operadores optaram pela constituição de redes que asseguram uma verdadeira cobertura global, outros estão mais aprisionados pela circulação no espaço da tríade - Extremo Oriente/América do Norte/Europa – e procuram, com a integração em alianças, diferenciar os serviços face aos rivais de maior porte enquanto se têm que focalizar na competição pelos custos como estratégia base para cada um.

Uma das questões que o desenho das redes coloca é a do necessário ajustamento entre o interesse do operador de linhas regulares que pode ver numa arquitectura *Hub & Spokes* a melhor solução operacional em termos de custos e o interesse dos utilizadores que terão preferência por reduzir os tempos de trânsito, ter maior frequência e dispor de soluções com maior flexibilidade.

Na prática, o que acontece é que, não obstante as vantagens de *Hub & Spokes* para os operadores de linhas, estes, para captar os clientes, acabam por utilizar os seus maiores navios em itinerários multi-porto. Os sistemas *multi-loop* que as alianças oferecem parecem oferecer uma maior frequência do que a *single-loop* do tipo *Hub & Spokes* de um único grande operador. Um sistema com mais *loops* e navios mais pequenos envolve menos risco e pode eventualmente acabar por ser uma opção mais barata do que utilizar navios de muito grande porte em rotas com poucas escalas.

A competição extrema na componente oceânica do transporte global levou os armadores a prestarem cada vez maior atenção à movimentação portuária, por um lado, e à gestão do serviço do *hinterland*, de forma a aproximarem-se o mais possível do destino final dos contentores, oferecendo directa ou indirectamente aos clientes um serviço logístico integrado. Em relação ao primeiro aspecto, alguns dos grandes armadores, como a MAERSK, optaram por dispor de terminais próprios em portos de escala ou em portos de *transshipment*. Já quanto ao segundo aspecto, podem distinguir-se três abordagens distintas de operadores:

- ➡ alguns grandes operadores, como a MAERSK, optaram por prestar serviços porta a porta, oferecendo soluções logísticas integradas, gerindo terminais de contentores e organizando, em

parceria, serviços no *hinterland*, como acontece com a ERS – *European Rail Shuttle*, que liga os Países Baixos à Itália por via ferroviária;

- ➡ outros operadores concentraram-se na sua componente tradicional marítima, procurando assegurar uma coordenação com transportadores independentes, actuando no *hinterland* dos principais portos de escala e com prestadores de serviços logísticos; e
- ➡ por último, um terceiro grupo combina uma estratégia de investimento selectivo em actividades de suporte consideradas vitais (vd. serviços de agente e centros de distribuição com a subcontratação de serviços considerados menos críticos).

Portos

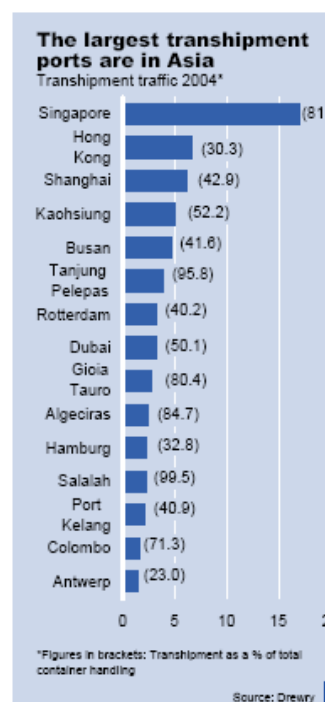
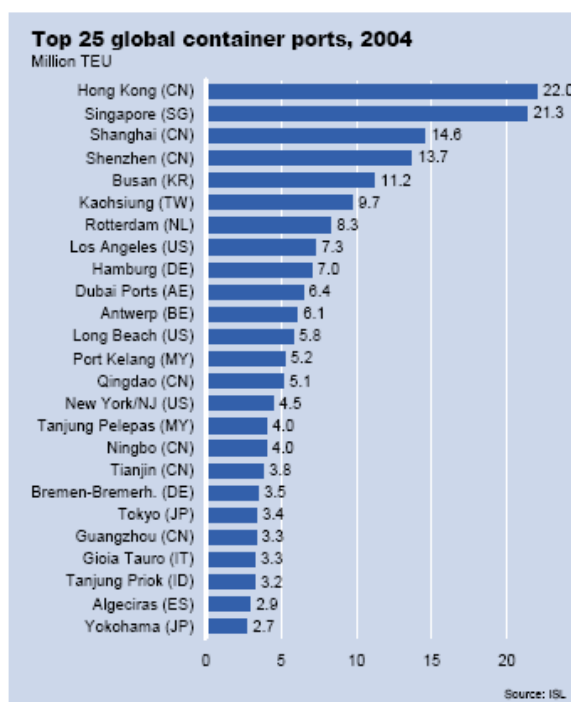
Cada vez mais os grandes operadores organizam redes estruturadas em torno de um conjunto de grandes portos com grandes *hinterlands* (regiões produtoras de bens industriais ou regiões consumidoras) ou com grande capacidade de *transshipment*, de que se destacam, como seria natural, os portos asiáticos.

Ao mesmo tempo, assiste-se, graças ao movimento de privatização de operações portuárias que tem vindo a decorrer à escala mundial, ao surgimento de uma categoria específica de agentes – os operadores internacionais de terminais portuários – que procuram estar presentes nos principais portos de destino e/ou origem de cargas e em portos que possam servir como placas de *transshipment*.

Este processo tem tido expressão sobretudo na Ásia e na Europa, enquanto os EUA têm resistido à penetração deste tipo de operadores, dos quais se destacam dois operadores independentes do *shipping* – a PSA de Singapura, a Hutchison de Hong Kong – a AP.Moller que pertence actualmente ao grupo MAERSK e a Dubai Ports que adquiriu recentemente a P&O Nedlloyd.

A exigência de rapidez e a concentração dos grandes operadores num número seleccionado de portos tem vindo a transformá-los em “megahubs”. Os portos têm assim sofrido impactos relevantes quer na sua organização quer no papel regional que desempenham ou podem desempenhar, fruto da liberalização do comércio internacional e da crescente concorrência entre as empresas de transporte, tendo-se tornado hoje em verdadeiras plataformas de ligação de actividades, elas próprias em concorrência entre si.

Principais Portos Mundiais - Carga Contentorizada



A competição entre portos é muito complexa e dinâmica e os factores que determinam a respectiva competitividade passam por factores tão diversos como o impacto do comércio livre, desregulação e privatização dos portos e sua hierarquização; o aumento de tamanho dos navios; a integração e mudança das redes logísticas e de distribuição, as alterações tecnológicas e processuais/de gestão portuária, etc.

O ponto central da concorrência entre portos é a capacidade de atracção e fidelização dos armadores e transportadores que controlam grandes fluxos de carga e que podem gerar valor acrescentado para região de implementação do porto.

É necessário, assim, que os portos reconheçam o seu contributo para o desenvolvimento económico e o impacto económico e social que criam no respectivo *hinterland*, desenvolvendo a consciência do papel que

são chamados a desempenhar num ambiente altamente competitivo, sendo aí que os maiores ganhos de produtividade que podem ainda ser obtidos, estando estes dependentes dos recursos de terra disponíveis e que se constituem elementos chave para a posição relativa do porto.

Como referido, a indústria da distribuição e transporte sofreu uma grande transformação, fruto dos desenvolvimentos ocorridos nos sistemas de produção e comércio, decorrentes da consolidação dos mercados, maior integração e construção de redes de cooperação entre actores na cadeia de transporte e logística, que exigem uma reestruturação profunda da indústria de transportes, desde logo no transporte marítimo e nos serviços portuários.

Assim, o papel dos portos excede hoje a função de simples fornecimentos de serviços aos navios e carga, devendo hoje apresentar-se como um grande subsistema do vasto sistema de produção, transporte e logística, um componente integral do sistema de transporte, com um *core business* ampliado para incluir actividades não-marítimas como de recreio, turismo e ambientais.

Os impactos das profundas alterações de enquadramento global, sectorial e a necessária redefinição das cadeiras de valor do negócio portuário fazem com que os conceitos tradicionais de *hinterland* e *foreland* sejam menos relevantes.

O *hinterland* de um porto é hoje concebido como a “área de impacto económico em terra, definindo-se por considerações comerciais e não apenas geográficas”¹². Cobre a área de origem e destino das mercadorias transportadas que passam pelo porto. Este espaço está, desta forma, dependente do nível de actividade económica e concorrência entre os diferentes modos de transporte e da intermodalidade, sendo ainda diferente para cada produto transportado – para o tráfego *inbound*, basear-se-á nos consumidores e no transporte para chegar a eles; ao contrário, no tráfego *outbound*, o *hinterland* baseia-se nas áreas de produção.

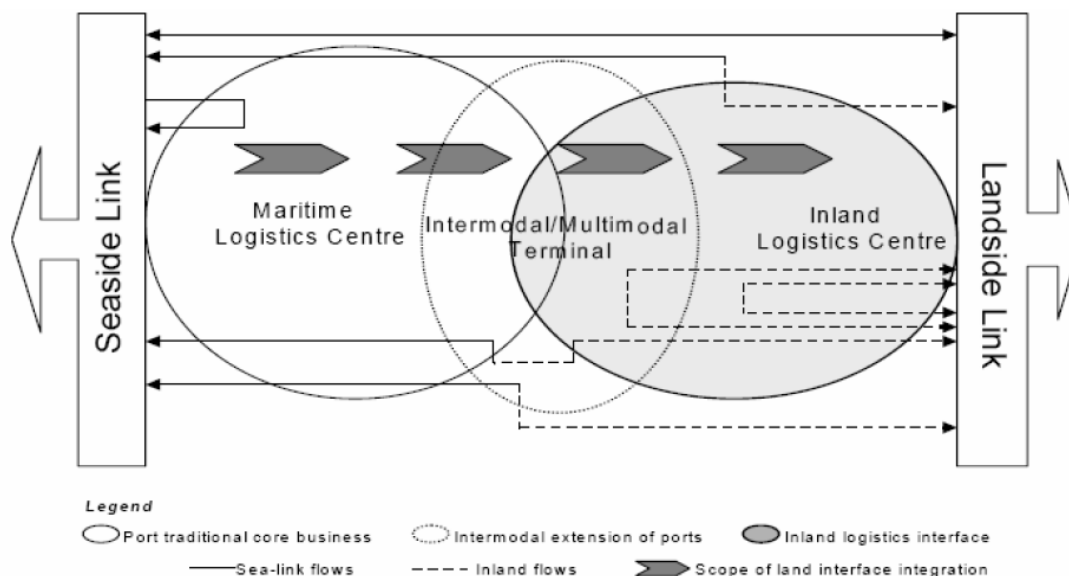
O desenvolvimento de um porto está intimamente ligado ao desenvolvimento das condições do território ao qual está ligado. Inserido numa rede de áreas marítimas e terrestres, o porto deve ser considerado um nó de ligação entre elas, e não como um ponto apenas de chegada ou apenas de partida de mercadorias. A sua área de referência estratégica deve incluir, antes, todo o seu enquadramento territorial, integrando e interrelacionando actividades marítimas, portuárias e terrestres, construindo redes de articulação entre elas.

Trata-se de uma concepção organizacional que coloca o porto no centro de um sistema de relações económicas que inclui, não apenas o respectivo *hinterland*, mas também o *foreland* portuário. Uma rede com

¹²Atlantic Transnational Network - Intermodality in freight transport: ports and hinterland, maritime transport including short sea shipping, Report presented by M. Stuart COLE and M. Armand VILLA, April 2006, p. 22

início no *hinterland* do porto, passando pelo porto em si mesmo, e pela articulação com outros portos intermédios, até ao porto de destino, isto é ao *foreland* (área marítima com a qual o porto tem laços comerciais ou o conjunto de mercados atingidos através dos portos interligados¹³) do porto de partida.

Capacidade e potencial de desenvolvimento dos portos como centros logísticos integrados



Source: "Assessment of a seaport land interface: an analytical framework", Report by the UNCTAD secretariat, December 2004

Os *hinterlands* de um porto variam assim de acordo com o tipo de produto e o tipo de tráfego (*inbound* ou *outbound*), abrangendo o mar, o porto e a terra, onde o porto se constitui a si mesmo como um elo na cadeia logística.

Desta forma, a proximidade de uma zona industrial é relevante para a escolha do porto para tráfego de volumes de produtos, mas a posição para os produtos manufacturados varia consoante se trate de cargas contentorizadas ou não. A crescente concentração em grandes portos com *deep sea shipping* que fazem apenas uma ou duas paragens alterou os *hinterlands* portuários na Europa, verificando-se uma tendência para o crescimento dos grandes portos de carga contentorizada e dos respectivos *hinterlands*, embora os portos regionais tenham também os seus próprios *hinterlands* de alcance regional, e muitos contentores sejam alvos de operações de *transshipment* para posterior transferência por mar. Assim, por exemplo, os portos do arco atlântico podem ser classificados como portos com *hinterlands* locais, regionais ou supra-regionais, enquanto Roterdão se apresenta como tendo toda a Europa como o seu *hinterland*.

¹³ idem, p.20

O reforço da cooperação com o espaço terrestre envolvente reveste-se, nesta lógica de funcionamento, de uma série de vantagens, de onde se destacam a crescente produtividade do espaço, através da ligação mais eficiente com o espaço; uso optimizado do espaço e maior possibilidade de sucesso nas transferências modais; reforço da posição para atracção de fundos e subsídios; possibilidade de expansão do *hinterland* com invasão de mercados cativos de outros portos; melhor conhecimento dos mercados locais; maior flexibilidade, consistência e frequência; reforço do pólo logístico e simplificação de procedimentos alfandegários.

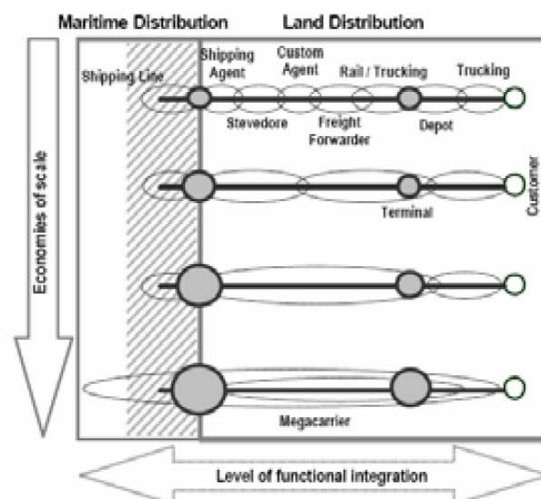
Logística

O aumento de tamanho dos navios de contentores tornou menos lucrativo para as empresas de transporte as paragens em todos os portos, ao mesmo tempo que poucos são efectivamente os portos com capacidade para receber grandes navios e suas cargas, incluindo a necessária oferta de serviços globais integrados.

Os operadores procuram agora também negócios logísticos na área das práticas *just-in-time*, integração da cadeia de abastecimentos e sistema de gestão de informação logística, ao mesmo tempo que as alianças globais, extensíveis a terra, permitem a partilha de informação logística terrestre, técnicas e recursos e a negociação colectiva com os fornecedores.

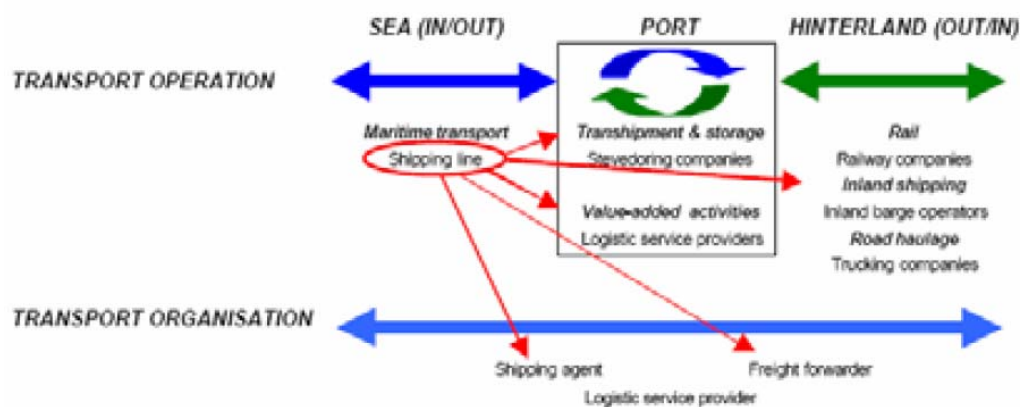
As tendências verificadas no transporte marítimo, por um lado, e a pressão para a redução dos custos das empresas, nomeadamente os logísticos, provocando um aumento no recurso à subcontratação das operações logísticas a grandes empresas especializadas, por outro, têm assim conduzido a uma importante evolução no sector logístico, nomeadamente pelo desenvolvimento de plataformas logísticas junto aos principais portos e mercados de destino, com grande capacidade de armazenagem, gestão de stocks e funcionalidades de valor acrescentado, incluindo ainda operações finais de montagem, embalagem e etiquetagem de produtos, de forma a adequar os produtos às necessidades específicas dos mercados locais.

Integração funcional das cadeias de abastecimento



Source: Notteboom & Rodrigue (2004), adapted from Robinson (2002)

Exemplo de uma estratégia de integração vertical de um transportador marítimo



Source: Notteboom (2000)

A tradicional divisão funcional de tarefas é assim substituída por um novo tipo de cadeia de abastecimento, de integração vertical, que tem determinado o aumento da importância e valor das plataformas logísticas e evidenciado também a necessidade de construção de redes entre estas plataformas para a eficiente distribuição e abastecimento, dentro dos novos modelos económicos, das populações urbanas e das indústrias. As plataformas logísticas são assim, mais do que elos da cadeia de distribuição, nós de ligação, convergência e (re)distribuição em rede a nível internacional, com a maior eficiência e competitividade possíveis.

O arco atlântico dispõe de uma série de plataformas logísticas que podem funcionar como uma rede ou interface de ligação entre os países europeus, e entre estes e o exterior do espaço comunitário, aproveitando um posicionamento excepcionalmente favorável.

Elemento central nesta configuração de redes de distribuição logística é o transporte terrestre de mercadorias, sobretudo – no quadro da legislação europeia e nacional para redução do tráfego rodoviário – o ferroviário, na ligação entre os portos e as plataformas logísticas.

Plataformas Multimodais do Arco Atlântico



Fonte: Atlantic Transnational Network - *Intermodality in freight transport: ports and hinterland, maritime transport including short sea shipping*, Report presented by M. Stuart COLE and M. Armand VILLA, April 2006, p.20

Na região do arco atlântico, no entanto, regista-se uma estagnação, o que em termos reais, face ao aumento dos transportes de mercadorias significa um declínio acentuado na quota de mercado dos comboios.

O atraso na construção de corredores de ligação entre os portos e as plataformas logísticas e entre plataformas logísticas, nomeadamente o atraso verificado na construção da projectada Rede de Transportes Transnacional, fez com que esta região, na qual Portugal se insere, não disponha de uma infra-estrutura ferroviária capaz de assegurar o comércio de mercadorias entre a Península Ibérica e o Sul de França ou o Norte da Europa como alternativa aos transportes rodoviários.

Desta forma, e apesar da vontade política generalizada na Europa de substituir o transporte rodoviário pelo ferroviário no comércio de mercadorias, o facto é que este sector, como a logística, funciona num mercado competitivo onde a escolha do meio de transporte se faz pela avaliação dos respectivos custos – financeiros mas também de eficiência e capacidade, factores que nesta região não favorecem o transporte ferroviário.

Tendências

De acordo com a cenarização dos fluxos comerciais intra-europeus unificados em 2003 e 2015, apresentada no relatório da *Maritime Transport Coordination Platform (MTCP)* sobre Qualidade e Eficiência das Unidades de Carregamento Intermodais, de Setembro de 2005, o comércio entre os países europeus, incluindo parte relevante da Rússia, tem constantemente aumentado na última década, tendo atingido um volume total de 1.265 biliões de toneladas em 2003, excluindo petróleo, devendo chegar, em 2015, a um volume de 1.831 biliões de toneladas, um crescimento esperado de 45% face a 2003, sendo que as mercadorias passíveis de transporte intermodal deverão crescer a uma taxa mais elevada do que o crescimento total do volume comercial.

As forças motrizes do desenvolvimento do comércio intra-europeu continuam a ser as relações comerciais bilaterais entre os Estados-membros que geram grandes volumes comerciais, destacando-se aqui a diferença entre os volumes registados entre os países da Europa Ocidental e os volumes registados nas trocas entre estes países e os países da Europa central e Oriental, em que estes últimos são – compreensivelmente – ainda bastante mais limitados, embora essa diferença tenda a esbater-se no futuro.

O crescimento do volume deste comércio intra-europeu nos próximos anos será a maior causa do crescimento do transporte na Europa, esperando-se um grande aumento da procura de transportes, que embora sejam sobretudo rodoviários, contarão com uma fatia crescente de procura de transportes marítimos.

Neste contexto, podemos destacar algumas linhas de tendência de evolução no futuro próximo para este componente do *Hypercluster* da Economia do Mar.

No que respeita aos portos, é de esperar a manutenção e mesmo o aprofundamento das tendências que se têm vindo a desenhar. A quantidade de carga que passa pelos portos, nomeadamente europeus, deverá continuar a crescer, desde logo a carga contentorizada, bem como a exigência de serviços eficientes, rápidos e de qualidade.

Espera-se que os portos principais assumam cada vez mais uma organização em rede com outros portos de idêntica posição, especializando-se em grandes operações de *deep sea* e *transshipment* numa lógica de *hub* articulando o respectivo *hinterland* e *foreland*, incluindo a articulação em desdobramentos sucessivos para portos secundários mais pequenos, em TMCD, e a intermodalidade dos meios de transporte que permitem a gestão do transporte “porta a porta”.

A intermodalidade assumirá igualmente uma relevância crescente, assumindo aqui um papel central a construção de plataformas logísticas de ligação que permitam o tratamento integrado de todos os elos da cadeia de serviços e produtos numa lógica integrada que potencie os recursos disponíveis de forma cada vez mais eficaz, integrando o mar, a terra e os sistemas intermodais de modo a encontrar uma solução óptima de equilíbrio entre as redes terrestres e as ligações marítimas, fazendo do porto um centro logístico para ambos os serviços de transporte.

No que respeita aos transportes marítimos tem vindo a registar-se uma forte tendência de concentração em megatransportadores que assumem as grandes linhas de transporte de carga a nível mundial, em meganavios com capacidades crescentes.

Para fazer face às tendências registadas no sector, os governos europeus têm vindo a procurar, ao longo das últimas duas décadas, soluções que permitam manter a competitividade no sector, nomeadamente no que respeita à promoção do regresso dos navios aos seus registos e atracção/promoção da criação de novos operadores de transportes marítimos, através de uma série de medidas de apoio ao desenvolvimento da actividade.

Este problema tem vindo a sentir-se, com efeito, já desde a década de 70 e a nível europeu, enfrentando o sector a concorrência de navios registados em países terceiros, com menos ou nenhuma restrições no que respeita ao cumprimento das disposições internacionais em vigor em matéria social e de segurança. Esta situação provocou um decréscimo da capacidade competitiva dos operadores com bandeira destes países, que a partir do final da década de 80 começaram a adoptar diversos tipos de auxílio ao transporte marítimo.

Não existindo, à data, legislação ou orientação europeia para este sector, os vários Estados adoptaram estratégias e atribuíram apoios cujos orçamentos reflectem a respectiva atitude em relação aos auxílios públicos e a importância que atribuem ao sector marítimo. Entre as medidas de apoio ao sector contam-se o aligeirar das disposições relativas às tributações, nomeadamente através da criação de segundos registos, que incluíam, em primeiro lugar, os «registos offshore» e os «registos internacionais».

Em 1989 a Comissão Europeia pronunciou-se pela primeira vez sobre a prática de concessão de auxílios de Estado ao sector do transporte marítimo, com a definição de orientações que visavam garantir a convergência entre as acções dos Estados-Membros. Esta acção mostrou-se no entanto ineficaz, assistindo-se à manutenção de declínio das frotas comunitárias, pelo que em 1997 as orientações foram revistas, numa comunicação (97/C 205/05) que definiu novas orientações sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos.

Na sequência destas orientações revistas, registou-se uma evolução significativa nas medidas de apoio dos Estados-Membros ao transporte marítimo com a generalização na Europa dos sistemas de tributação de taxa fixa com base na tonelagem (*“Tonnage Tax”*), adoptado já, na UE, pela Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Itália, Holanda, Polónia, Espanha, Suécia, Reino Unido, Finlândia, Grécia, Chipre e Malta. Fora da UE, a Noruega adoptou também um modelo próprio de sistema de tributação fixa com base na tonelagem. No quadro de competição global em que se desenvolve esta actividade, os EUA e Taiwan estão a estudar também a introdução de sistemas deste tipo.

De acordo com a Comissão Europeia, na Comunicação C(2004) 43 sobre Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (2004/C 13/03), publicada em 17.01.2004, *“os Estados-Membros que introduziram medidas de auxílio, designadamente sob a forma de redução fiscal, conseguiram que uma tonelagem significativa, tendo em conta a totalidade dos registos, voltasse a arvorar o pavilhão nacional. Em termos percentuais, a frota inscrita nos registos dos Estados-Membros aumentou do seguinte modo: 0,4 % em média, por ano, em número de navios, 1,5 % em tonelagem e 12,4 % em número de porta-contentores”*¹⁴.

Assim, a adopção do *Tonnage Tax* tem vindo a ser assumida como criação de um ambiente fiscal positivo para o sector, oferecendo uma nova tipologia de tributação com uma taxa fixa, simples e reduzida para os transportes, sendo um regime opcional que permite, para as empresas, alcançar poupanças significativas, e para os Estados, inverter a tendência de fuga de registos de navios para países fiscalmente mais

¹⁴ Comunicação C(2004) 43 da Comissão – Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (2004/C 13/03), publicada em 17.01.2004, p. C 13/3

competitivos, e por essa via não só travar a perda de receitas fiscais do sector, mas mesmo aumentá-las com o aumento de navios registados sob pavilhão nacional.

Este objectivo revela-se tanto mais importante quanto a própria Comissão reconhece os efeitos positivos que estas medidas obtiveram *“na salvaguarda de empregos de alta qualidade no sector das actividades marítimas em terra, como por exemplo a gestão directamente relacionada com os transportes marítimos, e das actividades conexas (seguros, corretagem e financiamento).”* Desta forma, e *“Atendendo à importância destas actividades para a economia da Comunidade”* e a fim de alcançar os objectivos de assegurar a competitividade comunitária no sector dos transportes marítimos a nível global, bem como a salvaguarda dos empregos de qualidade que o sector produz, a Comissão abriu neste caso uma excepção na sua política face a auxílios de Estado, admitindo que *“estes tipos de incentivo fiscal podem, em geral, ser aceites”*, já que as iniciativas baseadas em *“incentivos fiscais, aliadas a outras iniciativas em matéria de formação e reforço da segurança, facilitarão o desenvolvimento dos transportes marítimos da Comunidade no mercado mundial”*¹⁵ o que se reveste de uma *“importância vital”*¹⁶ para a economia da Comunidade.

Com efeito, a ligação intrínseca entre os transportes marítimos e todo o sector de actividade ligada ao mar (bem como actividades de terra conexas) é inegável, e tem constituído, para a própria Comissão Europeia, um forte argumento a favor da permissão de tomada de medidas com o objectivo de promover a manutenção de uma frota de transportes marítimos comunitários, um dos elos da cadeia de transporte em geral e do sector marítimo em particular.

A existência e competitividade à escala global de uma frota europeia de transportes marítimos assumem assim um carácter prioritário para a Comissão, que abre uma excepção à política geral de proibição de auxílios estatais às actividades económicas nacionais dos Estados-Membros para cumprir estes objectivos estratégicos: *“ainda que, em princípio, os auxílios à exploração devam ser excepcionais, temporários e degressivos, a Comissão considera que os auxílios estatais ao sector dos transportes marítimos europeu continuam a justificar-se e que a abordagem adoptada pelas orientações de 1997 era correcta”* pelo que permite a adopção de *“qualquer auxílio concedido pelos Estados-Membros ou através de recursos estatais a favor dos transportes marítimos”*, incluindo *“qualquer tipo de vantagem financeira conferida sob qualquer forma, financiada pelos poderes públicos (a nível nacional, regional, de província, de departamento ou local)”*, sem *“distinção entre os tipos de beneficiários em termos da sua estrutura jurídica (sejam empresas,*

¹⁵ idem, p. C 13/6

¹⁶ idem, p. C 13/3

parcerias ou particulares), nem entre a propriedade pública ou privada e qualquer referência a empresas deve ser entendida como incluindo todos os restantes tipos de entidade jurídica.”¹⁷

Os mesmos objectivos presidem, da mesma forma, à autorização de medidas de apoio ao sector no âmbito dos encargos com o pessoal, pela redução das taxas das contribuições para a segurança social dos marítimos da Comunidade¹⁸ empregados a bordo de navios registados num Estado-Membro e das taxas do imposto sobre o rendimento dos marítimos da Comunidade empregados a bordo de navios registados num Estado-Membro.

Da mesma forma, podem ainda ser autorizados outros auxílios ao investimento que tenham como objectivo melhorar os equipamentos a bordo dos navios registados em Estados-Membros ou de promover a utilização de navios seguros e não poluentes.

São ainda autorizados – mediante notificação – sistemas de formação seguidos pelos marítimos que configurem auxílios de Estado, desde que concedidos numa base não-discriminatória e seja dispensada a bordo de navios registados num Estado-Membro ou, excepcionalmente, a bordo de outros navios se tal for justificado por critérios objectivos, podendo aí ser igualmente concedidos auxílios com vista à reconversão profissional de pescadores da pesca do alto que pretendam trabalhar como marítimos.

Em alguns países, optou-se por condicionar a opção pelas novas formas de tributação ao cumprimento de alguns requisitos, nomeadamente respeitantes à formação, devendo as empresas apresentar à autoridade reguladora um plano de formação, permitindo uma maior flexibilidade nas suas obrigações de formação.

Neste quadro, os vários Estados europeus têm adoptado, ao longo desta década, apoios aos sectores marítimos sejam através de reduções, seja por pagamentos directos (por exemplo, reembolsando o imposto sobre o rendimento dos marítimos), sendo as duas formas ou a sua combinação consideradas aceitáveis pela Comissão, num nível máximo de auxílio equivalente à anulação dos encargos fiscais e sociais aplicáveis aos marítimos e uma redução do imposto sobre o rendimento das sociedades com actividades no domínio dos transportes marítimos.

É de sublinhar que:

¹⁷ *ibidem*, p. C 13/5

¹⁸ Para efeitos da Comunicação 2004/C 13/03, são “marítimos da Comunidade” os cidadãos da Comunidade EEE, no caso dos marítimos que trabalham a bordo de navios [incluindo ferries ro-ro] que efectuem serviços regulares de passageiros entre portos da Comunidade; e todos os marítimos sujeitos a tributação e/ou a contribuições para a segurança social num Estado-Membro, em todos os outros casos.

- (i) a concessão destes apoios se destina a equilibrar as condições de concorrência entre as frotas de bandeira europeia e as frotas de bandeiras de países terceiros que beneficiam de todos estes e outros apoios dispondo assim de uma vantagem competitiva que a não ser igualada inviabilizaria a existência de armadores e frotas europeus;
- (ii) a concessão destes apoios é largamente compensada por evitar o *flagging out* dos navios e a deslocalização das empresas com impacto positivo na economia e na receita fiscal (quer a própria, quer a das actividades que se mantêm porque aquelas também se mantêm, pelo que, o saldo benefícios/custos da medida é positivo;
- (iii) neste contexto, é importante que todos os estados membros concedam o mesmo tipo de medidas sem o que os armadores dos países que as não concedem ficam numa situação de desvantagem competitiva relativamente aos dos seus congéneres comunitários que delas beneficiam.

A situação em Portugal

Os transportes marítimos

O contexto de ampla liberalização, de ambiente de grande competitividade e de elevado risco de rentabilização empresarial que se vive no sector dos transportes marítimos, traduziu-se numa redução drástica desta actividade em Portugal:

- ➔ a frota de registo convencional, em termos de número de navios, tem vindo a cair exponencialmente nos últimos anos e perdeu quase 50% nos últimos sete anos (ver quadro abaixo), incluindo quase só os navios que operam nos tráfegos das Regiões Autónomas;
- ➔ a frota de armadores nacionais que utiliza o Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR, tem-se mantido estável, mas sem expressão significativa, estando praticamente associada aos mercados de África, à importação de granéis e intervenções pontuais nos tráfegos com os principais portos europeus;
- ➔ o número de navios afretados em casco nu, com opção de compra (registo temporário¹⁹), cresceu desde 2000 mas tem-se mantido nas 4/5 unidades, ampliando em cerca de 10% a capacidade de transporte associada a armadores nacionais.

¹⁹ Decreto-Lei n.º 287/83 de 22 de Junho

Refira-se que o número de navios ao serviço dos armadores nacionais pode ser consideravelmente superior aos navios “controlados”, que constam do “cadastro de navios”. No entanto, não existem estatísticas ou registos tratados que nos permitam avaliar a dimensão e a variabilidade dessa diferença.

Frota Nacional ao Serviço de Armadores Nacionais (1 Janeiro)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2007
Registo Convencional (nº)	152	140	94	77	58	30	28	16	15
Tonelagem de porte bruto (10 ³ ton)	-	1.551,7	2.081,8	1.994,4	1.179,5	255,9	272,6	85,2	82,4
Registo MAR (nº)	-	-	-	-	1	23	24	20	21
Tonelagem de porte bruto (10 ³ ton)	-	-	-	-	2,8	649,7	330,2	110,6	107,4
TOTAL de navios “controlados”* (nº)			97	87	63	54	58	40	40
Tonelagem de porte bruto (10 ³ ton)			2.086,7	2121,5	1233,7	907,6	626,1	214,5	208,5

Nota: * frota controlada directa ou indirectamente por armadores portugueses

Fonte: IPTM; INE

Esta evolução está associada a três períodos distintos:

- ➡ anterior ao 25 de Abril de 1974, em que a política de integração do espaço territorial nacional levava a diversas formas de apoio à frota de registo português;
- ➡ a descolonização, que levou à perda dos tráfegos coloniais, mantendo-se apenas alguns mecanismos de preferência dos navios de bandeira portuguesa ou afretados por armadores nacionais em tráfegos externos; e
- ➡ o período que se seguiu à introdução na ordem jurídica interna das orientações comunitárias em termos de regras de concorrência e de livre acesso aos mercados, que apenas tem permitido alguma actuação controlada dos armadores nacionais nos tráfegos insulares, no âmbito do serviço público que lhes está associado.

Os riscos associados a este aumento da capacidade competitiva da indústria só poderão ser ultrapassados através da promoção de acções de cooperação e concentração empresarial, quer no plano interno, quer a nível internacional, em especial com os nossos parceiros dos países de língua portuguesa e junto dos países com os quais têm sido reforçadas as nossas relações comerciais, com destaque para os Estados Membros da União Europeia.

Uma questão particular é a associada ao transporte marítimo para as regiões autónomas, que como regiões ultraperiféricas, totalmente dependentes da via marítima, não deverão ser prejudicadas no seu

desenvolvimento económico, nas suas relações comerciais e no seu bem-estar e segurança, sendo por isso aplicáveis obrigações de serviço público.

O Registo Internacional de Navios, com sede na Madeira, inclui, para além de vinte navios pertencentes a armadores nacionais, cerca de cento e cinquenta navios propriedade de armadores de outros países europeus. Esta situação, ao aumentar a tonelagem transportada sob bandeira portuguesa, permite aumentar o peso do nosso país nas instâncias internacionais ligadas ao transporte marítimo e à segurança marítima, desde logo a OMI (Organização Marítima Internacional), o que é estratégico para um país que tem a realidade geográfica de Portugal e gera também oportunidades de prestação de formação profissional a potenciais tripulantes oriundos de países da CPLP pelo nosso país.

O tema dos apoios à marinha mercante foi, como já referido, clarificado por parte da UE, traduzindo-se na canalização anual de, em média, mais de 2,5 milhões de euros de apoios financeiros directos para armadores nacionais.

Também a questão dos transportes para as regiões autónomas do país, garantindo o abastecimento das populações em todo o espaço insular e, para isso, uma disponibilidade regular e permanente de navios nestes tráfegos insulares, foi entendida pela União Europeia, que emitiu legislação especial permitindo uma adequada e faseada observância do princípio da livre prestação de serviços, com derrogação para as ligações insulares. Na prestação destes serviços de transporte estão envolvidos todos os armadores nacionais possuidores de frota própria de registo convencional, sendo que alguns deles estão presentes apenas e exclusivamente neste mercado.

Ainda para a promoção da capacidade competitiva da marinha de comércio nacional, foram atribuídos apoios destinados à formação de quadros de terra e subsídios ao embarque de praticantes nacionais na Marinha de Comércio Nacional.

Os Portos

Nos portos portugueses são movimentadas mais de 60% do volume de mercadorias transaccionadas em Portugal.

Por eles se movimentam 69% do volume das mercadorias importadas pelo País (apenas 30% em valor) e cerca de 43% das mercadorias exportadas (25% em valor). A diferença de 2:1 entre volume e valor mostra desde logo que a utilização do transporte marítimo está associada a cargas de baixo valor, designadamente granéis.

Merece ainda referência que, nas trocas com a Europa, as importações por transporte marítimo representam apenas 42% (16% em valor), valor que decresce se considerarmos os (25) países da União Europeia (35% / 13%), e as exportações 32% (16% em valor), sendo quase todas para países da União Europeia (31% / 15,5%).

É também pelos portos nacionais que passa a quase totalidade das mercadorias de abastecimento das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, totalizando um movimento anual de cerca de 4,1 milhões de toneladas.

Na área do turismo de cruzeiro, os portos nacionais foram escalados por quase 700 mil turistas que se deslocam em navios de cruzeiro, estando Lisboa e o Funchal entre as cidades atlânticas da Europa mais visitadas por esta categoria de turistas. É de referir que destes visitantes, apenas 8% correspondem a embarques/desembarques nos portos portugueses, sendo esta categoria a que mais-valias traz para os portos e país.

Se entre 1970 e 1990, foi notório o crescimento da movimentação de mercadorias nos portos portugueses - passou de menos de 17 milhões de toneladas em 1970, para 57 milhões em 1990 -, desde então o crescimento tem-se mantido praticamente nulo, não acompanhando o crescimento económico.

Movimentação global nos Portos Nacionais

Anos	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2004	2005	2006
Nº de navios	16.314	14.247	14.43	12.53	14.190	14.156	12.240	11.808	14.092 (12.029)	13.268 (12.065)
Tonelagem de carga (10 ³ ton)	16.490,2	20.598,7	38.440,3	37.743,9	57.609,7	60.897,7	54.799,6	59.623,9	65.300,7 (63.043,9)	66.534 (64.271)
Contentores (nº)	-	75.289	140.862	209.496	313.402	335.358	533.148	685.519	791.462 (703.554)	
Cruzeiros, escalas	-	-	-	-	-	412	457	667	661	668
Passageiros	-	-	-	-	-	235.560	361.704	587.598	638.487	676.206

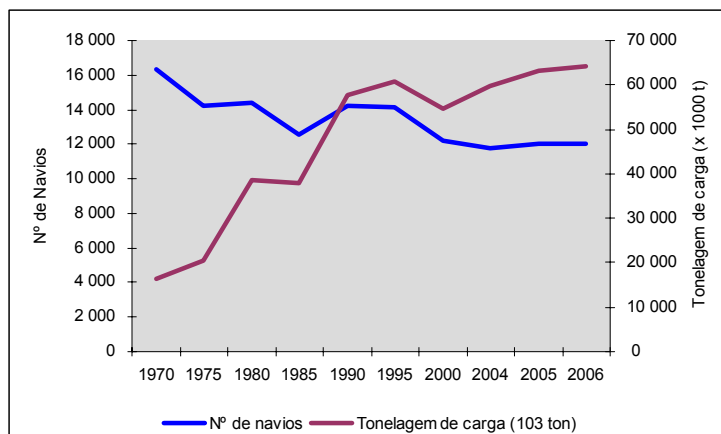
Notas:

* 2000 – não inclui Açores e Madeira para o tráfego de mercadorias; nos cruzeiros apenas inclui os valores de Lisboa e Madeira; 2004 – não inclui Açores, em 2005 e 2006 os valores "sem Açores" estão entre parêntesis.

* A quebra registada entre 1995 e 2000 explica-se pela desactivação dos terminais de produtos petrolíferos no porto de Lisboa, substituídos pelo pipeline Sines – Aveiras (os três milhões de toneladas transportados pelo pipeline, representam uma redução de cerca de 6 milhões de toneladas: 3 milhões carregadas em Sines e 3 milhões descarregadas em Lisboa).

Fonte: INE, IPTM, APL, APRAM

Apesar de o número de navios ter vindo a diminuir, nota-se um ligeiro crescimento no volume de mercadorias movimentadas, o que se explica, essencialmente, pelo aumento da dimensão média dos navios que frequentam os nossos portos.



Esta evolução está, na generalidade, associada aos investimentos no sector ao longo das últimas décadas e que teve início nos anos sessenta e setenta com as decisões de construção do porto de águas profundas em Sines, de melhoramento dos portos secundários ou regionais (Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e Portimão), e com o programa de melhoramento dos portos dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, regionalizados no final da década de setenta.

A iniciativa privada, entretanto, começou a ter também o seu papel, tendo sido autorizados vários terminais privativos nos portos de Lisboa e Setúbal, associados a indústrias existentes.

Ainda na década de setenta, foram regularizadas as condições de trabalho portuário (estiva) permitindo a estabilidade social após o 25 de Abril e institucionalizado o serviço público de pilotagem nos portos.

No final do século passado, o aumento dos custos de passagem portuária, em resultado do excesso de mão-de-obra (face à evolução tecnológica dos meios operacionais) e dos regimes especiais de trabalho portuário, a adesão à CEE, que teve como consequências a disponibilidade de financiamentos comunitários para o desenvolvimento portuário, mas também a concentração das trocas comerciais no espaço europeu e a obrigatoriedade de cumprir regras de funcionamento do mercado interno e directivas ambientais, a liberalização do transporte terrestre e o aumento da contentorização vieram a favorecer o transporte rodoviário em detrimento do transporte marítimo que ficou praticamente reduzido aos granéis líquidos e sólidos e a alguma carga geral fraccionada e contentorizada transoceânica.

Para inverter ou pelo menos atenuar esta tendência foram promovidas várias políticas públicas, incluindo:

- a reforma do trabalho portuário (eliminar excesso de mão-de-obra);
- a concessão, à iniciativa privada, da gestão e serviços portuários;
- projectos de melhoramento das infra-estruturas;

- ➔ a criação de centros de despacho de navios, apoiados em tecnologias de informação e comunicação;
- ➔ a dinamização do porto de águas profundas de Sines, para o mercado de *transshipment* e como terminal estratégico de descarga de granéis energéticos (crude, carvão, gás natural);
- ➔ a aprovação de um novo regulamento do sistema tarifário dos portos do continente (em 1998 e revisto em 2000), que simplificou e sistematizou as estruturas tarifárias a praticar nos portos mas que deverá ser de novo alterado, por forma a acompanhar a definição de um quadro de financiamento do sistema portuário nacional e a atribuição da função de regulação económica a uma entidade oficial.

Em 1998, foi publicado o Livro Branco da Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI que, entre outros, aumentou a autonomia da gestão portuária – convertendo os principais portos em Sociedades Anónimas e os portos regionais em Institutos Públicos (estes foram depois agregados ao Instituto dos Portos e Transporte Marítimo) – mas não conseguiu que o então criado Instituto Marítimo Portuário (agora Instituto dos Portos e Transporte Marítimo) se assumisse como o preconizado “órgão centralizador das funções globais de supervisão, fiscalização e planeamento estratégico, assumindo essencialmente o papel normativo e regulador” o que veio agravar a situação do sistema portuário nacional.

Nos últimos anos foram ainda desenvolvidos ou despoletados alguns projectos para a modernização deste sector, merecendo referência:

- ➔ o projecto “Estratégia Marítimo-Portuária para Portugal”, concluído em Dezembro de 2003 e o Estudo Estratégico para a reforma global do Sistema Portuário Português, visando tornar os portos nacionais mais competitivos e reverter a actual situação de estagnação do transporte marítimo;
- ➔ o sistema de segurança portuária - ISPS;
- ➔ o sistema de vigilância de tráfego de navios - VTS;
- ➔ o projecto PORTMOS, de desenvolvimento das Auto-Estradas marítimas, que foi aprovado pela Comissão Europeia em Outubro de 2004, considerado como projecto de referência;
- ➔ o projecto-piloto do Sistema Integrado dos Meios de Transporte e da Declaração Sumária que integra os sistemas de informação das autoridades portuárias e aduaneiras, permitindo a harmonização e simplificação de procedimentos nos portos.

Nos últimos anos foram também estabelecidas como prioridades associadas ao reforço da intermodalidade nos transportes:

- ➔ dotar os principais portos de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias;
- ➔ apoiar o desenvolvimento de plataformas logísticas e intermodais.

As Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário²⁰, apresentadas em Dezembro de 2006, formulam uma estratégia com três grandes objectivos: reforço da centralidade atlântica de Portugal, aumento da capacidade competitiva do sistema portuário nacional e do transporte marítimo e disponibilização de cadeias de transporte competitivas e sustentáveis ao sector produtivo nacional. Esta estratégia inclui uma série de 7 acções consideradas necessárias para atingir os seus objectivos, que passam pela reorganização institucional e empresarial do sector e definição dos perfis estratégicos dos portos, pela preparação de um novo regime jurídico para a utilização das áreas portuárias (Lei dos Portos), pela melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias e de navegabilidade da costa, pela promoção da intermodalidade, pela aposta no ensino, qualificação profissional e ID&I e pelo incentivo à marinha de comércio nacional.

Merece especial relevância a integração das Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário com as dos sectores logístico e ferroviário, por forma a fomentar a intermodalidade, valorizando as estruturas e redes existentes, potenciando o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada, promovendo cadeias de transporte mais sustentáveis, em que cada modo realize o transporte para que está mais vocacionado.

Neste âmbito, a infra-estrutura portuária deixa de ser pensada isoladamente, passando a ser planeada como parte de cadeias de transporte intermodais e interoperáveis, numa lógica integrada de absorção dos ganhos da cadeia de valor: o desenvolvimento integrado do sistema ferroviário de mercadorias e do sistema portuário contribuirá, definitivamente, para o reforço de cadeias logísticas globais sustentáveis e, tendencialmente, sem descontinuidades.

No contexto da Política Marítima Integrada para a União Europeia, foi definida uma abordagem que integra o plano Portugal Logístico em articulação com o transporte marítimo, as Auto-Estradas do Mar e a Logística, através do projecto Portmos e do projecto “Janela Única Logística” para toda a cadeia de transporte, numa lógica porta-a-porta.

As Orientações Estratégicas previam que, até ao final de 2008, fosse apresentada a proposta do IPTM para uma nova Lei Geral Marítima, que integre e racionalize toda a legislação existente, que se encontra, como reconhecido, muito dispersa e em parte desactualizada, acrescentando custos de contexto que têm que ser eliminados tendo em vista a promoção de um sector eficiente, competitivo, sustentável e flexível.

De igual forma, estava também previsto que o IPTM apresentasse, até ao final de 2008, uma proposta de Lei dos Portos, que permita o estabelecimento de um quadro normativo mais estável, transparente, harmonizado, sustentável e flexível, que permita que os portos nacionais ganhem competitividade pela

²⁰ MOPTC/SET - Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário, Dezembro 2006

simplificação e aperfeiçoamento normativos e adaptação do enquadramento legal às exigências de funcionamento actual do sector.

O sistema portuário comercial continental português apresenta actualmente uma estrutura de portos em 2 níveis: portos principais (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines), geridos por Administrações Portuárias (sociedades anónimas de capitais públicos) e portos secundários (Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão, Faro e os portos do Douro), sendo os dois primeiros também geridos por Administrações Portuárias e os restantes administrados pelo IPTM.

O Porto de Leixões é a maior infra-estrutura portuária do Norte do País e uma das mais relevantes, movimentando cerca de 14 milhões de toneladas. Metade da carga movimentada são granéis líquidos mas dispõe de capacidade para acomodar todos os tipos de tráfego, incluindo contentores e rodo-marítimo associados às Auto-Estradas do Mar, beneficiando da sua posição estratégica privilegiada, e captando ainda algum tráfego de cruzeiros.

Com capacidade para acomodar transporte contentorizado ou *ro-ro*, o porto de Aveiro está classificado como porto principal, movimentando actualmente mais de 3 milhões de toneladas, divididas entre carga geral fraccionada, granéis e líquidos. O porto tem capacidade para se inserir na rede de Auto-Estradas do Mar, estando a desenvolver presentemente a área de negócio de TMCD. Dispõe de plataforma logística mas está limitado pelas características da barra e canal de acesso.

O Porto de Lisboa apresenta muito boas condições de acessibilidade marítima e de abrigo, com uma localização e valor estratégico, apesar de estar encravado no centro urbano da cidade de Lisboa. Dispõe de elevada capacidade de movimentação de cargas contentorizadas transoceânicas e TMCD (40% dos actuais 12 milhões de toneladas), mas foi aquele que experimentou um mais pronunciado declínio devido à profunda transformação da geoeconomia de Portugal e à “saída” de linhas de contentores para o porto de Sines. Constitui também um porto privilegiado para o acolhimento de cruzeiros turísticos.

O Porto de Setúbal, que movimenta cerca de 7 milhões de toneladas, assegura a maior parcela de carga geral fraccionada dos portos nacionais e a quase globalidade da carga *ro-ro*. O seu terminal Multiusos 2 está preparado para a movimentação de contentores podendo acolher navios transoceânicos e TMCD Localizado perto de áreas industriais e logísticas, para além da carga-geral, fraccionada e *ro-ro*, movimenta inúmeros produtos associados às indústrias da envolvente, devendo desenvolver esforços para aumentar a flexibilidade dos serviços que oferece.

O Porto de Sines é um porto de águas profundas com a capacidade de operações de *transhipmen* de contentores, através do Terminal XXI. É o maior porto português em volume de tráfego (cerca de 26 milhões

de toneladas), onde predominam (perto de 75%) os granéis líquidos e tem assegurada capacidade de expansão a longo prazo.

PORTO	APDL			APA			APL		
Tipo de Carga	Capacidade	Tráfego	Tx. Utiliz.	Capacidade	Tráfego	Tx. Utiliz.	Capacidade	Tráfego	Tx. Utiliz.
Carga Geral	9 200 000	4 035 265	43,9%	3 600 000	1 376 328	38,2%	10 015 410	5 610 181	56,0%
Fraccionada	3 000 000	487 152	16,2%	2 300 000	1 376 328	59,8%	462 000	438 812	95,0%
Contentorizada (ton)	6 000 000	3 539 005	59,0%				9 553 410	5 159 454	54,0%
TEU	600 000	352 002	58,7%				950 000	513 061	54,0%
Ro-Ro	200 000	9 108	4,6%	1 300 000	0	0,0%		11 915	
Granéis Líquidos	10 000 000	7 713 004	77,1%	900 000	536 257	59,6%	2 989 000	1 608 827	53,8%
Granéis Sólidos	5 000 000	2 302 441	46,0%	1 500 000	1 416 231	94,4%	7 786 000	5 202 884	66,8%
TOTAL	24 200 000	14 050 710	58,1%	6 000 000	3 328 816	55,5%	20 790 410	12 421 892	59,7%
Valores 2007		14 047 037	58,0%		3 272 005	54,5%		11 949 375	57,5%

PORTO	APSS			APS			Total Nacional		
Tipo de Carga	Capacidade	Tráfego	Tx. Utiliz.	Capacidade	Tráfego	Tx. Utiliz.	Capacidade	Tráfego	Tx. Utiliz.
Carga Geral	4 800 000	1 701 331	35,4%	3 100 000	687 257	22,2%	30 715 410	13 410 362	43,7%
Fraccionada	1 700 000	1 212 426	71,3%		28 774		7 462 000	3 543 492	47,5%
Contentorizada (ton)	2 500 000	113 149	4,5%	3 000 000	658 483	21,9%	21 053 410	9 470 091	45,0%
TEU	250 000	13 145	5,3%	250 000	50 994	20,4%	2 050 000	929 202	45,3%
Ro-Ro	600 000	375 756	62,6%	100 000	0	0,0%	2 200 000	396 779	18,0%
Granéis Líquidos	2 500 000	1 716 538	68,7%	33 300 000	18 552 678	55,7%	49 689 000	30 127 304	60,6%
Granéis Sólidos	4 050 000	3 224 267	79,6%	8 600 000	5 801 572	67,5%	26 936 000	17 947 395	66,6%
TOTAL	11 350 000	6 642 136	58,5%	45 000 000	25 041 507	55,6%	107 340 410	61 485 061	57,3%
Valores 2007		6 833 985	60,2%		26 299 079	58,4%		62 401 481	58,1%

Assim, se Leixões e Lisboa apresentam uma forte componente de tráfego contentorizado, Sines ainda é caracterizado por ser um porto energético e de movimentação de produtos químicos, embora com o investimento da PSA de Singapura tenha começado a estar presente na carga contentorizada e Setúbal, com o seu terminal Multiusos ²¹, poderá facilmente posicionar-se para receber linhas de contentores.

Os portos de Viana do Castelo e Figueira da Foz, Faro e Portimão, com tráfegos de, respectivamente 600 mil²², 1,2 milhões, 53 mil e 65 mil toneladas são classificados pelo MOPTC/SET como portos comerciais secundários. Os portos do Douro movimentaram em 2007 no seu conjunto 117 mil toneladas, distribuídas pelos portos de Sardoura e da Várzea do Douro.

Na Região Autónoma dos Açores existem 2 portos que se distinguem pela sua dimensão: o porto de Ponta Delgada que, com 1,8 milhões de toneladas movimentadas em 2007 e 30% de “saídas”, assegura alguma distribuição (*hub*) na Região Autónoma, e o da Praia da Vitória, onde das cerca de 800 mil toneladas

²¹ com 725 m de frente cais ao -15ZH e cerca de 200 mil m² de terraplano útil este terminal poderia movimentar pelo menos 600 mil TEU em tráfego transoceânico e TMCD

²² Viana do Castelo em 2000 e 2001 ultrapassou 1 milhão de toneladas e tem capacidade de ampliação para mais de 2 milhões

movimentadas, cerca de 90% correspondem a “entradas”. Dos restantes portos merecem ainda destaque o porto da Horta e o conjunto dos portos do Pico que movimentam valores próximos das 120 mil toneladas. O porto de Ponta Delgada que já reunia a maior parte das visitas de navios de cruzeiros, viu a sua capacidade agora ampliada com a inauguração das “Portas do Mar”. Para apoio à náutica de recreio distinguem-se os portos de Ponta Delgada, Horta, Praia da Vitória e Angra do Heroísmo, existindo ainda alguns apoios noutros locais, designadamente em Vila Franca do Campo e Vila do Porto.

Os portos da Madeira são essencialmente 3, completados por alguns terminais dedicados, por exemplo à movimentação de granéis. O porto do Caniçal, para onde foram recentemente deslocados os transportes de mercadorias destinados à região autónoma, movimentou, em 2007, mais de 90% dos quase 1,3 milhões de toneladas da região, e o porto de Porto Santo, cerca de 7%. No Funchal, apesar de ainda ter havido alguns movimentos de carga contentorizada, neste momento está apenas vocacionado para o Turismo de Cruzeiros e Náutica de Recreio, sendo complementado nestas duas valências pelo porto de Porto Santo e, no apoio à náutica de recreio, por algumas marinas e portos de recreio na costa Sul da ilha.

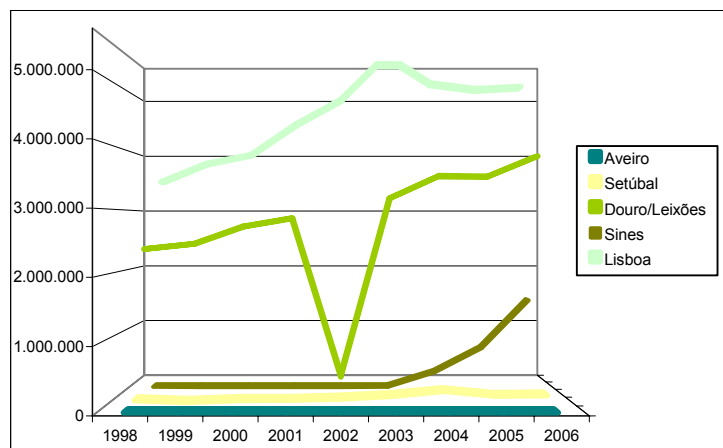
Todos os portos nacionais têm valências complementares que podem incluir a pesca, náutica de recreio, turismo náutico e a construção e reparação naval.

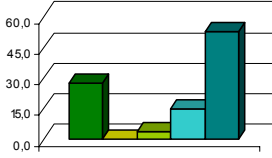
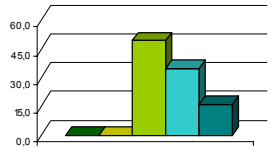
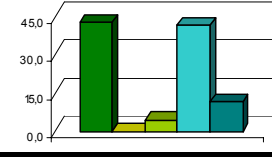
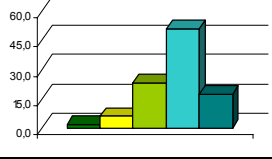
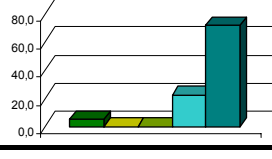
Existem ainda inúmeros pequenos portos de pesca e de recreio espalhados pela costa nacional.

Carga Contentorizada Total movimentada nos portos principais do Sistema Portuário Comercial do Continente (M/Ton)

Porto	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Sines	211	32	0	0	0	294	250.159	658.483	1.473.493
Douro/Leixões	2.357.354	2.446.111	2.726.883	2.860.502	295.000	3.185.150	3.548.831	3.539.005	3.866.358
Lisboa	3.512.055	3.834.316	3.994.835	4.533.961	4.969.500	5.758.953	5.263.521	5.159.453	5.197.992
Setúbal	45.335	17.437	48.098	50.130	70.209	111.244	186.916	113.149	120.448
Aveiro	524	361	492	389	53	1	28	0	47

Dados: APSS



Porto	Terminais	Cais (metros)	Profundidade de (VH)	Área de Superfície (hectares)	Tipo de carga: % do total em 2006 <div> <div>Contentorizada</div> <div>Ro-Ro</div> <div>Outra</div> <div>Graneis sólidos</div> <div>Graneis Líquidos</div> </div>	Concessionário
Leixões	Norte – terminal Ro-Ro	170	10	1,8		—
	Norte – terminal de contentores	360 (e 144 de largura)	10	6		TCL
	Sul - terminal de contentores	540	12	16		TCL
Aveiro	Ro-Ro	450	12	13		—
	Norte	900	12	33		—
	Sul	400	7	5		Socarpor/Aveiro
Lisboa	Sta. Apolónia	742	9	16.6		Sotagus
	Alcântara	630	13	11.3		Liscont
	Multipurpose	480	6	4.85		Trasinsular
Setúbal	Multipurpose – zona 1	608	9.5	10.8		Tersado
	Ro-Ro	216.5	10.5	15		—
	Multipurpose – zona 2	725	12/15	22		Sadoport
Sines	Terminal XXI	380	15	13.5		PSA
	Multipurpose	Cais de descarga de 320m; cais de carga com perímetro exterior de 320m e interior de 300m; cais de 145m		35		Portsines

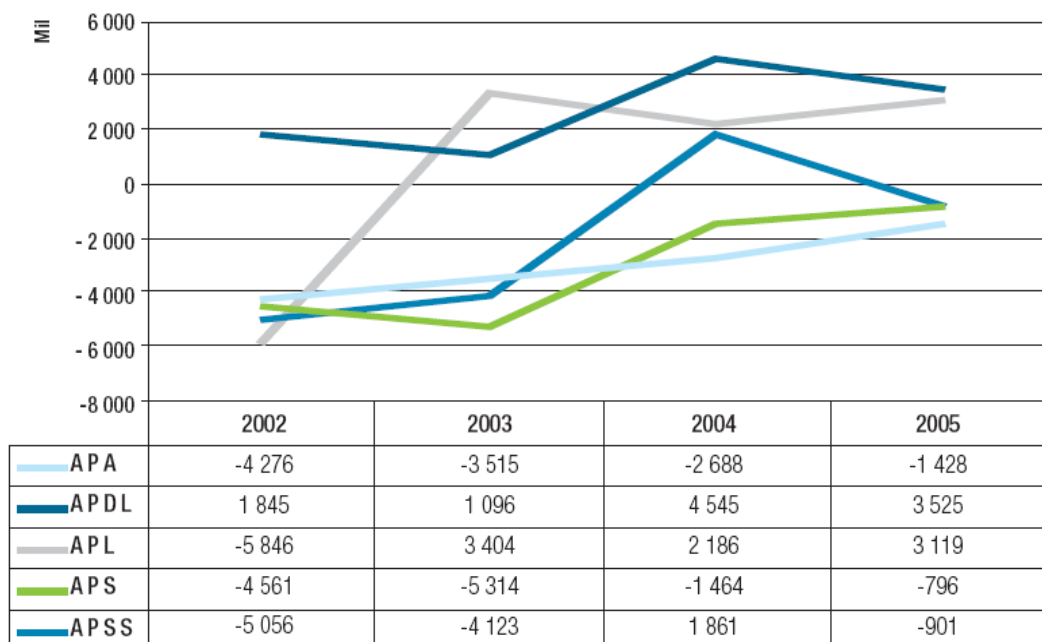
Os cinco principais portos portugueses apresentaram²³, em 2005, lucros conjuntos de 13 milhões €, tendo o endividamento bancário das AP's atingido o valor de 165 milhões euros, destacando-se os passivos bancários das Administrações dos Portos de Sines e de Lisboa. Os elevados investimentos em infra-estruturas portuárias que foram feitos foram financiados em cerca de 31% por fundos comunitários e em cerca de 25% pelo recurso ao crédito, sendo de notar que a Administração dos Portos do Douro e Leixões não recorreu a empréstimos a médio e longo prazo para financiar a sua actividade e os seus investimentos.

²³ Dados – MOPTC/SET, Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário, Dezembro 2006, p.60

O sector apresenta como pontos fortes, além da localização e disponibilidade de infra-estruturas recentes, a disponibilidade de capacidade (actualmente apenas é utilizada cerca de 60% da sua capacidade) e de possibilidade de expansão em alguns portos. No entanto, o sistema portuário enfrenta também dificuldades e desafios que precisam ser (bem) resolvidos para que possa ocupar a sua posição e desempenhar o papel fundamental que é o seu no contexto do *Hypercluster* do Mar.

Entre estas vulnerabilidades, pode ser referida, desde logo, a demora na elaboração de uma estratégia clara, baseada nos novos princípios orientadores que regem a operação portuária a nível global, e a aparente dificuldade permanente de operacionalizar as orientações definidas.

Evolução dos resultados operacionais dos portos principais 2002-2005



Fonte: Relatórios e Contas das AP's

Fonte: MOPTC/SET, *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário*, Dezembro 2006, p.60

A atomização e descoordenação entre os portos e entre estes e a Administração Central, resultante, por exemplo, na pouca especialização dos portos nacionais, tanto no que se refere ao tipo de carga tratada como aos produtos, resulta na concorrência interna com correspondente perda de recursos e energia que poderiam ser canalizados para a afirmação dos portos num contexto ibérico e europeu, apostando em segmentos próprios e criando assim uma verdadeira rede nacional de portos articulada e complementar, que permitisse maximizar os ganhos e a cobertura em termos de *hinterland* e *foreland* abrangidos.

Em termos de gestão interna dos portos, destacam-se ainda os problemas de falta de fiabilidade e flexibilidade dos serviços prestados, a baixa eficiência e correspondente morosidade nos processos, e a falta de articulação e funcionamento integrado com as plataformas logísticas.

Os problemas tarifários e de tributação, e os procedimentos obsoletos são outras dificuldades que minimizam o potencial dos portos nacionais no contexto competitivo global em que se encontram inseridos.

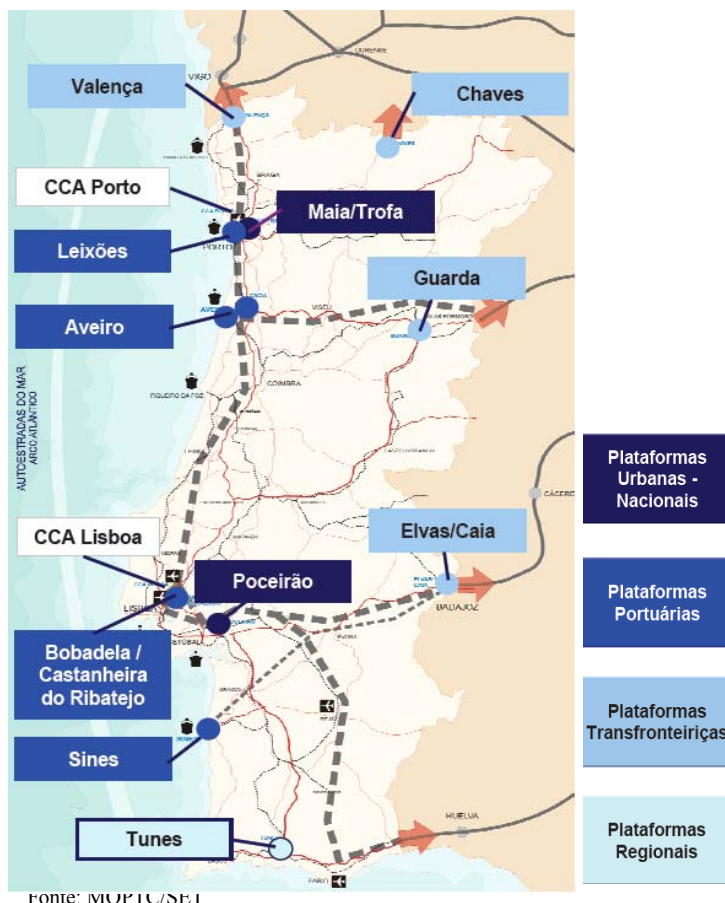
A Logística

Portugal dispõe desde 2006 de um plano para a rede nacional de plataformas logísticas – o Plano Portugal Logístico – que prevê a criação de 12 plataformas logísticas e 2 Centros de Carga Aérea, distribuídos de Norte a Sul do território nacional continental, cobrindo cerca de 93% da economia e da população portuguesa. Recentemente, através do Decreto-Lei nº 152/2008, foi estabelecido o correspondente regime jurídico.

O Plano tem como principais objectivos contribuir para o desenvolvimento da economia nacional e de alguns espaços territoriais específicos pela geração de emprego e novas formas de criação de riqueza, promover estruturas que potenciem o desenvolvimento da actividade de transportes, alargando o *hinterland* dos portos nacionais, e fomentar a intermodalidade.

As Plataformas estão divididas em 4 grandes tipologias – plataformas urbanas nacionais, que deverão dinamizar a actividade económica do País e reordenar o sistema logístico e os fluxos de transporte; as plataformas portuárias, cujo objectivo é potenciarem a actividade portuária e expandir a sua área influência, nomeadamente para Espanha, e fomentar a intermodalidade e a utilização dos modos ferroviário e marítimo; as plataformas transfronteiriças, destinadas à dinamização da economia regional, captação de fluxos e investimento industrial espanhol e expansão do *hinterland* dos portos nacionais; e por fim as plataformas regionais, que devem garantir a coesão da rede e reordenar o sistema logístico e dos fluxos transporte.

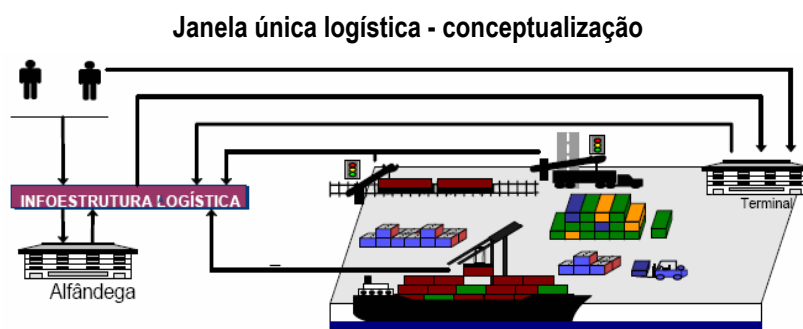
Portugal Logístico – Plataformas Logísticas e CCAs previstos



As Plataformas estão localizadas relativamente aos principais pólos de consumo e produção, às fronteiras nacionais (marítimas e terrestres) e às infra-estruturas e redes de transporte portuárias e ferroviárias, em que se inclui a futura ligação ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, e são classificadas em quatro categorias: duas plataformas urbanas nacionais, na Maia/Trofa e no Poceirão; cinco plataformas portuárias, na proximidade de cinco dos principais portos nacionais – Leixões, Aveiro (pólos de Aveiro/Cacia e do porto de Aveiro), Figueira da Foz, Lisboa (pólos da Bobadela e de Castanheira do Ribatejo) e Sines; quatro plataformas transfronteiriças, em Valença, Chaves, Guarda e Elvas/Caia; uma plataforma regional em Tunes.

Para potenciar o efeito de rede das várias plataformas, está em desenvolvimento uma info-estrutura de suporte – a “*Janela Única Logística*”, que deverá ligar todas as plataformas da rede, integrando as autorizações alfandegárias à exportação e importação de mercadorias, bem como as restantes autorizações administrativas à saída e entrada de bens no País, de acordo com o princípio de simplificação administrativa, constituindo esta, um desafio à inovação e ao desenvolvimento tecnológico aplicado a este sector.

O atraso na consolidação e revisão legislativa do sector tem, no entanto, causado dificuldades na regulação e organização das plataformas intermodais.



Novas oportunidades para Portugal

Seis factores podem determinar novas oportunidades para Portugal na área dos Portos, Logística Internacional e dos Transportes Marítimos:

1. A procura pelos grandes armadores de tipos de serviços, rotas e cruzamento de rotas que permitam otimizar o número de escalas e diminuir drasticamente os percursos em que os navios de maior porte viajam com contentores vazios, nas viagens de e para a Ásia, o que supõe que o Golfo Pérsico e a Índia se tornem destinos mais relevantes das exportações europeias;
2. A ampliação do Canal do Panamá vai inevitavelmente gerar alterações de rotas Ásia/América do Norte/Europa Ocidental/Ásia, no sentido de revalorizar os serviços “round the world” – que podem tornar possível que porto(s) de águas profundas localizado(s) em Portugal possam passar a servir de nós de distribuição de mercadorias mais significativos;
3. O crescimento do tráfego Ásia do Sul (Índia)/Europa pela rota actual, que passa pelo Canal do Suez/Mediterrâneo pode também originar oportunidades de cruzamento de rotas Norte/Sul com Este/Oeste em portos de Portugal;
4. A aposta europeia no Transporte Marítimo de Curta Distância, como vector de maior sustentabilidade nos transportes europeus, pode abrir novas oportunidades a armadores portugueses ou registados em Portugal; embora seja de ter em conta que o TMCD necessita de uma combinação de elevada frequência e rapidez para competir com o transporte rodoviário, e que

no caso de Portugal as frequências dependem da carga que for transferida em portos portugueses com destino para a Europa;

5. A procura de maior segurança energética por parte da União Europeia, nomeadamente no abastecimento de gás natural, pode levar a uma maior aposta no LNG com terminais de desliquefacção na Península Ibérica;
6. A crescente tendência para a integração vertical em que os grandes armadores e operadores intermodais, procurando controlar a globalidade da cadeia logística, se têm vindo também a tornar concessionários de portos/terminais portuários.

As dificuldades de mobilização interna dos capitais necessários para as actividades intensivas e de risco do shipping internacional, a fragilidade da presença internacional dos armadores nacionais, e a necessidade de simplificação legislativa no sentido da clareza e ajustamento aos modelos europeus são fraquezas que afectam o sector em Portugal, e que se torna urgente rectificar para que as oportunidades agora existentes, nomeadamente no quadro das Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (2004/C 13/03), possam ser aproveitadas.

4. Construção e Reparação Naval (D)

Caracterização

A título de definição a componente construção e reparação naval inclui actividades relacionadas com construção e manutenção de navios (desde os grandes navios para transporte de carga e passageiros e de pesca a embarcações mais pequenas para a náutica de recreio e marítimo-turísticas), de submarinos, de equipamentos marítimos do sector naval (como por exemplo, sistemas de propulsão e maquinaria, entre outros) e do sector do petróleo e gás, tais como, produção de plataformas, gasodutos, equipamentos de fundos, etc..

O arranque de empresas no sector da construção e da reparação naval é muito exigente em capital, na medida em que o equipamento da base (docas, guindastes, instrumentos de metalurgia e formação de pessoal especializado) para ganhar dimensão relevante capaz de ganhar a confiança de clientes implica um investimento inicial muito elevado, sendo como tal classificadas como empresas de capital intensivo. A continuidade da actividade, porém, exige apenas investimentos de manutenção. Esta é, aliás, a razão que explica que as empresas que passam por períodos de grandes dificuldades possam depois recuperar a

actividade sem terem de fazer investimentos comparáveis com o que seria necessário se fosse o arranque de novas empresas. Este sector, ao contrário do que se passa no sector automóvel ou no sector químico e, em geral, nos sectores de novas tecnologias, não tem de se adaptar a mudanças tecnológicas de grande alcance, mantendo assim o valor e a capacidade funcional dos seus equipamentos e instalações.

Uma das questões fundamentais desta actividade, prende-se com a possível rigidez dos custos que decorre da pressão salarial, que se mantém mesmo quando o mercado tem menor volume e que, por isso, tem o efeito perverso de diminuir ainda mais o mercado efectivo para essa empresa (na medida em que tem de incorporar nos orçamentos com que responde às consultas o custo incorrido com essa massa salarial), o que beneficia as empresas mais equilibradas, mas agrava as dificuldades das empresas que acumulam desequilíbrios entre as suas despesas e as suas receitas. Se o volume do investimento inicial é uma barreira à entrada no sector, a rigidez dos custos salariais é um factor determinante na actividade.

Quando o mercado de referência tem uma escala mundial, as suas flutuações são a variável central de gestão das empresas – mas a atenção a este factor crítico pode ser desviada se o funcionamento interno da empresa não for suficientemente flexível para se ajustar, no lado da despesa, ao que é a evolução efectiva do lado da receita. Quando o mercado de referência é o nacional, a dependência do que for a evolução das políticas públicas para o sector e a viabilidade das empresas clientes são as variáveis centrais, mas também elas estão subordinadas a graus de incerteza que voltam a colocar a questão da rigidez dos custos no primeiro plano dos objectivos da gestão.

A consideração deste conjunto de riscos na gestão das empresas de construção e reparação naval explica que elas tenham evoluído, por efeito da experiência acumulada nos seus períodos de sucesso e de dificuldades, para a segmentação das suas funções essenciais, dando origem a empresas derivadas com as quais o estaleiro estabelece relações de subcontratação, criando uma rede que aumenta a flexibilidade do conjunto e permite desenvolver modalidades de gestão e de funcionamento que são mais eficientes porque ficam sujeitas a uma observação mais próxima. O que inicialmente estava contido numa única organização empresarial, que geria directamente todas as competências, diferencia-se e diversifica-se em entidades empresariais autónomas que operam num mercado mais alargado, oferecendo as suas competências a outras empresas. A entidade empresarial inicial continua a ser o elemento nuclear desta rede, pois gere os seus equipamentos e instalações, mas a sua geração de valor acrescentado passa a ser a coordenação das indicações do seu mercado com a utilização eficiente da rede de subcontratantes – que tem todo o interesse em promover e em apoiar nos seus projectos de modernização.

Em muitos casos, as estratégias de reestruturação de empresas deste sector nas suas fases de dificuldade implicaram a aplicação dos seus activos no financiamento dessas estratégias, através da transferência da

propriedade desses activos para entidades (Estado, autarquias) que não as exploram directamente mas que, mediante o pagamento de uma renda, permitem a sua operacionalização. Estes dispositivos de emergência possibilitam que as novas empresas se concentrem na viabilização da exploração corrente, em função das variações dos mercados, libertando-se assim dos constrangimentos que antes as limitavam por efeito da rigidez desses custos. Em modelos mais elaborados, os diversos centros de custos podem ser autonomizados através do pagamento de rendas, tornando possível gerir a rede completa com melhor eficiência em cada um dos nós da rede, ao mesmo tempo que há uma regulação mais eficaz do conjunto.

Sendo agora possível construir ou reparar navios em qualquer parte do mundo (os custos de deslocação têm um peso pequeno no custo final), são as condições competitivas de cada estaleiro (produtividade, concessão de facilidades de crédito aos clientes e credibilidade na qualidade dos serviços, incluindo o cumprimento dos prazos) que determinam a escala efectiva do mercado. Quando a alteração das condições estratégicas é acompanhada pela acumulação de desequilíbrios nas empresas porque não se reconheceu em tempo útil o efeito dessa alteração, o mercado continuará a contrair-se e os desequilíbrios continuarão a acumular-se, conduzindo à inviabilização das empresas.

Os ciclos de sucessos e de dificuldades no sector da construção e reparação naval (desde os grandes petroleiros até às pequenas embarcações de pesca) não são misteriosos, resultam de uma articulação entre as variações da escala dos mercados e os desequilíbrios internos gerados no funcionamento das empresas e nas suas implicações nas contas das empresas. Um elevado grau de flexibilidade interna permite reconverter a dimensão da empresa de modo a ajustá-la às flutuações do mercado, ainda que isso implique um prazo mais longo para a amortização dos investimentos em equipamento e instalações, reduzindo os lucros anuais. Mas onde não existir flexibilidade interna, a impossibilidade de ajustar a actividade ao mercado tem como consequência a acumulação do endividamento, o adiamento das amortizações e a sucessão de prejuízos, até se chegar ao encerramento da empresa.

O sector da construção e reparação naval, considerado globalmente, é configurado, em cada economia concreta, por três efeitos determinantes: a localização, o financiamento e a eficiência.

A localização condiciona o tipo de mercado a que tem acesso e este efeito é crucial no caso da actividade de reparação, aquela em que o custo de deslocação é mais relevante. O efeito de financiamento tem um papel decisivo na captação de encomendas e na fidelidade de clientes, na medida em que o custo da construção é suficientemente elevado para que as considerações financeiras sejam determinantes no estaleiro que é seleccionado para colocação da encomenda. A eficiência – desde a fiabilidade técnica até ao cumprimento dos prazos – é uma condição de conquista de mercado, mas também é a condição crítica de viabilidade da empresa quando se tem em conta a incongruência, existente na indústria europeia, entre a

produtividade e o custo do trabalho. Os dois primeiros efeitos são necessários para configurar a indústria naval, mas não são suficientes se o terceiro efeito não estiver assegurado. Podem existir condições de base favoráveis (como acontece no caso de Portugal), mas se o terceiro efeito for desfavorável (como acontece no caso de Portugal e, em geral, na Europa) não haverá viabilidade sustentada das empresas.

A importância relativa destes três efeitos não é a mesma na construção e na reparação. Para a construção, a localização não é um factor crítico, na medida em que o custo da deslocação do navio construído é irrelevante na cadeia de custos. Na reparação, pelo contrário, a área de captação de encomendas determina o seu mercado potencial, o que torna este factor crítico para a configuração da actividade e das empresas, que têm de estar dimensionadas para esse seu mercado efectivo definido pela sua localização em relação às rotas de navegação. Em contrapartida, o financiamento é crucial no caso da construção, pelo valor envolvido (para o armador) e porque se trata de uma operação plurianual (para o construtor), mas é menos importante nas actividades de reparação (onde se limita a operações comerciais correntes). A eficiência é decisiva tanto para a construção como para a reparação, mas em modalidades diferentes. A construção é uma actividade planeada, com prazos longos de execução, onde a disciplina da organização e a programação das fases de execução de diferentes partes do navio vão ser condições de sucesso no plano técnico, no plano do cumprimento dos prazos e no plano do controlo dos custos. A reparação tem um grau de planeamento inferior mas, em contrapartida, tem uma necessidade de flexibilidade e de improvisação que são necessárias para cumprir prazos e orçamentos ao mesmo tempo que se negociam trabalhos adicionais que se revelam necessários à medida que se realizam as reparações inicialmente contratadas.

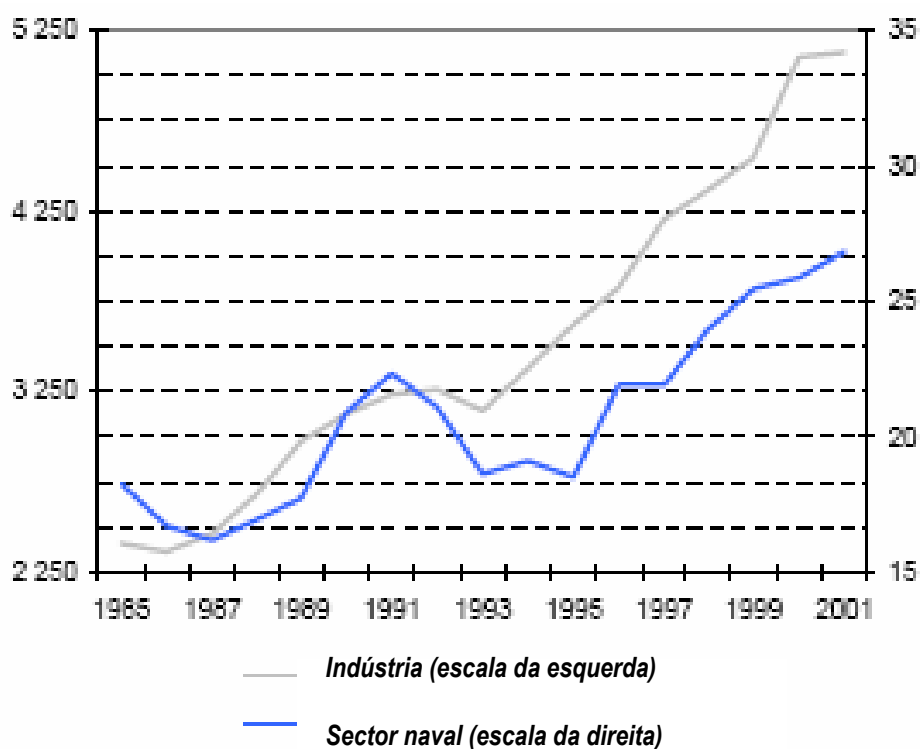
Para uma dada localização (que estabelece a escala do mercado potencial) e admitindo que as entidades financeiras organizam os produtos de financiamento adequados, o que decide da viabilidade continuada das empresas de construção e reparação naval é o grau de eficiência que conseguirem estabelecer na organização das suas competências profissionais e no controlo dos seus custos. O tipo de eficiência varia entre a construção e a reparação mas, tendo em conta esta necessidade de ajustamento ao tipo de actividade, é da organização e da qualidade dos recursos humanos que depende o que é essencial.

Factores de dimensão e procura

A indústria naval teve uma evolução nas últimas décadas que evidencia a sua perda de influência na indústria europeia, o que encontra justificação na alteração do mercado e da evolução dos custos, a que correspondeu a deslocação do centro de gravidade deste sector para o Oriente. Desde a década de 1970, o excesso de capacidade no sector do transporte naval impediu a subida dos fretes e isso repercutiu-se na

diminuição do ritmo de substituição dos navios, com consequências negativas para a evolução dos estaleiros de construção e de reparação. Por outro lado, a necessidade de ganhar eficiência para reduzir os custos de transporte influenciou a evolução no sentido de diminuir o tempo de carga e descarga, favorecendo a evolução no sentido dos navios de contentores em prejuízo dos cargueiros tradicionais. O transporte marítimo de passageiros está em declínio há seis décadas em consequência do desenvolvimento do transporte aéreo, com vantagens do custo e no tempo de viagem. Todos estes factores conduziram a uma evolução do sector que se processou a um ritmo inferior ao do total da indústria na União Europeia a 15, tanto em termos de volume de vendas, como em termos de emprego. É o que se pode ver nos dois gráficos seguintes.

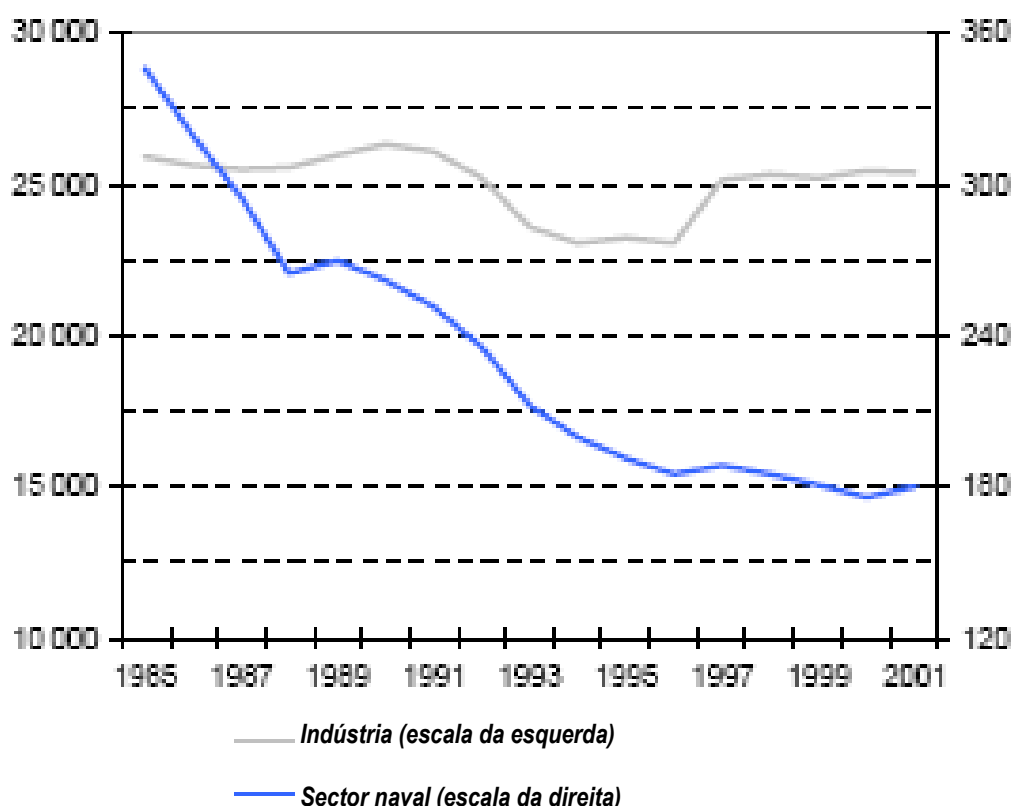
**Volume de vendas na indústria e no sector da construção e reparação naval, UE 15
(milhares de milhões de euros)**



É a partir do ponto máximo atingido em 1991 que se inicia a divergência da indústria naval em relação ao conjunto da indústria, mas a queda no emprego antecedeu o indicador da produção, descendo continuamente desde 1985. Nessa data, o emprego no sector ainda representava, na União Europeia a 15, cerca de 1,3% do total do emprego industrial, mas em 2001 esse valor era apenas de 0,7%, correspondendo ao desaparecimento de 170.000 postos de trabalho. Pelo contrário, depois da queda no

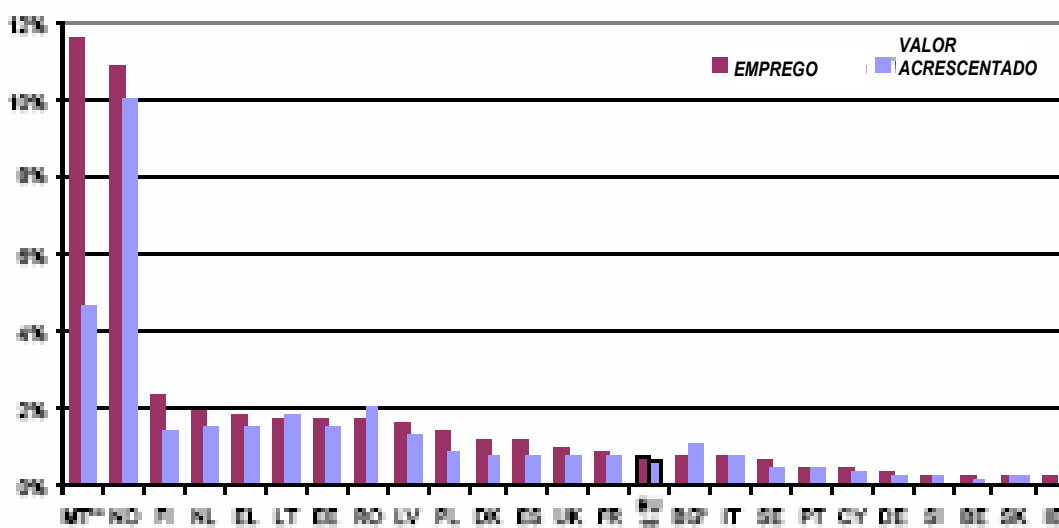
emprego industrial induzido pela crise económica do início da década de 1990, houve uma recuperação no emprego industrial total.

Emprego na indústria e no sector da reparação naval, UE 15 (milhares)



A reduzida importância do sector da construção e reparação naval pode ser evidenciada a partir dos indicadores de valor acrescentado e de emprego no sector em relação à indústria, utilizando valores de 2004. É o que se mostra no gráfico seguinte, onde os casos de Malta e da Noruega são anomalias estatísticas (em Malta, o transporte marítimo e o turismo são contabilizados separadamente, e na Noruega a extracção de petróleo e de gás natural não são incluídos nos sectores industriais). Em termos gerais, o sector não representa mais de 2% do emprego e do valor acrescentado na indústria de cada país. Mas também não se poderá esperar, tendo em conta a tendência dos últimos anos, que este sector venha a recuperar uma linha de crescimento que o aproxime dos valores obtidos no conjunto da indústria na Europa.

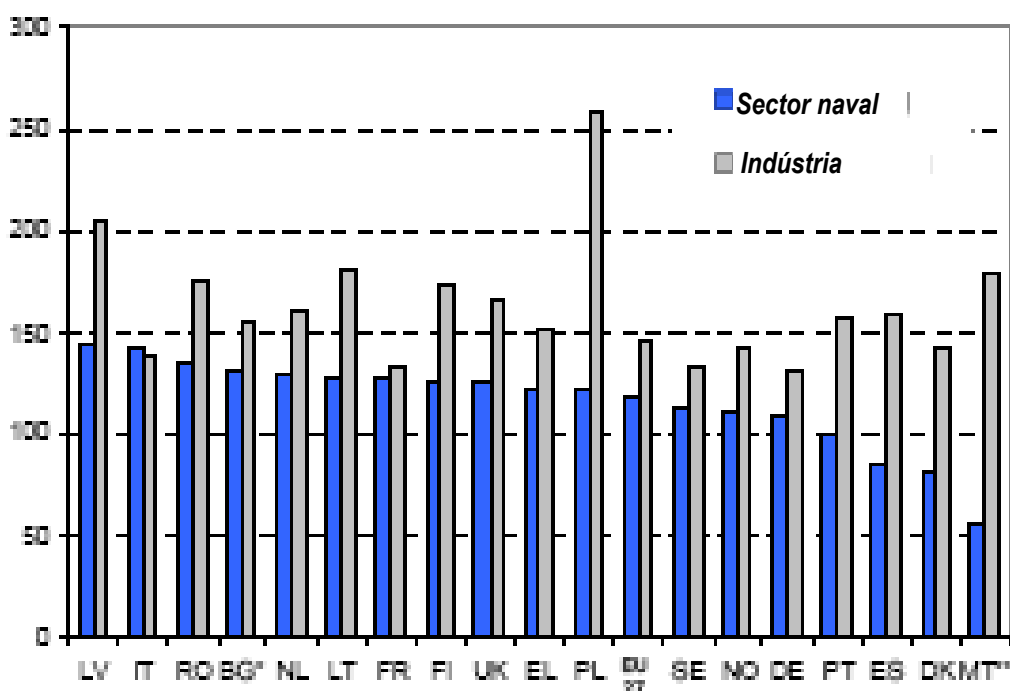
Emprego e valor acrescentado na construção e reparação naval em percentagem do total da indústria, 2004



As razões essenciais que explicam os fracos resultados obtidos no sector centram-se no valor estratégico do mercado (nas economias do Oriente a indústria naval tem agora o peso estratégico que já teve na Europa no passado, o que explica que os investidores e as políticas públicas lhe atribuam uma maior importância) mas, sobretudo, nos custos que estão associados a um sector que depende do factor trabalho. Por isso, é na produtividade e nos custos unitários do trabalho que estão as indicações principais para a viabilidade das empresas.

A produtividade do trabalho é calculada pelo valor acrescentado por trabalhador: em 2004, era de 34.500 euros na UE a 27, o que compara com o valor da produtividade na indústria, que era de 45.500 euros. Para se obter a produtividade do trabalho ajustada pelos salários, divide-se a produtividade do trabalho pelos custos médios salariais: na construção e reparação naval esse índice atinge os 119%, o que compara com o valor da indústria em geral que é de 147%. Este ponto crítico, de que depende qualquer estratégia para o sector, pode ser analisado nos dois gráficos seguintes, em que se considera a produtividade do trabalho tendo em conta os custos salariais médios efectivos e os custos unitário do trabalho, comparando os valores do sector com os valores para o conjunto da indústria.

**Produtividade do trabalho ajustada pelos salários no sector da construção e
reparação naval e na indústria, 2004 (%)**

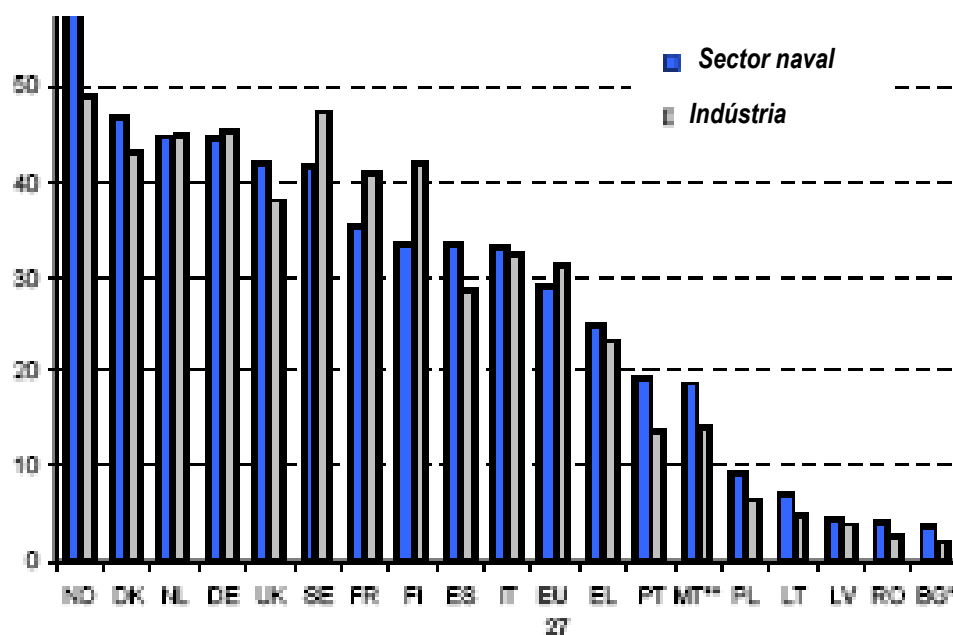


Esta reduzida produtividade do trabalho ajustada pelos custos salariais é influenciada pelo valor das vendas: na construção de barcos de recreio e de desporto, os valores são mais favoráveis do que no conjunto do sector. Mas esta reduzida produtividade do salário ajustada pelos custos salariais tem como razão principal os custos salariais que são superiores ao que esta actividade comporta – e que, para assegurar a viabilidade destas empresas, teriam de ser valores salariais médios inferiores aos que podem ser pagos noutros sectores industriais. Em grande medida, este valor salarial excessivo deriva de um efeito histórico, que é influenciado pelos tempos passados em que a construção e reparação naval era um sector de referência na indústria. Em 2004, em Malta e em Portugal os custos salariais na construção e reparação naval eram superiores ao da média dos sectores industriais, na Polónia estavam 40% acima da média da indústria e na Lituânia e na Roménia estavam 50% acima da média, como se vê no gráfico seguinte.

Duas linhas gerais de acção decorrem destas indicações. Por um lado, o mercado deve ser segmentado em função das necessidades estratégicas (o que deve ter reflexo na formulação das políticas públicas) e em função das margens que oferece (o que identifica uma gama de especializações que vai da construção de navios com maior grau de complexidade até à exploração de segmentos especializados como são os navios científicos, de desporto e de recreio). Por outro lado, a gestão dos recursos humanos e o controlo dos seus custos aparece como uma condição central para a viabilidade das empresas, como a condição necessária

para poder competir com as condições de produção existentes nas indústrias orientais. Se estes dois objectivos não forem atingidos, as consequências irão manifestar-se na gradual contracção do mercado (até ao ponto em que as instalações e equipamentos existentes perdem o seu valor) e da gradual extinção dos empregos (até ao ponto em que as competências profissionais básicas deixam de existir).

Custos unitários do trabalho no sector naval e na indústria, 2004 (milhares de euros)



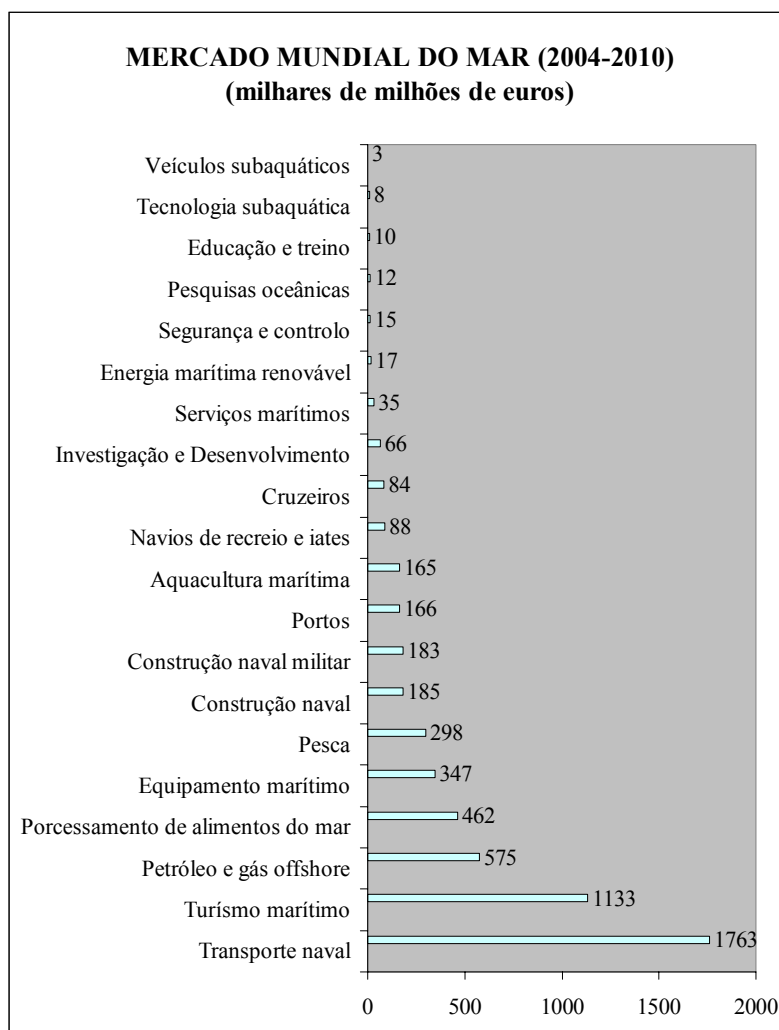
A consideração destes dois últimos gráficos revela um contexto incongruente: embora a produtividade do trabalho ajustada pelos custos salariais seja inferior à média industrial, os custos unitários do trabalho são, em muitos casos, superiores à média da indústria. É uma diferenciação que não pode deixar de provocar a inviabilidade da actividade, por razões que não são inerentes à actividade em si mesma, mas sim ao peso das condições do passado na estruturação das empresas. Não é o sector que é inviável, são as empresas que têm condições de funcionamento que as tornam inviáveis.

Tendências

As características actuais do sector da construção e reparação naval não permitem esperar que haja capacidade interna de regeneração, que lhe permitam corrigir tendências que se acumulam há várias décadas. Analisado isoladamente, em Portugal, este sector não tem condições próprias para programar e

concretizar uma conversão significativa. Conclusões muito diferentes serão atingidas se, em lugar de se fazer uma análise isolada do sector, este for integrado numa estratégia para a economia do mar, para o conjunto de actividades, na indústria e nos serviços, que se configuram em função do recurso específico que é o mar. Nesta perspectiva da economia do mar, o sector da construção e da reparação naval português é um vector sectorial necessário para a configuração deste sistema de actividades económicas e, porque está integrado num sistema mais vasto, a formulação de uma estratégia de conversão torna-se possível: o que não se conseguiria numa óptica isolada, passa a ser promovido pelo facto de haver um campo de actividade alargado.

Este efeito de promoção da conversão estratégica derivado da configuração da economia do mar pode ser avaliado a partir da análise dos vectores sectoriais que constituem a economia do mar, o que se pode ver no gráfico seguinte, correspondendo a uma avaliação das relevâncias potenciais desses sectores até 2010 (elementos publicados em *World Marine Markets*, Douglas-Westwood Limited, March 2005).



Estes diferentes tipos de actividades não são específicos de uma economia nacional ou de uma localização bem definida, são actividades que existem numa escala regional ou mundial, o que significa que o seu mercado não fica circunscrito a uma função nacional e que as empresas que neles operam podem articular-se em redes plurinacionais de modo a aumentarem o seu campo de actividades. Mas para que se possa participar nessas redes plurinacionais é preciso ter actividades que correspondam a essa configuração – essa é a condição de relevância que permite ser aceite para participar nessas redes. Um sector que não tenha viabilidade não a recupera só porque se integra numa rede plurinacional e, por isso mesmo, provavelmente não terá sucesso no seu pedido de integração. No entanto, a formulação de uma estratégia de recuperação da viabilidade no contexto de uma integração em redes plurinacionais será mais fácil, mais apoiada e mais controlada, tornando possível, nessa escala e nesse tipo de relações, o que não seria realizável em condições de isolamento, sem escala e sem o desafio da comparação na gestão e nos métodos de trabalho.

É neste quadro de integração num *Hypercluster* da Economia do Mar, nomeadamente num apoio a outras actividades, que este componente da Construção e Manutenção Navais deve ser encarado.

A criação de uma instância de coordenação, envolvendo os vários sectores integrados na economia do mar, seria uma inovação nos hábitos empresariais portugueses, no sentido em que criaria uma entidade de coordenação e de racionalização que aumentaria o valor de cada uma das empresas nela incluídas, constituindo um interlocutor válido junto das autoridades políticas (Governo e Comissão Europeia) e junto dos mercados (para oferta da capacidade instalada não utilizada, que é o principal obstáculo que se coloca à generalidade das empresas que integram este conjunto de actividades).

A situação em Portugal

A história do sector da construção e da reparação naval na economia portuguesa tem um registo longo, onde períodos de sucesso intercalam com fases de dificuldades. Os períodos de sucesso estão associados a contextos favoráveis de mercado, por necessidade de projectos nacionais (transporte de e para os territórios ultramarinos do Brasil, de África, da Índia e do Oriente), para desenvolvimento das actividades do sector da pesca, por imperativos da estratégia militar da Marinha, para garantir o abastecimento do sector do petróleo e por integração no mercado mundial da reparação naval. As fases de dificuldade estão associadas a processos de contracção ou extinção de mercados (como aconteceu com a descolonização, que fez desaparecer mercados essenciais para as empresas de transporte naval de mercadorias e de passageiros), com a alteração das políticas para o sector das pescas (por alteração dos recursos naturais, por perda de

competitividade das empresas de pescas e por efeito das políticas da União Europeia para o sector), com as restrições orçamentais na política de defesa e a alteração do campo de acção da Marinha, com a alteração das condições de competitividade das empresas de transporte de petróleo (que tornam pouco rentável o modelo da empresa de bandeira nacional) e com os ciclos mundiais do sector da reparação naval.

É nas fases de dificuldade que aparece no primeiro plano a resistência interna à antecipação da mudança ou à adaptação a uma mudança que esteja em desenvolvimento. A tentativa de preservar o padrão do passado, designadamente quando isso se traduz em rigidez dos custos, esgota os recursos acumulados no passado e anula os meios financeiros que deveriam apoiar a adaptação a novas circunstâncias. Esta resistência aos processos de mudança, ou à interpretação estratégica do que significa essa mudança, acentua a dificuldade em lugar de a conter e de a resolver. A fase descendente do ciclo é, assim, mais pronunciada e mais longa do que teria de ser, podendo mesmo pôr em causa a continuidade das empresas e dos sectores.

As actividades da construção e reparação naval no sistema económico português, assim como as histórias das empresas que protagonizaram essa evolução, são exemplos do que se alterou radicalmente no campo estratégico com a passagem do padrão de modernização da economia nacional (com prolongamento colonial) para o padrão de modernização da globalização competitiva.

O primeiro padrão de modernização termina quando a economia nacional se abre e perde os seus tradicionais dispositivos proteccionistas, mas também termina porque deixa de persistir o prolongamento colonial quando esses espaços de prolongamento se tornam independentes. Para as empresas do sector da construção e da reparação naval, esta evolução anula a sua viabilidade, já que esta estava ligada à satisfação de necessidades desse sistema económico, beneficiando das protecções adequadas para que essa satisfação fosse possível. Logo que essas necessidades se alteram, porque deixa de existir o monopólio do transporte para as colónias e as empresas de transporte naval ficam sujeitas a novas condições de concorrência, a conversão destas actividades torna-se inevitável. Esta alteração do mercado, porém, não foi acompanhada pela correspondente alteração das políticas laborais e das políticas económicas, o que teve como consequência o agravamento das dificuldades das empresas deste sector, obrigadas, durante um período longo, a operar em dois padrões de modernização diferentes.

O novo padrão de modernização, o da globalização competitiva, exige que as empresas do sector estabeleçam o que é o seu mercado de referência, de modo a identificarem o que pode ser o seu campo de actividade com os equipamentos, instalações e recursos humanos de que dispõem e que transitam da fase anterior. Será necessária a reestruturação das empresas e a reconversão de algumas actividades, mas também será essencial identificarem o que poderá ser o seu novo mercado, por captação directa ou através da entrada em redes de estaleiros associados que repartam entre si as actividades existentes no mercado

regional através de acordos de cooperação que tenham por finalidade essencial estabilizar o mercado conjunto. É uma perspectiva de gestão empresarial muito diferente da anterior, que se desenvolvia num mercado nacional onde o protagonista central era o poder político nacional. No segundo padrão de modernização, a formação das redes de associação entre estaleiros de construção e de reparação naval não será fácil, ou não será estável, se não houver uma entidade reguladora regional que tome a iniciativa de promover estas associações como modo de apoio à viabilização de cada uma destas empresas.

Neste sector da construção e da reparação naval, a escala é o factor decisivo e quando a escala de referência muda ou quando o mercado se contrai subitamente pode revelar-se impossível realizar a transição de um padrão de modernização para outro, de uma configuração de actividades, equipamentos, instalações e competências para a nova configuração correspondente ao novo padrão de modernização. O sistema de transporte naval que liga uma metrópole às colónias, com as suas relações económicas complementares, dificilmente poderá conservar as suas condições de viabilidade quando essas ligações são cortadas e a economia metropolitana tem de converter o seu sistema de relações para um espaço continental onde o transporte naval já não poderá ter o mesmo papel estratégico (o que poderá implicar a extinção das empresas de transporte naval que tinham a sua viabilidade dependente do serviço que prestavam ao mercado nacional). A alteração das rotas marítimas (por abertura de novos canais ou por deslocação dos centros dominantes na economia mundial) tem como consequência a redução do mercado de captação para as empresas de reparação naval. A reformulação das políticas de pescas, sobretudo quando implicam a diminuição de embarcações que operam numa região, também altera o mercado de referência para os estaleiros de construção das pequenas embarcações dedicadas à pesca.

Tendo em conta o registo histórico da evolução do sector da construção e da reparação naval na economia portuguesa, terá justificação continuar a considerar-se que estes são sectores de especialização quando já não há possibilidade de protecção de empresas pelo poder político nacional e quando não há mercados cativos como nos tempos dos impérios coloniais? O facto de este sector estar representado em muitas economias onde a protecção de Estado não é relevante e onde não há mercados cativos clarifica aquela questão: como qualquer outro sector da economia, este está sujeito à satisfação das suas condições de viabilidade. Houve uma alteração profunda das anteriores condições de viabilidade, mas isso não tem de ser visto como o argumento definitivo de que não será possível satisfazer as actuais condições de viabilidade, designadamente se este sector industrial corresponder ao aproveitamento de um “capital natural” da economia portuguesa. Aquela questão pode, então, apresentar-se de um modo mais concreto: nas actuais condições das economias abertas e competitivas, terá justificação que o sector da construção e da reparação naval seja um dos escolhidos para integrar o sistema de especializações da economia portuguesa?

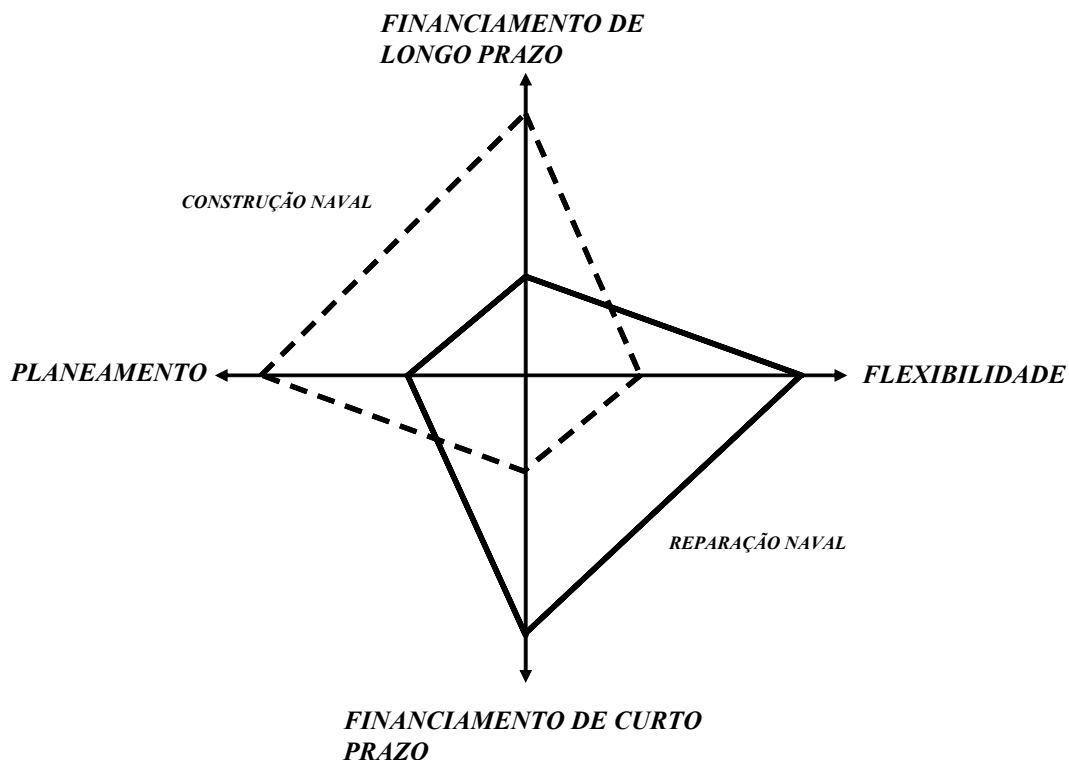
No padrão de modernização da globalização competitiva, a escolha dos sectores de especializações não se determinam pela necessidade nacional, mas sim pela viabilidade das empresas desses sectores. As necessidades nacionais podem ser melhor satisfeitas pela importação de produtos e serviços que sejam mais baratos e de melhor qualidade do que se fossem produzidos no território nacional ou por empresas que têm a sua sede no país. A viabilidade das empresas de um sector, por sua vez, pode não depender apenas delas e da sua eficiência, podem depender também do que forem outras empresas e outros sectores que operam nesse sistema económico, como também pode depender do potencial de aliança que empresas e sectores terão para integrarem redes com empresas localizadas noutras economias.

Na análise da Comissão Europeia aqui considerada, o sector da construção e da reparação naval é integrado no grupo das indústrias de média-baixa tecnologia, que corresponde ao nível superior do perfil actual da indústria portuguesa. Não se apresenta, portanto, como um sector motor da modernização industrial mas, apesar disso, é um sector que recebe a dotação de um recurso natural português (a localização), que tem equipamentos e instalações com qualidade adequada (e que, depois das reestruturações que teve ao longo do tempo, não exige grandes aplicações de capital) e que tem importantes ganhos de eficiência, em termos de organização e de flexibilidade, que permitem aumentar o seu contributo para a formação do valor acrescentado industrial. A viabilidade das empresas que operem neste sector é um objectivo que está ao alcance dos operadores portugueses – mas exigindo que se compreenda que o futuro é muito diferente do passado, isto é, que o mercado de referência já não pode ser o mercado nacional e que essa viabilidade das empresas não poderá ser assegurada por políticas proteccionistas.

Neste quadro, o sector da construção e da reparação naval, apesar das dificuldades estruturais há muito conhecidas, deve ser visto como um componente indispensável deste conjunto de actividades e a sua programação futura deve ser formulada em função da sua participação neste conjunto – e não apenas como empresas isoladas, que teriam de encontrar as suas condições de viabilidade no contexto dos seus mercados habituais. Desde que devidamente coordenado, o conjunto de actividades que se podem integrar na economia do mar, oferece um novo campo estratégico para cada uma das empresas que nele participam e favorece a sua reestruturação ou reconversão numa perspectiva nova. A existência de uma plataforma de racionalização deste tipo é uma condição para que a regulação das empresas coordenadas consiga evitar a repetição dos processos de acumulação de desequilíbrios – em grande medida estimulados pelo facto de a gestão das empresas não ser acompanhada por entidades superiores de avaliação das conjunturas e das linhas de desenvolvimento que sejam adequadas à evolução dos mercados.

Assim, a análise da situação em Portugal destas actividades relacionadas com a construção e a reparação navais, permite concluir que não há capacidade de iniciativa a partir do mercado interno (porque não tem dimensão) e não há poder de influência sobre operadores externos ou sobre a União Europeia para que haja a formulação de estratégias de desenvolvimento em que as empresas portuguesas possam participar. Sem o gerador de necessidades que era o império marítimo e com restrições crescentes em relação às actividades da pesca, são remotas as possibilidades de se conseguir alargar o mercado, a não ser que haja uma estratégia europeia nesse sentido e que integre a capacidade instalada em Portugal nesse programa. Isoladamente, a economia portuguesa não tem potência para voltar a dinamizar este sector, pelo menos até que volte a atingir o volume de vendas registado até à década de 1970. No contexto de um programa da União Europeia, as empresas que operam em Portugal teriam de vencer a resistência de outros estaleiros europeus, que procurariam conservar uma parte substancial desse programa, mas, em contrapartida, têm a vantagem da sua localização numa área que ainda não tem constrangimentos de navegação.

Na avaliação das possibilidades estratégicas da indústria naval em Portugal não se deve ignorar as diferenças existentes entre a construção e a reparação naval, sobretudo as que se referem às necessidades de financiamento das operações correntes e as que se referem aos tipos de organização do trabalho. Essa análise diferencial é importante para se compreender o que explica o maior sucesso da reparação naval e as dificuldades persistentes que se encontram na construção naval – uma distinção que se torna mais relevante quanto maior for a incorporação tecnológica ou a escala da construção. É o que se pode sintetizar na figura seguinte, o que terá relevância quando se tratar de escolher as prioridades para os programas de acção.



5. Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado (E)

Caracterização

Este componente do *Hypercluster* da Economia do Mar engloba todas as actividades económicas relacionadas com a captura, a expressão e transformação das diferentes espécies piscícolas, incluindo todas as actividades constantes da cadeia de valor, nomeadamente as componentes de planeamento e comercialização.

Factores de dimensão e procura

Segundo a FAO²⁴, a Pesca *lato sensu* (i.e., incluindo as capturas e a aquicultura) forneceu, em 2004, ao Mundo, cerca de 106 milhões de toneladas de pescado alimentar, correspondendo a uma oferta *per capita* de 16,6 Kg, o valor mais elevado dos seus registos. A aquicultura representava cerca de 43% desta oferta.

²⁴ FAO - "The State of World Fisheries and Aquaculture 2006", Roma, 2007

Do relatório “*The state of world fisheries and aquaculture 2006*” da mesma organização, destacam-se os seguintes pontos:

- ➔ A quota de proteína animal provida do pescado terá atingido um pico de 16% do total do consumo *per capita* de proteína animal. Indicia mesmo que essa quota poderia rondar os 20%, tendo em conta a contribuição de actividades de pescado de subsistência. É explícito em afirmar que o pescado fornecia mais de 2.6 biliões de pessoas com o mínimo dessa quota de proteína animal.
- ➔ Estes valores tornam-se mais legíveis quando se percebe que a China²⁵ permanece o maior produtor (com 47.5 milhões de toneladas (mt) com a composição de 16.9 mt e 30.6 mt de capturas e de aquicultura respectivamente) fornecendo uma oferta estimada de 28.4 kg *per capita*, incluindo a oferta para o mercado doméstico como a produção para as exportações e para objectivos não directamente alimentares.
- ➔ Excluindo a China, a produção de pescado via capturas atingiu os 95 milhões de toneladas em 2004 com um valor estimado, de primeira venda, de cerca de 85 biliões de dólares. Este tipo de produção ter-se-á mantido estável na década anterior, permanecendo o Chile, o Peru e os EUA os maiores produtores.
- ➔ A aquicultura tem, no entanto, continuado a crescer mais rapidamente do que outros sectores de produção alimentação animal. Terá vindo a crescer a uma taxa média anual de crescimento de 8.8% desde 1970 contra 1.2% nas capturas e 2.8% nos sistemas terrestres de produção de carne. A produção via aquicultura terá atingido 45.5 milhões de toneladas em 2004 com um valor de 63.3 biliões de dólares ou, se se incluir as plantas aquáticas, 59.4 biliões de toneladas com um valor de 70.3 biliões de dólares. Do total mundial, é imputado à China cerca de 70 % da quantidade e mais do que da metade do valor da produção via aquicultura.
- ➔ A aquicultura via água doce tem continuado a predominar, seguida pela via da água do mar e da água salobra. No período de 2000 a 2004, a produção nos países em desenvolvimento, excluindo a China, vinha aumentando a uma taxa média anual de 11%, comparada com 5% para a China e cerca de 2% para os países desenvolvidos.

²⁵ Dada a importância da China e as incertezas quanto à sua produção de estatísticas, o caso chinês é abordado muitas vezes em separado. Contudo, e independentemente do relatório e das insuficiências estatísticas chinesas, é conveniente referir que volume e o nível de consumo *per capita* chinês deverá ter aumentado nos últimos anos. A economia chinesa tem vindo a crescer a taxas inéditas na História económica rondando os dois dígitos (na ordem/acima dos 10%) o que se deverá ter traduzido num consumo melhorado, em média, da dieta calórica chinesa. Por outro lado, esse ritmo de crescimento deve ter sido conseguido com a prossecução duma elevada emigração de chineses rurais para as cidades e para o litoral (num sentido lato). Este movimento populacional corresponderá muito provavelmente a uma menor produção rural de subsistência e a um maior consumo agro-industrial e de pescado (incluindo, aqui, o de subsistência). Isto é, as tendências que se podem tentar tirar dos valores chineses devem pecar por defeito.

- ➔ Durante as três décadas passadas (aferidas a 2004), o número de pescadores e “aquicultores” cresceu mais rapidamente do que a população mundial e do que a do emprego na agricultura tradicional. A China é o país com o número mais elevado de pescadores e de aquicultores, representando cerca de 30% do total. Contudo, dada a redução programada da dimensão da frota chinesa, o número de pessoas envolvidas nas capturas tem vindo a reduzir-se. Por outro lado, os números envolvidos em capturas e aquicultura em muitas economias desenvolvidas têm diminuído ou estagnado.
- ➔ A frota mundial de pesca compreendia cerca de 4 milhões de unidades do final de 2004, dos quais 1.3 milhões eram navios “cobertos” (*decked*) e 2.7 milhões eram navios/embarcações abertas. Cerca de 86 % dos navios “cobertos” concentravam-se na Ásia.
- ➔ É estimado que em 2005, como nos últimos anos, cerca de um quarto dos grupos de espécies (*stocks*) monitorados pela FAO estavam subexplorados ou moderadamente explorados, e poderiam talvez produzir mais enquanto que metade das espécies estavam completamente exploradas e, portanto, produzindo capturas que estariam nos, ou próximo dos, limites máximos de sustentabilidade, sem espaço para expansão. As espécies remanescentes estavam sobreexploradas, delapidadas ou em recuperação da delapidação e, portanto, rendendo menos que o seu potencial máximo devido ao excesso da pressão pesqueira.
- ➔ Isto confirma observações anteriores de que a captura máxima potencial dos oceanos teria provavelmente atingido o seu pico, o que reforçaria as chamadas de atenção para uma gestão mais prudente e efectiva da pesca em ordem a reconstruir os *stocks* de espécies delapidados e a prevenir o declínio daquelas que estavam sendo exploradas no, ou próximo do, seu potencial máximo.
- ➔ Diferentemente das capturas, as actividades de aquicultura estão geralmente localizadas dentro de espaços de jurisdição nacional, o que significa que a sua regulação é uma responsabilidade nacional, havendo uma crescente consciência de que o seu desenvolvimento sustentável requer um ambiente devidamente regulado. Isto é, porque a aquicultura está geralmente localizada dentro das fronteiras nacionais, é regulamentada e monitorada por instrumentos e acordos nacionais.
- ➔ O número de espécies classificado como de águas profundas (“*deep-water*”) continua a aumentar, atingindo 115 em 2004, enquanto o número de espécies pelágicas permaneceu estável nos 60. Esta evolução de capturas de recursos “*deep-water*” começou a desenvolver-se significativamente nos finais dos anos setenta. Além de questões de ordem estatística, esta evolução revela não só os desenvolvimentos tecnológicos aplicados à captura em “*deep-water*” como também à necessidade de explorar novos espaços piscatórios em resultado da crescente consciência de que as espécies

vulneráveis necessitam de ser protegidas, dessa mesma protecção, e do declínio dos recursos costeiros.

Esta tendência de exploração de recursos *deep-water* em termos de capturas é consistente com a tendência desse tipo de exploração de hidrocarbonetos e, futuramente, de outras matérias-primas. Porventura, o paradigma do *peak-oil*, que vem sendo posto em causa ou adiado por causa da descoberta e consequente exploração de jazidas em *deep water* (vide o caso do Brasil com a Bacia de Santos), só possível graças ao desenvolvimento tecnológico, poderá vir a ocorrer, pelo menos em alguma medida, com as capturas de pescado. E porque não com a própria aquicultura?

- ➡ Diferentemente dos sistemas de produção terrestres, onde a produção global é baseada num número limitado de espécies animais e vegetais, mais de 240 diferentes espécies aquáticas animais e vegetais foram reportadas em 2004, com um aumento de 20 espécies reportado em 2002. Aquelas 240 espécies representavam cerca de 94 famílias, mas esta diversidade deverá estar provavelmente subestimada.
- ➡ Em 2004, cerca de 75% (105,6 milhões de toneladas) da produção de pescado foi usada directamente para consumo humano. Os restantes 25% foram destinados a produtos não alimentares, em particular a confecção de alimentos para a aquicultura, e óleo.

Considerando a importância da actividade de processamento do pescado, procurou-se fazer uma avaliação específica desta componente da cadeia de valor.

Recorrendo ao Relatório da Douglas-Westwood “*Marine industries global market analysis*” destacamos as seguintes observações:

- ➡ A FAO decompõe as actividades do pescado marítimo em captura (*Fishing*), aquicultura marítima, algas e processamento de pescado/*seafood*;
- ➡ São estimados em 56 biliões de euros (€bn), em 2004, o valor da produção de capturas, com a Europa a representar 8% deste valor. Historicamente, a produção tinha um valor de 67€bn e prevê um valor de 49€bn para 2009. As capturas enfrentam uma tendência de quebra em tonelagem, resultado de problemas sérios de recursos e de quotas. Existem algumas oportunidades proporcionadas por novas espécies (mas não são referidas explicitamente se estas correspondem às de “*deep water*” antes citadas), mas é referido que a indústria enfrenta um futuro de declínio contínuo até se atingir um ponto de sustentabilidade, a uma taxa anual de 2,5%, em euros (1% em \$US);
- ➡ É estimado um valor de 24€bn, em 2004, para a aquicultura marítima, com a Europa a representar apenas uma pequena quota de 3,5€bn. Prevê-se um forte crescimento futuro da procura. Há

oportunidades para o desenvolvimento de novas espécies, bem como em termos de pesquisa. A longo prazo, a indústria vive uma tendência de crescimento, associado parcialmente ao preenchimento do *déficit* de produção de pescado, mas também associado ao baixo preço dos seus produtos;

- ➔ É estimado um valor de 6€bn, em 2004, para a produção de algas selvagens e cultivadas. Este segmento é dominado pela China (que produz cerca de 75% mas ainda constitui um importador líquido) e outros produtores asiáticos (15%). Estima-se um crescimento médio anual no período de 2005-2009 em 3%;
- ➔ Estima-se que um valor para a indústria de processamento de pescado, em 2004, em cerca de 80€bn. Esta estimativa é baseada na premissa de que o processamento pode acrescentar cerca de 100% ao valor global do produto “em bruto”. O principal factor destes produtos é a crescente preferência dos consumidores por alimentos de “conveniência”, resultando em maior valor acrescentado ao produto “em bruto”. O mercado europeu é avaliado em 8,2€bn, em 2004. As oportunidades em termos de exportações são consideráveis, sendo de referir, explicitamente, o caso das vendas internacionais da Noruega que foram fortemente ajudadas pela criação e desenvolvimento de uma marca *premium*;
- ➔ O processamento é uma actividade em crescimento, alimentada por um crescente apetite do consumidor por “peixe com valor acrescentado” e por alteração de estilos de vida. Para acrescentar valor ao pescado, o processo pode ser simplesmente transformá-lo em “filetes” ou adicionar-lhe um molho criando assim uma refeição “pronta”. Como a população mundial tem crescido, o mesmo tem ocorrido com a procura de alimentos provenientes do mar. Projecta-se que o crescimento deste tipo de procura seja cerca de 60% no caso de a população atingir os 8,5 biliões em 2025.

A FAO tem também um relatório especialmente dirigido à aquicultura: “*State of world aquaculture 2006*”. Dado o já referido anteriormente, deste relatório destacamos o seguinte:

- ➔ Similarmente a outros sectores produtores de alimentação, a aquicultura apoia-se em recursos naturais tal como terra e água. A agricultura requer recursos em termos de sementes e alimentos e as formas mais intensivas dependem também de recursos energéticos (combustíveis, electricidade, etc.). Contudo, a aquicultura tipicamente usa menos terra e água por unidade de produção em comparação com outros sectores, embora acabe por requerer uma gestão apropriada das suas inter-relações com o meio ambiente, quer na fase de planeamento, quer na fase de desenvolvimento, essencial para a sustentabilidade do sector;

- ➔ A aquicultura é um sector variado, cobrindo uma gama de ambientes aquáticos diversos no mundo. Utiliza uma variedade de produção de sistemas e de espécies. Os impactes da aquicultura no ambiente não podem ser generalizados, mas é importante reconhecer que eles ocorrem e que têm que ser geridos;
- ➔ Entre os casos identificados de impacte ambiental e de interacção com recursos naturais que têm sido associados negativamente com a aquicultura incluem-se:
 - descarga de efluentes degradando a qualidade da água e a matéria orgânica em áreas agrícolas;
 - alteração ou destruição de habitats naturais;
 - concorrência pelo uso de água;
 - concorrência na procura de produtos de alimentação animal para a sua utilização em dietas da aquicultura;
 - uso inadequado de produtos químicos criando preocupações sanitárias e ambientais;
 - introdução e transmissão de doenças aquáticas animais por via de deslocalizações/transladações fracamente regulamentadas;
 - impactes negativos nos recursos piscatórios por via de apanha de algas e de ninhadas de espécies;
 - impactes negativos na vida selvagem através de métodos predatórios de peixe cultivado;
- ➔ Nos últimos anos, têm sido feitos progressos consideráveis na gestão ambiental da aquicultura. Entre outros, uma maior eficiência na utilização de energia, de água e de outros recursos naturais;
- ➔ Em alguns países, os produtores de aquicultura estão a introduzir certificação ambiental em ordem a demonstrar credivelmente que as suas práticas são não-poluente, não transmissoras de doenças ou não ameaçadoras do ambiente. Alguns países introduziram processos de certificação estatal para acreditarem que os produtos da aquicultura são seguros para consumo e são produzidos dentro de determinados padrões ambientais;
- ➔ Em áreas costeiras, a aquicultura pode gerar conflitos com o turismo e actividades de lazer, como ocorre no Mediterrâneo e no Mar Adriático. Alguns dos países dessas regiões estão a desenvolver um planeamento do uso da terra e dos impactes ambientais;
- ➔ Um argumento muitas vezes colocado contra a aquicultura respeita à utilização de espécies de baixo-custo como forma de alimento de espécies (carnívoras) de maior valor. Entre outros factores, e em

termos ecológicos, embora converter algumas unidades de biomassa piscatória em uma unidade de biomassa de peixe seja ineficiente, a aquicultura é uma actividade económica onde a ineficiência é aferida em termos monetários, não em termos de biomassa ou de eficiência energética. Daí, a utilização de biomassa de peixe prosseguirá enquanto for economicamente vantajosa;

- ➔ Contudo, este contexto significa que a expansão da aquicultura (e de sectores de produção animal) está a concorrer para uma situação referida como *“the fish meal trap”*. Nesta situação de aparente oferta limitada de alimentação de peixe (e de óleo de peixe) e assumindo pequena ou nenhuma melhoria na eficiência deste tipo de alimentação, a expansão da aquicultura poderá estar condicionada. Mesmo com ofertas estáveis de matéria-prima peixe para produção de peixe, é avançado que a crescente procura de alimentação na forma de peixe continuará a elevar os preços de peixe (e de óleo de peixe). Alcançando um certo nível de preços, a utilização de matéria-prima de peixe e de óleo de peixe deixará de ser financeiramente viável;
- ➔ Este quadro realça a necessidade de redução da base em alimentação de matéria-prima de peixe, bem como de aumentar a eficiência da sua utilização. A investigação e a pesquisa de soluções torna-se fundamental, daí ser prosseguida em muitos países produtores, em termos consideráveis, com vista a essa necessidade.

Tendências

O Planeta enfrenta, a médio/longo prazos, um acréscimo de necessidades alimentares nunca visto no passado. Não resulta só do acréscimo populacional, mas também, e principalmente, do aumento de rendimento de centenas de milhões de pessoas que querem, naturalmente, emular os comportamentos das economias mais desenvolvidas.

Acresce que muitas dessas centenas de milhões emigraram – ou estão emigrando – das suas regiões nativas, abandonando as suas aldeias, onde viviam da agricultura de subsistência, para zonas de dinamismo económico onde predominam actividades dos grandes sectores secundário, terciário e no presente/futuro, quaternário. Muitas dessas zonas são litorais ou estão na sua proximidade sendo por isso aqui consideradas como litorais *lato sensu* e onde a população tende a concentrar-se em grandes metrópoles. O caso da China é ilustrativo desta evolução.

Nessas grandes urbes, muitas delas na faixa litoral, o intercâmbio de valores e a disseminação das tecnologias de informação, revela os hábitos das sociedades mais desenvolvidas. É humanamente natural que as populações das economias emergentes cultivem expectativas de alcançarem parte desses hábitos,

tanto mais que arriscaram em emigrar – abandonando voluntariamente os seus estilos de vida baseados na subsistência e na estabilidade social/cultural – e estão, gradual ou rapidamente, a sentir os seus rendimentos a subir. Mesmo que os aumentos da riqueza produzida não sejam equitativos (nunca o foram na História), taxas de crescimento de dois dígitos por um período que vem cerca do início deste milénio, correspondem, necessariamente, a que muitas centenas milhões de pessoas, deslocadas, tenham começado já a sentir melhorias no seu bem-estar material e anseiem por prosseguir essas melhorias. Não havendo evidência histórica que nos possa dizer por quanto tempo e como se processará este desenvolvimento, devemos tentar trabalhar sobre os desafios que ele levanta, nomeadamente, no domínio que aqui nos importa que são as actividades alimentares, em particular, as relacionadas com o peixe.

De facto, será viável alimentar tanta gente, com critérios quantitativos das economias mais desenvolvidas? Mesmo sem se atingir os critérios quantitativos, trabalhando apenas com os “necessários” à sobrevivência, não poderá haver tensões inflacionistas por razões de deslocação da procura, menor produção de subsistência ou desvio de solos para outro tipo de produções (como, recentemente, os biocombustíveis) ou, ainda, dificuldades na oferta por motivos de alterações climáticas, que dificultem o acesso das populações em muitas regiões do globo ao necessário à sua sobrevivência?

Contudo, as questões não se põem só ao nível da sobrevivência ou quantidade. Nas sociedades mais desenvolvidas ou, melhor, nos estratos sociais do planeta com níveis elevados de rendimento e crescente consciência de dietas alimentares “sãs”, além de quererem usufruir mais ou menos ocasionalmente de experiências culturais culinárias (que existem também e crescem nas economias emergentes), as questões passam a ser também de ordem qualitativa. Mas estes estratos sociais estão em crescendo, pelo menos, na ordem de grandeza da taxa de crescimento económico.

Não se trata apenas de produzir em termos alimentares mais para satisfazer as necessidades crescentes duma população mundial também crescente. Crescentes níveis de rendimento tendem também a ditar uma melhoria da dieta alimentar nas populações. A proteína animal, seja na forma de carne, seja na forma de pescado, ganha uma crescente quota na dieta das populações. O consumo *per capita* de carne terá disparado em estratos sociais asiáticos que atingiram níveis de rendimento que lhes proporcionam um acesso a uma dieta mais rica. A emulação de comportamentos proporcionada pela globalização dos *media* contribui naturalmente para o referido desejo de uma dieta mais rica, desejo este que se converte com o passar do tempo em “necessidade”.

Adicionalmente, parte dos estratos populacionais das sociedades desenvolvidas que já se tinham habituado a dietas “ricas” vinham cultivando a arte da culinária/cozinha, nada mais natural do que, após resolvida a questão da sobrevivência, (re)começassem a cultivar os sentidos respeitantes à alimentação. As “iguarias”

eram redefinidas e o próprio mercado explorava esta oportunidade requalificando produtos que, outrora “pobres” tinham passado a ser escassos ou que se lhes tinha sido encontrado propriedades “saudáveis”. Passou-se da questão histórica (a nível das massas populacionais) da sobrevivência (alimentar) para a da “vivência” alimentar a escalas populacionais muito mais vastas do que os estratos sociais privilegiadas do passado.

Estes estratos estão, no entanto, começando a entrar num *upgrade* desta mesma evolução. Além da “vivência” alimentar estão questionando e desejando alimentos “enriquecidos” e/ou ambientalmente produzidos “biologicamente” e ainda, “enriquecidos nutricionalmente”, com um espectro de acção alargado (por exemplo, em termos de vitaminas) ou “dirigido” (por exemplo, ricos em cálcio). De certo modo, pode(rá) começar a antever-se uma alimentação “à medida” de cada consumidor, de acordo com as suas preferências/necessidades “definidas científica/esteticamente”, que os sistemas de saúde/estética, de produção alimentar e *media* cooperam em fazer crescer e em tornar “higiénica/saudavelmente” recomendáveis (por exemplo, além do proibicionismo tabágico começa-se a pensar penalizar os obesos – no acesso aos sistemas de saúde – no caso de não adoptarem “dietas” adequadas).

Julga-se poder inserir ou vir a inserir nesta tendência os “*functional foods*”, alimentos ou componentes dietéticos que podem fornecer um benefício em termos de saúde para além da função básica de nutrição. Refira-se que aqui os produtos do mar são relevantes.

Referimos antes que, quer as necessidades crescentes de produção alimentar, quer o desenvolvimento científico e tecnológico, ditarão muito provavelmente a prossecução duma via de crescente produção alimentar potenciada pela tecnologia. Mas será esta via “sustentável” numa perspectiva de médio/longo prazo? Comportará o planeta tal via?

De facto, há quem ponha em causa tal via. Porventura, eivados por uma visão “neo-malthusiana” mas que deve ser ponderada. Um dos distintos defensores é Jared Diamond que na sua obra “*Collapse*” (2005) refere explicitamente que esta via é insustentável, que a pesca e a aquicultura se inscrevem nessa insustentabilidade e que essa insustentabilidade se pode deduzir da designada “tragédia dos comuns”.

Diamond argumenta que é insustentável para o planeta que a população do “Terceiro Mundo” venha a alcançar/aproximar-se dos padrões de consumo *per capita* do “Primeiro Mundo”. Mais importante que o volume populacional são os estilos/padrões de vida. As populações do “Terceiro Mundo” querem emular os padrões do “Primeiro”, mas tal revela-se, em si mesmo, insustentável. Por outros termos, na perspectiva de Diamond, os recursos do planeta não aguentam tal exploração em muitos domínios. Como se deve trabalhar/reflectir em termos integrados/holísticos/sistémicos, o exaurir de alguns recursos do planeta é

suficiente para conduzir a situações de insustentabilidade do ecossistema que o próprio planeta representa. Esta insustentabilidade conduzir-nos-ia ao “Colapso”, como por ele referido.

Apesar das argumentações de Diamond, é legítimo levantar algumas interrogações. As posições humanas intelectuais por mais avançadas que estejam no tempo estão sempre “datadas”, isto é, foram elaboradas com os conhecimentos do seu tempo e com os “*precognitions*” (e/ou clarividência) que esse mesmo tempo proporcionava.

De facto, trabalhando com os paradigmas prevalentes, há domínios sem ser o ambiental em que se detectam incógnitas do tipo bloqueios ou descontinuidades que conduzem intelectualmente a situações tipo Colapso – o domínio geopolítico está cheio delas (o paradigma dum possível “Holocausto nuclear” ainda não está afastado e orientou muitas das macrodecisões do século XX), assim como o domínio do geopolítico onde, entre outros, os “desequilíbrios” macroeconómicos globais parecem só apontar para “descontinuidades” que conduziriam o planeta ou as comunidades humanas a situações de ruptura (muito) antes das situações de ruptura(/colapso) ambientais.

Uma das possíveis dimensões respeita aos recursos *deep-water*. A exploração dos recursos marinhos *deep-water* só muito recentemente se configura como uma das novas fronteiras onde a humanidade poderá recorrer para muitas das suas necessidades conhecidas e, porventura, outras ainda desconhecidas. De facto, só recentemente a tecnologia dá passos para o conhecimento, quer das águas *deep-water*, quer dos fundos, dos solos e dos subsolos marinhos a grande profundidade.

Esta “tardia” chegada a estas novas fronteiras só é tardia porque, como em muitos domínios, a necessidade impõe e os recursos, de toda a ordem, começam a emergir. Os sinais dessa exploração já estão aí. Descontando os primórdios dessa exploração realizados pelas marinhas de guerra no século passado, como muitas primeiras explorações da História humana, a exploração de hidrocarbonetos está a avançar, bem como a crescente captura de espécies piscícolas. Como se referiu anteriormente, o número de espécies classificado como de águas profundas (*deep-water*) continua a aumentar, revelando não só os desenvolvimentos tecnológicos aplicados à captura em *deep-water* como também à necessidade de explorar novos espaços piscatórios.

Uma outra possível dimensão respeita às nanotecnologias. As nanotecnologias podem ser definidas como o estudo e a manipulação de materiais a uma escala nanométrica, grosso modo, à escala do átomo ou molecular. A nanotecnologia é uma “ciência” relativamente recente. Tendo um carácter multidisciplinar, a investigação e desenvolvimento fundamental são cruciais. Em alguns domínios, as nanotecnologias atingiram um grau de desenvolvimento e de maturação que podem já ser incorporadas nos produtos. Do seu

desenvolvimento e disseminação decorrerão inúmeras oportunidades e riscos sendo relativamente seguro que irão subverter o nosso quotidiano (e a respectiva percepção) num grau muito mais elevado do que as Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) (nomeadamente com os telemóveis e *internet*) conseguiram no final do século XX e continuam a conseguir até aos dias de hoje.

Naturalmente, as biotecnologias conjugam-se com as nanotecnologias nas nanobiotecnologias que deverão ainda subverter mais a nossa percepção e quotidianos.

Do referido anteriormente, podemos tirar duas grandes ilações, com forte segurança, para os domínios da pesca e da aquicultura. A captura de pesca de espécies pelágicas tem horizontes quantitativos fortemente condicionados, senão mesmo decrescentes e o desenvolvimento tecnológico constitui um factor decisivo, nomeadamente para a aquicultura no seu processo produtivo, em geral, desde o da “concepção das espécies” até ao seu cultivo e posterior processamento.

Estas ilações tendem a levar-nos a encontrar, em termos de mercado, três grandes variedades de produtos de pescado:

- ➔ a “iguaria” de (hiper)luxo correspondente ao peixe capturado “fresco” e colocado no consumidor final;
- ➔ as espécies piscícolas cultivadas em aquicultura, com elevados padrões certificados de qualidade e de comercialização – incluindo produtos do seu processamento (vide o anteriormente referido “peixe com valor acrescentado”) – e colocados no consumidor final explicitamente com esta certificação; e
- ➔ as restantes espécies piscícolas, processadas ou não, mais ou menos estandardizadas/indiferenciadas e colocadas maciçamente nas grandes cadeias de comercialização.

Deverá haver variantes que apresentem dificuldades em serem catalogadas nestas três grandes variedades (inclusive, há produtos de “fronteira”), mas não se apresentam relevantes em termos de mercado.

Enquanto a variante “iguaria” é facilmente perceptível dada a escassez crescente do produto e as suas características ímpares, as outras variantes necessitam para uma sua melhor percepção – e correspondente valor de mercado – de explicitarem os contributos do desenvolvimento tecnológico e dos processos de comercialização.

Referimos anteriormente que, no domínio da aquicultura, há que encontrar espécies “eficientes” no seu processo de alimentação e o desenvolvimento das (nano)biotecnologias conduziria ao “desenho” de espécies, seja o do “cultivo” de espécies “funcionais”, seja o do seu processo de produção poder vir a envolver tecnologias revolucionárias aos olhos do presente ou, muito simplesmente, os aspectos de biosegurança estarem mais ou menos tecnologicamente avançados. Há, de novo, que referir que as

actividades de aquicultura estão geralmente localizadas dentro de espaços de jurisdição nacional o que significa que a sua regulação é uma responsabilidade nacional, sendo regulamentada e monitorada por instrumentos e acordos nacionais.

Quando devidamente cuidados, estes aspectos cultivados e explicitamente relevados no processo de comercialização poderão, senão mesmo deverão, permitir “encaixar” os produtos na segunda ou terceira variantes referidas. Isto é, ou se tem um produto bem diferenciado qualitativamente e comercializado correspondentemente, sendo susceptível de ser considerado na segunda variante, ou fica, naturalmente, na considerado como pescado indiferenciado/massificado.

Naturalmente, há “subvariantes” dentro das variantes, como o comércio dos produtos materiais e imateriais quotidianamente nos revela. Inclusive, há *upgrades* e *downgrades* dentro de cada variante, por vezes entre variantes, dependendo estes, nomeadamente, dos esforços com sucesso de marketing ou da evolução dos estilos de vida. Contudo, o que nos importou aqui foi clarificar os factores claramente diferenciadores dos produtos da captura do pescado e da aquicultura: escassez natural e qualidade nutricional e tecnológica e do subsequente grau de qualidade em termos de comercialização e marketing.

Quanto maiores forem as necessidades quantitativas de alimentação, maior estímulo deverá ser esperado da aquicultura, dado que a captura de pescado de espécies pelágicas apresenta limitações sérias conforme expusemos. Também deverão surgir resultados das biotecnologias com espécies de maior eficiência no respectivo processo de produção.

Quanto maiores forem as necessidades qualitativas – em resultado, sobretudo, dum maior ritmo de crescimento económico internacional que possibilita a mais dezenas de milhões de pessoas começarem a desfrutar ainda mais da alimentação do que recorrer a esta enquanto necessidade primária de sobrevivência – todas as variantes antes referidas sofrerão um forte impulso. No entanto, a variante “iguaria” deverá ver o seu valor de mercado subir mais significativamente e incluir capturas de espécies *deep water resources* que envolvem técnicas de captura mais sofisticadas. Também a segunda variante deverá sofrer um forte estímulo, seja na produção, processamento e comercialização de qualidade de espécies já conhecidas, seja nas de *design* proporcionadas pelo desenvolvimento do conhecimento das *functional foods*, seja no das biotecnologias. Naturalmente, a terceira variante sofrerá estímulos para a sua expansão mas, tal como se referiu, corresponde à cadeia de menor valor acrescentado, onde caem os produtos que não souberam certificar-se para as primeiras variantes.

Parece ser evidente que os aspectos designados de I&D (Investigação e Desenvolvimento) serão cada vez mais importantes, seja para a produção física, seja para a obtenção de produtos qualitativamente superiores

e certificados e comercializados como tal. A “pesca tradicional/artesanal” não tem “futuro” – poderá haver artesãos que a pratiquem e que consigam colocar os seus produtos em termos correspondentes a “iguarias” mas a sua dimensão económica não é relevante, salvo para os mesmos, enquanto tal lhes for possível. Outros artesãos haverá, mas cuja produção corresponderá, sobretudo, a actividades localizadas de sobrevivência enquanto os recursos não se esgotarem e a regulamentação a viabilizar. Contudo, tal como nos primeiros, a sua dimensão económica tende a não ser relevante.

Ressalve-se, no entanto, que esta tendência de “raridade” da “pesca tradicional/artesanal” poderá, em certos casos, ser aproveitada enquanto “produto turístico” de elevado valor acrescentado mas sem dimensão económica no mercado da pesca e da aquicultura. O produto turístico corresponde a um “safari” ou a uma caçada terrestre e tende a enquadrar-se num dos produtos de um conjunto oferecidos por um operador ou uma região turísticos.

A situação em Portugal

O retrato da “Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado” em Portugal não é fácil. As estatísticas disponíveis correspondem a uma imagem insuficiente e atrasada da realidade, tal como ocorre a nível internacional e mesmo a nível europeu. De qualquer modo, não deixam de constituir uma aproximação à realidade, muitas vezes desfasada, mas na falta de outros instrumentos há que utilizar estas que estão disponíveis. Consequentemente, a leitura das mesmas deve ser feita prudentemente, tendo em conta estes condicionalismos.

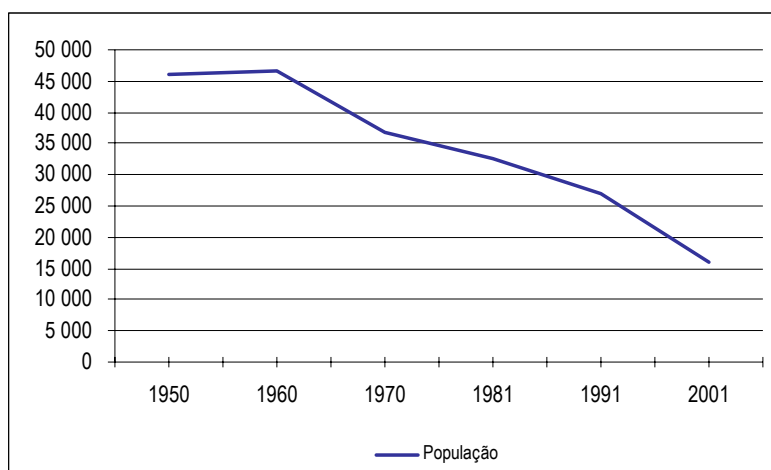
Em Portugal, as pescas têm um peso social da maior relevância, dado que, para além da pesca dita industrial, esta actividade constitui uma importante fonte de subsistência para as comunidades ribeirinhas: os pescadores portugueses totalizavam, em 1996, cerca de 11% dos pescadores comunitários, só ultrapassados pelos espanhóis e italianos. Para além das actividades directamente ligadas às pescas, salienta-se o emprego gerado em outros sectores da economia como a restauração, o turismo e a indústria de processamento do pescado, que beneficiam da matéria-prima proveniente quer da pesca, quer dos produtos da aquicultura.

Apesar de possuir uma Zona Económica Exclusiva com cerca de 1,7 milhões de km², a dimensão reduzida da plataforma continental geológica portuguesa limita a capacidade produtiva das pescas nacionais (salvo, no futuro, admitindo capturas de recursos *deep water*). Este facto levou a que, desde sempre, os profissionais das pescas tenham procurado desenvolver a sua actividade em pesqueiros internacionais e em águas sob soberania ou jurisdição de países terceiros.

A entrada de Portugal na União Europeia, os condicionamentos da Política Comum de Pescas e a crescente aplicação de medidas de controlo e de gestão de recursos mais restritivas em diversas áreas de pesca, leva a que o sector, tanto em Portugal como noutros países e regiões da Europa e do Mundo, atravessasse uma situação difícil:

- ➔ a população activa cuja actividade principal era a pesca decresceu para cerca de metade depois de 1991 (ver mapa seguinte);

População no sector

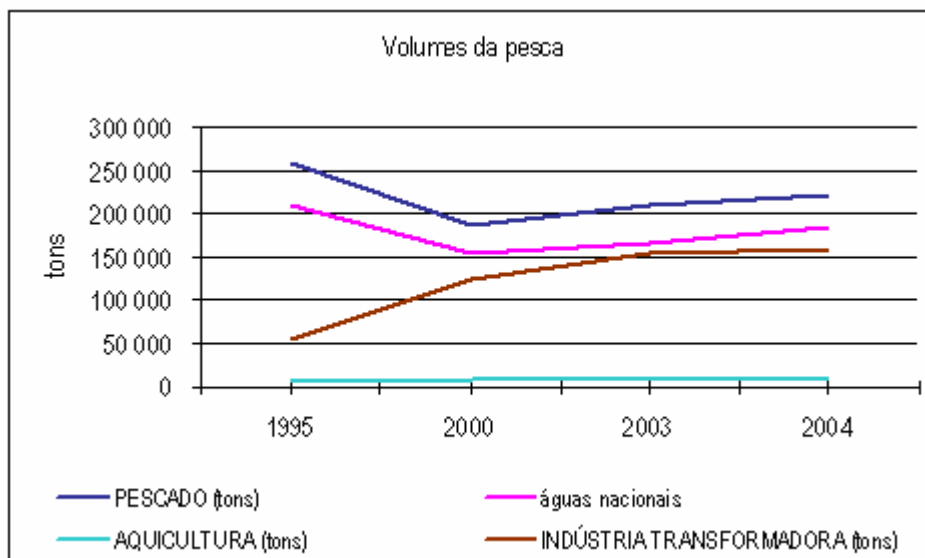


	1950	1960	1970	1981	1991	2001
População*	45.965	46.749	36.920	32.623	26.840	16.048

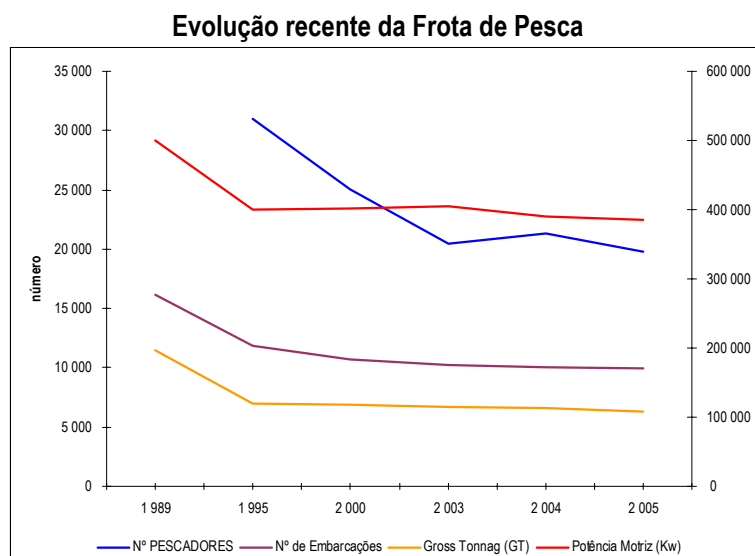
Nota: * para quem a pesca constitui a actividade principal

Fonte : INE

- ➔ registou-se um reforço substancial do peso das capturas em águas nacionais, que, em 1986 representavam 60% do total das capturas efectuadas, mas em 1996 eram já cerca de 82%, valor que se mantinha em 2004;



- ➡ para além do declínio das descargas nos portos, tem-se verificado a redução da frota pesqueira, tanto em número de navios, como em tonelagem de arqueação bruta (vidé quadro seguinte);



FROTA (situação em 31 Dezembro)	1989	1995	2000	2003	2004	2005
Nº de Embarcações	16.195	11.846	10.750	10.212	10.068	9.955
Gross Tonnag (GT)	196 mil	-	118.372	114.309	112.566	108.814
Potência Motriz (Kw)	500 mil	399.386	402.116	404.630	390.924	384.560

Fonte: INE

- ➔ a produção em aquicultura regista ainda valores muito baixos, sobretudo se comparada com os restantes países do sul da União Europeia; e
- ➔ registou-se uma evolução positiva ao nível da indústria de processamento do pescado.

Evolução recente da actividade da Pesca em Portugal

	1995	2000	2003	2004	2005
Pescado (tons)	257.733	187.985	209.036	221.312	
Aquicultura (tons)	5.040	7.536	8.041	6.801	
Indústria Transformadora (tons) (1)	52.824	124.685	153.292	157.339	
Nº de Pescadores (2)	30.937	25.021	20.457	21.345	19.777
Nº de Formandos (3)	2.498	2.940	1.740	1.720	
Valor acrescentado líquido a preços de base	245	310		326	330
Preço Médio Pescado - Continente (euro/kg)	1,10	1,47	1,59	1,64	1,65
Consumo Per Capita (kg/hab./ano) (4)	58,4	62,8	59,3	59,3	
Valor da Pesca Descarregada (milhões euros) (5)	279	273	336	354	

Fonte: D.G.PESCAS E AQUICULTURA, INE, EPMC, FORPESCAS E D.G.FLORESTAS, FAO

Notas:

(1) Fonte INE (Inquérito anual à Produção Agro-Industrial);

(2) Os dados reportam-se a pescadores matriculados;

(3) Inclui os cursos ministrados pela EPMC e pelo Forpescas;

(4) Estimativa FAO;

(5) Estimativa da descarga de pescado fresco/refrigerado e transformado em portos nacionais

Em termos de indicadores económicos, podem referir os seguintes:

Contas Económicas da Pesca (Unidade: 10⁶ Euros)

	1995	2000	2004	2005 (a)
Produção de bens da pesca	388,57	467,49	528,67	540,32
Produção de serviços da pesca	23,59	24,00	21,48	23,28
Produção do ramo da pesca a preços de base	412,16	491,49	550,15	563,60
Valor acrescentado líquido a preços de base	245,06	310,42	326,39	329,75
Rendimento empresarial líquido	132,06	175,46	174,22	181,69
Volume de emprego da pesca (ETC*)	23.085	19.570	18.501	17.142

Notas: * ETC - Equivalente a tempo completo.

(a) Rendimento da Pesca 2005: dados previsionais calculados com a informação disponível até Maio de 2006.

Foi avançado anteriormente que se estimava em 56 biliões de euros (€bn), em 2004, o valor da produção de capturas a nível mundial, com a Europa a representar 8% deste valor, o que corresponde aproximadamente

a 4,5 €bn. Trabalhando com estas estimativas, e conjugando-as com os valores aqui apresentados para a pesca portuguesa, chegamos a uma importância relativa das capturas portuguesas numa ordem de grandeza aproximada e apenas para referência de 10% das capturas europeias.

O quadro a seguir revela a diminuta importância relativa da aquicultura portuguesa no quadro da UE.

Aquicultura na União Europeia (1.000 ton.)

	1995	2000	2003	2004
Portugal	5	8	8	7
Espanha	224	312	313	363
França	281	267	240	244
Grécia	33	95	101	97
Itália	215	217	192	118
Malta	1	2	1	1
Consumo Per Capita (kg/hab./ano)	58,4	62,8	59,3	59,3
Valor da Pesca Descarregada (milhões euros)	279	273	336	354

Fonte: Eurostat

Os valores apresentados são superiores aos publicitados num dos jornais online portugueses²⁶ que, aquando da notícia de que o Ministério da Agricultura tinha delimitado uma faixa de 14 quilómetros na ilha de Armona, no Algarve, para serem totalmente dedicados à aquicultura *off-shore*, pretendendo com este investimento aumentar este tipo de produção em Portugal referia que *“O objectivo do Governo passa por conseguir elevar a produção de peixe de viveiro das três mil toneladas actuais para 28 mil toneladas, apontou Luís Vieira, secretário de Estado das Pescas, ao Jornal de Negócios. Em cinco anos, diz, será possível quadruplicar o total de peixe em aquicultura em Portugal, actualmente a rondar os 3% do total de peixe capturado.”*

Para fazer face aos condicionamentos da Política Comum das Pescas, e com particular incidência desde 2002, foram reforçadas as acções que visam manter a sustentabilidade do sector e inverter a tendência negativa dos últimos anos:

- ➡ ao nível dos recursos da pesca, têm vindo a ser adoptadas medidas tendentes à recuperação e estabilização da produção pesqueira, designadamente através do aperfeiçoamento do sistema de licenciamento contribuindo para uma melhor regulação do acesso à pesca, e ao nível da vigilância e controlo da actividade;

²⁶ Diário Económico, 3 de Junho de 2008

- ➔ incentivou-se a renovação e modernização da frota promovendo a redução dos custos de exploração e a melhoria das condições de segurança e trabalho a bordo, e adoptando novas regras relativas à aprovação de projectos de construção no âmbito do programa MARE - QCA III;
- ➔ ao nível da aquicultura tem-se procurado promover o aumento da quantidade produzida e da diversificação das espécies cultivadas, e assegurar a qualidade e salubridade dos produtos, conferindo competitividade a este subsector;
- ➔ na indústria e mercados, foram introduzidas as normas comunitárias sobre "Informação ao Consumidor" e todas as acções tendentes a melhorar as condições dos estabelecimentos com destaque para as higio-sanitárias, e entrou em vigor de um novo sistema de licenciamento industrial; e
- ➔ em todas as áreas foram adoptadas medidas destinadas a agilizar o processo de acesso às ajudas comunitárias.

Ao nível das relações internacionais foram conseguidos progressos significativos na obtenção de pesqueiros externos alternativos, nomeadamente na sequência da revisão do Protocolo de Pesca entre a UE e a Grónlandia, o que permitiu o acesso da frota portuguesa àquelas águas.

Portugal dispõe de um espaço marítimo cuja dimensão ultrapassa em muito a sua área continental/terrestre. Este espaço contém inúmeros recursos, alguns conhecidos, outros relativamente desconhecidos, susceptíveis de serem explorados pelas técnicas actuais ou por outras técnicas, em processo de desenvolvimento. Portugal, i.e., os seus agentes económicos “residentes”, ou agentes não “residentes” virão, mais tarde ou mais cedo, continuar, estender e aprofundar a sua exploração. Afirma-se “virão” e não “deverão vir” porque, conforme referido anteriormente, as necessidades de recursos para a população da planeta estão crescendo a ritmos significativos (assumindo como *proxy* o ritmo de crescimento anual do PIB dos anos deste milénio, na ordem dos 5% ao ano). A dimensão do espaço marítimo português e a sua localização, entre muitos outros factores, conjugadas com as referidas necessidades ditarão essa exploração. A questão da sustentabilidade deste ritmo é pertinente conforme anteriormente já se abordou mas enquanto esta não se colocar em termos claramente ainda mais evidentes ou for sendo “resolvida/adiada” pela evolução das tecnologias a procura do espaço português ocorrerá. Não tem grande sentido político, económico-social e mesmo ambiental, preservar a todo o custo este “nosso” espaço quando não há meios para tal, quando as necessidades de sobrevivência da espécie humana se colocam e tendem a ser satisfeitas sem a consideração de muitos dos seus impactes e quando a própria sobrevivência política, económica e social do que se pode perceber como Portugal se coloca.

Este tipo de *raisonnement* admite-se válido, nomeadamente, para os domínios da pesca (captura) e da aquicultura em águas portuguesas.

Por outros termos, Portugal dispõe (também) de um espaço marítimo cuja exploração irá a intensificar-se. Caso queira regular e supervisionar o grau e velocidade dessa exploração terá que atrair operadores para que em formas de “cooperação/partnership” o façam com agentes nacionais. De facto, os actuais operadores nacionais parecem revelar insuficiências, de diversa natureza (como dimensão, grau de intensidade tecnológica ou de inserção em redes de comercialização) para que isoladamente controlem e ampliem essa exploração, senão mesmo, sobrevivam nas circunstâncias em que actualmente o fazem. Caso abdique, consciente ou inconscientemente, de tentar esse tipo de exploração, mais tarde ou mais cedo, outros o virão fazer.

A exploração no domínio da pesca e da aquicultura e, subsequentemente, nas actividades de processamento do pescado, constitui uma componente da exploração deste espaço e insere-se, naturalmente, no respectivo vasto leque das actividades da economia do mar.

6. Energia, Minerais e Biotecnologia (F)

Caracterização

Pode dizer-se que começou há poucas décadas a quarta descoberta dos mares. Desta vez, está a ter lugar mais propriamente a descoberta do fundo do mar. Muito longe da primeira aventura do homem sobre o mar, há muitos milhares de anos, Portugal, enquanto povo, foi responsável, pela segunda descoberta, na abertura da Idade Moderna, participou activamente na terceira, ou seja, na do desenvolvimento do comércio marítimo mundial e da generalidade das actividades da economia marítima, mas ainda não conhecemos o valor dos recursos do fundo do mar portugueses.

De facto, com excepção da longa história da extracção de sal, não existe, entre nós, prática de exploração dos recursos não vivos do mar.

No entanto, hoje é do fundo do mar que se extrai mais de 35% do petróleo e 27% do gás mundial e os minerais e aglomerados que fornece valem cerca de 3 biliões de euros ano. Por outro lado, a crença existente até aos anos 1960 de que o fundo abissal dos oceanos era um espaço plano, frio, escuro e sem vida, ou de vida escassa, pertence já ao passado. A utilização de veículos submarinos para grandes profundidades, desenvolvidos em consequência de necessidades militares, abriu, há cerca de cinquenta

anos, um novo mundo de conhecimento. “As descobertas de vulcões activos e de nascentes termais das cordilheiras do meio dos oceanos levaram-nos ao conhecimento do extraordinário conceito de vida derivada de reacções químicas em vez da luz solar”²⁷. São produtos biológicos que fazem parte do riquíssimo ecossistema marinho que representa 80% dos seres vivos do nosso planeta. Os produtos de biotecnologia marinha que, crescentemente, estão a ser usados em produtos farmacêuticos, de cuidados de saúde e de cosmética, têm já um valor económico significativo, no nível mundial, apesar de a sua exploração ser ainda incipiente. As plantas marinhas voltam a suscitar grande interesse e perspectiva-se um volume de negócios de forte crescimento.

Por todo esse valor actual, e sobretudo prospectivo, se justifica considerar a inclusão do segmento Energia, Recursos Minerais e Biotecnologia no *Hypercluster* da economia do mar.

Factores de dimensão e procura. Tendências

Hidrocarbonetos e hidratos de metano

A necessidade crescente de energia para alimentar a economia mundial tem conduzido à procura no mar, cada vez com mais intensidade, quer de novas formas de energia, quer de jazidas de combustíveis fósseis. As energias renováveis do mar dão, por agora, uma resposta insignificante às exigências energéticas, mas já o mesmo não se passa com a família do petróleo de origem marítima.

Existe hoje uma procura global de energia que faz com que este sector seja um dos mais importantes da actividade económica mundial. O consumo de energia cresceu exponencialmente desde o fim da II Guerra Mundial, passando de cerca de 10 milhões de barris de petróleo/dia, nos anos 1950, para os 80 milhões diários de hoje. O crescimento económico dos países desenvolvidos do Norte levaria, só por si, a uma trajectória ascendente destas cifras, mas há ainda que contar com novos actores na cena do desenvolvimento industrial e social, onde avultam a China, a Índia e o Brasil. Os níveis de desenvolvimento já atingidos nos países industrializados exigiram grandes quantidades de energia, maioritariamente importada, e o crescimento futuro continua, dramaticamente, dependente dessa energia barata.

Os EUA tornaram-se, a partir de meados do século passado, num importador líquido de petróleo que, quando do choque de 1973, já importava 36% das suas necessidades. Hoje, esse número cresceu para 55% e estima-se que dentro de 20 anos importe 70%. Naturalmente que esse país, para continuar a satisfazer as

²⁷ Van Dover, Cindy; “Beyond the Edge of the Sea- Volcanoes and Life in the Deep Ocean”; Luso-American Foundation, Lisbon, 2006

suas necessidades de petróleo, procura intensamente parceiros produtores em qualquer parte do mundo, usando os variados instrumentos do seu poder nacional.

Na mesma linha dos países industrializados, o desenvolvimento económico da China é alimentado pelo petróleo, prevendo-se um aumento de consumo de 156%, entre 2001 e 2025. Para a Índia, estima-se um crescimento semelhante, de 152%.

A elevada procura dos EUA, da China e da Índia contribuirá muito para um aumento das necessidades mundiais de energia da ordem dos 50%, no primeiro quartel deste século. Segundo a US Energy Information Administration (EIA), o consumo mundial de petróleo, entre 2002 e 2025, num “modelo de referência”, crescerá de 78,2 milhões de barris/dia para 119,2 milhões de barris/dia. Neste cenário, o consumo dos EUA crescerá de 19,7 milhões de barris/dia para 27,3 milhões de barris/dia, correspondendo a um acréscimo médio anual de 1,9%, enquanto a China passará de 5,2 milhões de barris/dia para 14,2 milhões de barris/dia, representando um ritmo de aumento de 4,5% ao ano. Este modelo situa-se num patamar intermédio, que poderá ser ultrapassado pelo cenário de “elevado crescimento económico”, segundo o qual o consumo mundial atingiria os 132,3 milhões de barris/dia em 2025, reflectindo uma variação anual de 2,3%. Neste caso, os números dos EUA passariam de 19,7 para 30 milhões de barris/dia, com crescimento anual de 1,8%. A China veria crescer o consumo de 5,2 para 16,1 milhões de barris/dia com uma variação anual de 5,1%²⁸.

Previsivelmente, a dependência de fornecimentos externos de petróleo continuará a afectar as relações internacionais dos grandes consumidores nas suas buscas por fontes de fornecimento seguras, na acepção ampla do termo. Por isso, não surpreende que os EUA continuem a expandir e a diversificar as suas fontes de energia, através do aumento de investimentos em explorações em todo o mundo, nomeadamente na Rússia, Ásia Central, área do Cáspio e África, com ênfase para Angola.

A China é, de entre os maiores consumidores de petróleo, o mais sequioso, o que aumenta a sua apetência por África que, de resto, já vinha a ser conhecida desde os anos 60, com o apoio aos movimentos independentistas. O fim da Guerra-fria fez cessar o alinhamento dos novos países africanos, em relação aos dois blocos de então e alguns deles, com produção petrolífera, vêem na China uma via para contrabalançar o poder dos EUA. Só que a China não partilha os valores do Ocidente e a sua “invasão” de África, ou melhor, dos seus países produtores de petróleo, não só aumentará a procura dessa forma de energia africana, como não contribuirá para a estabilidade e segurança desses estados.

²⁸ International Energy Outlook 2005, Report #: DOE/EIA-0484 (2005), July 2005, Table B4

A descoberta já feita de ricas explorações petrolíferas em África, mais as que se prevêem, fazem desse continente um actor importante na produção global de petróleo. Pelo que se sabe, África detém 8% das reservas mundiais de petróleo, produz actualmente 11% da cifra global e prevê-se que a extracção continue a aumentar a um ritmo de 6% ao ano. As descobertas mais relevantes referem-se a campos no *offshore* de Angola, Nigéria e Guiné Equatorial. Acredita-se que as águas de S. Tomé e Príncipe escondam reservas de dois biliões de barris de petróleo e que o interesse demonstrado por companhias internacionais de petróleo fará com que este arquipélago da Lusofonia se junte ao grupo dos produtores africanos relevantes.

Atravessando o Atlântico de língua portuguesa para poente, encontramos em crescendo a exploração petrolífera do Brasil em mar já de significativa profundidade, na sequência de um processo de prospecção longo, em que foram usadas várias componentes do saber e da técnica desse país, incluindo a Marinha de Guerra. Esta, apoiada pela indústria petrolífera, desenvolveu capacidades de mergulho muito profundo para participar na prospecção e na exploração dos poços do *offshore*. Recentemente, o Brasil entregou nas Nações Unidas o processo de candidatura à extensão da plataforma continental, para a maioria da sua costa, visando aproveitar a possibilidade conferida aos estados ribeirinhos pelo artigo 76º da Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar, de lhes serem atribuídos poderes soberanos sobre os recursos do fundo do mar até ao máximo de 350 milhas da costa ou, se for mais favorável, até à batimétrica dos 2.500 metros mais 100 milhas náuticas. O Brasil pode, assim, vir a ser mais um grande produtor de petróleo na zona do “Atlântico Moreno”, de língua portuguesa.

A política dos grandes consumidores de energia para o sector do petróleo leva-os a desenhar geoestratégias, que poderão causar instabilidade a essa larga faixa atlântica, pondo em causa a segurança e a continuidade da produção petrolífera. De facto, o aumento contínuo da influência da China em África e a sua assustadora necessidade de petróleo para sustentar os níveis de crescimento e de desperdício de energia que a caracterizam é uma realidade que deverá ser ponderada e contrabalançada pelo Ocidente e não apenas pelos EUA. Portugal tem, neste contexto, um importante papel político e estratégico a desempenhar, constituindo-se como parceiro de segurança e de actividade económica dos países do “Atlântico Moreno”.

A exaustão progressiva que se está a verificar dos poços do *offshore* pouco profundo (< 500 m de sonda), e a rápida subida do preço do petróleo estão a conduzir os trabalhos petrolíferos para mares mais profundos, apesar dos aumentos de custos de prospecção e de exploração que isso implica (a perfuração de um poço em águas baixas pode custar 5 milhões de dólares USA, enquanto que essa mesma operação em águas profundas pode valer 4 a 20 vezes mais, segundo o Marine Institute da Douglas-Westwood Limited, Galway-

Irlanda). De acordo com a mesma fonte, o recorde de profundidade de exploração está em 2.316 metros e o de prospecção em 3.000 metros.

Estes factos poderão ser boas notícias para as concessões atribuídas em 2007 para a exploração do offshore do Continente português que, apesar de envolverem áreas maioritariamente de fundos baixos (<500m), incluem também alguns espaços de mar profundo, como no Canhão da Nazaré (área Cabo Mondego 2) e em partes da Bacia do Alentejo e da Bacia do Algarve. Têm, no entanto, ainda maior relevância, dadas as grandes profundidades da maioria dos espaços não concessionados da nossa plataforma continental, tal como está agora legalmente definida, isto é, contida pelas 200 milhas náuticas da Zona Económica Exclusiva. Espera-se que este limite venha a ser alargado, se tiver êxito o laborioso processo técnico que está a ser preparado pela Estrutura de Missão da Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) para ser presente às Nações Unidas, até Maio de 2009, no âmbito da Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar.

A avaliação da existência de hidrocarbonetos de exploração rentável no nosso *offshore* não está confirmada. Existem esperanças, face a condições geológicas e sedimentares identificadas em algumas áreas do offshore profundo que costumam indiciar a presença de hidrocarbonetos. São, no entanto, requeridos trabalhos de prospecção que poderão, no prazo de cinco anos, levar ao esclarecimento da situação. Obviamente que contribuem positivamente para o acelerar deste processo os actuais patamares dos preços do petróleo e a vulgarização das técnicas de exploração em profundidade.

Vale a pena referenciar também um outro recurso energético do fundo do mar, os hidratos de metano, cuja existência tem sido objecto de pesquisa nas últimas duas décadas, avaliando-se que constituem elevadas reservas de metano. Este, em fundos grandes, de mais de 1.000 metros e a baixa temperatura, forma com a água associações de moléculas complexas dando lugar a um produto que se assemelha ao gelo. A enorme quantidade de metano existente nos hidratos de metano e a grande dispersão geográfica da sua ocorrência fazem dele um produto que está a merecer um elevado esforço de investigação em todo o mundo. De facto, segundo o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (RCEO), “as estimativas do volume de gás metano, que ocorre sob a forma de hidratos em todo o mundo, vão até aos 700.000 triliões de pés cúbicos, isto é, muitas vezes superior ao volume total de reservas mundiais de petróleo (líquido e gasoso)”. Os processos de extracção não são ainda economicamente atractivos, mas os investimentos em investigação podem ser prometedores de soluções eficazes, pelo menos no médio prazo.

Em Portugal, foi referenciada, pelo menos pela Universidade de Aveiro, a existência de hidratos de metano nos mares do sotavento algarvio.

Energias renováveis

Este sector engloba, para já, a energia do vento, das ondas e das marés, embora seja admissível que a energia térmica do mar e do seu fundo possa vir a ser incluída no conjunto.

A nível mundial, os investimentos que estão a ser feitos no aproveitamento destas energias têm tido um crescimento muito forte, mas partiram de bases muito baixas. De um investimento de €128 milhões em 2004, espera-se um valor de €5.6 biliões em 2009, dos quais, grande parte, 85%, na Europa Ocidental, seguida dos EUA com 12%.

O crescimento dos investimentos, a nível global, em energias renováveis de origem marinha está bem patente no quadro seguinte, compilado pela Douglas-Westwood:

	<u>2004</u>	<u>2005-09</u>
África	0	0
Australásia	0	6
Europa de Leste	0	50
América Latina	0	0
Médio Oriente	0	0
América do Norte	7	1470
<u>Europa W</u>	<u>121</u>	<u>11103</u>
Totais (M \$)	128	12649

Por agora, a solução mais fácil para a obtenção de energias renováveis no mar é o uso do vento. Em países europeus com águas costeiras pouco profundas e de agitação de pequena amplitude, os parques eólicos têm proliferado por estarem mais fora da vista do que em terra e por beneficiarem de regimes de ventos mais regulares. Contudo, em Portugal, não parece que essa opção seja atractiva, face à forte intensidade da ondulação que, por vezes, atinge as costas continentais e insulares, a que acresce, também negativamente, o forte declive dos fundos.

Assim, a energia das ondas e a das marés, esta sobretudo pelas correntes que provoca, parecem ser as de maior interesse prospectivo para Portugal, apesar de se encontrarem ainda num estágio embrionário.

Em termos globais, a energia obtida a partir das ondas e das marés tem um valor apenas residual, quando comparado com o da energia eólica do *offshore* ou seja, 15 mega watts das primeiras, contra os 30.000 mega watts nas eólicas de *offshore* estimados para 2009. Apesar disso, a energia das ondas e das marés tem um maior potencial de crescimento e é previsível no médio, ou mesmo no curto prazo, que a tecnologia

ofereça soluções economicamente interessantes para instalações de configuração diversificada. Até agora, os diversos modelos tecnológicos, da ordem da meia dezena a uma dezena, têm, por processos diferentes, procurado transformar a energia das ondas em energia eléctrica, através de modelos práticos relativamente complexos, volumosos e caros, face aos resultados, quer se trate de longos cilindros flutuantes, quer de plataformas com êmbolos de movimento alternante, quer de turbinas accionadas pelo ar expelido de espaços fechados pela água das ondas, já experimentados nas nossas águas, ou de outros. Contudo, espera-se que o resultado da investigação não demore muitos anos a aumentar o rendimento dos modelos mais eficientes, ou até a encontrar outros mais satisfatórios, dada a forte necessidade e as perspectivas de boa remuneração a aguçar a perspicácia inovadora. Por agora, esta energia é a mais cara, como se verifica no quadro da Royal Academy of Engineers, do Reino Unido, de Março de 2004:

<u>Tipo de energia</u>	<u>€cêntimos/Kwh</u>
Vento <i>onshore</i>	5.3
Vento <i>offshore</i>	7.9
Ondas/marés	9.5
Cisão nuclear	3.3
Carvão	3.6-4.6
Gás	3.2-4.5

As costas continentais e insulares portuguesas têm um elevado potencial de energia das ondas, devido à ondulação bastante regular gerada pelos ventos de circulação do anticiclone dos Açores e, ainda mais forte, mas mais aleatória, pela passagem das perturbações meteorológicas típicas de Inverno – depressões e sistemas frontais. Os números tentativamente apontados para esse potencial energético são enormes, mas valem apenas pela afirmação de que essa energia tem limites que se situam numa percentagem muito elevada das nossas necessidades.

Os modelos que têm sido experimentados nas costas nacionais estão, tal como os estrangeiros, em fase bastante incipiente. Desejavelmente, a experimentação deveria ser levada a cabo cooperantemente pelas empresas envolvidas nas experiências, diferentemente da realidade.

A energia das marés, apesar de já ter sido usada industrialmente em Portugal, nos moinhos de maré que accionavam as moagens de cereais, não tem hoje, entre nós, uso prático. Não é, contudo, de excluir o seu uso, na modalidade de correntes de maré, em instalações nos estuários, para produção de electricidade de destino diverso como, por exemplo, a produção automática, ou quase, *in loco*, de hidrogénio para as pilhas de combustível. Estas começam a ser usadas em automóveis e estão já sobejamente experimentadas em

unidades hospitalares e em submarinos de propulsão independente do ar, mas não nucleares, como os que estão em construção para a Marinha.

Aproveitar intensivamente ondas e marés, é uma questão de tempo. O fundamental, contudo, reside no desenvolvimento dos processos de fazer o seu aproveitamento rentável. Essa terá de ser uma linha de acção estratégica a perseguir com intensidade e inteligência, mas sem insustentáveis entusiasmos.

Recursos minerais

“Antes do advento da teoria das placas tectónicas, nos anos 1960, os fundos dos oceanos eram vistos como contentores passivos, ou grandes banheiras que simplesmente continham as massas de água e serviam como repositório de material rochoso arrastado dos continentes. As bacias oceânicas e os continentes eram então considerados como imutáveis e que tinham permanecido nas suas posições e mantido as formas actuais ao longo da maior parte dos 4,6 biliões de anos da história da Terra”²⁹. A nova visão considera o nosso planeta mais dinâmico, uma vez descoberto que nas ligações, sobretudo das doze maiores placas tectónicas, existem chaminés submarinas de altas temperaturas, em torno das quais se formam depósitos de sulfuretos polimetálicos e de fosfatos.

A esta novidade traduzida pelos afloramentos nesses locais de dinamismo geológico significativo, mas de reduzida dimensão relativa, temos de continuar a considerar os três grandes grupos de recursos das zonas estáveis, a saber, os agregados, as jazidas sedimentares detríticas (*placers*, anglicismo derivado do espanhol *place*) e os recursos do oceano profundo.

Os agregados, areia e cascalho, podem constituir uma fonte importante de matéria-prima para construção civil e para o carregamento de praias, protecção de zonas costeiras sujeitas a forte erosão, ou mesmo para a alimentação de zonas húmidas. A sua existência, a nível mundial, é muito elevada e a extracção tem forte volume, mas localiza-se sobretudo nas proximidades dos locais de utilização. É uma actividade que tem no Japão os maiores indicadores de produção, mas que também regista forte expressão no Reino Unido, França, Dinamarca e Holanda. O Brasil fez um levantamento das reservas nas suas águas, na sequência do processo de candidatura à extensão da plataforma continental.

Os *placers* resultam de fenómenos de transporte de recursos minerais por correntes fluviais e também marítimas, que se acumulam naturalmente nas proximidades de desembocaduras de cursos de água, em pontos que têm a ver com a densidade desses produtos. Logicamente, para que esses depósitos apareçam é necessário que a composição das rochas continentais contenha os minérios em causa. Dessa forma, não

²⁹ U. N. Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea; “Marine Mineral Resources- Scientific Advances and Economic Perspectives”; International Sea Bed Authority, U. N. 2004

se estranha a extracção de diamantes nos mares da Namíbia e de metais caros, ou mesmo preciosos, em mares de diversas partes do mundo onde esses recursos existem.

Os recursos minerais do oceano profundo, quando começaram a ser descobertos na segunda metade do século XX, despertaram grande interesse e expectativas quanto ao seu valor económico imediato. Os nódulos de manganês constituíram o centro dessa atracção porque têm, de facto, elevada valia, mas no entanto a tecnologia disponível não viabilizou o processo prático de aproveitamento. Os desenvolvimentos que estão a ter lugar e a subida do preço de alguns metais importantes estão a colocar a questão de novo na agenda. A mineração de metais exóticos em águas baixas e também profundas oferece um grande mercado para tecnologias submarinas. Nas costas da Namíbia, opera o navio Kovambo (custo \$30 milhões), na dragagem de diamantes usando o maior veículo submarino de comando à distância com 160 toneladas, de fabrico inglês, para além de um outro veículo autónomo. Claramente, a extracção de recursos minerais de fundos grandes aumentará com o desenvolvimento da tecnologia adequada, o que não tardará, se continuar a verificar-se a subida do preço dos metais, sobretudo dos mais escassos em terra. Mesmo assim, os indicadores disponibilizados pela Douglas-Westwood atingem já, principalmente na Europa, expressão muito significativa.

Mercado mundial de minerais e de agregados do mar

	<u>2004</u>	<u>2005-09</u>
África	53	273
Ásia	896	4.626
Australásia	0	0
Europa de Leste	0	0
América Latina	0	0
América do Norte	448	2.313
<u>Europa Ocidental</u>	<u>1.344</u>	<u>6.939</u>
<u>Totais (€ milhões)</u>	<u>2.741</u>	<u>14.149</u>

Em Portugal, não se conhecem trabalhos de levantamento sistemático dos recursos minerais do fundo do mar, de resto à semelhança de mais de 90% dos fundos marinhos do planeta. Contudo, esta afirmação pode estar em vias de ser já passado, uma vez que a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) está prestes a terminar os seus trabalhos de mar, para recolha minuciosa de dados hidrográficos, geológicos, etc., usando sofisticados navios da Marinha, especialmente equipados para a

finalidade. Naturalmente, que esses elementos não são ainda do domínio público, com excepção de um ou outro detalhe, mas poderão vir a revelar oportunidades para extracção de recursos com valor.

Para já, conhece-se que existem ao longo da costa do Continente jazidas de fosfatos com interesse para a agricultura, na continuidade das que bordejam a costa atlântica do Norte de África (Nações Unidas – International Seabed Authority). Também é público que foram encontrados nódulos de ferro magnesianos ricos em manganês a sul da plataforma continental dos Açores, o que não surpreende, face à localização da zona de encontro das duas grandes placas tectónicas que aí se dá e à correspondente existência de fontes termais, geradoras desses materiais. Mais para nordeste, na zona de aproximação entre as plataformas do Continente e da Madeira, há crostas ricas em cobalto (EMEPC). Fora da actual plataforma continental legal portuguesa, mas próximas, há duas zonas de hidrotermalismo oceânico, conhecidas internacionalmente como *Lucky Strike* e *Rainbow*, passíveis de exploração no futuro e ricas em metais valiosos, segundo a EMEPC:

	Prof.(m)	Cobre %	Zinco %	Chumbo %	Ouro gr/t	Prata gr/t
<u>Lucky Strike</u>	1650	1.13	6.73	0.08	-	102
<u>Rainbow</u>	2400	10.92	17.74	0.04	4.0	221

Conhecidamente, os recursos minerais mais abundantes da nossa margem marítima são as areias e os cascalhos, com valor significativo, se extraídos nos sítios adequados, para utilização na indústria e nos trabalhos, cada vez mais necessários de regularização e protecção da orla costeira, incluindo a recarga de praias emagrecidas por causas diversas, naturais e artificiais.

Produtos de biotecnologia

“A biotecnologia pode ser definida como o conjunto dos instrumentos e processos que utiliza organismos vivos (ou partes de organismos) para produzir ou modificar produtos, alterar plantas ou animais, ou desenvolver micro organismos para fins específicos”³⁰. A biotecnologia marinha constitui um sector do conhecimento ainda jovem e que, por isso, deve considerar-se como parte do domínio da investigação e desenvolvimento. Contudo, o que de novo se vem sabendo, não tem parado de espantar os cientistas.

Calcula-se que 80% dos organismos vivos só sejam encontrados nos ecossistemas aquáticos, apesar de pouco ainda ser conhecido das suas características bioquímicas. No entanto, o interesse e o esforço de investigação que estão a ser demonstrados pelos EUA, principalmente, mas também pelo Reino Unido, Japão e outros, conduzirão ao rápido crescimento da actividade económica baseada nestes produtos. A

³⁰ Comissão Estratégica dos Oceanos; “Um Desígnio Nacional para o Século XXI (Parte II)”; Lisboa, 2004

companhia americana *Sea Grant* relatou que com pequeno investimento desenvolveu cinco drogas com um “potencial mercado de 2 bilhões de dólares/ano”.

Muitas classes de organismos marinhos possuem uma grande variedade de compostos com estrutura e características específicas que são propícias a aplicações no campo da medicina, da agricultura e da indústria (RCEO).

São exemplos de fármacos desenvolvidos a partir de produtos de biotecnologia marinha, segundo o UK Foresight Marine Panel Report, o Ara-C, um medicamento anti-cancro (usado contra a leucemia mielocítica aguda e uma variedade de linfoma) e o Ara-A, uma droga anti-viral para o tratamento do herpes. Ambos derivaram de compostos naturais encontrados em esponjas dos mares da Florida. As esponjas já deram origem a 30% dos mais de 5.000 compostos químicos derivados de organismos marinhos em uso. Recentemente, foram isolados micro-organismos que vivem à volta das fontes hidrotermais de profundidade usados como catalizadores em trabalhos com DNA e RNA, assim como foi descoberta uma substância no sangue de um caranguejo do Maine (*king crab*) que provou ser um poderoso antibiótico.

A descoberta de seres vivos nas fontes termais submarinas que vivem independentes da função fotossíntese e em condições de temperatura elevada que esterilizariam qualquer ser da terra abriu um mundo novo de conhecimento, o de uma forma de vida até há pouco considerada impossível. Desde bivalves de grandes dimensões, a um verme com plumas de 15 a 20 centímetros ou a camarões sem olhos, a vida encontrada nesses locais, sem luz nem oxigénio, tem constituído objecto de profunda investigação, como é relatado em diversos trabalhos, nomeadamente os da Prof^a. Cindy van Dover do College of William & Mary (USA), ou alguns de professores da Universidade dos Açores, como o Prof. Ricardo Serrão Santos.

A produção mundial de biotecnologia marinha, em 2004, foi avaliada em 2,2 bilhões de euros e está projectado ser de 2,6 bilhões de euros em 2009. Apesar do usual optimismo excessivo no início de um processo de desenvolvimento, o Douglas-Westwood estima uma taxa de crescimento anual, em euros, de 3,8% para este mercado mundial.

Em termos europeus, por ser uma actividade recente, não há informação suficiente para segmentar valores por países ou regiões. A UE tinha até 2005 subsidiado 75 projectos de biotecnologia marinha e, apesar de haver muitos países envolvidos nestas actividades, pensa-se que, provavelmente, a França e a Alemanha sejam os actores europeus mais empenhados, seguidos da Holanda, da Irlanda e da Suécia.

No Reino Unido, a indústria de biotecnologia é caracterizada pela existência de *clusters* estruturados para apoiar o arranque de novas companhias e transmitir conhecimento, o que tem sido essencial ao crescimento

do sector. Esses *clusters* situam-se à volta dos centros académicos de excelência, em Londres, Oxford, Cambridge e Escócia.

As principais questões que têm procurado resolver prendem-se com:

- obtenção de financiamento estável;
- estabelecimento de uma comunicação eficaz entre a comunidade de biotecnologia marinha e os sectores público e privado da indústria;
- formação e treino do pessoal para tornar possível essa cooperação; e
- a promoção e a imagem do sector de uma forma individualizada.

Em 2002, a firma Ernst & Young indicou que havia 4.324 companhias de biotecnologia em todo o mundo, com 188.703 empregados. As companhias americanas eram responsáveis por 70% destas cifras.

Dada a enorme e variada área marítima de Portugal que envolve até, nos Açores, uma parte da cordilheira central atlântica, existe grande potencial para I&D neste domínio. Várias universidades e laboratórios têm-se dedicado a esse labor científico, contando já com apreciável soma de conhecimentos. A sua transposição para a actividade económica está praticamente por fazer.

Algas

As algas são usadas hoje em alimentação, suplementos alimentares, fertilizantes, cosméticos, produtos farmacêuticos e em processos de redução de anidrido carbónico ambiental e nas fontes industriais. O seu mercado mundial correspondeu a 6 biliões de euros, com 90% de algas de cultura e o restante de origem selvagem.

Na Europa, a cultura de algas apenas tem sido desenvolvida em França, para alimentação, embora haja também aproveitamentos da produção natural em Espanha e Irlanda, pelo menos.

Alguns tipos de algas estão a ser objecto de experimentação no desdobramento do CO₂ para encarceramento do carbono, que naturalmente consomem no seu processo de cultivo, e para o empregarem, ao mesmo tempo na produção de uma vasta gama de produtos com interesse comercial, tais como hidrogénio, gorduras, óleos, açúcares, carbo-hidratos e compostos bio-activos. Usam apenas a água, o CO₂ e a luz como fonte de energia. Desta forma, em vez de ser tratado como um produto indesejável, o CO₂ é usado como um recurso valioso. A pesquisa tem sido intensa em países como os EUA, Austrália, Índia, França, etc., quer isoladamente, quer em parcerias industriais. Nos EUA, várias universidades têm dedicado esforços de investigação a este tema, nomeadamente o Massachusetts Institute of Technology

(MIT) e as universidades de Ohio, Califórnia e Texas. Por exemplo, o MIT em conjunto com a Greenfuel Technologies Corporation demonstrou a redução de emissões de CO₂ de cimenteiras em 80% nos dias de sol e em 50% nos dias nublados e um corte de 85% nos óxidos de azoto, ao longo das 24 horas. Para isso, usam os “*air-lift bio reactors*” formados por triângulos de tubos de vidro transparente com 33 metros de altura, contendo uma mistura de algas e água, por onde é feita passar a mistura gasosa das chaminés.

Os vários processos em experimentação têm em comum a redução do anidrido carbónico e a produção de combustíveis. Estes podem ser o hidrogénio, ou biomassa conducente ao biodiesel, etanol, amido, etc.

As algas pertencem à grande família das *cyanobactérias*, de que há catalogação de mais de 30.000, mas de onde apenas um pequeno número é capaz de produzir hidrogénio. Para este fim, em França, está a ser feita a cultura da *Chlamydomonas reinhardtii*, uma alga (*cyanobactéria*) verde unicelular, de dez microns de diâmetro.

O mercado mundial de algas, segundo dados históricos do Eurostat, está assim distribuído:

	<u>2004</u>	<u>2005-09</u>
África	11	61
Ásia	5.247	28.694
Australásia	13	72
Europa de Leste	126	692
América Latina	235	1.283
América do Norte	351	1.919
<u>Europa Ocidental</u>	<u>4</u>	<u>24</u>
<u>Totais (€ milhões)</u>	<u>5.988</u>	<u>32.746</u>

No longo prazo, admite-se um grande crescimento na procura de plantas marinhas e dos seus derivados e sobretudo das espécies pouco volumosas, mas com forte aplicação em produtos valiosos, como os de cosmética, farmácia e nutrição. Se os testes prolongados de desdobramento de CO₂ forem convincentes, logicamente que as algas adequadas terão um futuro de grande valor.

A situação em Portugal

Em todas as áreas abordadas deste sector do *Hypercluster* existem oportunidades de desenvolvimento em Portugal, face à valorização dos produtos, aos resultados da investigação crescente e ao domínio de novas tecnologias para produção e extracção de recursos do mar. Como ponto comum indispensável à evolução

de todas elas, aponta-se o estabelecimento de uma relação eficiente e eficaz entre os pólos de investigação e de desenvolvimento científico e tecnológico e a indústria, independentemente da tutela desses centros de excelência. Essa comunicação deve ultrapassar a simples, mas nem por isso sempre conseguida, passagem de informação, e terá de situar-se numa parceria de empreendimento, visando dar expressão prática e rentável ao produto da investigação, em contraponto ao encapsulamento do saber adquirido dentro da própria instituição de pesquisa.

O petróleo, pelos factores apontados, poderá apresentar dois tipos de oportunidades:

- ➔ a exploração no nosso *offshore* e
- ➔ a participação nas actividades da zona petrolífera do “Atlântico Moreno”.

A prospecção do nosso mar, em termos de recursos petrolíferos, é ainda insuficiente, mas os indícios existentes não descartam a possibilidade de haver jazidas economicamente exploráveis na ZEE do Continente, no quadro actual de preços elevados da energia e de domínio da tecnologia para prospecção e exploração em fundos cada vez maiores. A evolução do conhecimento poderá também abrir perspectivas à exploração de energia dos hidratos de metano detectado, pelo menos no mar do sotavento algarvio.

Portugal poderá ter uma participação cada vez mais intensa nas actividades petrolíferas da faixa atlântica - Angola, S. Tomé, Brasil – onde, para além das participações financeiras, é desejável que tenha um envolvimento técnico significativo. Esta componente exige uma aposta na formação avançada, de resto já de si essencial para a actividade no nosso território.

Esta participação deve incluir também a promoção de segurança na componente africana dessa área, usando vários instrumentos das capacidades do Estado português, onde avulta o bom relacionamento histórico, mas onde os vários programas de cooperação técnica e militar poderão ser igualmente significativos.

O aproveitamento das energias renováveis no mar requer ainda desenvolvimentos de vulto.

A energia de base eólica, apesar dos parques já construídos no *offshore* de alguns países, dificilmente terá êxito nas nossas costas, porque, para além do elevado custo intrínseco, existem as difíceis condições ambientais – ondulação e gradiente dos fundos – que tornariam muito problemática a manutenção dos parques eólicos do *offshore*.

A energia das ondas dos mares do nosso triângulo territorial tem um valor elevadíssimo, face às características da agitação marítima. Contudo, os variados processos que têm vindo a ser desenvolvidos

para a transformação dessa forma de energia em energia eléctrica, ainda não deram provas de eficiência económica suficiente para a passagem à sua utilização em escala industrial. É, por isso, ainda necessário continuar a investigar para desenvolver modelos com maior rentabilidade e é recomendável que isso seja feito em cooperação entre as várias empresas envolvidas.

A energia das marés, sob a forma de correntes de estuário, não tem sido objecto de demonstrações de interesse. De novo, a falta de estudo técnico da questão, ou melhor, dos modelos industriais para transformar a energia cinética da água em electricidade e os relativamente baixos potenciais previsíveis não têm feito arrancar, entre nós, este sector. Contudo, serão admissíveis projectos com interesse para funcionamento autónomo, embora para potências relativamente reduzidas, visando gerar electricidade, ou esta como intermediária para a produção de hidrogénio, por exemplo.

Os recursos minerais das plataformas continentais portuguesas de direito nunca foram objecto de levantamento sistemático. Os trabalhos da EMEPC, em preparação, deverão fazer alguma luz sobre essa zona escura. Contudo, já no curto prazo poderá ser interessante arrancar com a extracção de areias e cascalhos em escala industrial, dos fundos de águas baixas, destinados ao carregamento da linha de costa em zonas particularmente desgastadas, ao enchimento de praias como forma de protecção das falésias e de alargamento das zonas de lazer e, ainda, para a construção civil.

A avaliação do potencial de fosfatos e de sais de manganês para extracção terá de ser feita em conjunto com os dados dos levantamentos da EMEPC sobre estes e outros produtos. Sem esses dados, ou outros de conveniente adequação, é prematuro formular qualquer juízo de valor.

A diversidade de produtos de biotecnologia existentes nos fundos dos mares nacionais, continentais e dos arquipélagos e, não menos importante, o conhecimento avançado obtido por sectores de excelência de algumas universidades e de centros de investigação, recomendam o estabelecimento de actividades industriais para processamento desses produtos. Uma solução interessante parece ser a seguida no Reino Unido com a constituição de *clusters* em torno dos centros académicos especializados, que funcionam em rede com os sectores público e privado da indústria. Um exemplo estimulante poderia ser o estabelecimento de um desses *clusters* em torno do Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores e da sua comunidade científica.

A produção de plantas marinhas não tem sido objecto de interesse, passada a fase, já distante, da extracção de algas para fabrico de ágar-ágar ou para adubos. Hoje, com o aumento da procura de plantas marinhas para alimentação, cosmética e farmácia e atendendo a que se pode obter boas mais-valias de algumas algas pouco volumosas, esta pode ser uma actividade com interesse mesmo para pequenas empresas. As

promissoras experiências com as algas para o desdobramento industrial de CO₂ e para o fabrico de combustíveis abre outro campo de grande interesse.

Em conclusão e como ponto comum e de vital interesse a todas as áreas do segmento do *Hypercluster* “Energia, Recursos Minerais e Biotecnologia” identificamos a necessidade de investigação científica e de desenvolvimento de tecnologias capazes de viabilizarem o aproveitamento prático das potencialidades latentes no nosso espaço marítimo. Igual necessidade existe na reformulação de mentalidades que produza comunicação de saber entre a investigação e a vida prática das empresas, a par da cooperação entre quem se dedica a investigar.

7. Obras Marítimas (G)

Caracterização

As actividades económicas do *Hypercluster* da Economia do Mar, no seu componente de Obras Marítimas, podem dividir-se em 5 grandes sub-áreas:

- ➡ as obras portuárias, que incluem o estudo, o projecto e a construção de cais, terraplenos e obras de abrigo;
- ➡ as dragagens, de estabelecimento de canais e bacias de manobra, bem como as dragagens localizadas e de manutenção;
- ➡ as obras de defesa costeira, onde se incluem o estudo, projecto e construção de esporões e defesas longitudinais aderentes ou não, e o estudo, projecto e execução de acções de enchimento artificial de praias e de recomposição dunar;
- ➡ os levantamentos hidrográficos e topo-hidrográficos, que constituem o suporte para a elaboração de cartas de navegação, projectos portuários e outros e para os estudos de dinâmica costeira e várias obras de protecção a realizar.

Factores de dimensão e procura

Segundo o Guia “*The Ports & Terminals*” existem cerca de 9 mil portos e terminais espalhados pelo Mundo inteiro, dos quais, apenas cerca de 1.600 têm actividade portuária significativa. Estes valores irão certamente aumentar face ao enorme crescimento económico da China e, a menor escala, da Índia.

Por exemplo, o tráfego de contentores nos portos Europeus cresceu 10%, em 2003, aproximando-se dos 60 milhões de TEU³¹, tendo chegado aos 70 milhões em 2005³². Como a capacidade de transporte marítimo de contentores cresce a ritmos superiores à capacidade dos portos para os receber, são necessários grandes investimentos para ampliar a capacidade dos portos no mundo inteiro. É o caso de Shangai, com um investimento de 10 mil milhões de dólares no que deverá ser o maior porto de contentores do Mundo, do Koweit com um investimento num porto de contentores de 1,2 mil milhões de dólares e da Espanha que anunciou um plano de 23 mil milhões de dólares de investimentos nos sectores marítimo e portuário, até 2020, com a finalidade de concretizar o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD). Em Nova Iorque as melhorias portuárias totalizaram 1,7 mil milhões de dólares em 2005.

Um dos factores que leva à necessidade de investimento portuário é o crescimento do sector dos cruzeiros turísticos, que leva à construção de novos terminais de passageiros e à remodelação de terminais existentes. Também ao nível da náutica de recreio se encontra necessidade de investimento em portos de recreio e marinas, dado que existe grande carência de lugares de estacionamento para embarcações de recreio ao nível da Europa (em França, em 2000, faltavam cerca de 50 mil lugares).

Erosão costeira

Por outro lado o fenómeno da erosão costeira atinge a generalidade dos países da União Europeia, onde 20 mil km de costa (20% dos troços costeiros da UE) estão particularmente afectados por esse problema. Destes, em 15 mil km observam-se recuos da linha de costa, incluindo cerca de 3 mil km que foram entretanto intervencionados, e existem 4,7 mil km estabilizados artificialmente.

Estima-se que a superfície terrestre perdida seja de 15 km² por ano, apesar dos 500 mil milhões de euros a 1 bilião investidos na faixa dos 500 m. Os riscos associados à erosão e galgamento marinho crescem todos os anos, prevendo o Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC) que mais de metade das zonas húmidas litorais venha a desaparecer como consequência da subida do nível do mar.

Desde 1986, a artificialização das costas aumentou em 934 km nos países da Europa dos 12. As despesas públicas consagradas à protecção costeira, em 2001, foram de 3,2 mil milhões de euros, o que corresponde a um aumento de 30% relativamente a 1986, prevendo-se que possam vir a atingir uma média anual de 5,4 mil milhões de euros até 2020. No entanto, estes valores correspondem essencialmente à necessidade de proteger pessoas e bens que se encontram em situação de risco, não reflectindo os custos ambientais (externalidades) induzidos pelas actividades humanas a longo prazo.

³¹ *Twenty foot Equivalent Units*

³² Eurostat

Os 3,2 mil milhões de euros de 2001 incluíram novos investimentos (53%), custos de manutenção e associados à monitorização da linha de costa (38%) e despesas de aquisição de terrenos e bens ameaçados pelo mar (9%). A generalidade destas despesas é coberta por dinheiros públicos, sendo apenas excepção algumas contribuições de empresas privadas mas estas mais motivadas por benefícios próprios, como por exemplo o alargamento de praias, do que por sentimentos de responsabilidade pelos impactos das suas actividades sobre a dinâmica costeira.

É de notar que as bases de conhecimento que sustentam a tomada de decisão na gestão da linha de costa são, em geral, fracas, com inúmeras lacunas de informação sobre a dinâmica das zonas costeiras. A “cadeia de conhecimento” relativa às zonas costeiras, que vai desde a recolha de dados no terreno até à difusão de relatórios sintéticos destinados aos decisores, sofre de várias disfunções que levam a decisões desadequadas e à não optimização da utilização dos fundos públicos. Por exemplo, não são realizados investimentos para reformar e melhorar as práticas de gestão da informação costeira (incluindo a sua produção, a sua partilha e a sua divulgação), quando esses investimentos permitiriam reduzir consideravelmente os custos ambientais e os insucessos ligados à aplicação de medidas de minimização e antecipar melhor as evoluções futuras da linha de costa. Mesmo assim, e apesar de o sector de recolha de informação sobre as zonas costeiras não ser reconhecido como um sector estratégico, envolve orçamentos consideráveis ao nível Europeu (entre 320 e 640 milhões de euros em 2001) que correspondem de 10 a 20% das despesas públicas destinadas à defesa costeira, mas que muitas vezes não são executados.

As necessidades de informação incluem:

- ➡ a quantificação do impacto das actividades humanas sobre o transporte sedimentar, por forma a ser possível otimizar a localização dos investimentos e facilitar a alocação de responsabilidades ambientais;
- ➡ a delimitação das zonas de risco derivado da erosão costeira a médio e longo prazo, permitindo, por um lado, localizar futuros investimentos em zonas menos expostas e, por outro, identificar as intervenções de protecção prioritárias;
- ➡ uma estimativa a longo prazo dos custos gerados e dos benefícios oferecidos pelas medidas minimizadoras dos impactos de erosão costeira, por forma a identificar cenários de evolução e medidas de minimização mais eficazes e mais realistas do ponto de vista económico.

Associada a este elemento de erosão costeira merece referência a actividade de dragagem de inertes marinhos, importante fonte mineral para usos industriais mas também, para acções de alimentação artificial de praias. A actividade de extracção decorre em diversas plataformas continentais, incluindo o Japão (o

maior produtor), o Reino Unido (o segundo maior), os Estados Unidos, França, Dinamarca e Holanda, tendo sido realizados levantamentos de disponibilidades nas águas brasileiras.

A realização de dragagens ao largo reduz a necessidade de extracção de inertes em terra, designadamente em praias e cordões dunares, o que, se por um lado, conduz a benefícios ambientais, por outro pode danificar o ambiente marinho nos locais de extracção e sua envolvente, sendo por isso de confinar as extracções a áreas restritas e devidamente analisadas.

O mercado mundial desta indústria foi de 2,7 mil milhões de euros em 2004, prevendo-se que possa vir a atingir os 3,1 mil milhões de euros em 2009. Na Europa este mercado foi avaliado em 1,3 mil milhões de euros em 2004, devendo atingir os 7 mil milhões de euros para o período 2005-2009.

Uma outra actividade importante deste componente do *Hypercluster*, é a realização de levantamentos oceanográficos que inclui inúmeros sectores, como a realização de levantamentos hidrográficos e topo-hidrográficos para cartas de navegação, projectos portuários, os já referidos estudos costeiros, propostas de alargamento das plataformas continentais, exploração de reservas de petróleo e gás, instalação de cabos submarinos e parques eólicos *offshore*, etc..

Nos levantamentos oceanográficos operam mais de 700 navios, correspondendo a uma capacidade instalada significativa. Destes, mais de 300 navios são operados por agências de hidrografia nacionais.

O mercado mundial desta actividade apresenta uma tendência de crescimento a longo prazo, com maior volume de negócio na Europa Ocidental e América do Norte.

O valor desta actividade em 2004 era de 2 mil milhões de euros e as projecções apontam para grandes crescimentos na área da cartografia hidrográfica, seguida pelos levantamentos associados a prospecções e pelos levantamentos portuários.

O mercado Europeu é um grande interveniente neste sector (538 milhões de euros em 2004), sendo o Reino Unido o maior mercado dentro da Europa, tanto devido às prospecções da indústria de petróleo e gás como aos levantamentos hidrográficos, seguido pela Noruega devido à actividade petrolífera. Nos restantes mercados ainda com algum significado a actividade incide essencialmente sobre os levantamentos hidrográficos.

A maior destas actividades, com um mercado avaliado em 1,4 mil milhões de euros³³, é a dos levantamentos hidrográficos de suporte à produção de cartas náuticas essenciais para a segurança da navegação e que são normalmente executados pelos institutos de hidrografia nacionais, recorrendo a navios hidrográficos da Marinha e alguns contratados civis.

O valor de venda de cartas hidrográficas em 2003 ultrapassou os 582 milhões de euros.

Já os levantamentos associados às áreas portuárias totalizaram 233 milhões de euros em 2004, correspondendo essencialmente a cerca de 2000 portos comerciais. Estes portos realizam levantamentos hidrográficos de forma sistemática, com uma frequência directamente dependente do movimento de navios que demandam o porto e a maior parte deles com recurso a meios próprios, existindo ainda algumas empresas nesta actividade. Os gastos em levantamentos portuários deverão continuar a crescer.

O alargamento das plataformas continentais/Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) para além das 200 milhas, ao abrigo da Convenção de Direito do Mar das Nações Unidas (UNCLOS) é também feito com recurso a levantamentos que totalizaram um volume de negócios de 23 milhões de euros, em 2004. A aprovação destes alargamentos confere aos países direitos sobre centenas de milhar de quilómetros quadrados de fundos marinhos e sobre as correspondentes reservas de petróleo, gás e minerais. Estes levantamentos das ZEE são difíceis de valorizar, incluindo um trabalho considerável de levantamento dos recursos do fundo do mar, com base em navios hidrográficos operados pelos institutos hidrográficos/Marinhas nacionais, organizações de investigação, empresas privadas ou uma combinação dos três, tendo estes levantamentos âmbitos e custos significativos que deverão continuar a crescer.

Outras áreas de incidência desta actividade são as dos levantamentos relacionados com as prospecções de petróleo e gás, com a instalação de cabos submarinos e com a instalação de parques eólicos *offshore*, com valores de negócio em 2004 de 302 milhões de euros, 16 milhões de euros e 1,6 milhões de euros, respectivamente. Existe ainda alguma actividade deste género relacionada com a localização de naufrágios, aviões, extracção submarina de minerais desde os diamantes até sedimentos, instalação de cabos eléctricos em ilhas.

³³ valor extrapolado a partir dos dados de 16 países, que totalizam €352 M, e são responsáveis por 1/4 das cartas de navegação mundiais

Tendências

O crescimento a longo prazo da actividade portuária global deverá manter-se, devido ao aumento previsto para o comércio por via marítima com as economias em desenvolvimento, devendo ser necessários mais investimentos para expandir a capacidade portuária e reduzir os congestionamentos crescentes. Na Europa uma dimensão suplementar será o crescimento do tráfego de longo curso (cabotagem e/ou TMCD) para combater os crescentes congestionamentos dos transportes terrestres.

O crescimento do mercado de cruzeiros turísticos também traz oportunidades para o desenvolvimento de obras portuárias e, a carência de postos de acostagem para embarcações de recreio associada à tendência de crescimento da navegação de recreio revela um enorme potencial para a construção de portos de recreio e marinas.

O levantamento continuado do mar e fundos marinhos é e continuará a ser uma necessidade fundamental para questões de soberania, manutenção do comércio mundial e para a exploração de recursos marinhos. Também o aumento crescente da consciência sobre a importância dos oceanos no ambiente em geral deverá aumentar as despesas em levantamentos oceânicos.

A este respeito refira-se que a maior parte do trabalho realizado pelos institutos hidrográficos para a produção de cartas de navegação se baseia em dados recolhidos por navios hidrográficos operados pelas Marinhas nacionais, o que é uma prática difícil de justificar economicamente quando esses serviços podem ser adquiridos com custos mais vantajosos a empresas privadas. Um prevalecimento crescente da argumentação económica irá aumentar consideravelmente as expectativas das empresas privadas nesta área.

Uma outra questão a analisar é a das alterações climáticas e do seu impacto nas Obras Marítimas.

O último relatório do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC), publicado em 2007, revela que, de acordo com as tendências recentes, os ciclones tropicais aumentaram em intensidade, o nível do mar subiu $1,7 \pm 0,5$ mm/ano durante o século 20 e a temperatura da superfície subiu $0,6^{\circ}\text{C}$ desde 1950.

Os modelos referidos no relatório sugerem que a intensidade dos temporais vai aumentar (o que se tem verificado nas últimas 3 décadas para os ciclones tropicais), com impactos adicionais aos exclusivamente atribuíveis à subida do nível do mar em especial nos sistemas tropicais e de latitudes médias. Já não são tão taxativas as previsões relativas a alterações noutras características das tempestades, admitindo-se mesmo que o número de ciclones tropicais e extra-tropicais possa vir a diminuir. De igual modo não há certezas

sobre o futuro clima de agitação marítima, apesar de se prever que as alturas extremas da onda possam vir a aumentar devido à maior intensidade dos temporais.

No que respeita às consequências, é sabido que muitas zonas costeiras têm vindo a ter problemas crescentes de erosão e de perda de ecossistemas mas apenas nalguns estudos foi identificada, de forma inequívoca, uma relação entre a erosão e a subida do nível do mar, sendo a erosão, na maior parte das vezes devida a outras causas de origem humana, podendo ainda haver impactos nas zonas costeiras resultantes da interacção entre efeitos das alterações climáticas e outras causas.

Para além disso, apesar de se saber como é que as alterações climáticas e outros factores vão influenciar os galgamentos costeiros no futuro, não se sabe onde é que esses galgamentos vão acontecer, sendo cada vez maior a população exposta a esses riscos, merecendo destaque a costa oriental Africana (e Moçambique me especial), devido à combinação de tempestades tropicais, previsões de crescimento da população e subida do nível do mar.

Muitos países da Europa e da Ásia e inúmeras cidades costeiras têm já sistemas de defesa contra a inundação marinha e a erosão, estando vulneráveis a acontecimentos extremos de baixa probabilidade e à possibilidade de falhas nesses sistemas.

Também o equilíbrio dinâmico dos troços de costa pode vir a ser afectado se as alterações climáticas derem origem a mudanças no sistema de transporte de sedimentos de tal forma abruptas que impeçam um reequilíbrio continuado.

Ou seja, existem limiares, que diferem de região para região, e que são função das respectivas características hidrodinâmicas e sedimentares e das acções/sistemas entretanto postos em prática. O ultrapassar desses limiares poderá dar origem a processos irreversíveis de alagamento.

Assim, por um lado é fundamental ter um melhor conhecimento de quais são os limiares e dos comportamentos não lineares dos sistemas costeiros por forma a poder antecipar efeitos e planear estratégias de protecção costeira eficazes. Por outro os sistemas de protecção já existentes terão que ser melhorados, face às novas solicitações, tendo presente que quanto maiores forem os melhoramentos menores serão os impactos e que, sobretudo, importa atempadamente identificar eficácias e a “velocidade” de adaptação às evoluções futuras.

A situação em Portugal

Em Portugal desde há muito que existe tradição na execução de obras marítimas. Existem relatos anteriores à fundação de Portugal que testemunham a relação com o mar dos povos que aqui habitavam e que fazem referência a cidades e vilas com funções portuárias, quer relacionadas com a actividade comercial - entrepostos e portos de escala -, quer com a exploração dos recursos marinhos - o peixe, os moluscos, o sal e as algas.

Mais tarde, as campanhas de conquista do país pelos primeiros reis, que se iniciaram no século XII, e o apoio dos cruzados demonstraram que era importante dispor de zonas de abrigo para os navios que frequentavam as nossas costas. Mas foram o desenvolvimento do comércio com os países do Norte da Europa - França, Inglaterra e Flandres -, as guerras “santas” e, sobretudo o desejo de descobrir novos territórios “além-mar”, que deram novo fôlego às cidades portuárias.

A necessidade de navios para as frotas envolvidas nas conquistas do Norte de África, e os empreendimentos de Henrique o Navegador (séculos XIV a XVI), em especial a descoberta de novos territórios, designadamente dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, vieram desenvolver uma actividade de construção naval que precisava de águas abrigadas. Assistiu-se assim ao desenvolvimento de estaleiros e zonas portuárias em inúmeros locais ao longo da nossa costa.

Por fim, as ligações com as então províncias ultramarinas trouxeram uma importância acrescida à actividade de construção portuária, tanto no continente como em todos esses territórios, onde foram construídos inúmeros portos e obras de abrigo necessários ao transporte de passageiros e mercadorias por via marítima.

Por outro lado, até meados do milénio passado, Portugal viu o seu território litoral ser consideravelmente ampliado devido à deposição de sedimentos provocados essencialmente pelo desaparecimento da floresta (incêndios, designadamente os associados às invasões e ocupação romanas, e pelo início de uma agricultura mais intensiva) e que deram origem a grande parte dos cordões dunares existentes no litoral português, à formação da ria de Aveiro e, sobretudo à ocupação destes novos territórios.

Mas, sobretudo a partir dos séculos XIX e XX, verificou-se o abrandamento e a redução exponencial da quantidade de sedimentos trazida para o litoral, devido em primeiro lugar à florestação de dunas costeiras e territórios do interior, depois à construção de aproveitamentos hidroagrícolas e hidroeléctricos, às obras de regularização dos cursos de água, à exploração de inertes nos rios, estuários, dunas e praias, dragagens e à necessidade de ampliação, obrigando a obras de protecção “exterior”, das áreas portuárias. A drástica redução de sedimentos, que passou a ser insuficiente para alimentar a capacidade de transporte da onda,

conduziu à erosão de grandes faixas do nosso território litoral e à necessidade de construção de obras de protecção costeira destinadas a proteger as ocupações muitas vezes inconscientes da faixa litoral.

É por isso natural que em Portugal se tenha desenvolvido um vasto *know-how* associado ao projecto e construção de obras marítimas, nomeadamente:

- O Laboratório Nacional de Engenharia Civil desde 1949 tem realizado grandes estudos e modelos relacionados com engenharia costeira e portuária, tanto em Portugal e ex-colónias, como no Brasil, Marrocos, França e Uruguai;
- Grandes empresas de engenharia portuguesa, algumas já desaparecidas, fizeram (e fazem) estudos e projectos de engenharia costeira e portuária para o mundo inteiro;
- Grandes empreiteiros nacionais (ou envolvendo capital e *know-how* nacional) têm também realizado grandes obras portuárias e de engenharia costeira;
- Instituições de ensino superior, como o Instituto Superior Técnico, a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, as Universidades de Aveiro e do Algarve e, mais recentemente a Universidade dos Açores, têm desenvolvido trabalhos de investigação e mesmo estudos e projectos nestas áreas;
- O Instituto Hidrográfico, criado com a Missão de “assegurar das actividades relacionadas com as ciência e técnicas do Mar, tendo em vista a sua aplicação na área militar, e contribuir para o desenvolvimento do País nas áreas científicas e de defesa do ambiente marinho” tem vindo a estender a sua intervenção às áreas de estudos e modelação relacionados com a Dinâmica Costeira.

Obras Marítimas

O aumento da dimensão dos navios que leva a que procurem portos de grande capacidade e a concorrência dos portos espanhóis (e de alguns portos europeus) e do transporte rodoviário, diminuiram a procura dos nossos portos comerciais que, na sua quase globalidade, têm ocupações consideravelmente abaixo da sua capacidade. Apesar desta situação que conduziu (ou deveria conduzir) a uma abordagem mais racional das necessidades de investimento nos nossos portos, estão, no entanto, previstas, para uma grande parte, obras de ampliação e/ou construção de terminais. Estes projectos são, normalmente, baseados em análises de mercado, feitas para cada porto individualmente e associadas a expectativas de movimentação que não têm em consideração a existência de concorrência e que por isso conduzem a investimentos na maior parte das vezes desnecessários. Existem também alguns projectos, mas cada vez menos para portos de pesca, estando em número crescente a construção de marinas/portos de recreio e a adaptação de áreas portuárias desproveitadas para a localização de portos e docas de recreio.

Os estudos de mercado para os portos comerciais são realizados por empresas nacionais, espanholas ou multinacionais, existindo ainda a necessidade de um estudo para o conjunto dos portos do continente e para o conjunto dos portos dos Açores, bem como de estudos que analisem, em conjunto, os portos do Norte - Viana do Castelo, Leixões, Aveiro e Figueira da Foz -, que disputam *hinterlands* sobrepostos, e os portos da região de Lisboa e Sudoeste Alentejano - Lisboa, Setúbal e Sines pelo potencial de complementaridade entre eles. Ao nível da pesca, falta também um estudo das necessidades portuárias para o continente e, ao nível da náutica de recreio está por realizar um Plano Estratégico destinado à identificação e concretização de locais de apoio à Navegação de Recreio.

Já os projectos, no caso das obras portuárias, em especial cais/terminais são muitas vezes realizados por empresas estrangeiras, sobretudo devido a uma tendência da engenharia nacional para manter soluções tradicionais, o que condiciona o seu envolvimento em grandes projectos. Assiste-se assim a uma diminuição da capacidade nacional para a execução deste tipo de projectos, apesar do potencial ainda existente.

Quando se trata de portos de pesca ou de recreio, os projectos já são maioritariamente realizados por empresas nacionais ou multinacionais com componente nacional. Considerando o crescimento do mercado da náutica de recreio que leva à necessidade de investir em marinas e portos de recreio e à existência de inúmeras áreas portuárias desaproveitadas que poderão ser transformadas para apoio a essa actividade, verifica-se que na área de projecto existe ainda um potencial de mercado crescente para a sub-componente portos de recreio/marinas. Note-se que foram já realizados em Portugal (Instituto Superior Técnico) alguns cursos de curta duração, para especialização nas questões relacionadas com os projectos de portos de recreio mas que não tiveram continuidade nos últimos anos.

Por fim, as obras de construção são na maior parte dos casos realizadas por construtoras nacionais ou com capitais nacionais. Já no que respeita ao fornecimento de equipamentos, por exemplo gruas e pórticos ou passadiços flutuantes, existem algumas empresas nacionais a trabalhar no assunto mas ou em parceria com empresas estrangeiras (caso das gruas/pórticos) ou apenas em pequenos fornecimentos (caso dos passadiços flutuantes).

Ao nível dos mercados internacionais, há ainda algum potencial para as empresas portuguesas nos PALOP, face à facilidade de entendimento. No entanto cada vez mais este mercado está dominado, por empresas francesas e holandesas e, no caso da região sub-sahariana por empresas da África do Sul.

Dragagens

Ao nível das dragagens o mercado em Portugal tem vindo a diminuir. Por um lado é cada vez mais difícil fazer dragagens devido às condicionantes ambientais. Por outro, o mercado foi praticamente ocupado por

empresas estrangeiras, que nos casos em que os dragados têm boa qualidade oferecem os trabalhos ficando com as areias, como é o caso das dragagens efectuadas nas barras dos portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Lisboa.

Em resultado disso o número de empresas nacionais que já era pequeno ficou ainda mais reduzido.

Poderá haver um potencial de desenvolvimento associado à extracção de inertes ao largo para alimentação artificial de praias e trechos em erosão, à semelhança do que foi já feito na praia de Vale do Lobo, no Algarve.

Obras de Defesa Costeira

Em Portugal, assiste-se, desde há algumas décadas, à degradação sistemática da zona litoral e ao desaparecimento de um valioso recurso natural que é finito e em grande parte não renovável à escala temporal humana. Todos os anos, e numa percentagem considerável do litoral português, assiste-se a recuos das costas muito significativos, podendo acontecer, nalguns sectores onde a planície costeira está praticamente desprotegida, galgamentos oceânicos em que o Mar avance sobre a terra em dezenas de metros numa só tempestade. As zonas mais críticas são:

- a faixa litoral entre o rio Lima e a Aguçadoura na Póvoa de Varzim;
- toda a costa de Aveiro, desde o sul de Gaia até à Tocha;
- o troço a sul do rio Mondego, até São Pedro de Muel;
- a costa da Caparica;
- o troço a nascente dos molhes de Vilamoura, incluindo as ilhas barreira da ria de Faro;
- inúmeros locais (fajãs e falésias) da orla costeira do arquipélago dos Açores.

Para dar resolução a este problema, terá que ser adoptado um conjunto integrado de medidas que permita minorar as consequências negativas e as situações de risco do fenómeno erosivo e que poderão incluir acções que vão desde a possibilidade da retirada de construções e núcleos urbanos, deixando o litoral evoluir sem intervenção (o que será forçosamente associado à diminuição do território nacional), até à execução de um dique que proteja o sistema lagunar de Aveiro e permita a manutenção do nosso território, passando por inúmeras outras soluções como a transposição sedimentar de barras, a reposição de dragados no trânsito sedimentar litoral, a contenção da meandrização e divagação de pequenas embocaduras, a recuperação e reforço dunar (reposição do coberto vegetal, colocação de paliçadas, controlo de acessos e reperfilamento de relevos), a formação artificial de dunas, a alimentação artificial de

praias e, nos casos onde as soluções anteriores não sejam suficientes, a construção de obras de protecção costeira como retenções marginais e esporões, e a artificialização das arribas.

Assim, no que respeita às obras de defesa costeira, pode-se falar num mercado potencial em crescimento. Em primeiro lugar, em Portugal existe um número cada vez maior de áreas a necessitarem de intervenção por se encontrarem em erosão ou em risco de erosão, designadamente por pouco ou nada ter sido feito nos últimos anos a não ser acudir a situações extremas, nem sempre da melhor forma. Isso deve-se, por um lado, a uma tendência crescente para promover intervenções ambientalmente mais simpáticas em vez de soluções efectivas para os problemas de erosão costeira (os esporões e obras ditas de “engenharia pesada” tornaram-se mal vistos apesar de muitas vezes continuarem a ser a única solução) e, à lentidão dos processos de decisão que obriga a intervenções de emergência em vez da procura de soluções devidamente estudadas e enquadradas.

Em seguida, os fenómenos associados às alterações climáticas - maiores temporais e subida do nível do mar - irão conduzir a necessidades de defesa costeira em inúmeros locais deste planeta.

Por fim, o crescimento do turismo a nível mundial, e em especial em Portugal, acarreta também o interesse em manter e ou reforçar áreas de areal através de enchimentos artificiais com alguma estabilidade.

Ou seja a experiência adquirida e/ou a adquirir na costa portuguesa, uma das costas europeias mais solicitadas, designadamente nas áreas dos estudos, modelação, projectos e obras, quer para proteger construções, quer para repor cordões dunares danificados pela circulação de pessoas e veículos motorizados, pode conferir a consultores e empreiteiros nacionais conhecimentos primordiais para intervirem noutros países, com especial destaque para os países de língua portuguesa.

Importa por isso inverter a tendência de desaparecimento do conhecimento nacional nas matérias de dinâmica e defesa costeira, sobretudo na área das obras de engenharia - esporões e defesas frontais aderentes ou não (quebra-mares destacados), que foi provocado pelo desinteresse por estas matérias ao nível académico, associado à eliminação dos currículos escolares das cadeiras relacionadas e à não motivação dos alunos para estas matérias. É pois fundamental que sejam aproveitados o conhecimento e a experiência nacionais para criar cursos de especialização em dinâmica costeira, aproveitando a facilidade de integrarem uma componente prática.

Levantamentos topo-hidrográficos

Desde que as competências de gestão do litoral foram transferidas da então Direcção-Geral de Portos para o Instituto da Água, nunca mais foram feitos levantamentos topo-hidrográficos da orla costeira,

designadamente de troços em erosão ou em risco de erosão. Esses levantamentos são essenciais para poder identificar as zonas onde se verifique/preveja o avanço das águas do mar e distingui-las daquelas onde se verificam fenómenos pontuais ou sazonais e poder assim determinar intervenções eficazes e adequadas aos problemas detectados e avaliar os efeitos dessas intervenções.

Neste momento as brigadas hidrográficas da Direcção-Geral de Portos que se encarregavam destes levantamentos na zona de rebentação, a faixa mais solicitada pela acção da onda e, por conseguinte, aquela que maior influência tem no processo erosivo, se ainda existem, estão em vias de desaparecimento.

Por outro lado, o Instituto Hidrográfico que se encarrega dos levantamentos hidrográficos na nossa plataforma continental e nas áreas portuárias, não faz levantamentos em cotas acima do -10ZH, deixando por isso “a descoberto” a faixa onde se processa o trânsito litoral, apesar de neste momento esta instituição ter revelado algum interesse em investir em estudos de dinâmica costeira, o que poderá trazer um novo dinamismo para estas áreas.

Por fim, apareceram agora empresas que realizam levantamentos hidrográficos através de varrimentos de feixes laser a partir de aeronaves, mas esses levantamentos podem ser afectados pela existência de rebentação ou em águas menos transparentes, como é o caso dos mares costeiros do continente, para além de que não permitem efectuar levantamentos suficientemente detalhados para poderem servir de base aos projectos de obras de defesa costeira.

Assim, é necessário proceder à monitorização sistemática da evolução costeira, através da realização de levantamentos topo-hidrográficos anuais (semestrais, nas zonas identificadas como zonas de risco), abrangendo a faixa de praia e o leito até à cota -10ZH. Existe claramente um mercado em Portugal para a realização desses levantamentos, confirmado por uma maior consciencialização das autoridades nacionais de que têm de conseguir um maior e melhor conhecimento dos processos costeiros. As empresas que vierem a adquirir competências nesta matéria estarão também na primeira linha para executar os levantamentos de pormenor necessários ao projecto e execução de obras de defesa costeira.

8. Serviços Marítimos (H)

Caracterização

Serviços Marítimos podem ser entendidos como todas as actividades profissionais prestadas, fundamentalmente as actividades de Transporte Marítimo, excluindo as receitas dos Armadores e Operadores.

Assim, como “Serviços Marítimos”, englobam-se os serviços prestados directamente ao navio, em cada estadia em porto, bem como todos os necessários à actividade do transporte marítimo, desde as operações de navio propriamente ditas, até às publicações dedicadas ao sector, passando pelos seguros, corretoras e mesmo financiadores. Os serviços marítimos mais comuns são os seguintes:

- Agências de Navegação e Transitários;
- Corretores;
- Afretadores;
- Seguro Marítimo;
- Serviços Financeiros;
- Serviços Jurídicos Marítimos;
- Sociedades de Classificação;
- Organizações/Associações Marítimas;
- Consultores e Inspectores;
- Serviços Tecnologia Informação e Comunicações;
- Clubes P&I - *Protection & Indemnity*;
- Formação e Treino;
- Pessoal Marítimo;
- Editoras e Publicações.

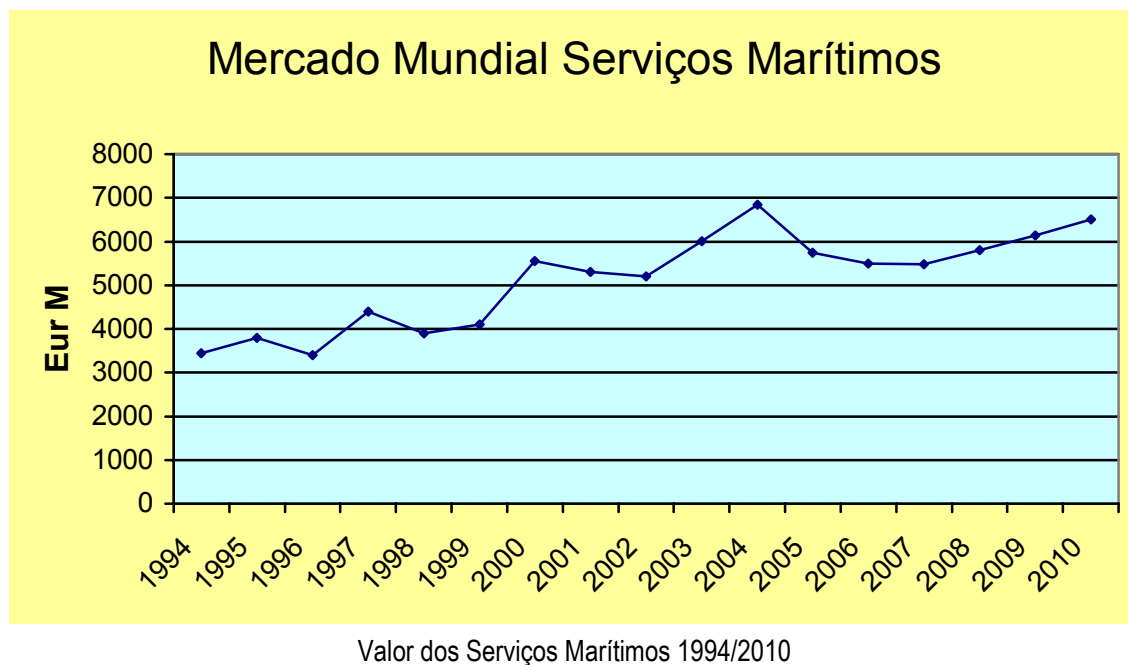
Os serviços marítimos são assim da maior importância estratégica, uma vez que tendem a agregar *decision makers*, *players* importantes para muitas actividades marítimas associadas.

Factores de dimensão e procura

Uma vez que não foram identificadas estatísticas globais desta actividade, ou seja do volume de negócios dos Serviços Marítimos a nível mundial, optou-se, como metodologia, por determinar o volume de negócios³⁴ das empresas situadas em Londres extrapolando-se a partir daí para o mercado mundial, tendo em conta as diferentes proporções regionais de actividade dos transportes marítimos³⁵. As previsões de crescimento foram elaboradas tendo em conta as previsões efectuadas para o sector dos transportes marítimos.

É possível ter uma ideia da dimensão do mercado, se se tiver em conta que o sector dos serviços marítimos mundiais tem um valor de mercado total, para os anos de 2005 a 2010, de 35.000 milhões de euros, com um valor de 5.700 milhões de euros em 2005, e um valor estimado de 6.500 milhões de euros para 2010. Para melhor ilustração dos valores do mercado dos serviços marítimos, apresenta-se, na figura seguintes, os valores para os anos de 1994 a 2010 (projectão).

Trata-se de um sector com crescimento a longo prazo, em que Londres é o centro mundial, mas cuja posição de liderança está sob ameaça crescente do Sudeste Asiático, particularmente de Singapura e Shangai.



³⁴ Devido à natureza complexa das operações dos serviços marítimos, os valores indicados referem-se a receitas e não ao volume total de negócios, que seria muito mais elevado.

³⁵ "World Marine Markets" Douglas-Westwood Limited, Março 2005

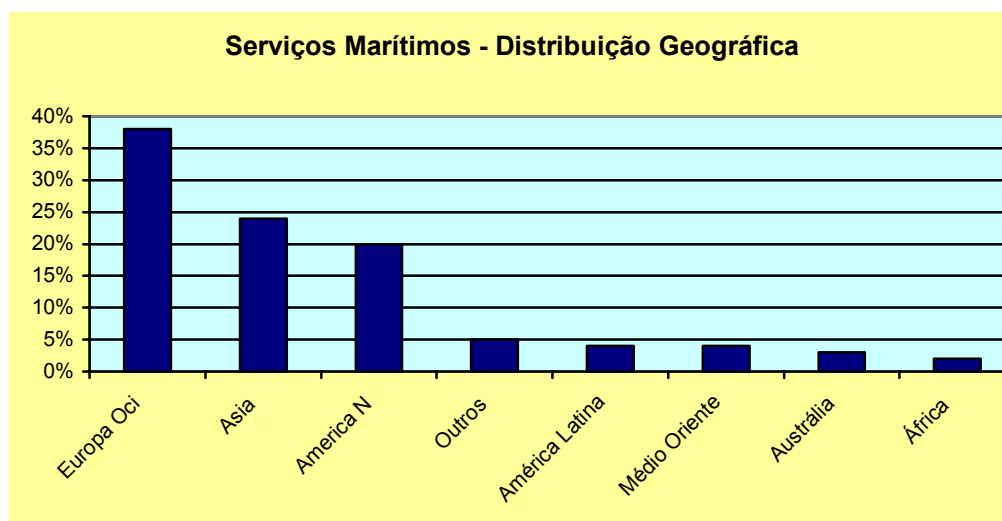
O mercado dos serviços marítimos, não se distribui de forma uniforme por todos os países / áreas do globo, concentrando-se antes, como é óbvio, nas zonas de maior intensidade de actividade de transportes marítimos, encontrando-se segmentada por regiões geográficas, merecendo destaque Londres e a Europa Ocidental, que se estima que contribuam com cerca de 38% do volume total, e a Ásia com 24%.

A importância da Europa como área geográfica com maior percentagem de volume de negócio, deve-se sobretudo à importância histórica de Londres no mundo do Transporte Marítimo.

Peso da Europa nos Serviços Marítimos Mundiais

Serviços Marítimos	2005	2010
World (milhões de euros)	5.742	65.02
Europa (milhões de euros / %)	2.239 (39%)	2.276 (35%)

Esta importância é bem visível na figura seguinte, onde são representadas as diversas ponderações por área geográfica, em percentagem do volume total de receitas. O sector europeu dos Serviços Marítimos valia 2.700 milhões de euros em 2004, constituindo cerca de 40% do total mundial.



Normalmente agrupado em redor de uma cidade específica, o sector dos serviços marítimos é composto de muitas actividades. Na tabela seguinte, retirada de estudo recente³⁶, podemos ver caracterizada a situação deste sector de actividade em Londres.

³⁶ *The Future of London's Maritime services Cluster*. 2004. Corporation of London

Existem outros *clusters* significativos de serviços marítimos noutros países europeus mais desenvolvidos: a Alemanha, por exemplo, é conhecida pelas suas actividades de financiamento do transporte marítimo, mas não foi possível obter estatísticas referentes a essa actividade.

Para se entender e ter uma ideia dos factores de dimensão e procura destas actividades incluídas em Serviços Marítimos é importante tomar Londres, como modelo de referência. O modelo de Londres não é directamente transponível para outras cidades, relativamente aos serviços marítimos, mas serve para ilustrar claramente a grande variedade de participantes. De particular significado, é a interacção com a comunidade financeira de Londres.

Uma diferença para outros *clusters* de serviços marítimos é a presença em Londres de várias organizações internacionais, como a IMO, que funcionam como ponto de atracção para um grande número de outros organismos oficiais. Também de importância significativa é a presença do mercado segurador da Lloyd's e o Baltic Exchange.

Companhias presentes no *Cluster* de Serviços Marítimos de Londres

Categoria	Número de Companhias
Armadores, Operadores e Gestores	206
Agências de Navegação e Transitários	336
Seguro Marítimo	193
Corretores	143
Organizações / Associações Marítimas	105
Serviços Jurídicos Marítimos	101
Consultores e Inspectores	98
<i>Ship Finance & Related Services</i>	62
Afretadores	42
Tecnologias de Informação e Comunicações	35
Clubes P&I	26
Formação e Treino	12
Pessoal Marítimo	9
Sociedades de Classificação	8
Editoras e Publicações	6
Total	1.382

A somar aos números da tabela anterior, existem mais 375 companhias com escritório de representação em Londres. O relatório nota que é difícil determinar a dimensão ou importância do *cluster* de Londres, mas é certamente o maior e o mais importante do mundo. Em termos europeus existem também *clusters* de serviços marítimos, importantes noutros países com actividade marítima como a Dinamarca, Alemanha, Holanda e Noruega.

As receitas líquidas (relativas a 2002) das actividades *overseas* dos serviços marítimos na "City" (centro financeiro de Londres) são estimadas em 1.100 M£ (1.700 milhões de euros) às quais as receitas do transporte marítimo *overseas* adicionam 1.100 M£, dando um total de 2.200 M£ (3.400 milhões de euros)³⁷.

O volume de vendas é consideravelmente maior. O sector do transporte marítimo, por exemplo, incluindo armadores, agências, corretores e consultores obteve um valor de vendas "declarado" de 9.400 M£ (14.400 milhões de euros).

A tabela não deve ser encarada como representativa da situação noutros *clusters*, como o de Hamburgo. Por outro lado, muitas das categorias são por vezes encaradas como despesas do sector do transporte marítimo, e não como serviços. Analogamente, o mesmo se poderá dizer do sector dos serviços financeiros.

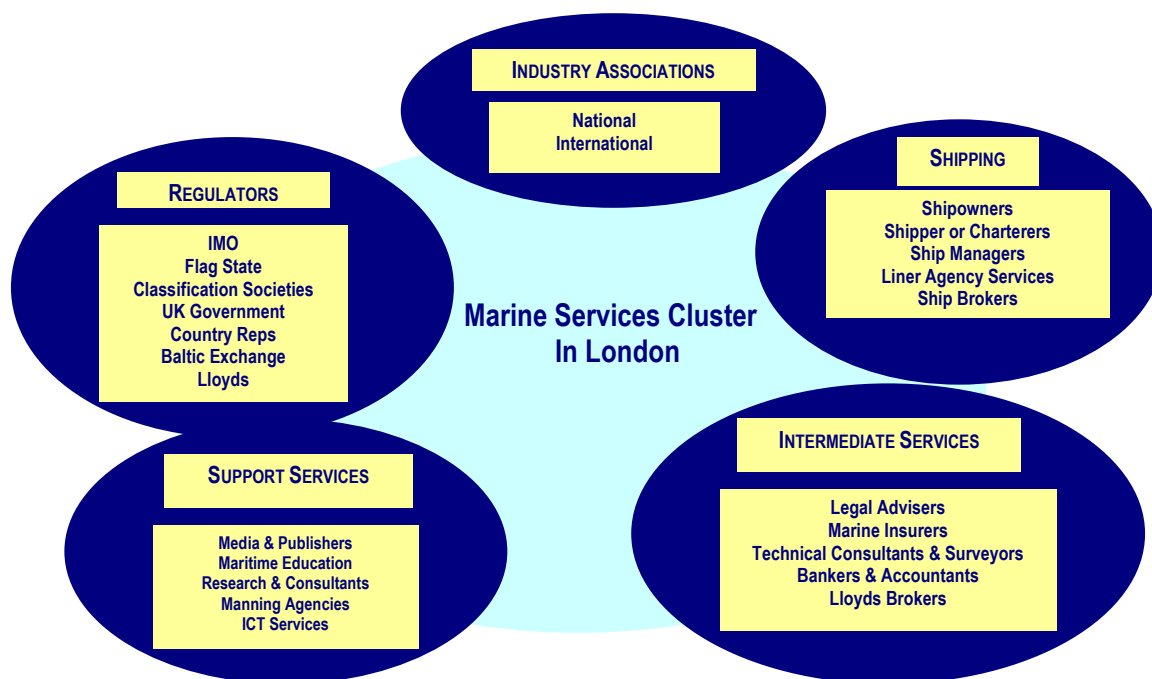
Apesar de a prestação de serviços marítimos ser de importância fundamental para a actividade do transporte marítimo mundial, da construção naval, e, num menor grau de importância, para outros sectores de actividade marítima, a actividade do transporte marítimo permanece o factor determinante. Logo a procura crescerá em função directa com este sector.

Habitualmente agregados em torno de uma determinada cidade, (porto), os serviços marítimos compreendem muitas actividades, conforme já referido anteriormente. Análises detalhadas dos *clusters* de serviços marítimos são raras, a seguinte retirada de um relatório recente³⁸, retrata as actividades de Londres que, conforme já se referiu, não sendo um modelo directamente transponível, oferece um bom retrato da grande variedade de participantes.

³⁷ Neste relatório o transporte marítimo é tratado como uma actividade à parte

³⁸ *The Future of London's Maritime services Cluster*. 2004. Corporation of London

Cluster dos Serviços Marítimos de Londres



Tendências

Da maior importância para a análise em curso, será a avaliação do comportamento deste componente do mercado, em relação às flutuações nos anos anteriores, por forma a ser possível efectuar previsões a médio-longo prazo com alguma sustentabilidade. Para o efeito recorra-se à figura seguinte, onde é representado o crescimento anual comparado com o ano anterior.

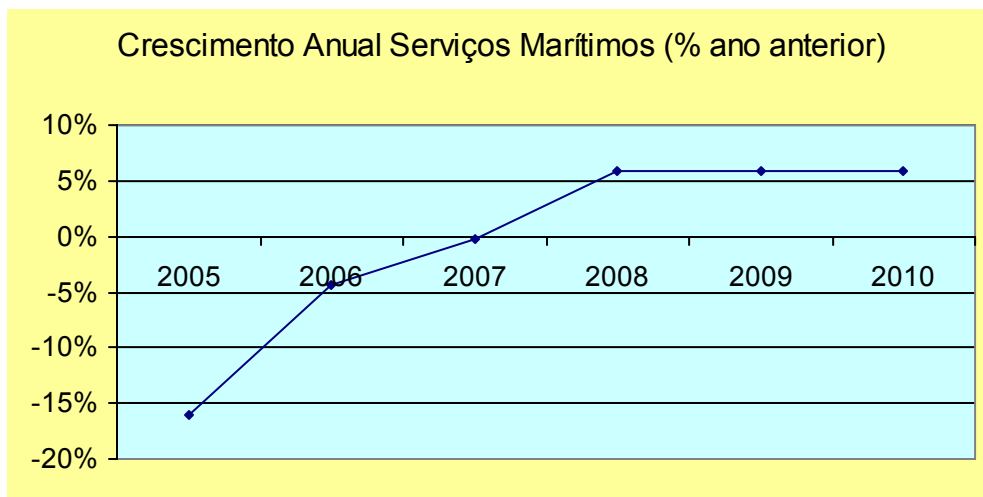
As previsões de crescimento foram elaboradas tendo em conta as previsões efectuadas para o sector dos transportes marítimos.

Para quantificar o valor do mercado para este período de 2005 a 2010, foi assumido que apresentava um valor total de 35.172 milhões de euros, tendo o segmento uma perspectiva de crescimento de 13%, para este período.

A análise da figura seguinte permite concluir que o mercado dos serviços marítimos demonstra uma tendência para crescimento a longo prazo, depois de algumas flutuações nos anos de 2004 a 2006.

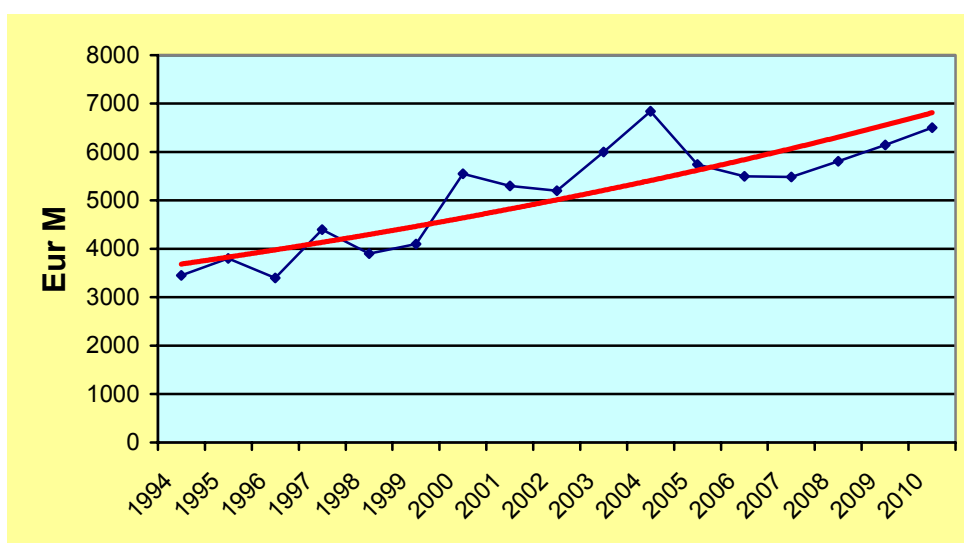
Este é um segmento de crescimento a longo prazo, embora a média da taxa de crescimento no quadriénio de 2005-2009, mostre um decréscimo de 1,8% por ano. Isto deve-se a um pico de actividade em 2004 (e à continuação do enfraquecimento do Dólar face ao Euro) de 6.800 milhões de euros, que se seguiu a um

forte crescimento nos dois anos anteriores. Em 2005, a actividade voltou aos níveis anteriores e parece estabilizada, apresentando um crescimento constante, com uma previsão de crescimento para o período de 7%.



Para melhor consistência das previsões, alargou-se o período considerado para análise por forma a incluir os anos de 1994 a 2010, o que é representado na figura seguinte, elaborada a partir dos valores de mercado dos serviços marítimos, para os anos considerados, adicionando uma linha de tendência para melhor visualização da evolução do mercado a médio-longo prazo.

Evolução do Mercado Mundial de Serviços Marítimos



Da figura sobressai, claramente que, o sector dos Serviços Marítimos, é um sector de crescimento a longo prazo, modulado pelas flutuações nas taxas de frete e outros factores do mercado do transporte marítimo.

Em termos geográficos, Londres continua a ser o centro mundial da actividade, mas a sua posição está a ser cada vez mais ameaçada pelas economias asiáticas, particularmente Shangai e Singapura, devido aos elevados custos de fazer negócios na Europa comparados com os do SE Asiático, e, obviamente, também ao crescente aumento do sector do transporte marítimo nessa região.

O maior potencial para crescimento encontra-se, obviamente, nas zonas de prestação de serviços marítimos que serão influenciadas directamente pelo crescimento das economias asiáticas, sobretudo a China, e a importância de Singapura como centro financeiro, e ainda a deslocalização de empresas de prestação de serviços para a zona asiática, devido à maior proximidade do mercado e também devido aos inferiores custos de exploração, quando comparados com outras áreas geográficas.

A situação em Portugal

Tal como acontece a nível mundial e europeu, existe a nível nacional um grande défice de informação e não é razoável extrapolar informações a partir de outras fontes como, por exemplo Londres, em termos de número de companhias, para o volume de negócios ou mesmo de receitas, dada a reduzida dimensão do mercado nacional.

Para melhor ilustração reproduzem-se na tabela seguinte as realidades de Londres e a nacional, bem demonstrativa das diferenças de dimensão de mercado, em especial devido ao particularismo de Londres, em termos de centralismo (macrocefalia) no universo do transporte marítimo, tal como já referido, não sendo possível (por enquanto) comparar a Londres qualquer outro *cluster* a nível mundial.

Categoria	Companhias em Londres	Companhias em Portugal
Armadores, Operadores e Gestores ³⁹	206	
Agências de Navegação e Transitários	336	370 ⁴⁰
Seguro Marítimo	193	-
Corretores	143	10 ⁴¹
Organizações / Associações Marítimas	105	6
Serviços Jurídicos Marítimos	101	10 ⁹
Consultores e Inspectores	98	20 ⁹
Serviços Financeiros	62	--
Afretadores	42	--
Tecnologia informação e comunicações	35	--
Clubes de P&I	26	--
Formação e Treino	12	4
Trabalhadores Marítimos	9	6
Sociedades de Classificação	8	8
Editoras e Publicações	6	1
Total	1382	

Para tentar ilustrar melhor a dimensão portuguesa, apresentam-se na tabela seguinte os resultados de um estudo efectuado na Irlanda⁴², país com uma dimensão já mais próxima de Portugal.

	1999-2003	2004	2005-2009
World Market €M	26 092	6 840	28 670
Europe Market €M	10 437	2 736	10 826
UK Market €M	5 636	1 477	5 846
Irish Market €M	209	55	217

³⁹ Esta linha encontra-se a sombreado, pois apesar de terem sido consideradas as companhias para efeitos de dimensionamento do *cluster*, as respectivas receitas não são contabilizáveis como serviços marítimos.

⁴⁰ O número de agentes (número de associados Agepor – 120) e transitários (número de associados APAT – 250), inclui todos os inscritos na actividade, mesmo aqueles que efectuem um número diminuto de escalas de navios ou toneladas de carga movimentadas, respectivamente, e que, em bom rigor, seriam excluídos de uma amostragem que se pretendesse representativa; desconhecendo-se a metodologia seguida pelos autores do estudo relativo a Londres, “World Marine Markets” Douglas-Westwood Limited, Março 2005.

⁴¹ Valor estimado

⁴² “Marina industries global market analysis” Douglas-Westwood Limited, March 2005

Agências de Navegação e Transitários

O número e o volume de negócios das Agências de Navegação e Transitários é função directa do estado do transporte marítimo (da evolução dos fretes), e em particular, do número de navios a escalar determinado(s) porto(s).

O inverso também é verdadeiro; isto é, os fretes também são determinados em função dos valores das contas escalas e pode ser aqui encontrado mais um factor determinante da competitividade de um porto.

Como caso particular, podem-se considerar os serviços prestados a Armadores no âmbito de escalas não efectuadas por motivos comerciais (carga e, ou descarga), como seja o caso de rendições de tripulantes, abastecimentos de combustível, mantimentos, pequenas reparações, ou mesmo o caso de docagens em estaleiro.

Importa, sobretudo, não deixar de lado a contínua procura da melhoria da qualidade, por todos os intervenientes no processo de agenciamento de navios, conducente a melhorias na rentabilidade e redução de tempos de estadia para todos os navios a escalar o porto.

Companhias de Seguro Marítimo

As companhias de seguros⁴³ generalistas, que actuam em Portugal, também actuam no ramo marítimo, entendendo-se como tal, o seguro de navios e de mercadorias transportadas por via marítima, não existindo companhias dedicadas apenas a este tipo de negócio. No entanto as companhias existentes em Portugal ao efectuarem seguros de navios (casco e máquinas) seguram apenas uma pequena parte do risco (até um máximo de 10%), abrindo a outras companhias nacionais a possibilidade de efectuarem um cosseguro, sendo o remanescente ressegurado em Londres (como acontece em muitos outros países), acentuando a já referida preponderância do mercado segurador londrino.

A existir aqui uma maior participação portuguesa, a nível de volume de negócios, só o vemos possível com o aumento do número de apólices seguras, uma vez que a parte do risco segura é tomada em função das capacidades financeiras da seguradora, sendo improvável que venha a aumentar.

Já em relação ao seguro de cargas, a situação actual, é também reflexo do mercado, sendo sempre função dos respectivos contratos de compra e venda de mercadorias (CIF ou FOB), e uma vez que Portugal é um país maioritariamente importador, compra em CIF, logo correndo o encargo do seguro com o vendedor, não

⁴³ Número estimado, das quais a maioria a dedicar-se maioritariamente ao seguro de embarcações de recreio.

invalidando que o comprador não possa contratar outras coberturas mais favoráveis, para si, em caso de sinistro, recorrendo então aqui a companhias portuguesas.

Corretores

A presença no mercado nacional de corretores é bastante discreta, incidindo basicamente na corretagem de cargas, maioritariamente granéis sólidos e líquidos, o que mais uma vez, é função da dimensão do mercado nacional, e da “proximidade” dos corretores de Londres conferida pela cada vez maior facilidade de efectuar os negócios à distância, graças aos contributos dos modernos sistemas de comunicações. A corretagem de navios, compra e venda, é praticamente inexistente, dadas as limitações do mercado.

Organizações / Associações Marítimas

Não faz sentido efectuar qualquer tentativa de comparação com Londres neste aspecto, pois é uma das áreas em que revela um aspecto mais aglutinador e representativo da importância de Londres a nível mundial. No entanto, cabe aqui destacar a presença em Lisboa da EMSA, Agência Europeia para a Segurança Marítima, organismo europeu que se ocupa principalmente dos aspectos de prevenção e combate da poluição, e segurança marítima.

Para além da EMSA, existem em Portugal associações de Armadores, Agentes de Navegação, Transitários, e outras.

Serviços Jurídicos Marítimos

Podemos encontrar em Portugal alguns advogados que exercendo a sua actividade em várias áreas do Direito, têm vindo a dedicar uma atenção especial ao Direito Marítimo, nomeadamente ao Direito Marítimo Comercial, área em crescimento e que, pela sua especificidade tem um maior atractivo em termos financeiros.

Devemos destacar também a existência em Lisboa de um Tribunal Marítimo, criado em 1986, ao abrigo do DL 35/86 que criou também Tribunais Marítimos em Matosinhos (Porto), Faro, Ponta Delgada e Funchal, embora estes últimos nunca tivessem vindo a ser instalados, entre outros, devido ao volume de casos não o justificar. No caso dos tribunais previstos para Matosinhos e Faro as respectivas competências vieram a ser delegadas no Tribunal Marítimo de Lisboa, através da actual Lei Orgânica dos Tribunais Judiciais, D/L nº 186-A/99 de 31 de Maio.

Consultores e Inspectores

Existem alguns consultores e inspectores, de acordo com as solicitações do mercado, trabalhando principalmente para os carregadores, recebedores, em termos de inspecção de quantidades de carga; para as seguradoras, no caso de avarias de carga, casco e máquinas e para o Tribunal Marítimo, como peritos do tribunal, ou nomeados pelas partes.

O número de consultores e inspectores é, obviamente, função das solicitações do mercado. No entanto, a grande maioria destes consultores e inspectores é constituída por oficiais da Marinha Mercante, com alguns anos de experiência de mar. Este sector está em franco declínio e o aparecimento de futuros inspectores, consultores ou outro tipo de peritos poderá estar seriamente comprometida.

Serviços Financeiros

Sector de reduzida dimensão, dadas as dimensões do mercado e ainda outros constrangimentos inerentes à actividade, que se prendem nomeadamente com o enquadramento legal aplicável ao financiamento a navios, tendo em vista a pouca segurança que oferecem as garantias passíveis de ser efectuadas (hipoteca), dado o actual ordenamento jurídico dos privilégios creditórios, não sujeitos a registo, que se poderão sobrepor à hipoteca, deixando assim o financiador do navio, quase completamente desprotegido, face a uma situação de insolvência do financiado.

Afretadores

Mais uma vez a dimensão deste sector a reflectir a dimensão do mercado nacional, existindo alguma actividade no sector dos granéis, sólidos e líquidos, nomeadamente carvão, cereais, crude, fuel e gás.

Tecnologias de Informação e Comunicações

Sector de muito reduzida dimensão, mas onde poderão surgir nichos de mercado, a explorar dado o elevado valor acrescentado deste tipo de investimento

Como demonstrativo deste caso, temos o caso da parceria da *Siemens* com a APDL, para a elaboração do painel de controlo portuário do Porto de Leixões, onde se podem visualizar todos os movimentos de navios no porto, caso de sucesso, a merecer ser multiplicado e transposto para outros portos nacionais e estrangeiros.

Clubes de P&I

Existem em Portugal representantes das mútuas de P&I⁴⁴, mais importantes, que funcionam apenas como intermediários da companhia-mãe, mútuas de armadores/afretadores, normalmente sedeadas em Londres ou noutra cidade com uma actividade de *transporte marítimo* mais expressiva, sendo o papel desempenhado ainda mais limitado e mais difícil aumentar o volume de negócios (em termos de participação financeira) devido à própria natureza dos Clubes de P&I, do que nas companhias de seguro, em que ainda parte do risco é assumido por companhias portuguesas.

Formação e Treino

Existe a Escola Náutica Infante D. Henrique, para formação de oficiais da Marinha Mercante, a Escola da Marinha de Comércio e Pesca que forma marinheiros e contramestres para a marinha de Comércio (Mercante) e Pesca. Estas têm sofrido com o afastamento dos jovens das profissões do mar. Existem ainda algumas empresas que dão formação no âmbito de temas específicos como ISM, ISPS e outros.

De realçar, no caso da Escola Náutica Infante D. Henrique, cuja vocação inicial era a formação exclusiva de oficiais da Marinha Mercante, a criação do Curso de Logística cuja aceitação tem sido bastante grande, reflectindo aqui uma das necessidades do mercado de transportes em geral: a falta de técnicos qualificados. Exemplo a seguir, com a eventual criação de outros cursos, sempre obviamente em estreita ligação com o mundo empresarial, por forma a corresponder às necessidades reais do mesmo.

Trabalhadores Marítimos

Para além dos departamentos de pessoal (do mar) das empresas de navegação podemos encontrar em Portugal algumas empresas de recrutamento, actuando para o mercado nacional nomeadamente, e internacional em áreas em que as tripulações portuguesas são concorrenciais.

Apesar da falta de oficiais, que se irá agudizar a breve prazo com as novas encomendas de navios, continua a verificar-se, a nível europeu, a falta de atractivo das profissões marítimas para os jovens em geral. Situação que é tanto mais grave quanto costuma ser este mercado a fornecer quadros, depois de alguma experiência de mar, para Consultores e Inspectores de Carga, Peritos das Companhias dos Seguros, Técnicos das Administrações Marítimas e Portuárias, Pilotos, Inspectores do *Port e Flag State Control*, Técnicos de Combate à Poluição, etc., funções cujo preenchimento por quadros com a formação adequada, reputamos de indispensável para o desenvolvimento do *cluster* do Mar em qualquer país.

⁴⁴ *Protection and Indemnity*

Sociedades de Classificação

Encontram-se em Portugal representantes das Sociedades de Classificação, encontrando-se representadas quase todas as Sociedades da IACS - *International Association of Classification Societies*, sendo de destacar a existência ainda de uma sociedade de classificação portuguesa, a Rinave, que, embora se encontre neste momento como subsidiária de uma sociedade de classificação IACS, já possui alguns anos de actividade, possuindo um *know-how* não negligenciável.

Este sector ao encontrar-se na dependência directa do mercado do transporte marítimo (navios a classificar), não poderá, por si mesmo aumentar o volume de actividade, no entanto poderá, por exemplo, colaborar na promoção do registo de navios da Madeira (RINMAR), no sentido de o promover internacionalmente e manter como um registo de qualidade, após todos os esforços que foram feitos para o colocar na “Lista Branca” do Paris MOU, de acordo com todos os padrões de qualidade, segurança e exigência técnica presentes na indústria, tornando-o assim atraente para mais armadores e aumentando o número de navios classificados no mesmo registo.

Editoras e Publicações

Não existindo em Portugal qualquer grupo editorial dedicado exclusivamente a assuntos do Mar, podemos encontrar uma publicação, a Revista da Marinha, a qual dedica parte do conteúdo ao Transporte Marítimo, parte à Marinha de Guerra, saindo todas as outras notícias referentes ao Transporte Marítimo noutras revistas, normalmente revistas de transportes genéricos.

Apesar de, nos últimos anos termos vindo a assistir a um aumento gratificante das publicações dedicadas aos transportes e da sua qualidade, este é também um sector condicionado pela dimensão do mercado, não deixando, no entanto, de ser interessante observar a preponderância das notícias sobre o transporte rodoviário, reflexo directo da situação actual, que seria interessante ver invertida ou atenuada com o aumento do transporte marítimo, nomeadamente o TMCD. Por outro lado, é indispensável uma política concertada, dinâmica e objectiva, com o objectivo de mudar, ou podemos mesmo dizer, de criar uma imagem do transporte marítimo que lhe traga uma visibilidade e atractibilidade que não tem possuído até agora, estendendo a mesma imagem aos sectores afins da actividade, e sobretudo às profissões ligadas ao mar. Para que a frase “*Shipping is not news, unless is bad news*” conotada com as notícias que surgem quando há acidentes de poluição envolvendo navios, seja finalmente desmentida.

Organismos Reguladores da Actividade

Existem em Portugal, no âmbito da Administração Marítima, todos os organismos necessários à regulação da actividade, nomeadamente a manutenção do respectivo registo do Estado de Bandeira e Estado Costeiro

e Portuário, e, não devendo ser esquecido, o segundo registo de navios, o registo internacional de navios da Madeira (registo MAR), pela sua importância intrínseca, mas sobretudo pelo contributo para aumentar o número de navios registados.

Assim, de acordo com os números mais recentes enquanto que no registo convencional se encontram registados 12 navios de comércio⁴⁵, além das embarcações de pesca e recreio; no registo RINMAR encontram-se registados 151 navios de comércio, 23 iates comerciais e 59 embarcações de recreio. Estes números, além de serem já expressivos, *per si*, significam entradas de divisas não negligenciáveis para a entidade gestora, a SDM - Sociedade de Desenvolvimento da Madeira.

Fornecedores

Existindo em menor número⁴⁶ do que há alguns anos, a qualidade de serviço que prestam é boa, de acordo com as avaliações efectuadas pelos Comandantes dos navios que escalam Lisboa.

Apesar de estar incluído nesta rubrica, o fornecimento de bancas é também um serviço, que embora prestado por entidades diferentes dos fornecedores no sentido estrito (*Shipchandlers*), tem vindo a assumir um papel cada vez mais importante, pois são cada vez mais os navios a abastecer em Portugal, nomeadamente *fuel* com baixo teor de enxofre, devido às novas regulamentações ambientais de protecção do ar.

Perspectivas

A análise realizada, relativamente aos factores de atractividade do componente Serviços Marítimos revelou o interesse estratégico deste componente do *Hypercluster* para Portugal, nomeadamente:

- um mercado de reduzida dimensão, mas com francas possibilidades de expansão;
- uma relativa facilidade de investimento, tanto pela rapidez de retorno como pela possibilidade de realizar investimentos faseados; e ainda por não existirem grandes barreiras à entrada;
- um bom contributo para o desenvolvimento da nossa economia, tanto por poder contribuir para o rendimento nacional e para a criação de emprego como, e em especial, pelo alto potencial de exportação, atraindo clientes e investidores internacionais; e, por fim,
- trata-se de um conjunto de actividades que podem contribuir positivamente para renovar e reforçar a identidade e imagem marítimas do país.

⁴⁵ IPTM, Cadastro de Navios de Junho de 2008

⁴⁶ De acordo com o conteúdo da página do site da Associação Portuguesa de Fornecedores a Navios, a associação conta com 17 membros.

Já no que respeita à sua competitividade, no âmbito deste componente Portugal não apresenta factores significativos diferenciadores da sua competitividade.

Assim, para potenciar o componente Serviços Marítimos e a sua contribuição para a Economia Nacional é necessário, sobretudo, procurar formas de alargar o mercado, designadamente através da cooperação entre agentes económicos, formação de alianças e de articulação de estratégias por forma a criar massa crítica e sinergias, designadamente, e a título de exemplo, captando maior número de navios para o Registo de Navios da Madeira, aumentando o número de escalas técnicas em Portugal e revendo a legislação de enquadramento, que limita e cria constrangimentos ao mercado privado, quer ao nível do Direito Marítimo quer no que respeita ao Código Comercial.

9. Produção de Pensamento Estratégico (A/Z.1)

Caracterização

A produção de pensamento estratégico é fundamental para a sobrevivência e desenvolvimento de qualquer economia. Se, em condições de evolução estável, de rotina e de repetição de normas estabelecidas, o pensamento estratégico pode parecer não ter especial relevância, quando as práticas anteriores já não permitem atingir resultados satisfatórios, quando se entra num período de incerteza e quando as alterações nas condições de acção exigem a adaptação de actividades e de comportamentos para se conseguir manter a sua viabilidade e sustentabilidade, o pensamento estratégico fica colocado no primeiro plano e da sua qualidade dependerá a diferença entre o sucesso e o fracasso, entre a autonomia e a subordinação, entre o crescimento e a estagnação, entre o progresso e a decadência. O pensamento estratégico é, assim, fundamental em todas as economias, quer para fazer, quer para manter a mudança.

Na base do pensamento estratégico está uma exigência de ajustamento às condições reais, às características do campo de acção em que se opera e onde as propostas estratégicas serão postas em prática. Seja para transformar as condições reais organizando os recursos de um modo racional e eficaz para atingir objectivos, seja para resistir às intenções de concorrentes ou opositores que operam no mesmo campo de acção, o pensamento estratégico não atingirá resultados satisfatórios, e será mesmo uma fonte específica de equívocos, se não trabalhar com uma descrição objectiva da realidade. Pela sua natureza, o pensamento estratégico é o contrário do pensamento ilusório e se esta distinção não for respeitada, nenhuma proposta estratégica poderá ser concretizada porque assenta no equívoco de confundir os desejos com as realidades.

O pensamento estratégico distingue-se, portanto, do pensamento programático, doutrinário e ideológico, no sentido em que este último incorpora na sua configuração do futuro valores que funcionam como motivadores de comportamentos para que estes se tornem complementares ou convergentes (se todos acreditarem nos mesmos ideais e nos mesmos objectivos, será mais fácil coordenar esses recursos e essas forças na realização desses valores). O pensamento programático, doutrinário e ideológico tem uma função de promoção da convergência dos diversos interesses que existem numa sociedade, mas essa convergência não assegura, só por si, que os objectivos que fundamentam essa convergência sejam realizáveis – apenas assegura que são desejáveis para essa comunidade específica, não garante que sejam concretizáveis nas condições objectivas em que o programa, a doutrina e a ideologia vão ser aplicados.

O pensamento estratégico pode assumir objectivos que são identificados e seleccionados por incorporarem valores desejáveis, conseguindo assim aumentar a mobilização da sociedade e, por essa via, reforçar o potencial de realização dos recursos aplicados nessa acção. Neste caso, não haverá tensão entre a dimensão estratégica e a dimensão programática, doutrinária e ideológica. Ou seja, o campo do possível (estabelecido pelo pensamento estratégico) é compatível com o campo do desejável (estabelecido pelo pensamento programático, doutrinário e ideológico). Porém, a observação das situações históricas concretas mostra que esta coincidência do possível com o desejável é rara e, quando existe, é de curta duração. Por isso mesmo, o trabalho analítico e a responsabilidade política mais importantes, de que depende o tipo de evolução da sociedade, aparecem a propósito das tensões ou incompatibilidades entre o desejável e o possível, para evitar que a ilusão se sobreponha à realidade – com custos sociais muito elevados.

A formulação do pensamento estratégico opera com as condições reais de concretização dos objectivos seleccionados, como desejáveis pela sociedade e pelos seus responsáveis políticos, explorando as oportunidades (onde serão menores as resistências) e neutralizando as ameaças (que põem em causa a realização desses objectivos). Quando usa a dimensão emocional dos valores e das aspirações, o pensamento estratégico não parte dela para justificar a acção, mas usa-a, como suplemento ao potencial objectivo dos factores considerados: a relevância dos valores pode aumentar o potencial dos factores mas, só por si, não resolve a insuficiência desses factores e, pelo contrário, pode difundir na sociedade perspectivas ilusórias que vão prejudicar a concretização dos objectivos estratégicos seleccionados e que, mesmo depois de demonstrado que não eram perspectivas realistas, vão continuar a desmotivar e a dificultar a mobilização da sociedade para a concretização de objectivos estratégicos que sejam efectivos, que sejam realizáveis, que pertençam ao campo dos possíveis.

A distinção entre o realismo do pensamento estratégico e a dimensão valorativa do pensamento programático é mais importante nos tempos de instabilidade e de mudança. Esta é uma distinção crucial no presente.

Em tempos de mudança, a motivação que é estruturada em função dos valores das propostas programáticas e das solidariedades ideológicas pode justificar a mobilização emocional dos grupos sociais, mas terá dificuldade em identificar naquilo que está a mudar o que são as oportunidades e o que são as ameaças, na medida em que as construções ideológicas e os valores foram formados nos contextos do passado que essa mudança está a alterar. As oportunidades e as ameaças nos contextos do passado e nos contextos do futuro, no que se conhece e no que vai ser diferente, não são idênticas – mas os indivíduos e os grupos sociais tendem a dar mais importância ao que identificam como oportunidades e como ameaças no que já conhecem do que ao que lhes for apresentado como oportunidades e ameaças num futuro que ainda não conhecem, que não sabem se lhes vai ser favorável ou desfavorável.

Os tempos actuais são tempos de mudança e de instabilidade, o que significa que são muito mais tempos de estratégia do que tempos de programa, são muito mais tempos do real do que tempos do ideal, são muito mais tempos de observação das diferenças do que tempos de reprodução do que já se conhece.

Nos períodos, como é o presente, em que a incerteza for elevada, a produção estratégica é anterior aos programas que definem as políticas públicas e tem prioridade em relação às fórmulas doutrinárias e ideológicas, na medida em que é preciso estabelecer o sentido do que é novo para que os programas políticos sejam realizados e para que as doutrinas e as ideologias sejam submetidas ao teste da concretização.

Factores de dimensão e procura

Na sua aceção mais comum, a estratégia é o modo como se usam os meios para realizar os objectivos de uma política ou de uma acção.

Uma outra aceção de estratégia reconhece que todos os campos de acção são susceptíveis de serem conflituais ou competitivos, isto é, de terem diversos protagonistas ou diversas plataformas de interesses e de poderes, cada um dos quais procura realizar os seus objectivos num sistema de concorrência, dentro de normas estabelecidas ou em antagonismo e conflitualidade. Neste caso, a estratégia é formulada em função do confronto destas vontades, reconhecendo que há sempre o risco de a conflitualidade ser conduzida aos extremos da violência e da guerra. Estas duas aceções da estratégia não se opõem, mas correspondem a

dimensões de acção distintas. A primeira noção de estratégia é uma racionalização de mesa de planeamento, enquanto que a segunda noção de estratégia é uma racionalização produzida na relação competitiva.

Estas duas acepções da noção de estratégia têm um interesse especial quando se considera o modo de formulação de estratégias de desenvolvimento económico. Sendo os programas de desenvolvimento e de modernização da economia combinação de meios para a realização de objectivos, é natural que se estabeleça uma estratégia para a concretização dessas finalidades. No padrão de modernização da economia nacional, quando o Estado nacional era o principal agente decisor dentro do território delimitado por fronteiras, que também era um território de identidade e um território de soberania, a formulação de uma estratégia económica enquadrava-se na primeira noção, ou noção corrente, de determinação de um caminho óptimo tendo em conta os meios existentes e os objectivos legitimados como desejados. Porém, quando se evolui para o padrão de modernização da globalização competitiva, esta noção da racionalização estratégica linear e com campo de acção deixa de ser adequada. Na globalização competitiva há um confronto de vida e de morte, ainda que nas formas de viabilidade e de sustentabilidade das actividades e das posições de mercado, por um lado, e de expulsão do mercado e acumulação de desequilíbrios, por outro lado. Este confronto traduz-se em destruição de sectores de actividade – e uma vez perdidas as competências acumuladas nesses sectores, será difícil voltar a encontrar as condições para a sua reconstituição.

A passagem de um padrão de modernização delimitado pelos espaços nacionais para um padrão de modernização caracterizado pela mobilidade, onde os espaços são penetrados por fluxos (de produtos, de serviços, de pessoas e de capitais), altera radicalmente as condições do pensamento estratégico.

No padrão de modernização da globalização competitiva, a produção estratégica é fortemente condicionada pelo objectivo de destruição competitiva dos concorrentes de modo a ocupar as suas posições de mercado.

Nas condições tradicionais, as relações de confronto de vontades podiam ser deixadas para o campo especializado das relações do poder político com a instituição militar. No entanto, no contexto do padrão de modernização da globalização competitiva, as relações do confronto de vontades passaram para o primeiro plano e são mesmo uma característica central da estratégia económica, em termos das economias nacionais, em termos dos sectores ou dos mercados e em termos das empresas. Esta característica central da competitividade, como confronto de eficiências está na origem das novas configurações dos poderes, onde o poder político aparece estreitamente associado ao poder empresarial – e este, por sua vez, só tem os recursos de que necessita porque o poder político os coloca à sua disposição.

Para um pensamento estratégico orientado pela aceção de estratégia como preparando a resolução de um confronto de vontades, a mistura do poder político com o poder económico é, assim, um passo necessário para a formação e consolidação da capacidade de vencer na comparação de eficiências entre empresas e sectores para conquistar mercados.

O pensamento estratégico está directamente dependente dos resultados que obtém. A formulação da estratégia está associada à oportunidade da sua aplicação, seja para explorar uma vantagem ou para responder a uma ameaça. Sempre que a oportunidade é perdida, não é provável que volte a surgir para permitir retomar a mesma formulação estratégica. Neste sentido, o registo dos resultados estratégicos é a melhor informação para avaliar a qualidade do pensamento estratégico – e, portanto, também para identificar o que tem de ser corrigido quando novas oportunidades de aplicação ocorrerem.

Tendências

A elaboração de pensamento estratégico assume, como referido, relevância particular no contexto actual das condições de modernização das economias e, em especial, da economia portuguesa, passando obrigatoriamente pela criação de mecanismos de conhecimento que permitam criar mais valor, não só para o consumidor como, também, para os fornecedores dos produtos e serviços, sendo que um melhor conhecimento da procura permite o desenvolvimento de novos produtos e soluções e a dinamização e crescimento dessa procura.

Com efeito, a competitividade, o desenvolvimento e a sustentabilidade das economias passam, além do planeamento estratégico, pela criação de condições, de processos e medidas de gestão que garantam a criação e dinamização de factores permanentes de inovação em produtos, processos e tecnologias e na criação de um conhecimento de mercados e clientes, fundamental para desenvolver mecanismos que permitam compreender de forma precisa e continuada a evolução das necessidades dos consumidores e a optimização do seu relacionamento e satisfação, de forma a permitir a tomada de decisões que influenciem significativamente os padrões de consumo e satisfação do consumidor.

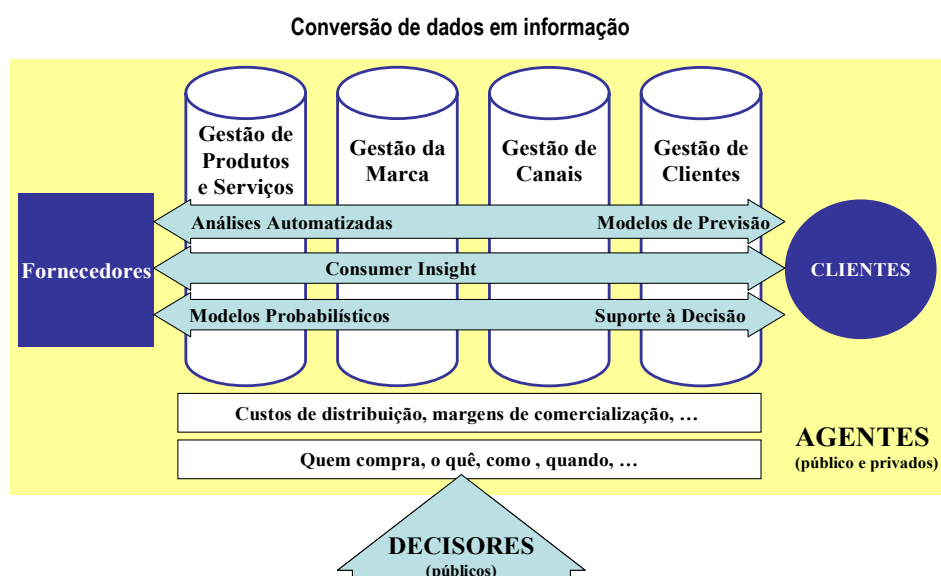
Na verdade, todos os sectores de actividade exigem uma plataforma adequada de monitorização da relação com o consumidor, que recolha, divulgue na organização, e permita a utilização da informação sobre o consumidor de forma a permitir a prestação de um serviço eficaz e diferenciador, no âmbito da qual os fornecedores possam interagir repetidamente com os seus clientes ao longo de um extenso período de tempo, construindo uma relação duradoura com base na satisfação do cliente-consumidor, de que é exemplo a tecnologia CRM - *Customer Relationship Management* e *Tecnologias de Business Intelligence* e

Market Intelligence, que incentivam a construção da relação com o cliente-consumidor focalizando-se na informação de conhecimento e nas interações comerciais e procurando recolher e armazenar elevados volumes de informação sobre esse consumidor.

A obtenção, tratamento e distribuição de informação que auxilie a tomada de decisões será um dos desafios para o *Hypercluster*, assim como a comunicação e conhecimento mútuos entre os diversos actores, sendo necessário criar uma dinâmica de encontro e debate que englobe agentes públicos e privados, administração, universidades, outras instituições de formação e empresas, onde se faça a apresentação e informação de casos de sucesso e de referências nacionais e internacionais; projectos de investigação sobre mercados e boas práticas; projectos sobre metodologias, processos e sistemas, e casos de parcerias de sucesso.

O investimento em sistemas de informação melhorará a visibilidade e o controlo das operações, mas o grande desafio será conseguir difundir o conhecimento existente nesses sistemas, pelos parceiros e a um outro nível, pelas organizações públicas com responsabilidades de tomada de decisão sobre o sector.

Os dados obtidos nos diversos canais de relação com o mercado e consumidor podem ser utilizados não só para as tomadas de decisão estratégicas, mas também para produzir melhorias operacionais em toda a cadeia de valor.



Fonte: Adaptado de PwC Consulting

A elevada concorrência global a que os sectores componentes do *Hypercluster* estão sujeitos exigem uma oferta de produtos e serviços inovadores, sendo que a capacidade de inovação está associada à informação e conhecimento sobre os clientes-consumidores e os mercados em geral.

A produção de factores de inovação é o resultado da formação de plataformas organizacionais e de competências com essa finalidade específica. A inovação não é o resultado de intuições e de inspirações, é o efeito de uma disciplina orientada para essa finalidade – com as correspondentes correcções e alterações quando os produtos obtidos não são satisfatórios.

Numa especialização competitiva que tem de operar em mercados de referência internacionais e que é formada por um grande e diverso conjunto de actividades, não é provável que as unidades empresariais que a integram atinjam dimensão suficiente para terem as competências necessárias para a criação sistemática de factores de inovação para todo o conjunto. Por outro lado, a importância do desenvolvimento e afirmação do *Hypercluster* da Economia do Mar para as possibilidades de desenvolvimento e modernização da economia portuguesa, justifica, assim, que o poder político financie uma estrutura institucional vocacionada para a formulação, o ensaio e o apoio a iniciativas criativas, de investigação e desenvolvimento a nível de mercados bem como a nível de processos e tecnologias. Este seria um organismo dinamizador e transversal, com funções específicas ao nível da produção de conhecimento e da produção de pensamento e visão estratégica para as actividades e para o conjunto do *Hypercluster*, a que teriam acesso todas as entidades empresariais nele integradas e que, simultaneamente, permitiria ao poder político exercer uma influência orientadora e coordenadora das diversas actividades.

A organização funcional em *Hypercluster* integrado de actividades ligadas ao mar implica a sua reinvenção, no sentido em que não pode ser o simples prolongamento do funcionamento tradicional dos vários componentes que evoluíram dentro do quadro de uma economia nacional tradicional. Derivam daqui novas exigências e obrigações para as entidades políticas e para os agentes privados que operam no sector. Entre estas novas exigências e obrigações, a primeira, e da qual todas as outras dependem, é a atenção estratégica ao “exterior”, aos clientes e aos concorrentes, porque é nesse horizonte que se decide o sucesso ou o fracasso da escolha do *Hypercluster* da Economia do Mar como especialização competitiva da economia portuguesa. É uma mudança de óptica radical, mas é isso que dará conteúdo a uma mudança, igualmente radical, do modelo de desenvolvimento português.

Como a SaeR tem vindo a alertar⁴⁷, *“Ver, perspectivar e aprender’ são as condições prévias da competitividade e aparecem como exigências que se colocam tanto aos responsáveis políticos como aos*

⁴⁷ Cf., por exemplo, CTP/SaeR – *Reinventando o turismo em Portugal. Estratégia de desenvolvimento turístico português no 1º quartel do séc. XXI*, CTP, Junho 2005

responsáveis empresariais. Em termos gerais, são estas três atitudes que determinam e delimitam as políticas adequadas e os empreendimentos viáveis”.

A recusa na assumpção das consequências do que se observa, a recusa da ponderação prospectiva do médio e longo prazo, a recusa de aprender com clientes e concorrentes, e a incapacidade de estruturar opções estratégicas racionalizadas e produzidas na relação competitiva, promoverá certa e rapidamente a exclusão do mercado impedindo o desenvolvimento do *Hypercluster* da Economia do Mar como especialização competitiva capaz de promover a modernização da economia portuguesa.

A situação em Portugal

No caso português, dois momentos críticos constituíram oportunidades estratégicas importantes para a reformulação das linhas de orientação da economia, das empresas e da sociedade: a integração europeia e a integração no sistema de moeda única.

Estes dois momentos críticos, oportunidades de aplicação de programas estratégicos de modernização e de inserção no padrão da globalização competitiva, não foram aproveitados com sucesso. Entre eles, também a política de privatizações não foi bem sucedida em relação ao objectivo de constituição de plataformas empresariais com potência efectiva, antes agravou a insuficiência das dotações de capitais das empresas portuguesas (incluindo as que operam no sistema financeiro). A conjugação destes três factores estabelece uma configuração empresarial com dificuldade de ajustamento às exigências estratégicas da globalização competitiva, que passam a caracterizar a modernidade económica no mesmo período em que a economia portuguesa tinha de realizar a sua reconversão.

Quando se analisam estes resultados insatisfatórios das estratégias seguidas, com o que foram as racionalizações apresentadas com os resultados que se esperava obter com essas estratégias, reconhece-se que a discrepância entre o esperado e obtido identifica um equívoco de pensamento estratégico. É uma verificação que confirma até que ponto o pensamento estratégico efectivo, distinto do pensamento estratégico imaginativo ou utópico, é um bem escasso e valioso, sobretudo quando as sociedades e as economias enfrentam choques de mudança.

A longa trajectória de perda de vitalidade da economia portuguesa provocou debates e argumentações que não conseguiram interromper esta linha de tendência decepcionante.

Na adaptação à realidade das suas possibilidades estratégicas, a sociedade portuguesa, os seus agentes económicos e os seus responsáveis políticos serão forçados a escolher entre um empobrecimento

continuado em clima de instabilidade política e a reformulação do pensamento estratégico para a formação de plataformas empresariais e de selecção de sectores que sustentem um processo de modernização em prazo longo.

Apesar de nunca ter atingido o nível de desenvolvimento a que aspirava, e que várias vezes esteve ao seu alcance (no início da década de 1970, com a integração europeia em meados da década de 1980 e na fase de integração no sistema da moeda única europeia na segunda metade da década de 1990), a sociedade portuguesa integra-se no caso das sociedades em que os interesses estabelecidos no passado resistem à adaptação às novas condições estratégicas.

Resistência que é reforçada quando, na base do sistema político português, continua a ser atribuído ao Estado um papel relevante na formulação da estratégia económica, na regulação do funcionamento dos mercados e na garantia das políticas sociais distributivas.

Numa crise de grande intensidade, quando o Estado não é agente de modernização, a resposta às pressões competitivas em mercados alargados exige uma reformulação radical de um sistema económico que continua a ter a sua estrutura básica idêntica à que se formou no contexto da economia nacional protegida.

Para conseguir identificar o que pode ser a nova configuração das actividades económicas, o pensamento estratégico terá de identificar o que são as potencialidades de especialização nesse sistema económico que tenham possibilidade de expansão em mercados alargados – ibérico, europeu, mundial.

Essas vocações nacionais identificam os sectores que podem constituir alicerces da nova estrutura económica a reconstituir depois de uma crise de grande intensidade.

Os sectores motores num sistema económico com orientação competitiva são vectores de modernização para o interior (porque têm de adoptar as melhores práticas para poderem vencer os seus concorrentes ou, pelo menos, para conseguirem defender as suas condições de viabilidade nesses mercados exigentes) e vectores de penetração para o exterior (que projectam a economia portuguesa nos mercados externos, podendo constituir um factor de arrastamento e de abertura de oportunidades para outros sectores). Mas o papel mais importante que estes sectores motores de um sistema económico competitivo têm está no seu contributo para a resolução da crise de grande intensidade que se manifesta nas economias que não conseguiram fazer uma passagem directa da configuração tradicional para a configuração moderna. Sem o contributo destes sectores motores, uma economia como a portuguesa pode ficar condenada a um declínio continuado, marginalizada em relação às correntes da modernização e subordinada a outros centros de decisão externos.

Sujeita a uma crise de grande intensidade, obrigada a reformular os produtos do seu pensamento estratégico, a recuperação da economia portuguesa (no seu novo quadro de referência competitiva nos espaços ibérico, europeu e mundial), depende, em primeira linha, do modo como o poder político, que decide sobre as funções do Estado e sobre as políticas públicas, souber e quiser usar os recursos que controla para identificar o que são os sectores motores e para corrigir a falta de recursos próprios (de capital e de competências profissionais) das empresas que podem operar nesses sectores estratégicos.

Todas as economias emergentes bem sucedidas apresentam como característica comum a articulação estreita entre o poder político e o poder económico, ainda que com formas concretas distintas. Esta articulação estreita entre o poder político e o poder económico para formar plataformas competitivas aparece assim, no contexto estratégico da globalização competitiva, a favorecer empresas e preencher as lacunas no sistema de interrelações sectoriais, no contexto estratégico da economia nacional. Também é uma nova articulação entre política, economia e sociedade, estando aqui a condição da adaptação às novas oportunidades e às novas ameaças que caracterizam a globalização competitiva, como esteve nessa mesma relação triangular a condição de sucesso da expansão europeia iniciada há cinco séculos.

A mudança do padrão de modernização induz uma nova relação entre o poder político e o poder económico, que retoma um tipo de articulação comparável com o que foi a relação entre estas duas dimensões do poder na época da expansão europeia, em especial nos casos de Portugal, Espanha e Holanda, quando a decisão sobre a aplicação dos recursos era assumida conjuntamente por agentes políticos e económicos. Apesar das diferenças históricas, o que está em causa é a configuração do poder político em função do crescimento que se obtém pela via da economia – no passado com a expansão territorial e o acesso a fontes de matérias-primas, agora com ocupação de posições no capital das empresas e com penetração dos mercados, incluindo o acesso a matérias-primas.

Também na relação entre o poder político e a sociedade há uma alteração relevante quando se passa para o padrão de modernização da globalização competitiva. O seu traço mais característico é a tolerância com as desigualdades sociais que separam os que operam nas actividades económicas integradas nos mercados alargados dos que continuam a trabalhar nos sectores tradicionais de mercado interno. Estas desigualdades sociais, que não são aceitáveis nos quadros culturais das sociedades desenvolvidas, são aceites nas sociedades emergentes enquanto estas tiverem altas taxas de crescimento – o que justifica o apoio que o poder político concede às empresas que tiverem maior potencial de modernização e de crescimento, pois a continuidade desse poder político depende da continuidade do crescimento. E mesmo os grupos sociais que são mantidos nas actividades económicas tradicionais têm mais a ganhar com a

continuidade do crescimento do que com acções reivindicativas ou de protesto que possam ameaçar esse crescimento.

Para o caso português, os exemplos oferecidos pela evolução recente das economias emergentes são informações valiosas, na medida em que contribuem para clarificar duas questões que são muito relevantes para as circunstâncias portuguesas: terá de haver uma reacção a uma crise de grande intensidade e será necessário promover a formação de plataformas empresariais que tenham recursos próprios e dimensões adequadas para operar em mercados competitivos alargados.

A necessidade de modernização da economia portuguesa impõe-se como a consequência da crise de grande intensidade que atinge a estrutura económica tradicional, que perdeu a capacidade de regeneração endógena. Não é realista considerar que seja possível absorver uma crise de grande intensidade induzida pelas pressões da globalização competitiva e pelos choques externos da subida de custos de matérias-primas (com a posterior subida de salários e da taxa de inflação, implicando perda de competitividade) mantendo a estruturação da economia portuguesa que foi estabelecida no referencial da economia nacional, na interrelação interna dos diversos sectores de actividade e dentro de um modelo de desenvolvimento que deveria satisfazer objectivos políticos e sociais de equilíbrio e de correcção das desigualdades. Mas também não é realista estabelecer as possibilidades para o futuro como se não houvesse uma alteração profunda das condições internas depois de uma crise de grande intensidade como é a que está em desenvolvimento.

Quando uma economia perde a sua propriedade de regeneração, (isto é, onde a dinâmica interna não consiga gerar estratégias de mudança), as tentativas de correcção dos desequilíbrios através da redução da despesa, com medidas de austeridade no consumo e de contenção de custos nas actividades, também não são opções que possam responder a esse contexto crítico, na medida em que, porque se mantém a mesma estrutura (ainda que comprimida ou em escala mais reduzida), mantém-se também o sistema de relações que gerou esse contexto de crise. Não haverá, pois, mudança e o ajustamento será apenas conjuntural, reaparecendo os desequilíbrios logo que as medidas de contenção ou de redução forem levantadas.

Portugal pertence ao tipo das economias em fase intermédia de modernização, onde a hesitação quanto ao rumo a seguir é mais provável do que a mobilização colectiva dentro de um programa de modernização bem definido. Esta hesitação não implica apenas a perda de oportunidades que possam surgir na fase da mudança, também contribui para que as resistências na defesa de sectores pouco competitivos sejam mais frequentes do que seria adequado. Para as actividades económicas em Portugal, este é um momento crítico, em que se pode perder o passado que ainda não tinha atingido o grau de modernização desejado por não haver uma estratégia para a sua reconversão, e perder o futuro quando ainda não se sabe o que poderá ser.

Sem recursos naturais que possam ser valorizados nos mercados mundiais ou que possam atrair os investimentos externos com vocação modernizadora, a reconversão e modernização da economia portuguesa deverão basear-se nas vocações naturais que possam operar em escalas superiores ao mercado nacional – ou seja, no mercado ibérico, no mercado europeu e no mercado mundial. É uma necessidade para escapar às limitações do pequeno mercado interno, mas também é uma necessidade para não aplicar recursos escassos a tentar reconverter actividades tradicionais que não têm condições de expansão em mercados competitivos.

Precisando de criar oportunidades de emprego para uma população activa pouco qualificada, os sectores preferenciais serão aqueles que combinam competências especializadas com serviços complementares que possam ser realizados com competências médias e baixas. A necessidade de articular segmentos da população activa com competências muito desiguais recomenda que seja integrada nas funções correntes em cada empresa um processo continuado de formação profissional que melhore a produtividade e controle o efeito negativo dos altos custos unitários do trabalho, que são uma das consequências das baixas competências profissionais.

Precisando de operar em escalas superiores à do território nacional, as actividades a seleccionar devem ser aquelas que permitem estabelecer alianças com operadores internacionais e participar em redes multinacionais, oferecendo serviços e realizando funções que contribuam para integrar a economia portuguesa nas redes económicas mundiais. Esta é uma condição para obter regulação competitiva, adaptando as melhores práticas através da informação e do acesso a equipamentos modernos que se obtêm com a internacionalização.

Precisando de criar e consolidar plataformas empresariais com recursos próprios adequados, os sectores a escolher como motores do desenvolvimento e da modernização em Portugal devem ser os que possibilitem a colaboração e a regulação de entidades do Estado, no sentido em que se trata de preparar operadores estratégicos nacionais que possam competir nos mercados abertos, que sejam agentes da defesa dos interesses nacionais o que, pelos objectivos que têm, justificam uma articulação estreita entre os recursos do Estado e as actividades económicas que se inserem nesses sectores estratégicos. Aqui, as actividades económicas ligadas ao *Hypercluster* da Economia do Mar têm um papel fundamental.

10. Ambiente e Conservação da Natureza (A/Z.2)

Caracterização

O Mar ocupa mais de 70% do planeta, detém quase 98% do seu volume de água e é essencial à manutenção da vida na Terra. Desempenha um papel fundamental na regulação do clima, actuando como um acumulador e distribuidor de energia solar e amenizando oscilações térmicas. É também uma fonte do oxigénio que respiramos, o qual provém da actividade do fitoplâncton marinho, e um imenso sumidouro de dióxido de carbono que produzimos; constitui uma fonte muito importante de recursos alimentares e a sua biodiversidade, e do ambiente marinho, é riquíssima.

Ao mar estão ainda associadas um conjunto grande de actividades, económicas, sociais, culturais e recreativas, as quais constituem fonte de emprego, de diversão e de riqueza.

Mas a sua vastidão levou a que, por muito tempo, fosse considerado um recurso inesgotável, um reservatório imenso de riquezas e, por essa razão, as ameaças ao ambiente marinho foram-se multiplicando tendo-se chegado a uma situação em que é de temer a perda ou degradação profunda da sua biodiversidade e a contaminação continuada do ambiente marinho por substâncias nocivas e por nutrientes. Simultaneamente, as actividades humanas como a pesca, os transportes marítimos, a navegação de recreio, a exploração de recursos minerais (petróleo e gás), a ocupação urbana das zonas costeiras e as instalações portuárias foram crescendo e criando novas pressões sobre os recursos e o ambiente marinho.

Na segunda metade do século passado, assistiu-se a um despertar de consciências que resultou nas Convenções de Genêve sobre o Direito do Mar de 1958 e 1959, na criação da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO em 1960 e, em seguida, numa série de convenções e legislação nacional, europeia e internacional relacionadas com o direito do mar e a protecção e conservação do meio marinho.

E foi também aumentando o conhecimento do ambiente marinho. As actividades de investigação foram-se sistematizando e foram integradas em programas de desenvolvimento; reconheceu-se a complexidade, dinâmica e diversidade do ambiente marinho e cresceu tanto a especialização como a interdisciplinaridade e a transversalidade disciplinar: a informação disponível aumentou e melhorou.

Aumentou e melhorou, também, a investigação e o investimento associados à tecnologia necessária para uma maior compreensão e protecção do ambiente marinho, ao nível da robótica e outros equipamentos subaquáticos, como a recolha, tratamento e armazenamento de dados, e ao nível dos meios de vigilância.

As actividades económicas incluídas no componente Ambiente e Conservação da Natureza associado ao *Hypercluster* da Economia do são as seguintes:

- ➔ as actividades ligadas à reposição e protecção da Qualidade do Ambiente, muito ligada às questões da Qualidade da Água e do Ordenamento das Zonas Costeiras;
- ➔ a Investigação, tanto do meio marinho como das tecnologias que se prendem quer com o seu conhecimento e registo desse conhecimento como com a sua gestão, incluindo conservação, protecção e monitorização;
- ➔ a Educação Ambiental, desde as escolas onde estes temas podem ser integrados nos currículos escolares, complementada com o apoio de canais e suportes lúdicos como oceanários e aquários, centros de ciência viva e actividades no meio;
- ➔ a criação de uma rede de Áreas Protegidas Marinhas, incluindo os estudos de caracterização, a delimitação de áreas com elevados interesse natural e diversidade biológica e a definição dos seus estatutos de protecção e das suas necessidades de conservação e gestão;
- ➔ a atribuição de Valor Económico à conservação da natureza e rentabilização das áreas protegidas marinhas.

Factores de dimensão e procura

Qualidade do Ambiente

Grande parte da actividade turística está directamente dependente da qualidade do ambiente e mais ainda quando se trata de turismo associado ao mar e às zonas costeiras que depende tanto da qualidade ambiental destes espaços como do seu ordenamento e qualidade urbanística e paisagística. Assim, para além do valor que está directamente associado a factores como a viagem e estadia (acessos, alojamentos, serviços), é necessário também atribuir valor aos factores envolvidos na qualidade do ambiente e atractividade, como:

- ➔ a manutenção da qualidade das águas balneares;
- ➔ a prevenção de riscos, defesas contra a poluição e a erosão;
- ➔ o ordenamento do espaço;
- ➔ a imagem e atractividade do mar e do meio marinho;
- ➔ a possibilidade de praticar actividades desportivas e lúdicas ligadas ao mar.

Para assegurar valor ambiental aos espaços litorais importa transpor e aplicar as directivas Quadro da Água e a Estratégia do Meio Marinho, em articulação com a Política Comum das Pescas (exploração sustentável dos recursos do mar), com as obrigações de qualidade das águas balneares e com as orientações de Gestão Integrada das Zonas Costeiras e de Desenvolvimento Sustentável do litoral, designadamente reduzindo as pressões sobre o ambiente marinho e zonas costeiras.

Assim, a ocupação do litoral deverá ser controlada, favorecendo soluções que consomem menos faixa litoral e reconvertendo áreas desutilizadas. As áreas portuárias, por exemplo, deverão ser adaptadas às expectativas e necessidades dos diferentes utilizadores, incluindo ainda políticas de qualidade em matéria de preservação do meio ambiente, de prevenção da poluição e ao nível da oferta de acolhimento: privilegiando a expansão das áreas portuárias para zonas interiores, através da criação de portos secos; integrando as necessidades dos navegadores de recreio, desportistas náuticos e profissionais do sector nas áreas portuária; promovendo abordagens respeitadoras do ambiente ao nível de instalações portuárias de despoluição, aplicação da convenção MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution From Ships*), separação de lixo, recolha de óleos, navios limpos, etc..

Também a relação da aquicultura com o ambiente marinho terá que ser equacionada, tendo em conta, por um lado, a necessidade de assegurar uma boa qualidade do meio marinho para a produção aquícola e, por outro, a minimização dos impactos sobre o ambiente e ecossistemas locais da produção piscícola (pode modificar o equilíbrio dos ecossistemas quer por contaminação directa quer pelo recurso a produtos destinados a melhorar as condições sanitárias).

Ou seja, é fundamental assegurar uma gestão integrada dos conflitos de usos do mar e espaço marinho, criando condições de coexistência para as actividades relacionadas com o mar, planeando ou distribuindo o exercício dessas actividades a uma escala adequada que tenha em conta os vectores da sustentabilidade: a salvaguarda do ambiente, a coesão social e o desenvolvimento económico.

Assim, cada Estado-Membro deverá elaborar uma estratégia marinha para as suas águas marinhas que culminará na execução de programas de medidas definidas para alcançar ou manter um bom estado ambiental.

Investigação associada à protecção do ambiente litoral e marinho

Os estudos associados à Directiva Quadro da Água indicam que 80% da poluição do meio marinho tem origem em terra: o mar é o local de descarga da poluição dos rios e de poluição terrestre produzida a montante.

A poluição dos navios não sendo uma fonte de poluição de importância é, no entanto, uma parte muito visível da problemática de protecção do ambiente marinho: cerca de 800 milhões de toneladas de produtos petrolíferos têm origem ou destino nos portos comunitários o que torna os mares europeus muito vulneráveis a marés negras, tal como se viu com os naufrágios dos petroleiros Erika e Prestige, bem como à poluição por águas de lastro e produtos tóxicos.

Na sequência do acidente do petroleiro “Erika”, em 1999, junto à costa da Bretanha, a Comissão Europeia propôs uma série de medidas de urgência relacionadas com o transporte marítimo de hidrocarbonetos - “pacote Erika I” - e que foram seguidas por novos pacotes que, entre outros, levaram à criação da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM), sediada em Portugal. Pelo menos 25% dos navios estrangeiros que fazem escala nos portos da União Europeia são verificados e foram instalados dispositivos de organização de tráfego portuário e costeiro (VTS e VMS) e esquemas de separação de tráfego nos locais mais sensíveis ou com maior congestionamento. E foram também providenciados equipamentos e navios de combate à poluição e de recolha e tratamento de efluentes poluídos e/ou contaminados.

Mas a vigilância e o controlo (monitorização) são ainda uma fraqueza importante na gestão do Mar e das Zonas Costeiras, sobretudo devido à falta de capacidade e experiência técnica. A directiva quadro da água e a imposição de monitorizar a poluição no meio marinho obriga ao desenvolvimento de novas tecnologias de medidas e à integração em rede de todos os sistemas de observação do ambiente e respectivas bases de dados. É fundamental melhorar o conhecimento da estrutura físico-química das massas de água, através de melhores previsões da ondulação, das correntes das temperaturas e de outros parâmetros oceanográficos.

Uma aposta na inovação tecnológica pode também ser uma importante contribuição para a protecção do ambiente, tanto em matéria de conhecimento do meio marinho, das tecnologias de vigilância e previsão e das associadas ao combate à poluição (regulamento REACH⁴⁸, desenvolvimento de motores limpos, novas tecnologias aplicadas às energias renováveis, etc.).

Para isso, é fundamental apostar na formação de especialistas e investigadores em ciências e tecnologias do Mar, promovendo o desenvolvimento de novas tecnologias para a condução de actividades de investigação e para apoio a actividades económicas resultantes da inovação científica e tecnológica, coordenando e integrando financiamentos e programas nacionais entre os diferentes sectores, por forma a maximizar os investimentos e a promover sinergias e economias de escala.

⁴⁸ Regulamento relativo ao Registo, Avaliação, Autorização e Restrição de substâncias químicas (REACH).

Educação ambiental

Tendo presente que só se protege aquilo de que se gosta e só se gosta do que se conhece, é necessário dar a conhecer os valores presentes no mar e zonas costeiras, através da educação e da sensibilização para a necessidade de preservar o ambiente marinho, sendo de sublinhar o papel crescente dos museus, zoos, aquários e oceanários na educação ambiental relacionada com o mar.

Os museus, zoos, aquários e oceanários, e em especial estes últimos, atraem uma audiência muito vasta e diversificada e têm um número muito elevado de visitantes em todo o Mundo, pelo que têm potencial para constituir uma fonte muito importante de consciencialização ambiental, de formação e de acção para um futuro sustentável.

É um facto que os animais vivos têm um enorme poder de atracção e, com o crescimento da população urbana, torna-se vital este contacto com a natureza, e mais ainda se as espécies forem mostradas em ambientes “próximos” do ambiente natural (incluindo a interdependência das espécies, habitats e ecossistemas) e se forem proporcionadas experiências contextualizadas.

Para além de receptáculos e mostruários da vida e ambiente marinho, aquários e oceanários são também importantes pólos de sensibilização para temas como as Alterações Climáticas, o Desenvolvimento Sustentável, a perda da Biodiversidade Marinha e o consumo sustentável de peixe.

Ciente dessa importância, a visão da Associação Mundial de Zoos e Aquários (WAZA), que consta da sua Estratégia Mundial para a Conservação refere, entre outros, que:

- ➡ “Os Zoos e Aquários, por meio do seu excepcional alicerce de animais vivos, do seu conhecimento técnico, e das suas ligações com a conservação *in situ*, irão ser reconhecidos como líderes e mentores na educação formal e informal para a conservação. O papel educativo dos Zoos e Aquários irá ser relevante em termos sociais, ambientais e culturais e, através da sua influência sobre os comportamentos e valores das pessoas, a educação será vista como uma importante actividade para a conservação. Os Zoos e Aquários irão expandir a formação dos seus próprios profissionais e outros envolvidos no trabalho *in situ* e *ex situ*;
- ➡ Os Zoos e Aquários, bem como as suas associações nacionais e regionais, irão tornar-se muito eficazes na comunicação de assuntos relacionados com a conservação e do seu papel na conservação. Os Zoos e Aquários irão tornar-se mais reconhecidos como uma das maiores e mais fiáveis vozes em prol da vida selvagem e de zonas naturais.”

Também as Associações Europeias dos responsáveis pelos Aquários (EUAC - European Union of Aquarium Curators) e dos Zoos e Aquários (EAZA - European Association of Zoos and Aquariums) no documento que prepararam no âmbito da discussão do Livro Verde "Para uma futura Política Marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e mares" referem que:

“Os Aquários são um meio único para permitir o acesso do público ao ambiente marinho. As maravilhas escondidas dos oceanos são reveladas através de diversas e excitantes exposições. Ainda mais significativamente, os aquários públicos têm o potencial e o poder de comunicar as questões que afectam o ambiente marinho, comprometem as pessoas e mudam comportamentos. Com cerca de 140 aquários públicos na Europa (e mais em desenvolvimento), alcançando uma audiência na região de 70 milhões de pessoas por ano, a Estratégia Marinha da União Europeia deveria considerar os aquários como parte integrante da Estratégia e um instrumento poderoso para alcançar a mudança”.

Complementarmente ao seu importante papel cultural e de educação ambiental, museus, zoos, aquários e oceanários podem trazer importantes contribuições para a reabilitação urbana (das áreas onde foram integrados), o turismo (aumentando os factores de atractividade de uma região), a qualidade de vida (desenvolvimento económico e função social).

Conservação da Natureza

Nos termos do direito internacional, os Estados costeiros definem diversas zonas marinhas de jurisdição como as suas águas territoriais, a Zona Económica Exclusiva (ZEE) e a plataforma continental. Alguns Estados costeiros definem ainda outras zonas, no interior das quais

A Convenção de Helsínquia (HELCOM) e a Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste (OSPAR) adoptaram um programa de trabalho conjunto para a criação de uma rede de zonas marinhas protegidas, que visa a criação, até 2010, de uma rede ecologicamente coerente de zonas marinhas protegidas e bem geridas em toda a zona marinha abrangida pela Convenção de Helsínquia e pela OSPAR.

As Áreas Protegidas Marinhas, de acordo com a definição da OSPAR, têm por objectivo:

- Proteger, conservar e recuperar espécies, habitats e processos ecológicos que foram negativamente afectados em resultado de actividades humanas;
- Impedir, através da utilização do princípio da precaução, a degradação e a perda irreversível de espécies, habitats e processos ecológicos;

- ➡ Proteger e conservar áreas que melhor representem o conjunto das espécies, habitats e processos ecológicos numa dada região.

O estabelecimento de uma rede de áreas protegidas marinhas ecologicamente coerente deverá garantir a utilização sustentável, protecção e conservação dos ecossistemas marinhos e da sua diversidade biológica. Este aspecto é particularmente importante para espécies migradoras (aves, mamíferos, répteis e peixes), de modo a garantir uma protecção eficaz aos estados e áreas críticas dos seus ciclos de vida (áreas de reprodução, crescimento e alimentação).

Enquadra-se aqui a política da UE para a biodiversidade marinha, que inclui as zonas protegidas, e está a ser desenvolvida no contexto dos compromissos assumidos a nível regional, comunitário e mundial, designadamente o assumido pelos Chefes de Estado e de Governo comunitários de “travar a perda de biodiversidade [na UE] até 2010” e o assumido por cerca de 130 líderes mundiais de “alcançar uma significativa redução na actual taxa de perda de biodiversidade [a nível mundial] até 2010”.

As acções preconizadas incluem a finalização, para o domínio marinho, de uma rede completa de Zonas de Protecção Especial (ZPE), a adopção de listas dos Sítios de Importância Comunitária (SIC), a designação de Zonas Especiais de Conservação (ZEC), a definição das prioridades de gestão e das medidas necessárias para a conservação dessas zonas e o estabelecimento de medidas de gestão e de conservação semelhantes para as ZPE.

De acordo com as Orientações para a criação da Rede Natura 2000 no domínio marinho, os sítios marinhos da Rede Natura 2000 servirão de protecção para Aves Marinhas, Habitats (águas marinhas e zonas sob influência das marés, falésias marítimas e praias de calhaus rolados, grutas marinhas submersas ou semi-submersas, bancos de areia permanentemente cobertos por água do mar pouco profunda, recifes e estruturas submarinas originadas por emissões gasosas), Espécies (18 espécies marinhas, nomeadamente de peixes, répteis, cetáceos e focas).

Ainda ao abrigo do objectivo de “travar a perda de biodiversidade [na UE] até 2010”, foi criada a iniciativa “*Business & Biodiversity*” destinada a incrementar o relacionamento entre as empresas e a biodiversidade, promovendo, através de acordos voluntários de longa duração, a introdução da biodiversidade nas estratégias e políticas das empresas. Estes acordos deverão ser ganhadores para ambas as partes e dirigidos quer ao *core business* das empresas, quer à defesa da Biodiversidade.

Gestão de Áreas Protegidas Marinhas - Valor Monetário

A gestão sustentável de recursos e ecossistemas passa pela atribuição de valor monetário a esses recursos como forma de permitir o acesso da ecologia às arbitragens económicas e como forma de demonstrar o interesse da preservação. Esta “monetização” passa pela contabilização dos serviços prestados no âmbito da qualidade do ambiente e recursos naturais e do valor económico por eles gerado, bem como da sua eventual degradação e o custo desta degradação para a sociedade.

Os custos associados à conservação da natureza nas Áreas Protegidas Marinhas (APM) incluem:

- ➔ Custos de oportunidade (perda de ganhos potenciais): receitas de curto prazo da pesca, de actividades proibidas nas APM, de turismo e empreendimentos turísticos de larga escala e do desenvolvimento de indústrias e infra-estruturas;
- ➔ Custos directos: custos de estabelecimento, de administração, de emprego, de monitorização e de concretização/conservação;
- ➔ Custos indirectos (eventuais compensações financeiras a potenciais afectados pela decisão de criar a área protegida): pescadores e processadores de pescado no curto prazo, pacotes de emprego alternativos, custos de infra-estruturas não rentabilizadas, realojamento de pessoas.

Como benefícios podem referir-se:

- ➔ Melhoria das pescas: ao fim de algum tempo a protecção resulta em espécies de pescado maiores, mais valiosas e mais variadas na APM, com benefícios para as áreas de pesca através de trocas de peixes e exportações de larvas; a protecção dos habitats aumenta a produção e a protecção dos stocks reduz a probabilidade de colapso das pescas;
- ➔ Turismo e Lazer: melhores oportunidades para o turismo e lazer são um dos principais objectivos de muitas áreas protegidas; a melhoria dos stocks de pesca nas APM e a protecção dos habitats que lhes está associada aumenta a sua atractividade para o turismo, criando oportunidades de emprego directamente ligadas à APM (guias, vigilantes, guardas) e gerando um efeito multiplicador na economia local (hotéis, restaurantes, infra-estruturas, serviços de táxi, etc.);
- ➔ Conservação da Biodiversidade: a criação de APM leva à recuperação de espécies exploradas, ao aumento da diversidade e a melhorias no habitat, o que aumenta a resiliência das populações a perturbações ambientais reduzindo a possibilidade de extinção local;
- ➔ Serviços ecossistémicos: a protecção de recifes, por exemplo, aumenta a resistência contra tempestades e erosão costeira e aumenta a capacidade de assimilação de poluentes;

- ➔ Serviços bioquímicos: ganhos potenciais associados à bioprospecção farmacêutica - descobertas futuras de importantes componentes medicinais;
- ➔ Educação e Investigação: as APM criam oportunidades para aprender sobre os processos existentes em regiões “intocadas”;
- ➔ Soberania Nacional: ampliando a área de jurisdição nacional para além das 200 milhas da ZEE, ampliando os direitos de soberania ou impondo direitos exclusivos no interior da ZEE, criando zonas de protecção do ambiente onde, através de planos de gestão, possam ser restringidas actividades potencialmente nocivas para o ambiente marinho, zonas de protecção da pesca, por escassez ou necessidade de conservação de recursos e zonas tampão, na envolvente de áreas protegidas marinhas, apenas dando acesso às comunidades locais.

Uma gestão adequada de uma APM, para que não constitua um ónus mas sim um benefício ao nível local, regional e global, obedece a 3 requisitos fundamentais:

- ➔ capacidade necessária para planear, gerir e monitorizar a APM e planear para o longo prazo;
- ➔ um alto nível de estabilidade financeira que assegura um nível contínuo de gestão e inclui um fluxo de receitas diversificado (tarifas de entrada e de utilização (estadia, centros de informação, equipamentos), vendas (alimentos, artesanato, *souvenirs*), instrumentos fiscais, licenças e concessões (operadores turísticos e de desporto de natureza), *trust funds*, doações e tarifas de extracção/recollecção de recursos) e
- ➔ conferem estabilidade às economias das comunidades que vivem dentro da área e à volta dela, envolvendo as comunidades locais na sua gestão, criando oportunidades e incentivos para negócios que apoiem a APM e assegurando que os actores locais beneficiam da protecção dos recursos.

As tarifas cobradas aos turistas podem constituir uma grande fonte de receitas e que actualmente é muito pouco aproveitada, apesar de as APM serem um importante contributo para as experiências turísticas. As tarifas poderão incidir sobre a prestação de serviços de recreio e lazer, a procura de espaços e recursos naturais e o valor que os turistas atribuem à sua experiência de visita, constituindo um incentivo económico para a conservação dessas APM.

Como exemplos podem citar-se os seguintes casos de estudo, tanto associados a questões de conservação da natureza como à manutenção da qualidade do ambiente:

- ➔ Na reserva marinha de Florida Keys foi estimado o valor de preservar os recifes de coral. Um inquérito aos visitantes detectou que a melhoria da qualidade dos recifes poderia aumentar em 43 a 80% o número de visitas e 69% o valor da viagem. Este aumento do número de visitantes poderá

conduzir à necessidade de criar limitações às visitas e a um aumento de receitas com licenças de visita ou através do pagamento de taxas;

- ➔ Para calcular o valor económico da qualidade da água na bacia do rio Catawba (North Carolina, USA), foi distribuído pelo correio um folheto explicativo de um plano de gestão da qualidade da água na bacia hidrográfica do rio Catawba, seguido de 1085 entrevistas telefónicas aleatórias onde era perguntado se os entrevistados estariam na disposição de apoiar aquele plano através de um aumento das taxas do Estado. Dois terços dos entrevistados revelaram uma vontade de pagar (WTP) positiva de 139 dólares em média por contribuinte e mais de 75 milhões de dólares no total dos condados abrangidos. Como razões para a valorização do plano de gestão foram referidos valores relacionados com a utilização (preocupação com a qualidade da água para consumo) e com o interesse em saber que as águas da bacia hidrográfica estavam protegidas. Os resultados da análise custo-benefício mostraram um valor líquido positivo de 95 milhões de dólares (340 milhões de dólares de benefícios contra 245 milhões de dólares de custos);
- ➔ Para atribuir valor à protecção de um recife de coral na APM de Bonaire, foi aplicado um modelo TCM (*travel cost*). Conhecendo o custo de viagem a partir de cada zona e estimando em 20 mil o número total de visitantes, chegou-se a um valor para a APM de 19.184 milhões de dólares por ano. O argumento é no sentido de que medindo o valor da APM pelas despesas turísticas brutas não se tem o benefício de utilizar o recurso mas sim o custo associado à APM pelos consumidores. No entanto, o modelo TCM dá uma estimativa verdadeira do benefício líquido do recurso (*consumer surplus*). Neste caso de estudo é mostrado que qualquer que seja a forma de medir os custos, obtém-se sempre maiores benefícios comparados com os custos. A amostra usou apenas os turistas de mergulho.

Tendências

Na Europa, as regiões costeiras representam 40% do PIB europeu, dependendo fortemente da economia marítima e estão em crescimento. Em Portugal isso ainda é mais notório dado que a maior parte das grandes cidades se situam na orla marítima e que 75% da população vive junto ao litoral.

São assim crescentes as pressões sobre o ambiente marinho: artificialização da faixa litoral, aumento das actividades e da urbanização, residencial e turística, aumento das descargas de águas residuais com substâncias químicas e de resíduos não degradáveis e o abandono de práticas tradicionais produtoras de riqueza biológica (sapais, salinas). Estas pressões resultam em desequilíbrios das águas costeiras (turbidez, poluições químicas, desequilíbrios de nutrientes), no declínio da biodiversidade e no crescimento das espécies exóticas invasivas.

As alterações climáticas vêm sobrepor-se a estas pressões: as evoluções do nível do mar nas zonas costeiras podem ser demasiado rápidas para que os ecossistemas mais sensíveis se consigam adaptar e mudam as áreas de repartição das espécies marinhas.

Os grandes acidentes marítimos são um problema suplementar, mas a frequência desses acidentes conduziu a decisões políticas importantes no domínio da protecção do ambiente, e na ponderação dos impactos ambientais das actividades marítimas, resultando em legislação, regulamentação, recomendações e estratégias, de nível nacional, europeu e internacional que, no entanto, necessitam de aplicação efectiva e de revisões periódicas.

A viabilidade a médio prazo das actividades de exploração do meio marinho e da vida no litoral depende assim de estratégias de gestão a definir desde já, que implicam conhecer, vigiar e prever a evolução do meio marinho e dos seus recursos e que obrigam a comunicação entre o mundo político, o mundo sócio-profissional e o da investigação, por forma a pôr em prática políticas de gestão sustentável, fundadas sobre conhecimentos científicos confirmados e fiáveis.

Começa a existir maior sensibilidade da opinião pública europeia relativamente à qualidade do meio marinho e litoral e à necessidade de preservar esse ambiente marinho. E existem também cada vez maiores conhecimentos resultados da investigação, de sistemas de vigilância cada vez melhores e de um maior nível de qualificações e especialização. E, por fim, os próprios actores dos sectores económicos fortemente dependentes da qualidade do ambiente tomaram consciência dessa dependência e agora actuam para o proteger (turismo e exploração de recursos vivos).

Mas ainda existem grandes dificuldades na criação de áreas protegidas marinhas, devido sobretudo à desconfiança face às intenções atribuídas às entidades com responsabilidade na protecção do ambiente e ao facto de ainda não estar contabilizado o valor económico do ambiente marinho e os custos dos atentados a esse mesmo ambiente.

Por fim, é de referir que existe também uma dificuldade intrínseca do meio marinho relativamente ao meio terrestre, sendo a aquisição de conhecimentos bastante mais lenta e mais dispendiosa.

A situação em Portugal

Ao nível do componente Ambiente e Conservação da Natureza, Portugal revela algumas fragilidades relacionadas sobretudo com algumas dificuldades de articulação e concertação entre os diversos agentes, designadamente entidades governamentais e organizações não-governamentais, centros de investigação,

sectores económicos, agravada pela inexistência de um sistema de informação que permita a organização, difusão e partilha de dados relacionados com o conhecimento do mar e ambiente marinho, incluindo informação relacionada com programas e projectos e com a avaliação do desempenho de políticas e planos de gestão integrada.

Uma outra preocupação tem a ver com o facto de a relativa juventude associada ao planeamento do meio marinho e da zona costeira tem levado a que este planeamento seja realizado sem cuidar da interface e interrelação terra-mar e, muitas das vezes, transpondo para o mar as metodologias de estudo e planeamento utilizadas em terra, o que se reflecte em aplicação desadequada.

Excepção deverá ser feita ao importante papel de Portugal na criação de um modelo para a Conservação Internacional em Zonas de mar alto. Os "critérios dos Açores" foram a base para a produção de uma lista de condições para a criação destes espaços.

Qualidade do Ambiente

O relatório do estado do ordenamento e do ambiente de 2001⁴⁹ identifica como principais indicadores de pressão no ambiente marinho e costeiro:

- ➔ As concentrações populacionais nas zonas costeiras relacionadas com as migrações do interior e das áreas rurais para as zonas de litoral urbanas e com a sazonalidade do turismo, factores que elevaram ao quádruplo o número de habitantes nalgumas áreas costeiras de Portugal;
- ➔ A erosão costeira relacionada com factores naturais como a dinâmica costeira, balanço de sedimentos, variações do nível do mar, dispersão de sedimentos e outras causas explicitamente relacionadas com intervenções humanas nas zonas costeiras ou em áreas próximas;
- ➔ Os incidentes de poluição marinha;
- ➔ Os valores totais e as principais espécies capturadas em pesqueiros nacionais.

O mar, desde sempre, constitui um dos elementos caracterizadores da ocupação do território português. Como meio de transporte e fonte de alimento levou ao desenvolvimento de núcleos urbanos no litoral, à construção de portos e à localização de indústrias, tendo-se seguido, já na nossa era, a procura do litoral para o recreio e o turismo. Tudo isto veio a traduzir-se na degradação urbanística da faixa costeira, normalmente provocada pela descaracterização do edificado e pelo desordenamento e sazonalidade da ocupação, pela destruição de habitats, pela necessidade de construção de obras de defesa costeira, pela descaracterização da paisagem e pela poluição, sempre difícil de controlar.

⁴⁹ o último publicado

Mas ainda é, na orla costeira de Portugal que se reúnem as características e concentram os recursos que, se devidamente aproveitados, podem inverter as situações de ruptura criadas, requalificando as zonas afectadas, e conduzir a que o litoral português se venha a constituir um litoral de excelência no contexto europeu.

Para conter a degradação do litoral e promover a sua requalificação foi criado um conjunto de legislação enquadradora e elaborados diversos planos de ordenamento. Destes, merecem especial destaque:

- ➔ Os Planos de Ordenamento da Orla Costeira, regulamentados pelo D.L. n.º 309/93 de 2 de Setembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 151/95, de 24 de Junho), foram criados com o objectivo de definir condicionamentos, vocações e usos dominantes dos solos, a localização de infra-estruturas de apoio a esses usos e orientar o desenvolvimento de actividades específicas da orla costeira. Estes planos, que abrangem o Domínio Público Marítimo (desde a batimétrica -30, até 50 m acima da linha da Máxima Preia-Mar de Águas Vivas) e uma faixa territorial de protecção com 500 m de largura, terão que, através de uma abordagem multidisciplinar e promovendo a articulação entre as inúmeras entidades que directa ou indirectamente intervêm na orla costeira, contemplar as interdependências entre as zonas costeiras e o território envolvente;
- ➔ A política integrada das áreas costeiras - Programa Litoral - que, através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/98, de 10 de Julho se propunha seguir linhas de acção que incluíam: a definição clara das regras e princípios para as diferentes utilizações do litoral; a promoção das actividades compatíveis com a utilização sustentável de recursos na orla costeira; salvaguarda de pessoas e bens com a elaboração de uma “carta de risco”; gestão coordenada e integrada da zona costeira; protecção dos valores naturais e patrimoniais; combate aos factores antrópicos que alteram a configuração da linha de costa; aprofundamento e divulgação do conhecimento de base técnico científico; clarificação da estrutura jurídico-administrativa;
- ➔ O Programa FINISTERRA, Programa de Intervenção na Orla Costeira Continental, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 22/2003, de 18 de Fevereiro, para dar resposta à premente necessidade de garantir uma organização e gestão equilibrada das formas de ocupação do litoral e, de uma forma geral, da faixa costeira nacional, possibilitando, do mesmo passo, a salvaguarda e valorização dos recursos e valores naturais aí presentes, representando também um primeiro passo na tentativa de alterar a situação de dispersão de competências de gestão do litoral e, em muitos casos, de indefinição dessas mesmas competências, com as inevitáveis consequências negativas ao nível da eficácia e da eficiência da acção administrativa;

- ➔ A 23 de Janeiro de 2006, foram apresentadas as Bases para a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional que no entanto não se consubstanciaram em medidas práticas;
- ➔ A Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro), que transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, e confere ao Instituto da Água a responsabilidade de autoridade nacional da água, a quem compete assegurar a nível nacional a gestão das águas (incluindo as águas de transição, águas costeiras e águas territoriais), e às administrações das regiões hidrográficas (ARH), atribuições de gestão das águas, incluindo o respectivo planeamento, licenciamento e fiscalização;
- ➔ E, recentemente, já na sequência da aprovação da Lei da Água, foram instituídos os planos de ordenamento dos estuários (Decreto-Lei n.º 129/2008, de 21 de Julho), também como planos especiais de ordenamento do território, que visam a protecção das suas águas, leitos e margens e dos ecossistemas que as habitam, assim como a valorização ambiental, social, económica e cultural da orla terrestre envolvente e de toda a área de intervenção do plano.

Mas a gestão da faixa costeira continua a depender de grande diversidade de entidades como o Instituto da Água, as Administrações de Região Hidrográfica, o Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, as Câmaras Municipais, as Direcções Regionais de Ambiente (nas Regiões Autónomas), a Autoridade Marítima Nacional, o Instituto Marítimo Portuário e as Administrações Portuárias, a Direcção Geral das Pescas e da Aquicultura, etc..

Ou seja, está ainda em falta:

- ➔ Adoptar na gestão do espaço marinho e litoral, dos seus recursos e da sua exploração pelo homem, uma abordagem integrada (inter-disciplinar e inter-sectorial) dos assuntos, baseada no melhor conhecimento possível dos grandes processos naturais e dos ecossistemas marinhos, por forma a se poder alcançar um desenvolvimento sustentável do Ambiente Marinho e Zonas Costeiras.

Complementarmente, e ao abrigo da Directiva-Quadro “Estratégia Marinha”, Portugal tal como os restantes países europeus terá de proceder, até 2012 à avaliação do estado ambiental actual das suas águas marinhas, à análise dos principais impactos e pressões, designadamente a actividade humana, no estado ambiental dessas águas, à análise económica e social da utilização dessas águas e do custo da degradação do meio marinho nessas águas, estabelecendo um conjunto de metas ambientais e indicadores associados e, até 2014, um programa de monitorização para a avaliação constante e a actualização periódica dessas metas. Deverão também ser elaborado, até 2015, um programa de medidas destinadas à consecução ou à manutenção de um bom estado ambiental das suas águas marinhas.

Educação ambiental

A educação ambiental em Portugal relacionada com o Mar aparece integrada nos currículos escolares mas de forma indirecta, enquadrada em temas e ou cadeiras como “Estudo do Meio”, “Geografia” ou “Ciências da Natureza” mas reveste uma maior expressão na relação da população escolar e público em geral com oceanários e aquários, museus, centros de ciência viva e actividades no meio:

- ➔ O Oceanário de Lisboa, construído para a Expo98, com cerca de 1 milhão de visitantes por ano e um vasto conjunto de programas educativos dedicados às escolas e/ou aos visitantes em geral;
- ➔ O Aquário Vasco da Gama, construído há 110 anos, museu e aquário, também com visitas escolares e guiadas e ainda projectos de investigação;
- ➔ A Estação Litoral da Aguda, em Vila Nova de Gaia, museu das pescas e centro de educação e investigação dedicado à fauna e flora locais;
- ➔ O Zoomarine, no Algarve, essencialmente com uma componente lúdica mas que inclui também programas educacionais dedicados às escolas;
- ➔ O Museu do Mar de Cascais, com temáticas como a comunidade piscatória, os naufrágios, marinharia, biologia marinha e o Rei D. Carlos e a Oceanografia;
- ➔ O Museu Oceanográfico Professor Luiz Saldanha no Portinho da Arrábida dedicado à fauna e flora do Parque Marinho;
- ➔ O Observatório/Centro do Mar da Horta, com uma exposição virtual dedicada aos fundos marinhos dos Açores.

Merecem ainda referência pela ligação a esta temática o Fluviário de Mora (peixes de água doce), o Aquamuseu de Vila Nova de Cerveira (dedicado ao rio Minho), o Centro de Educação Ambiental de Marim, em Olhão (pesca tradicional, moinho de maré e observação de aves), O navio Ocean, em Vila do Bispo (percurso sub-aquático), Parque Arqueológico Subaquático da Baía de Angra do Heroísmo, o Museu de Marinha (navegação, descobrimentos), o Museu Marítimo de Ílhavo (pesca do bacalhau e faina agro-marítima da ria de Aveiro), o Gil Eanes em Viana do Castelo (pesca do bacalhau e navegação), o Museu Casa Colombo, em Porto Santo (descobrimientos), o Navio Museu Fragata D.Fernando II e Glória, em Cacilhas (vida a bordo), Museu Marítimo Almirante Ramalho Ortigão (actividade marítima e a pesca algarvia), Museu de Scrimshaw, na Horta (trabalho em dentes de cachalote), Museu da Baleia, no Caniçal/Madeira, Museu do Baleeiro, nas Lajes do Pico, Museu da Indústria Baleeira. Em São Roque do Pico e diversos outros Museus Municipais dedicados à temática Mar, como os de Almada, Aljezur, Figueira da Foz, Póvoa de Varzim, Seixal, Sesimbra, Vila do Conde.

Ao nível do Programa Ciência Viva merece destaque o Centro de Ciência Viva do Algarve, em Faro, é dedicado à temática Mar (Qual a idade do fundo dos oceanos? Porque treme a Terra? Qual a cor do mar e porque é salgado? Como se formam as ondas? O coral é um animal, um vegetal ou um mineral?) e os Programas Ciência Viva no Verão, onde as temáticas Geologia no Verão, Biologia no Verão e Engenharia no Verão incluem temáticas relacionadas com o Mar e o Ambiente Marinho, tal como a temática específica Ciência Viva com os Faróis.

Refiram-se também as actividades de Interpretação Ambiental, integradas no produto Turismo de Natureza, e dedicadas à visita de Área Protegidas, incluindo observação no local das formações geológicas, da flora, da fauna e respectivos habitats, designadamente nas Áreas Protegidas dedicadas à protecção do Ambiente Marinho. Estas actividades podem ser coordenadas por técnicos das Áreas Protegidas e empresas devidamente licenciadas.

A este respeito merece referência o projecto “Escola na Natureza” que surge de um protocolo entre o Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) e a Direcção-Geral de Inovação e Desenvolvimento Curricular (DGIDC), com o objectivo de facultar a todos os alunos do 8º Ano do Ensino Básico formação na área do ambiente e da sustentabilidade. Esta acção decorre nas Áreas Protegidas onde os alunos permanecem dois dias e uma noite, ao longo dos quais realizam um conjunto de actividades curricularmente enquadradas pelos professores e que, poderá constituir uma forma de dar a conhecer o Ambiente Marinho às crianças do interior do país.

Conservação da Natureza no Meio Marinho

Em Portugal existem já algumas Áreas Protegidas em Meio Marinho, algumas delas pertencentes à Rede Nacional de Áreas Protegidas (essencialmente Áreas Protegidas com uma componente marinha), outras integradas na Rede Natura 2000 e ainda outras protegidas por convenções internacionais.

Assim, em Portugal Continental e sob a gestão do Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, podem referir-se:

- ➡ Áreas Protegidas com componente Marinha: Parques Naturais do Litoral Norte, Arrábida (Parque Marinho Luiz Saldanha), Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina e Reserva Natural das Berlengas;
- ➡ Rede Natura 2000 (inclui as Reservas Biogenéticas): Sítios Arquipélago da Berlenga, Peniche/Santa Cruz, Sintra/Cascais, Arrábida/Espichel e Costa Sudoeste; ZPE Ria de Aveiro, Ilhas Berlengas, Cabo Espichel, Lagoa da Sancha, Lagoa de Santo André, Costa Sudoeste, Leixão da Gaivota e Ria Formosa;

- ➔ Sítios Ramsar (proteger e valorizar as zonas húmidas): Parque Natural da Ria Formosa, Reservas Naturais das Dunas de São Jacinto, Estuário do Tejo, Estuário do Sado, Lagoas de Santo André e da Sancha e Sapal de Castro Marim e V. R. S. António.

Na Região Autónoma da Madeira, as Áreas Protegidas Marinhas são geridas pela Secretaria Regional do Ambiente e dos Recursos Naturais (SRA), através do Serviço do Parque Natural da Madeira:

- ➔ Reservas Naturais Regionais com componente Marinha: Reserva Natural Parcial do Garajau (1ª reserva exclusivamente marinha), Reserva Natural do Sítio da Rocha do Navio (Santana, costa Norte), Reserva Natural das Ilhas Desertas (até à batimétrica 100, parcial na parte norte, integral na parte sul; inclui as ilhas), Reserva Natural das Ilhas Selvagens (reserva integral) e, desde este ano a Rede de Áreas Marinhas Protegidas do Porto (ilhéus e zonas marinhas circundantes do Ilhéu da Cal ou de Baixo e do Ilhéu de Cima, incluindo a zona onde se encontra afundado o navio “O Madeirense”.

Na Região Autónoma dos Açores, são geridas pela Direcção Regional do Ambiente:

- ➔ Reservas Naturais Regionais/Rede Natura 2000: Corvo: Costa e Caldeirão; Flores: Costa Nordeste; Graciosa: Ilhéu do Baixo, Restinga; Terceira: Costa das Quatro Ribeiras; São Jorge: Ponta dos Rosais, Costa Nordeste e Ponta do Topo, Ilhéu do Topo e Baixa do Sul; Faial: Caldeira e Capelinhos, Morro de Castelo Branco e Monte da Guia; Pico: Ilhéus da Madalena, Lajes do Pico, Ponta da Ilha; São Miguel: Caloura, Ponta da Galera; Santa Maria: Ponta do Castelo; Banco D. João de Castro; Ilhéus das Formigas/Recife Dollabarat; Campos hidrotermais: Lucki Strike, Menez Gwen, Rainbow;
- ➔ “Sítios” OSPAR: Ilha do Corvo, Ilhéus das Formigas/Recife Dollabarat e Campos hidrotermais: Lucki Strike, Menez Gwen, Rainbow;
- ➔ Reservas da Biosfera (UNESCO): Ilhas do Corvo e Graciosa.

Merece referência especial o campo hidrotermal Rainbow, uma APM criada para proteger a sua riqueza e diversidade biológica, que se encontra dentro da margem continental que permite exercer os direitos de soberania para exploração e aproveitamento dos recursos naturais e protecção e preservação do meio marinho, o que permitiu a Portugal reivindicar formalmente esta área, alargando a jurisdição nacional para além das 200 milhas. Esta APM foi integrada, em Junho de 2007, na rede de APM OSPAR, com jurisdição portuguesa (*“extended continental shelf”*), ou seja, os restantes Estados têm que cumprir as regras do Plano de Gestão da APM a elaborar por Portugal e, pela 1ª vez, foi reconhecida internacionalmente uma zona além das 200 milhas como tendo jurisdição nacional.

Portugal, em especial ao nível do Continente, terá que definir a sua rede de áreas protegidas marinhas. Essa definição passa por localizar e avaliar habitats e espécies, incluindo como parâmetros a

representatividade, a área de ocupação, o grau de conservação da estrutura, funções e possibilidade de recuperação e a avaliação global do Sítio para habitat e ou espécie representado, e ainda factores como a distribuição geográfica, responsabilidades especiais, múltiplo interesse, raridade e coerência ecológica da rede. Para a implantação das APM serão avaliados os impactos das e nas actividades humanas e será assegurada nessas áreas a integração de políticas: pescas, transportes marítimos, combate à poluição, defesa, ciência, turismo, etc..

Estes levantamentos e trabalhos de delimitação das APM, para além dos conhecimentos e metodologias existentes (designadamente os Critérios dos Açores) e/ou a desenvolver especificamente, e da capacidade nacional ao nível da investigação marinha, exigem também a utilização de equipamentos como equipamentos de tratamento de fotografia aérea e de satélite e de compilação, análise, cruzamento e publicação de dados, dispositivos acústicos estacionários e de telemetria (seguimento) por satélite, embarcações específicas e auxiliares, equipamentos submarinos e mesmo aeronaves. Ou seja, existe matéria para a criação de novas “áreas de negócio e de investigação” relacionadas com este assunto, para além das possibilidades de negócio associadas à monitorização, conservação e visita das futuras áreas protegidas marinhas.

Ou seja, a criação de APM poderá beneficiar da iniciativa *Business & Biodiversity* (foram já criados em Portugal perto de meia centena de protocolos de entendimento, dos quais apenas um número muito reduzido incide sobre o ambiente marinho) e abrir novas oportunidades à comunidade científica e empresarial nacional.

É também de referir que as áreas protegidas marinhas nacionais, em especial as das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira mas também o Parque Marinho Luiz Saldanha e a Reserva Natural da Berlenga, são muito procuradas para a prática do mergulho e, para a observação de cetáceos, da avifauna marinha e fauna e flora subaquáticas. Nalgumas delas é paga uma taxa associada à visita e/ou à prática do mergulho ou de outras actividades de turismo de natureza mas, na maior parte dos casos os visitantes não têm conhecimento do pagamento dessa taxa dado estar incluída na prestação de serviço global e, muitas vezes, não têm sequer noção de que estão a usufruir de uma Área Protegida Marinha. Qualquer empresa que preste serviços de eco-turismo e/ou desporto de natureza numa Área Protegida tem que estar devidamente licenciada.

Um inquérito realizado no Verão de 2007 nas ilhas do Pico e Faial, a visitantes e residentes, revelou uma “vontade de pagar” (WTP) de €444 por pessoa, contribuição única para um fundo destinado a proteger a Biodiversidade Marinha da região, sem que houvesse grandes diferenças relativamente às espécies

inquiridas (peixes, cetáceos, algas, invertebrados, aves). In *“Economic valuation of species loss in the open sea: a case study from the Azores”*; Adriana Ressureição.

Que Perspectivas

Os benefícios, destas actividades económicas são visíveis principalmente na sua contribuição para os outros sectores, nomeadamente:

- ➔ o mercado é reduzido, mas com algum potencial de crescimento designadamente na área da conservação da natureza;
- ➔ existe alguma facilidade de investimento, com um retorno razoável e possibilidade de realizar investimentos faseados; e ainda por não existirem grandes barreiras à entrada;
- ➔ constitui um contributo razoável para o desenvolvimento da nossa economia, apesar de um potencial exportador reduzido ainda contribui para o rendimento nacional e para a criação de emprego;
- ➔ e, por fim, trata-se de uma componente que pode contribuir positivamente para renovar e reforçar a identidade e imagem marítimas do país.

A competitividade potencial destas actividades pode considerar-se ligeiramente acima da média, graças à posição geográfica do país, muito dominada pela interface com o Atlântico tanto das ilhas como até da frente marítima continental:

- ➔ Assim, para melhorar a contribuição para a Economia Nacional é necessário, primeiro que tudo, tentar intervir ao nível do potencial exportador, em especial nos aspectos relacionados com tirar partido da nossa biodiversidade marinha. Outros factores onde se poderá actuar são a taxa de crescimento, também associada à biodiversidade, tirando partido de uma maior percepção das pessoas relativamente à importância da qualidade ambiental e conservação da natureza, bem como a contribuição para o rendimento nacional associada à valorização que este componente induz no componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico e mesmo, indirectamente, nos componentes Pescas e Construção e Reparação Naval.

No que respeita à competitividade, existem factores que poderão, se conduzidos adequadamente, contribuir para colocar este componente acima dos restantes países. É o caso dos recursos físicos cuja qualidade poderá ser consideravelmente melhorada com uma aposta na gestão integrada do mar, ambiente marinho e zonas costeiras, dos equipamentos e serviços que serão potenciados, bem como a capacidade tecnológica, o conhecimento, a inovação e os recursos humanos, devido à necessidade de criação de APM, o que

poderá também ampliar a capacidade de *clusterização* de componentes. Um factor crítico será a promoção da articulação e cooperação entre agentes e da complementaridade atlântica.

11. Defesa e Segurança no Mar (A/Z.3)

Caracterização

O componente Defesa e Segurança no Mar inclui diversos tipos de actividades, económicas indo desde acções relacionadas com a defesa militar e o apoio à política externa do país, a acções de protecção/segurança de pessoas, bens e recursos naturais, até actividades de carácter científico.

Ao longo dos tempos os oceanos e os mares sempre foram fundamentais para o desenvolvimento da humanidade, primeiro como fornecedores de alimentos, depois como meio de transporte de habitantes e de mercadorias, posteriormente como fornecedor de recursos de maior valor económico, nomeadamente energético, e hoje sabe-se da importância do mar no equilíbrio sustentável do planeta. É também em volta dos oceanos/mares que se desenvolve uma das maiores actividades económicas, isto é o Turismo. Por tudo isto é crescente o significado económico do *Hypercluster* do Mar.

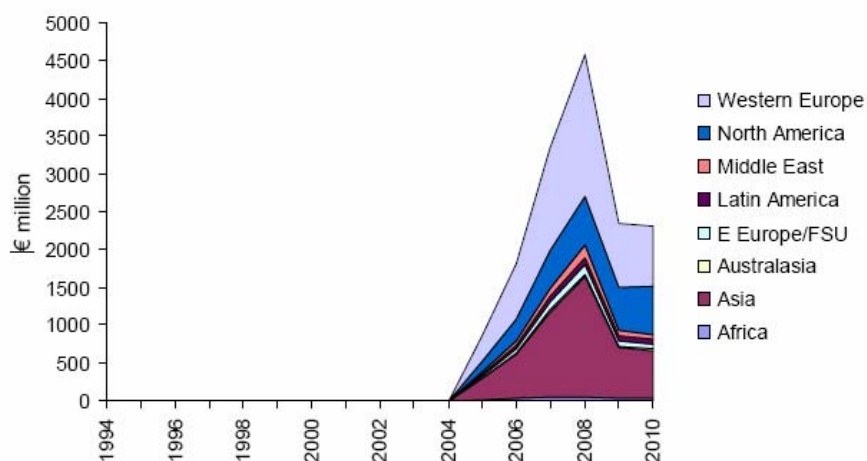
No entanto, há quem utilize o mar com fins ilegais ou de risco, tais como o terrorismo, o tráfico de droga, armas ou seres humanos, a pirataria e contrabando, a imigração clandestina, entre outros actos, pelo que a Defesa e Segurança no Mar, por parte de Estados detentores de espaços marítimos é uma questão crucial não apenas em termos de defesa dos próprios estados e de segurança das pessoas e bens, mas também em termos de garantia da não ocorrência de práticas que ponham em causa o equilíbrio sustentável do planeta (poluição, como o vertimento voluntário ou não de substâncias, sobre-exploração de recursos, etc.).

Assim, fica claro que segurança e defesa no mar se tornam essenciais a toda e qualquer actividade que nesse espaço se desenvolva. São funções em larga medida da responsabilidade do Estado que percorrem transversalmente toda a estrutura do *Hypercluster*, enquanto essenciais ao seu funcionamento, e que, só por isso, justificam que nele sejam incluídas. Adicionalmente, a componente “Defesa e Segurança no Mar”, pelo facto de ter de dispor de uma estrutura material e humana, exerce um efeito de agente directo na economia do mar, contribui para a produção de pensamento estratégico, colabora no ensino e formação, e apoia o desenvolvimento da visibilidade, da imagem e da cultura marítima.

Factores de dimensão e procura

Segundo a Douglas-Westwood a nível mundial os gastos, em 2005, em actividades de “Security & Control”, definidas como as actividades requeridas pelas autoridades nacionais e internacionais para resposta às ameaças de pirataria e terrorismo e aos navios, contentores e portos, rondaram os 877 mil milhões de euros (ver gráfico abaixo), sendo a Europa ocidental responsável por cerca de 42% destes gastos (358 mil milhões de euros), seguindo-se a Ásia com cerca de 33% e a América do Norte com 15%.

“Security & Control – World Market”



Fonte: Douglas Westwood, World Marine Markets, Março de 2005

Os factores de dimensão e procura em Portugal são apresentados mais à frente, quando da análise da situação em Portugal.

Entre o vasto conjunto de consequências trazidas pelo fim da Guerra Fria encontramos o movimento de atribuição às marinhas militares de missões relacionadas com a segurança próxima, em adição às de defesa. Em 2001, o 11 de Setembro veio demonstrar, com mais clareza, que não pode haver separação entre segurança interna e externa, o que mais fez acentuar aquele movimento. Em Portugal, existe a tradição, com experiência já de vários séculos, de atribuir à sua Marinha de Guerra missões de serviço público de tempo de paz. Por isso, e por muitas outras razões funcionais e económicas, não faria sentido alterar esta orientação, mas, infelizmente, nos últimos tempos, parece existir alguma desorientação traduzida na proliferação de entidades com competências formais, que nem sempre materiais, na segurança do espaço marítimo.

Os documentos conceptuais da defesa nacional estabelecem, nomeadamente, as modalidades de emprego dos ramos das Forças Armadas, nos limites das diferentes fronteiras de segurança e defesa do País. Assim, indicam que as forças navais, como as dos outros ramos, podem ser empregues, em âmbito externo:

- Em missões militares e diplomáticas em favor da NATO e da União Europeia, de acordo com os compromissos assumidos;
- Em apoio às acções de política externa, nomeadamente na gestão de crises e em missões de apoio à paz e de carácter humanitário, conduzidas sob a égide da ONU ou da OSCE;
- Na protecção/evacuação de cidadãos nacionais em território estrangeiro, de acordo com directivas políticas;
- Na cooperação técnico-militar, acordada com outros países, nomeadamente com os africanos de língua portuguesa e com o Brasil.

No quadro interno, consideram-se como mais significativas as missões militares que impõem à Marinha o aprontamento e a manutenção de forças para o seguinte:

- A componente naval de defesa integrada do território nacional, incluindo a vigilância e o controlo das águas territoriais e da liberdade de utilização dos portos nacionais;
- Garantir a liberdade de utilização das linhas de comunicação marítima e a vigilância e o controlo do Espaço Estratégico de Interesse Nacional Português, em cooperação com as forças terrestres e aéreas;
- Garantir a mobilidade operacional e estratégica e a flexibilidade das forças;
- Colaborar na defesa antiaérea de baixa altitude de áreas e pontos sensíveis do Território Nacional.

Para um terceiro vértice de missões, as de serviço público, são indicadas, em resumo, as seguintes:

- Exercer a autoridade marítima nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, nomeadamente na Zona Económica Exclusiva;
- Garantir o serviço de busca e salvamento marítimo em coordenação e cooperação com a Força Aérea, sempre que necessário;
- Exercer as actividades de segurança marítima nas nossas áreas, incluindo o assinalamento marítimo;
- Exercer actividades de investigação científica, nos domínios da hidrografia e da oceanografia, e assegurar as responsabilidades nacionais nessas matérias, designadamente no âmbito da cartografia náutica;

- ➡ Colaborar na defesa do ambiente, colaborar com o Serviço Nacional de Protecção Civil, etc..

Este vasto conjunto de funções exige uma relação muito próxima entre as estruturas militares da segurança e da defesa e a sociedade civil, esta nas suas múltiplas vertentes das actividades económicas, académicas, culturais, recreativas, etc. Na verdade, sem estabilidade e segurança, a sociedade não pode satisfazer as suas necessidades de bem-estar e de progresso, assim como sem uma compreensão correcta das exigências de segurança e de defesa por parte dos cidadãos, sem uma verdadeira cultura de defesa nacional, não é possível criar o ambiente moral nem a disponibilidade de recursos indispensáveis ao desenvolvimento de um adequado sistema de segurança, em sentido amplo.

A existência de uma verdadeira sensibilidade para os assuntos do mar e para a sua importância na múltipla perspectiva, social, económica, ambiental e de segurança é fundamental para a estruturação de um pensamento nacional para o mar, e para o desenho de uma visão política e de uma estratégia governativa e civil para os assuntos do mar. Para o sucesso desta política e destas estratégias é fundamental a estruturação e o desenvolvimento do *Hypercluster* do mar, a funcionar como motor das actividades económicas, mas igualmente como gerador de pensamento estratégico e como promotor de uma imagem renovada do mar e de uma cultura actualizada sobre o novo mar de Portugal. Estabelece-se, assim, um circuito de interdependência entre o *Hypercluster* e a condição básica para o seu desenvolvimento – a segurança e a defesa. Estas e aquele são elos da mesma união.

Tendências

Sobretudo após o 11 de Setembro de 2001, as preocupações e os investimentos com a defesa e segurança no mar estão a aumentar significativamente, duplicando ou mesmo triplicando na próxima década.

Rentabilizar a segurança e a defesa no mar

Pelo racional que tantos países têm assumido como optimizador de recursos e de vontades, a Marinha de Guerra deve ser multivalente no seu quadro de funções, tornando-se ainda mais interveniente e eficaz.

No quadro externo, para além da capacidade de intervenção autónoma do País na defesa dos seus interesses próprios, incluindo os da Diáspora portuguesa, deve desenvolver a sua participação nas forças da Organização do Tratado do Atlântico Norte, da União Europeia e de outros tratados, organizações ou coligações de que o Estado português seja parte. Ainda externamente, é imprescindível o incremento da cooperação com os países da Lusofonia. Realça-se, a propósito, que foi com a iniciativa e o apoio da Marinha de Guerra Portuguesa que a sua irmã do Brasil participou como a primeira força de um país não

pertencente à NATO num exercício dessa organização, em 1997. Também as visitas de forças NATO a Cabo Verde, numa óptica de valorização, e os exercícios por elas aí realizados envolveram esforço e interesse português.

Internamente, a Marinha deve ter um quadro de missões cada vez mais amplo, para corresponder às exigências do serviço público actual e para rentabilizar os recursos materiais e humanos disponíveis ou a disponibilizar, assim como para pôr à disposição da comunidade nacional o enorme capital de conhecimentos e de vocação marítima de que dispõe. Dada a importância deste tópico e as discussões públicas sistemáticas, aprofundamos a matéria da concentração de missões marítimas na Marinha, versus a sua dispersão.

Um dos factores mais valiosos em organização é a análise desapassionada das lições positivas e negativas que resultam de modelos já experimentados, tomados à luz dos condicionalismos de cada momento. A mera elaboração teórica desligada da realidade ou o simples decalque de modelos provenientes de ambientes culturais diferentes é, por regra, a origem de grandes desastres em organização.

Por isso, a Marinha deve ter uma forte componente de serviço público, na linha da sua tradição histórica, validada por vários séculos de relevantes serviços a Portugal.

O conjunto de factores mais relevantes que conduzem à estruturação da base de apoio a este componente, foram apresentados nos Cadernos Navais⁵⁰ e são os seguintes:

➡ Factores de índole externa:

- a sofisticação organizativa e técnica alcançada pelo narcotráfico em ambiente marítimo;
- a dimensão da ameaça terrorista, o desconhecimento que tem das fronteiras e a imprevisibilidade dos meios que pode utilizar, nas áreas costeiras e portuárias;
- os riscos ambientais e económicos colocados pelo intenso tráfego marítimo de cargas perigosas;
- a imigração clandestina, o tráfico de pessoas e de armas por via marítima; e
- a tendência internacional de atribuir às marinhas militares cada vez mais funções de serviço público.

➡ Factores de índole nacional:

- a importância da geografia do País, com as vastas áreas marítimas de jurisdição e de soberania originadas pela faixa continental, por onze ilhas atlânticas e pelas Selvagens;

⁵⁰ Cadernos Navais, Edições Culturais da Marinha, nº10, Junho - Setembro, 2004

- a tradição, historicamente importante, da entrosagem da Marinha com a nação e do serviço público que lhe presta, desde há séculos;
- a reduzida capacidade económica do País que impõe rentabilização máxima dos recursos; e
- o reduzido acervo de saber sobre o mar existente na sociedade portuguesa, em contraponto com o significativo manancial do conhecimento ainda existente na Marinha.

⇒ Factores de racional organizador:

- a vastidão do actual conceito de segurança no mar (“Safety” + “Security”) exige uma aproximação ampla e horizontal a várias actividades, assim como necessita de homogeneidade nas funções que o apoiam;
- a estrutura hierarquizada e a organização polivalente e flexível da Marinha, em termos técnicos, logísticos, científicos e operacionais tornam-na única no País na área da segurança marítima;
- os factores geográficos e económicos levam, por um lado, à dispersão dos meios e, por outro, a uma capacidade muito limitada, o que impõe unidades polivalentes e a concentração de recursos e forças numa única estrutura – a Marinha; e
- os requisitos de contraposição à nova rede de ameaças erráticas à defesa e à segurança do território, de pessoas, de bens e do ambiente orientam a organização para uma estrutura coesa, hierarquizada, tecnicamente competente e materialmente capaz.

Estas linhas de natureza externa, interna e de organização, conduzem a uma organização nacional para o serviço público no mar que terá, imperativamente, de utilizar extensivamente a actual estrutura da Marinha, ou o poder naval em sentido amplo.

Não é, no entanto, satisfatório que o Estado fique por aí, isto é, pela solução organizativa e operacional vigente. Deve progredir nalguns aspectos e fazer alterações noutros. De facto, a área marítima e a sua concordância com a terra precisam de uma gestão integrada, abrangendo os seus aspectos económicos, de segurança e defesa, ambientais e científicos.

Para gerir, é necessário começar por planear e por organizar, e é precisamente aqui que começa o primeiro problema. Torna-se necessária a existência de um órgão ao mais alto nível da hierarquia governativa, onde se planeie de forma integrada a exploração segura e sustentável do mar.

A situação em Portugal

Os contributos para a Economia Portuguesa

A actividade da Marinha em Portugal nas suas múltiplas componentes de acções essencialmente militares, acções de serviço público não essencialmente militares prevalecentes em tempo de paz, acções científicas de investigação do mar, acções culturais, etc., envolve o contributo de cerca de 15.000 pessoas, distribuídas por militares, militarizados e civis, respectivamente, 73%, 7% e 20%. Admite-se, por estes valores, que, à semelhança do que acontece na generalidade dos países, a Marinha seja um dos maiores empregadores dentro do *Hypercluster* da Economia do Mar. Muito desse pessoal tem, face à estrutura das missões da Marinha, uma ampla interacção com a sociedade civil, enquanto no desempenho da actividade formal, mas acaba também por enriquecer a força de trabalho do domínio marítimo, quando deixa o serviço activo, quer por saídas antecipadas da carreira, quer por fim do serviço por contrato ou, ainda, por passagem à reserva.

Obviamente que o fim do serviço militar obrigatório reduziu as transferências de pessoas entre a Instituição Militar e a sociedade civil. Contudo, pensamos ser possível, dadas as carências de pessoal técnico para as actividades marítimas sentidas no País, e também algumas experiências já havidas, dar maior aproveitamento às escolas da Marinha, formando nelas civis destinados a essas tarefas, mediante compensação adequada.

A estrutura do orçamento da Marinha tem duas componentes relativamente estáveis: a do Pessoal e a de Operação e Manutenção (O&M), enquanto a de Investimento sofre grandes oscilações devidas à irregularidade, indesejável, dos programas de reequipamento. O valor típico de O&M é da ordem dos 90 milhões de €, dos quais cerca de 60% destinados à reparação de navios, incluindo sobressalentes, e 16% a combustíveis. A manutenção de infra-estruturas fica-se pelos 6%, enquanto a alimentação, o fardamento, etc., são responsáveis pelos restantes 18%. O investimento que resulta de verbas da Lei de Programação Militar e do PIDDAC tem, em 2008, orçamentado um valor de 154,6 milhões de euros (122,6 M da LPM e 32 M do PIDDAC), ou seja, três vezes mais do que a média dos últimos dez anos. Uma parte muito significativa destes valores entra directamente nos circuitos da economia nacional, enquanto a respeitante a aquisições de meios navais no estrangeiro se reflecte internamente através dos contratos de contrapartidas.

O investimento em novas construções deverá ser aproveitado como motor de modernização dos estaleiros nacionais, quer através das encomendas directas, quer por via das contrapartidas. Esta é uma linha de acção que foi seguida em vários países europeus e que poderá constituir a última oportunidade para manter construção naval de vulto no nosso País.

Por outro lado, os programas de cooperação militar com os PALOP's deveriam explorar a possibilidade de utilizar a construção naval portuguesa para equipar as marinhas desses países, estruturando programas de cooperação que integrem a formação e o treino das guarnições, bem como o apoio logístico continuado.

Isto é, a Marinha exerce uma influência directa na actividade do *Hypercluster*, através da dinamização da sua economia, na medida dos seus orçamentos de operação e manutenção e de investimento.

Também na esfera do pessoal tem uma acção significativa como empregador e, não menos importante, como formador de técnicos de vários níveis e especialidades da área marítima, presentes na vida nacional em domínios tão diferentes como as “estruturas de missão”, as universidades, os portos, os estaleiros, as empresas de navegação, as marinas, etc.

Num e no outro caso, a visão integradora do *Hypercluster* e o tratamento sinérgico dos assuntos conduzirão a progressos e a mais-valias nos dois sentidos. No da Marinha e no dos outros componentes do *Hypercluster*.

A defesa e segurança, o conhecimento e as ciências do mar

A actuação de forças militares no mar exige cada vez mais um saber mais vasto e profundo sobre o meio natural em que se inserem, para além do conhecimento sobre os meios artificiais em presença. É preciso interpretar o mar em toda a sua coluna de água, o seu fundo, a sua dinâmica, como é necessário entender o comportamento da atmosfera e a interacção entre os meios aquático, aéreo e terrestre, para apenas se aflorar alguns aspectos. Trata-se de um conhecimento multidisciplinar que exige recursos humanos altamente qualificados com forte experiência prática forjada na avaliação de situações muito dinâmicas e que requer equipamento sofisticado. São meios que a terem de existir para as missões militares e também, em certa medida, para as de segurança, a lei coloca igualmente ao serviço directo do País, visando contribuir para o seu desenvolvimento nas áreas científicas e na protecção do ambiente marinho. Isto é, a estrutura montada por uma razão prioritária, a da defesa, deve ser usada exaustivamente em proveito da sociedade, em vez de se criarem, em duplicação, outros serviços do Estado, como erradamente também neste domínio por vezes acontece.

A Marinha, por meio do Instituto Hidrográfico, tem nessa área científica, um património valiosíssimo, constituído de saber acumulado e metodicamente regenerado por vigorosas actividades de investigação e desenvolvimento, ao longo de gerações, servido pelo culto da qualidade científica e por uma organização capaz de gerir com rigor e aumentar esse acervo de conhecimentos.

O Instituto Hidrográfico desenvolve, além das suas funções de âmbito militar, um vasto leque de actividades em proveito do País e também, frequentemente, em apoio de outros países de língua portuguesa. Assim, na salvaguarda da segurança da navegação, produz e actualiza publicações e cartas náuticas, electrónicas e de papel, projectos de assinalamento marítimo e de implementação de GPS diferencial, teste e certificação de instrumentos de navegação, etc. Estuda e caracteriza, nomeadamente, a dinâmica do oceano, a qualidade do meio marinho e o fundo do mar. Produz cartas sedimentológicas e de apoio à pesca, assim como outros documentos técnicos.

O apetrechamento dos navios na dependência técnica do Instituto Hidrográfico são muitas vezes postos à disposição da comunidade científica nacional, assim como são empregues nos trabalhos que visam a preparação do processo de reivindicação da extensão da plataforma continental.

Todo o valioso acervo de conhecimentos, as bases de dados e o equipamento existentes devem, cada vez mais, ser utilizados pelas diferentes actividades nacionais ligadas ao mar, devem constituir matéria de exportação e ser fonte do saber que ajuda a sustentar uma estratégia objectiva para o mar.

A Marinha e o pensamento estratégico, a visibilidade e a imagem marítima

A Marinha Portuguesa, como instituição estruturada de longa data, guarda saber e cultura que lhe permitem perceber a importância do pensamento estratégico sobre o mar e promover o seu desenvolvimento. Por isso, é frequente nas actividades dos cursos de formação de nível superior serem incluídos trabalhos de sistematização e também de pesquisa e de desenvolvimento de temas estratégicos. Lateralmente à cadeia orgânica, a Academia de Marinha promove o debate também de temas desta natureza, envolvendo académicos de variada proveniência. Os documentos produzidos dão disso um amplo testemunho. Acresce ainda a existência do Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia, criado em 1999 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, com a função de “promover e desenvolver estudos na área da Estratégia e do Poder Naval, quer a nível nacional quer a nível internacional”.⁵¹ O trabalho voluntário dos seus colaboradores, além de debates organizados, produziu dezenas de publicações que continuam a ser impressas regularmente.

A Marinha, igualmente dentro deste tema, colabora, através dos seus oficiais, mesmo os já desligados do serviço, com diversas organizações, como por exemplo, a Associação dos Oficiais da Reserva Naval, levando o debate e o conhecimento do pensamento marítimo a muitos locais do Continente e das Ilhas. Recentemente, um grupo de almirantes, já desligados do serviço, aceitou formar um núcleo de investigação

⁵¹ Despacho nº 43/ 99 de 1 de Julho

sobre a importância do mar no pensamento estratégico nacional, criado pela direcção do Instituto da Defesa Nacional.

Dirigidos a um universo tão amplo como a população nacional, a Marinha esforça-se por tornar cada vez mais atractivos os seus órgãos de natureza cultural, ou seja, o Museu de Marinha, o Aquário Vasco da Gama, o Planetário Calouste Gulbenkian, a Biblioteca Central de Marinha, o Arquivo Central de Marinha, os pequenos museus dos faróis, etc., que têm, anualmente, centenas de milhares de visitantes. A Revista da Armada e a Banda da Armada constituem igualmente vectores de visibilidade da nossa maritimidade, da mesma forma que, anualmente, os muitos milhares de visitantes dos navios de guerra, sobretudo crianças das escolas, são introduzidos no tema da relação de Portugal com o mar.

12. Investigação Científica, Desenvolvimento e Inovação; Ensino e Formação (A/Z.4)

Caracterização

Em Maio de 2004 reuniram-se na Irlanda mais de 500 investigadores em Ciências e Tecnologias do Mar, representantes das indústrias marítimas e responsáveis pelas políticas públicas que têm que ver com os Oceanos nos diversos Estados europeus para discutir o futuro das Marine Sciences na Europa, tendo nomeadamente em conta que a Comissão Europeia iria apresentar em 2005 a sua proposta para o 7º Programa Quadro de C&T. No final do encontro foi aprovada a Declaração de Galway da qual ressaltam as seguintes afirmações:

- ➡ A União Europeia tem uma dimensão marítima muito significativa traduzida pela importância dos territórios marítimos sob jurisdição dos Estados Membros, que se estendem do Báltico ao Atlântico, do Mediterrâneo ao Mar Negro;
- ➡ Os Oceanos desempenham um papel crucial no funcionamento do ecossistema planetário, influenciando o clima e o ciclo do carbono, para além de suportarem uma diversidade impressionante de formas de vida;
- ➡ Os mares e o Oceano são de importância estratégica para o desenvolvimento económico e social da Europa, bem como para sua segurança;
- ➡ A aplicação da Ciência e Tecnologia aos mares e Oceano que rodeiam a Europa apresenta novas e excitantes oportunidades de crescimento económico e inovação no sector das actividades marítimas;

- ➡ O conhecimento científico e a tecnologia emergentes estão a permitir um acesso sem precedentes a novos recursos marinhos, ao mesmo tempo que o aumento da intensidade de exploração de recursos mais tradicionais estão a ter um impacto negativo na sustentabilidade dos recursos marinhos (vd sobre captura de pescado, impactos ambientais da exploração petrolífera, urbanização intensa de zonas costeiras etc). Estas questões e a sua boa gestão terão um impacto fundamental nas actividades ligadas ao Mar;
- ➡ A participação dos investigadores europeus e da União Europeia no seu todo em parcerias globais de investigação científica são vitais se verdadeiramente se quiser compreender o funcionamento do ecossistema do planeta e resolver aquelas questões;
- ➡ O desenvolvimento de ligações complementares e mutuamente enriquecedoras entre as indústrias marítimas e a comunidade científica é essencial para desenvolver novas tecnologias de exploração de recursos, apoiar o desenvolvimento sustentável dos recursos marinhos e para assegurar a transferência, utilização e comercialização dos resultados da I&D.

Factores de dimensão e procura. Tendências

A Declaração de Galway, anteriormente referida, aponta os seguintes desafios futuros para a investigação em ciências marítimas na Europa:

- ➡ A implementação de uma abordagem do desenvolvimento sustentável baseada nos ecossistemas;
- ➡ A integração de novas descobertas das Ciências Marinhas na melhor compreensão do funcionamento de sistema ecológico marinho bem como as possíveis aplicações comerciais dessas descobertas (vd papel do plâncton e os microorganismos vivendo em ambientes extremos no *deep sea*);
- ➡ Desenvolvimento das energias renováveis oceânicas para diversificar as fontes primárias de energia e contribuir para os compromissos de redução de CO₂;
- ➡ Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância como um modo de transporte económico e mais amigável em termos ambientais;
- ➡ O desenvolvimento da componente oceânica do Sistema Global Earth Observation (GEO) já defendido na Cimeira de Joanesburgo e em Cimeiras do G8;

- ➔ A conservação da biodiversidade marinha, ao mesmo tempo que se utiliza esta forma única de biodiversidade para novas finalidades económicas (vd. novos compostos activos para fins medicinais, farmacêuticos ou industriais);
- ➔ A exploração do *deep ocean* e das margens continentais, um dos últimos territórios do planeta com o objectivo de decifrar os seus mistérios e avaliar o seu potencial de recursos;
- ➔ A resposta às implicações das mudanças climáticas e dos seus impactos nos ambientes marítimos e costeiros.

Meses depois da reunião de Galway e noutro fórum, desta vez convocado pela Noruega, o Director do Instituto Leibniz de Ciências Marinhas de Kiel, na Alemanha, sintetizava assim os desafios que se colocam às Marine Sciences & Technologies no séc. XXI:

“Algumas das principais áreas de investigação marinha no séc. XXI serão as Alterações Climáticas, os recursos biológicos, energéticos e minerais, os desastres naturais e as formas de vida e os ecossistemas marinhos. A circulação oceânica é um factor de primeira ordem no controlo da variabilidade climática e torna-se imperativo conhecer as mudanças que nela ocorram; os hidratos de metano representam uma potencial fonte de energia primária, ao mesmo tempo que podem constituir um risco grave; o uso sustentável dos recursos marinhos, incluindo os jazigos de petróleo e gás natural, os hidratos de metano, os recursos genéticos e bioquímicos e a evolução da pesca para o fish farming são exemplos de focos de I&D a explorar. Existem ambientes extremos e habitats nos mares europeus com segredos ainda por descobrir tais como substâncias bioquímicas e genéticas, comunidades microbiológicas, sistemas ecológicos não convencionais com compostos bioactivos, hidratos de metano e depósitos minerais. A “biotecnologia azul”, por sua vez permite derivar fármacos a partir de microorganismos marinhos e o mesmo potencial existe nas bactérias que vivem em altíssimas temperaturas. As acções que são necessárias para o desenvolvimento da European Research Area no domínio das Marine Sciences são: redes de observação instalar no fundo do mar, novos navios/plataformas de investigação, avanços na gestão e conservação de habitats costeiras e uma European Margin Disaster Task Force”.

O Sétimo Programa Quadro de I&D da União Europeia acabou por não isolar as Ciências e Tecnologias do Mar como um dos seis eixos prioritários – Saúde; Alimentação, Agricultura e Biotecnologia; Tecnologias da Informação e Comunicação; Nanociências, Nanotecnologias, Materiais e Novas Tecnologias de Produção; Energia; Ambiente, incluindo Alterações Climáticas e Transportes, incluindo Aeronáutica; pelo que o apoio

que o 7º Programa Quadro poderá prestar ao desenvolvimento das Marine Sciences & Technologies na Europa, será feita no interior de alguns destes eixos prioritários (da Alimentação à Saúde, do Ambiente à Energia ou aos Transportes Marítimos).

A situação em Portugal

Desde 1987, com o lançamento do Programa Mobilizador em Ciências e Tecnologias do Mar, um dos sete Programas com que arrancou o moderno esforço desenvolvimento do sector de Ciência & Tecnologia em Portugal, têm-se vindo a formar dezenas de novos investigadores nas várias áreas das Ciências e Tecnologias do Mar e têm-se consolidado instituições e redes de I&D neste sector, paralelamente a uma internacionalização das actividades I&D que é aqui absolutamente crucial.

Uma rápida recolha de informação sobre os nove principais centros de I&D em Ciências e Tecnologias do Mar apoiados pelo Financiamento Plurianual da Fundação de Ciência e Tecnologia, bem como de centros que, estando em outras áreas, desenvolvem actividades em Ciências ou Tecnologias do Mar, e considerando as actividades da mais antiga instituição de I&D nesta área – o Instituto Hidrográfico da marinha Portuguesa podemos concluir que:

- a parte mais substancial dos recursos humanos afectos à investigação em Ciências do Mar em Portugal está focalizada na compreensão dos sistemas costeiros do ponto de vista biológico, geoquímico e geológico, o que é compreensível tendo em conta a menor exigência de meios e plataformas de investigação, e a maior procura de I&D aplicada que a gestão e exploração dessas zonas costeiras gera;
- existem pequenos grupos activos e de alta qualidade em I&D nalguns domínios dos Oceanos – das alterações climáticas às formas de vida em ambientes extremos (neste caso aproveitando o excepcional “laboratório natural” que são os mares próximos dos Açores);
- existem competências em áreas tecnológicas que vão da modelização em hidrodinâmica aplicada às novas formas de energia (ex. energia das ondas), ou ao desenho em construção naval, até à robótica e às comunicações submarinas.

Pelo que foi anteriormente referido, uma estratégia de Investigação que poderia suportar a estratégia mais geral definida para o *Hypercluster* a economia do mar, terá necessariamente de considerar os seguintes aspectos:

- ➔ concentração de esforços de I&D em áreas das “Ciências do Mar” com forte potencial comercial a longo prazo e em que Portugal disponha à partida de vantagens únicas em termos de acesso a recursos – tal é o caso da Biologia dos Ambientes Extremos e da respectiva Biotecnologia;
- ➔ participar em equipas internacionais orientadas para o desenvolvimento das tecnologias de processamento dos hidratos de metano (com o Japão, por exemplo);
- ➔ concentrar esforços nacionais nas tecnologias ligadas ao mar nas áreas que criem uma competência distintiva na exploração e trabalho submarinos – chave de todos os desenvolvimentos futuros que potenciam o papel dos Oceanos, com destaque para exploração energética;
- ➔ concentrar esforços nacionais na área da biotecnologia das algas orientando-as para produção de biocombustíveis sustentáveis, associada à de captação e processamento de CO₂ libertado por grandes instalações industriais;
- ➔ participar no desenvolvimento de novos conceitos de navios e de terminais portuários para o Transporte Marítimo de Curta Distância;
- ➔ utilizar as concessões de licenças de instalação de investimentos externos no litoral de Portugal nas áreas da Aquicultura e Energias Renováveis para fortalecer competências existentes em Portugal; E
- ➔ aproveitar as conclusões obtidas pela EMEPC em matéria de I&D.

Em termos de Ensino e Formação, é evidente que o processo de crescimento das actividades económicas do *Hypercluster* requer, a existência de recursos humanos com formação específica adequada, qualidade intrínseca e motivação proporcionada por carreiras atraentes. No entanto, esperar a disponibilidade desse universo humano sem planear e sem organizar o seu desenvolvimento pode levar a um ciclo vicioso. De facto, o crescimento das actividades necessita de profissionais que demoram tempo a preparar, mas os jovens candidatos a profissões do mar dificilmente surgem enquanto não há mercado de trabalho atraente. Os armadores queixam-se de que correm o risco de não ter tripulantes se aumentarem as suas frotas, mas, por outro lado, argumentam os jovens que os cursos que dão acesso à marinha mercante têm empregabilidade reduzida.

O edifício da formação deverá ter pilares públicos, de índole civil e militar, mas também uma forte componente privada. Contudo, a migração entre os subsistemas deve poder ser ágil e existir complementaridade entre eles.

Está por fazer, ou pelo menos por divulgar, a inventariação dos cursos dos subsistemas de formação, o que seria de grande utilidade, visando dois objectivos:

- ➡ Avaliar capacidades e lacunas do sistema, para, a partir delas, projectar novos cursos, públicos ou privados, entrosar complementaridades e aproveitar valências diversas, como, por exemplo, as das escolas da Marinha de Guerra, para finalidades civis;
- ➡ Divulgar pelos jovens candidatos a carreiras profissionais as diversas profissões no domínio marítimo, locais de formação e indicação das saídas profissionais com, onde possível, estimativas da dinâmica do mercado de trabalho; tratar-se-á de criar um guia ágil das carreiras no sector marítimo.

O trabalho para satisfazer a primeira necessidade objectiva será específico e requererá, depois da inventariação “de campo”, um esforço de análise que envolva conhecedores de formação e treino e, principalmente, os destinatários do produto da formação, ou seja, o mundo empresarial do domínio marítimo.

O processo de divulgação referido deve tirar partido de experiências de outros *clusters*, nomeadamente o bem arquitectado pelo “Sea Vision UK”. Este dispõe de um “guia das carreiras no sector marítimo” formado por uma introdução e por capítulos sobre “os negócios marítimos”, “a educação e o treino de mar”, “actividades de lazer marítimo”, “ciência e tecnologia marítimas”, “carreiras a bordo” e “se quer ser um...”

A introdução desse guia procura dar conta da diversidade e do interesse do sector marítimo, da disponibilidade de áreas de treino, das escolhas no ensino superior, das bolsas de estudo, dos apoios, etc. Chama à atenção para uma pequena lista exemplificativa de carreiras profissionais no âmbito marítimo, que inclui: instrutor de desportos aquáticos, arquitectos navais, comandante de navios, hidrografo, mergulhador de alto mar, advogado, *shipbroker* e cozinheiro e *entertainer* a bordo, entre outros.

O guia constitui um bloco de leitura sintética, fácil e atraente. Termina com três fichas dedicadas às carreiras na guarda costeira, de biólogo marinho e de oceanógrafo. Os subtítulos têm estrutura idêntica nos três casos e versam: informação genérica sobre a carreira, tempo e ambiente de trabalho, interesse e perícias, acesso, treino, oportunidades e vencimento anual.

Há, assim, muito trabalho de análise e sistematização a fazer entre nós, mas esse trabalho, como referido, é essencial que seja levado a cabo por elementos da sociedade civil, empresarial e política, incluindo aqui o sector militar naval.

PARTE II

A AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA DOS COMPONENTES E A VISÃO DE CONJUNTO



A. A avaliação estratégica dos componentes do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal

Na primeira parte do presente relatório, analisámos o contexto actual da economia portuguesa, a situação de descontinuidade em que se encontra, os factores de pressão sobre a mudança e a necessidade de identificar e concretizar novos domínios estratégicos que suportem novos padrões de modernização e novos modelos de desenvolvimento.

Nesse contexto, analisámos a importância de novas funções estratégicas e económicas dos oceanos e avaliamos a importância das actividades económicas ligadas à economia do mar em Portugal.

Definimos o conceito de *Hypercluster* da Economia do Mar, a sua lógica estruturante e identificámos quais as actividades económicas que podem e/ou devem fazer parte constituinte desse *hypercluster*.

Finalmente, identificámos os principais conteúdos e caracterizámos cada um dos componentes em termos das actividades económicas relacionadas, os factores de dimensão relativa e procura dessa actividade, numa lógica do mercado global e europeu, as grandes tendências mundiais e avaliamos a situação actual destas actividades económicas em Portugal.

Pretende-se, agora, nesta parte do relatório, apresentar uma avaliação estratégica de cada componente e determinar o seu posicionamento e papel numa proposta de visão de conjunto e de estratégia para o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal.

Esta abordagem estratégica do *Hypercluster* da economia do mar, parte de dois pressupostos de base:

- O conjunto das actividades de exploração e utilização dos oceanos com maior potencial de crescimento e maior efeito de arrastamento nas economias em que se localizem nas próximas décadas constitui um campo de negócios claramente global em que dominarão actores com forte capacidade tecnológica e organizativa; serão actividades em que se cruzarão várias das tecnologias mais avançadas disponíveis ou em desenvolvimento a nível mundial;
- A posição geográfica de Portugal, em termos de acesso aos oceanos, ao seu conhecimento, exploração e utilização constitui um activo potencialmente diferenciador de funções no contexto ibérico e gerador de oportunidades de negócio e de intensificação tecnológico da economia portuguesa que só pode ser aproveitado através da integração de Portugal e dos seus actores empresariais e científicos em plataformas cooperativas organizadas por actores globais que

encontrem razões específicas para investir em Portugal no contexto do desenvolvimento dessas plataformas globais

1. A metodologia e os critérios de avaliação

Encontradas as actividades económicas e o seu agrupamento em componentes, que fazem parte integrante do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, procedeu-se a uma avaliação estratégica em termos de atractividade intrínseca de cada um dos componentes e da sua competitividade face aos principais concorrentes a nível global, por forma a determinar o seu posicionamento e papel estratégico nesse *Hypercluster*, num horizonte temporal de 15 a 20 anos.

Assim, os doze componentes identificados (8 verticais – correspondentes às diferentes actividades económicas e 4 horizontais – correspondentes às actividades base que actuam de forma transversal aos 8 componentes verticais) foram avaliados, tomando em consideração cada um dos Factores de Atractividade e Factores de Competitividade, identificados pela SaeR como sendo os mais determinantes na análise da importância da contribuição de cada componente para a afirmação do país e para o desenvolvimento económico e social.

No âmbito do processo da recolha, tratamento, análise de informação e avaliação qualitativa dos factores determinantes, a SaeR seguiu a metodologia Delphi, conjugada com a metodologia Abacus. Nesse sentido, depois de se proceder a um exercício prospectivo interno, a SaeR considerou importante para o estudo, alargar a base de opinião e a avaliação dos componentes estratégicos para Portugal, a cerca de 30 especialistas dos diferentes sectores e actividades ligadas ao Mar em Portugal.

Os factores e critérios de avaliação foram escolhidos por serem os indicadores que permitem avaliar a importância da contribuição de cada componente para a economia nacional, quer do lado da procura, quer do lado da oferta, pelo que:

- Factores de Atractividade são os factores relacionados com a procura e que pretendem avaliar o nível de interesse intrínseco de determinado componente para a economia nacional;
- Factores de Competitividade são os factores relacionados com a oferta nacional e que contribuem para uma diferenciação competitiva face aos principais concorrentes.

Factores de Atractividade

Os factores de atractividade seleccionados para a avaliação foram os seguintes:

- ➔ Dimensão do Mercado;
- ➔ Taxa de Crescimento;
- ➔ Período de Retorno do Investimento;
- ➔ Faseamento dos Investimentos;
- ➔ Barreiras à Entrada;
- ➔ Contribuição para o Rendimento Nacional;
- ➔ Potencial Exportador;
- ➔ Contribuição para o Emprego;
- ➔ Identidade e Imagem Marítima do País.

Identificados esses factores chaves determinantes para a avaliação da atractividade intrínseca de cada componente, procedeu-se à avaliação de cada componente com base numa grelha de avaliação qualitativa numa escala de 5 posições, que a seguir se apresenta:

	1	2	3	4	5
Atractividade	Muito Pouco Atractivo	Pouco Atractivo	Atractividade Média	Boa Atractividade	Muito Boa Atractividade

- ➔ **Dimensão do Mercado:** Volume de negócios de cada componente, no quadro da economia europeia. Quanto maior o volume de negócios de um determinado componente mais atractivo é. A escala usada foi a seguinte (volume de negócios no quadro europeu em milhões de euros):

- 1 - [0-10.000€]
- 2 - [10.000-25.000€]
- 3 - [25.000-50.000€]
- 4 - [50.000-100.000€]
- 5 -> 100.000€

- ➔ **Taxa de Crescimento:** A taxa reflecte o mercado potencial para cada componente/segmento num período temporal de 15 a 20 anos. Neste sentido, quanto maior a taxa de crescimento esperada de um determinado componente maior é sua atractividade. Para avaliação dos vários componentes foram usados os seguintes escalões de taxas médias anuais:

- 1- [0%-1,5%]
- 2- [1,5% -2,5%]
- 3 - [2,5% - 5%]
- 4 - [5% - 7,5%]
- 5 ->= 7,5%

- ➔ **Período de Retorno do Investimento:** Reflecte o intervalo de tempo decorrido até à recuperação do custo inicial de um investimento. Neste sentido, quanto menor o período de tempo para o Retorno do Investimento, maior é a sua atractividade.
- ➔ **Faseamento dos Investimentos:** Possibilidade de poder fasear os investimentos. Quanto maior a possibilidade de fasear, maior é a sua atractividade.
- ➔ **Barreiras à Entrada:** Definido como condições estruturais, institucionais, financeiras, técnicas e comportamentais que permitem às empresas que estão no sector continuar nas mesmas condições por um período de tempo significativo, ou seja, factores que permitem às empresas que já estão no mercado manter as condições de rentabilidade, sem a ameaça de entrada de novas empresas. Neste sentido, quanto menos barreiras à entrada tiver um determinado componente maior é a sua atractividade.
- ➔ **Contribuição para o Rendimento Nacional:** Reflecte a capacidade que determinado componente tem em contribuir para o Rendimento Nacional, isto é, gerar riqueza no país. Desta forma, quanto maior for a contribuição de um componente para o Rendimento Nacional maior é a sua atractividade.
- ➔ **Potencial Exportador:** Capacidade que um determinado componente tem em exportar os seus produtos/serviços. Neste sentido, quando maior for o potencial de um componente em exportar, maior é a sua atractividade.
- ➔ **Contribuição para o Emprego:** Reflecte a capacidade que um determinado componente tem em contribuir para o emprego. Desta forma, quanto maior for a contribuição para o emprego maior é a sua atractividade.
- ➔ **Identidade e Imagem Marítima do País:** Contribuição que um determinado componente tem na Identidade e na Imagem Marítima do País. Neste sentido, quanto maior for a contribuição para a Identidade e Imagem Marítima do País maior é a sua atractividade.

Factores de Competitividade

Os Factores de Competitividade seleccionados foram os seguintes:

- ➔ Posição Geográfica;
- ➔ Qualidade/Condições de Recursos Físicos;
- ➔ Qualidade/Condições dos Equipamentos, Infraestruturas e Serviços Associados;
- ➔ Maturidade/Capacidade Tecnológica/*Know-How*/Inovação;
- ➔ Qualidade/Condições de Recursos Humanos;

- ➔ Acesso a Tecnologia & Capital;
- ➔ Capacidade de Clusterização de Componentes;
- ➔ Articulação e Cooperação entre Agentes;
- ➔ Complementaridade Ibérica/Europeia/Atlântica;
- ➔ Envolvente PES/Geopolítica;
- ➔ Qualidade e Capacidade dos Agentes Económicos.

Identificados os Factores de Competitividade, estes foram também avaliados com base na grelha que se apresenta:

	1	2	3	4	5
Competitividade	Muito Pior que os Concorrentes	Pior que os Concorrentes	Igual aos Concorrentes	Melhor que os Concorrentes	Muito Melhor que os Concorrentes

- ➔ **Posição Geográfica:** Vantagem competitiva resultante da posição geográfica que os activos de cada componente possuem quando comparada com a dos principais concorrentes.
- ➔ **Qualidade/Condições dos recursos físicos:** Qualidade dos recursos físicos (ex: característica da costa recursos naturais, etc.) inerentes a cada componente quando comparada com a dos principais concorrentes.
- ➔ **Qualidade/Condições dos Equipamentos, Infra-estruturas e Serviços Associados:** Qualidade e/ou condições do conjunto de equipamentos, infra-estruturas e serviços associados em que se baseia o funcionamento das actividades do mar compreendidas em cada componente, em Portugal.
- ➔ **Maturidade/Capacidade Tecnológica/Know-How/Inovação:** Apetência e nível de utilização, pelos agentes portugueses, das novas tecnologias relacionadas com informação e comunicação, em geral, mas também em áreas mais específicas, nomeadamente e a título de exemplo, as relacionadas com Engenharia Marítima, Genética, Biotecnologia, etc.
- ➔ **Qualidade/Condições de Recursos Humanos:** Nível de profissionalismo e qualificação dos recursos humanos inerentes a cada componente quando comparada com a dos principais concorrentes.
- ➔ **Acesso a Tecnologia & Capital:** Nível de acesso que cada componente tem à tecnologia e ao financiamento.

- ➔ **Capacidade de Clusterização de Componentes:** Capacidade em os agentes, com alguma interligação/relação entre si, se concentrarem geograficamente, potenciando um incremento da produtividade, inovação e competitividade dos que estão ligados a determinado cluster.
- ➔ **Articulação e Cooperação entre Agentes:** Capacidade de cooperação, formação de alianças e de articulação de estratégias dos agentes envolvidos, privados e públicos, de forma a enriquecer os produtos e serviços de cada componente e aumentar a competitividade portuguesa.
- ➔ **Complementaridade Ibérica/Europeia/Atlântica:** Nível de complementaridade das actividades nacionais com a Ibéria/ Europa/Atlântico em cada componente.
- ➔ **Envolvente PES/Geopolítica:** Grau de existência de estabilidade político-social e condições económico-financeiras de enquadramento favoráveis ao exercício das actividades relacionadas com o mar.
- ➔ **Qualidade e Capacidade dos Agentes Económicos:** Nível de qualidade da gestão empresarial medida pela capacidade de formular estratégias competitivas e gerir e controlar as actividades num mundo globalizado e em constante mudança, isto é, capacidades de visão, liderança, inovação, dinamismo e profissionalismo aliadas ao conhecimento do segmento/mercado.

2. A avaliação dos factores de atractividade

Os factores de atractividade foram, como referido, avaliados quanto à sua importância relativa e ao seu peso na contribuição para o objectivo final de identificar os que têm maior contribuição para o desenvolvimento e geração de riqueza na economia portuguesa.

Os resultados dessa avaliação são os seguintes:

Factores de Atractividade	Ponderadores
Dimensão do Mercado	15%
Taxa de Crescimento	15%
Período de Retorno do Investimento	10%
Faseamento dos Investimentos	10%
Barreiras à Entrada	10%
Contribuição para o Rendimento Nacional	5%
Potencial Exportador	15%
Contribuição para o Emprego	5%
Identidade e Imagem Marítima do País	15%
Total	100%

Assim, da leitura das ponderações dadas a cada um dos factores de atractividade resulta que foi concedida a mesma importância às condições de mercado (dimensão do mercado e taxa de crescimento), 30%, que às condições de investimento (período de retorno de investimento, faseamento dos investimentos e barreiras à entrada). Já aos factores identificadores do efeito de criação/geração de riqueza (contribuição para o rendimento nacional, potencial exportador e contribuição para o emprego) foi dada uma ponderação conjunta de 25% e à identidade marítima do país foi dada uma ponderação de 15%, o que reflecte a importância da criação de condições na promoção da visibilidade de Portugal como um país marítimo.

A avaliação estratégica dos diferentes componentes verticais, identificados, tendo por base os factores de avaliação referidos, resultou no seguinte:

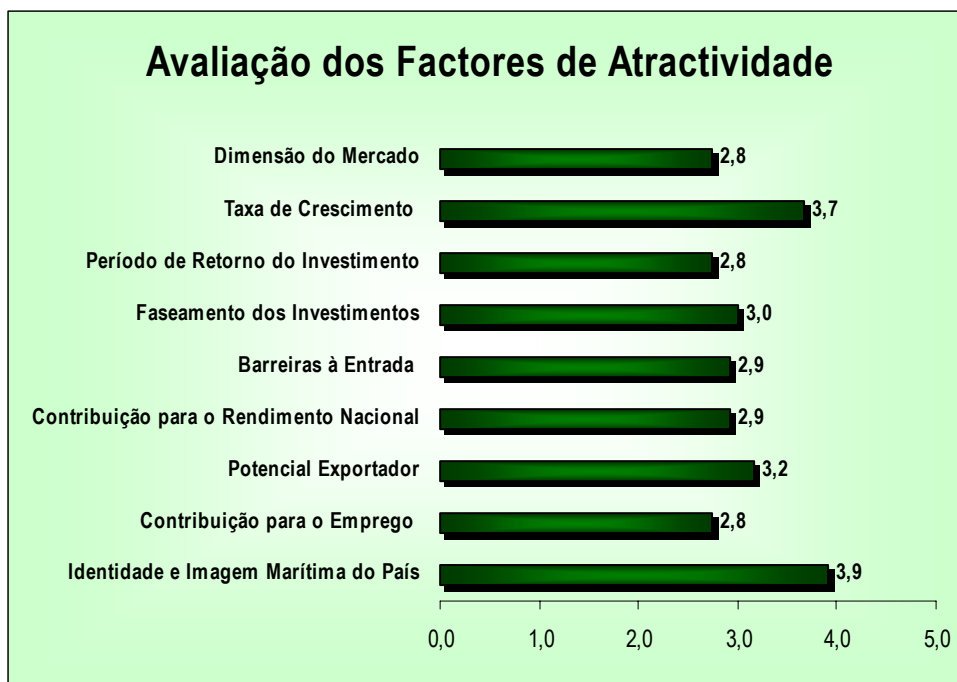
➡ Componentes verticais:

Factores de Atractividade	A - Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas	B - Náutica de Recreio e Turismo Náutico	C - Transportes Marítimos, Portos e Logística	D - Construção e Reparação Naval	E - Pesca, Aquicultura e Indústrias de Pescado	F - Energia, Minerais e Biotecnologia	G - Obras Marítimas	H - Serviços Marítimos
Dimensão do Mercado	2	5	5	3	3	4	2	2
Taxa de Crescimento	3	4	4	3	4	4	3	4
Período de Retorno do Investimento	4	4	2	3	2	2	2	3
Faseamento dos Investimentos	4	4	3	3	2	2	3	3
Barreiras à Entrada	3	4	2	3	2	2	3	4
Contribuição para o Rendimento Nacional	2	4	4	3	3	4	2	3
Potencial Exportador	2	5	4	4	3	4	3	4
Contribuição para o Emprego	2	4	4	3	3	2	2	3
Identidade e Imagem Marítima do País	5	4	4	4	4	4	4	3

➡ Componentes horizontais:

Factores de Atractividade	A/Z.1: Produção de Pensamento Estratégico	A/Z.2: Ambiente e Conservação da Natureza	A/Z.3: Defesa e Segurança no Mar	A/Z.4: Investigação Científica, Desenv. e Inovação; Ensino e Formação
Dimensão do Mercado	1	2	2	2
Taxa de Crescimento	4	3	4	4
Período de Retorno do Investimento	3	3	2	3
Faseamento dos Investimentos	3	3	2	4
Barreiras à Entrada	3	3	2	4
Contribuição para o Rendimento Nacional	2	3	2	3
Potencial Exportador	1	2	3	3
Contribuição para o Emprego	2	3	2	3
Identidade e Imagem Marítima do País	4	4	3	4

Assim, o conjunto dos componentes do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, quando avaliado no seu todo, revela a seguinte situação quanto às condições de atractividade:



Em síntese, grande número dos componentes do *Hypercluster* do Mar em Portugal revela factores de atractividade baixos, destacando-se, no entanto, pela positiva, os factores de taxa de crescimento, potencial exportador e contribuição para a identidade e imagem marítimas do País.

No caso da taxa de crescimento, os componentes que registam valores de taxa de crescimento abaixo da média, são, nomeadamente, a Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas, a Construção e Reparação Navais, as Obras Marítimas e o Ambiente e Conservação da Natureza. No caso da contribuição para a imagem marítima do país, os componentes que se avaliam como menos afectados por essa imagem são os Serviços Marítimos e a Defesa e Segurança no Mar.

Os factores com maior peso relativo, nomeadamente a taxa de crescimento, a dimensão do mercado e o potencial exportador, são factores bastante afectados pelos valores atribuídos aos componentes de Produção de Pensamento Estratégico, aos componentes Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas e ao Ambiente e Conservação da Natureza.

No que respeita a um dos principais factores de atracção, a dimensão do mercado, os componentes Náutica de Recreio e Turismo Náutico e Transportes Marítimos, Portos e Logística apresentam ponderações muito elevadas (pontuação de 5), a Energia, Minerais e Biotecnologia apresentam uma ponderação bastante atractiva (pontuação de 4) e os componentes Construção e Reparação Naval e Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado apresentam-se medianamente atractivos.

3. A avaliação dos factores de competitividade

A avaliação do peso relativo de cada um dos factores de competitividade resultou nos seguintes valores de ponderação:

Factores de Competitividade	Ponderadores
Posição Geográfica	15%
Qualidade/Condições dos Recursos Físicos	10%
Qualidade/Condições dos Equipamentos, Infraestruturas e Serviços Associados	10%
Maturidade/ Capacidade Tecnológica/Know-How/Inovação	10%
Qualidade/Condições de Recursos Humanos	10%
Acesso a Tecnologia & Capital	5%
Capacidade de Clusterização de Componentes	5%
Articulação e Cooperação entre Agentes	5%
Complementaridade Ibérica/Europeia/Atlântica	10%
Envolvente PES/Geopolítica	10%
Qualidade e Capacidade dos Agentes Económicos	10%
Total	100%

A posição geográfica do país foi, sem surpresas, o factor com maior ponderação (15%). Se lhe adicionarmos os factores qualidade/condições dos recursos físicos, equipamentos e infra-estruturas, chegamos a uma importância relativa de 35% para os denominados “activos físicos”. Assim, uma conclusão a retirar é a de que a condição dos activos físicos é considerada fundamental para a competitividade do *Hypercluster* português.

Quanto ao peso relativo dos factores de existência de recursos humanos com qualidade, quer em termos de *know-how* acumulado quer de capacidade de inovação e de acesso a novas tecnologias foi dada uma ponderação conjunta de 25%.

Já os factores inerentes à caracterização dos agentes económicos portugueses ligados a actividades marítimas, nomeadamente no que respeita à capacidade dos mesmos em se articularem e trabalharem em conjunto (quer a nível nacional quer internacional), são ponderados com 30% no seu conjunto.

Ao factor de envolvente política económica e social apenas foi dada uma importância relativa de 10%.

A avaliação estratégica efectuada aos diferentes componentes, tendo por base os factores de competitividade referidos, resultou no seguinte:



Componentes verticais:

Factores de Competetividade	A - Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas	B - Náutica de Recreio e Turismo Náutico	C - Transportes Marítimos, Portos e Logística	D - Construção e Reparação Naval	E - Pesca, Aquicultura e Indústrias de Pescado	F - Energia, Minerais e Biotecnologia	G - Obras Marítimas	H - Serviços Marítimos
Posição Geográfica	4	5	4	4	4	4	3	3
Qualidade/Condições dos Recursos Físicos	3	4	3	4	4	4	4	3
Qualidade/Condições dos Equipamentos, Infraestruturas e Serviços Associados	2	4	2	3	2	2	3	3
Maturidade/ Capacidade Tecnológica/ Know-How/ Inovação	2	4	2	3	2	3	3	3
Qualidade/Condições de Recursos Humanos	2	3	3	2	3	3	3	3
Acesso à Tecnologia & Capital	2	3	3	3	2	3	2	3
Capacidade de Clusterização de Componentes	3	4	3	3	3	3	3	3
Articulação e Cooperação entre Agentes	2	2	2	2	2	3	2	3
Complementaridade Ibérica/Europeia/Atlântica	3	4	4	4	3	3	3	3
Envolvente PES/Geopolítica	2	3	2	4	3	4	3	3
Qualidade e Capacidade dos Agentes Económicos	3	2	2	2	2	3	3	3

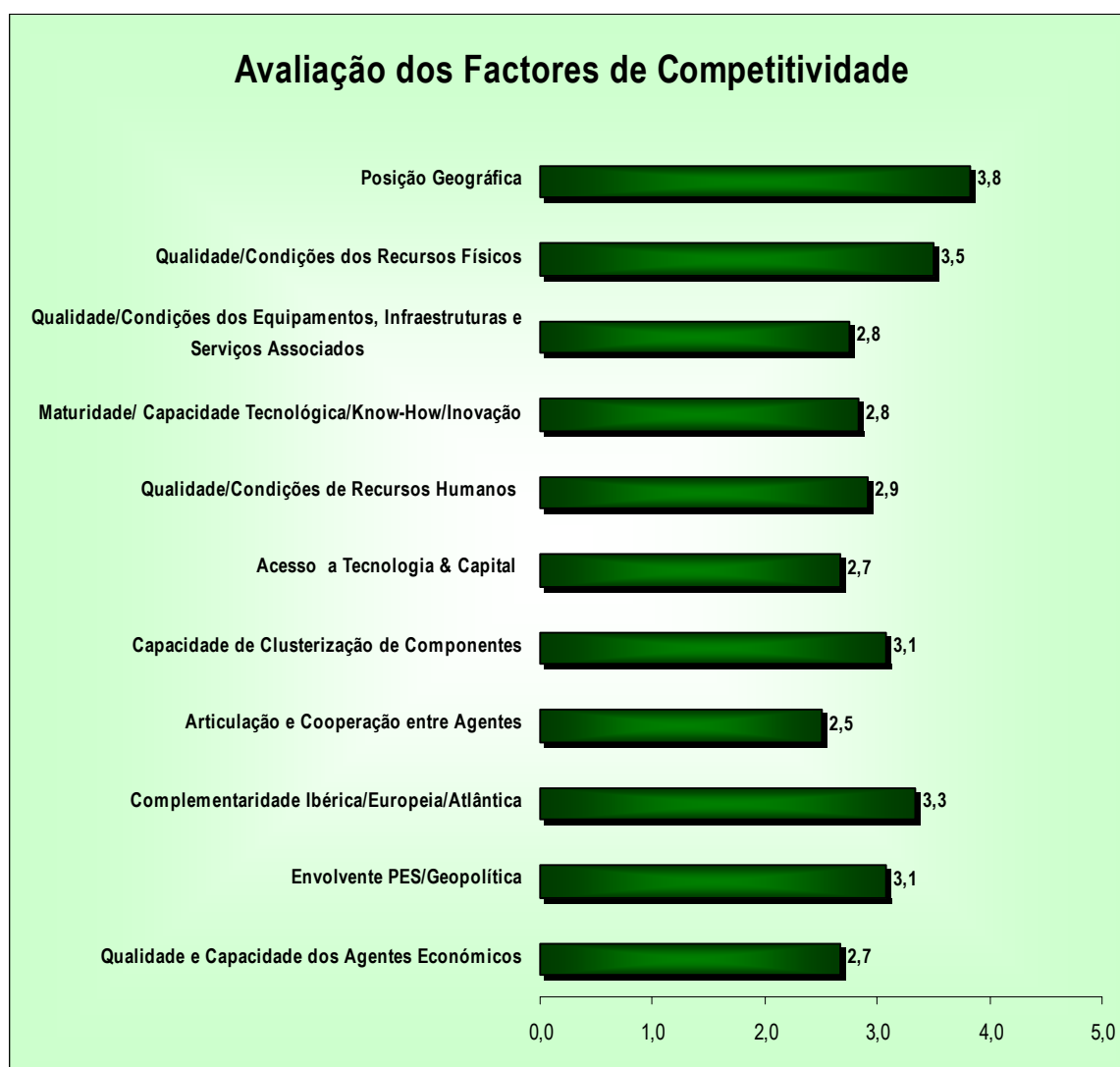


Componentes horizontais:

Factores de Competetividade	A/Z.1: Produção de Pensamento Estratégico	A/Z.2: Ambiente e Conservação da Natureza	A/Z.3: Defesa e Segurança no Mar	A/Z.4: Investigação Científica, Desenv. e Inovação; Ensino e Formação
Posição Geográfica	3	4	4	4
Qualidade/Condições dos Recursos Físicos	3	3	3	4
Qualidade/Condições dos Equipamentos, Infraestruturas e Serviços Associados	3	3	3	3
Maturidade/ Capacidade Tecnológica/ Know-How/ Inovação	3	3	3	3
Qualidade/Condições de Recursos Humanos	3	3	4	3
Acesso à Tecnologia & Capital	3	3	3	2
Capacidade de Clusterização de Componentes	3	3	3	3
Articulação e Cooperação entre Agentes	3	3	3	3
Complementaridade Ibérica/Europeia/Atlântica	4	3	3	3
Envolvente PES/Geopolítica	3	3	4	3
Qualidade e Capacidade dos Agentes Económicos	3	3	3	3

Assim, entre os principais factores que contribuem para a generalidade da competitividade dos componentes do nosso *Hypercluster*, são de destacar os seguintes:

- posição geográfica;
- qualidade e condições dos recursos físicos;
- capacidade de clusterização dos componentes e
- a complementaridade Ibérica, Europeia e Atlântica.



A posição geográfica do país que é considerada melhor que a dos nossos concorrentes em quase todos os componentes verticais, excepto no caso das Obras Marítimas e Serviços Marítimos, em que se considera que Portugal está na mesma posição que os seus principais concorrentes.

A qualidade/condições dos recursos físicos é outro dos factores de competitividade em que se considera estarmos em vantagem competitiva em relação aos nossos principais concorrentes, com apenas três componentes a apresentarem uma posição competitiva idêntica à da concorrência, nomeadamente: Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas, Transportes Marítimos, Portos e Logística e os Serviços Marítimos.

É de salientar, ainda, a posição bastante competitiva apresentada pela Náutica de Recreio e Turismo Náutico, bem como pelos Transportes Marítimos, Portos e Logística e pela Construção e Reparação Naval, no que respeita à complementaridade Ibérica/Europeia/Atlântica.

Quanto aos componentes horizontais, quase todos apresentam níveis de competitividade, semelhantes aos principais concorrentes, destacando-se, pela positiva, mais uma vez, a posição geográfica de Portugal e as qualidades/condições dos recursos físicos que apresentam melhores condições de competitividade que os principais concorrentes em todos componentes e, pela negativa, a capacidade de acesso a Tecnologia & Capital no componente de Investigação Científica, Desenvolvimento e Inovação e Ensino e Formação, em que as condições dos agentes portugueses são avaliadas como possuindo condições piores que as dos principais concorrentes.

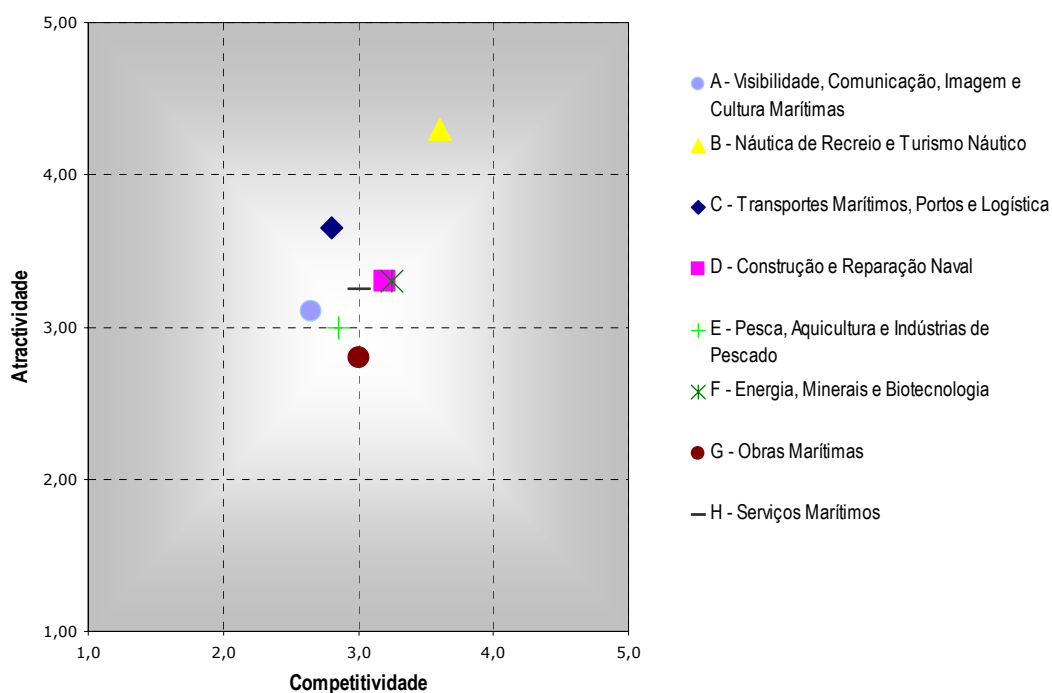
Pela negativa, sobressai, ainda em um conjunto de factores, aos quais é importante atribuir uma atenção especial, nomeadamente no que respeita à capacidade de articulação entre agentes e a qualidade e capacidade dos agentes económicos que, ao apresentarem médias de 2,5 e 2,7, respectivamente, são ilustrativos da realidade dos agentes económicos portugueses, pertencentes ao *Hypercluster* da Economia do Mar, quanto à sua falta de capacidade de cooperação, formação de alianças e de articulação de estratégias e do fraco nível de qualidade da gestão empresarial, nomeadamente, no que respeita à capacidade de formular estratégias competitivas e à gestão e controle das actividades num mundo globalizado e em constante mudança.

4. O posicionamento estratégico de cada componente

Como resultado da aplicação da metodologia de avaliação estratégica acima referida, isto é, levando em consideração os factores de atractividade intrínseca identificados para Portugal, conjugados com os factores de competitividade da nossa oferta, obtém-se a seguinte matriz de posicionamento estratégico dos componentes do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal:

➡ Componentes verticais:

Posicionamento Estratégico - Componentes Verticais



Como conclusão geral, podemos referir que a grande maioria das actividades económicas ligadas ao *Hypercluster* do Mar em Portugal apresentam níveis de atractividade bons ou muito bons. Já os níveis de competitividade, com excepção do Turismo Náutico, são medianos ou mesmo abaixo da média, quando comparados com os principais concorrentes.

O componente que oferece altos níveis de atractividade conjugados com altos níveis de competitividade é Náutica de Recreio e Turismo Náutico. De facto, o componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico

apresenta a melhor posição relativa dentro do *Hypercluster* da Economia do Mar português, em termos de atractividade e de competitividade (as medianas ponderadas são de 4,2 e 3,6, respectivamente). Para além de ser muito atractivo, quer pela sua dimensão quer pelo potencial de crescimento e exportador, é também bastante atractivo pelo facto de não exigir um elevado esforço financeiro (os investimentos podem ser modulares e faseados ao longo do tempo), possuir um período de retorno bastante interessante e por ter um forte contributo para o rendimento nacional e para o emprego. Do lado da competitividade é um dos componentes onde os agentes portugueses melhor se podem posicionar, quando comparados com os principais concorrentes, havendo, no entanto, que melhorar a capacidade de trabalhar em conjunto (articulação entre os diferentes agentes) e a qualidade/capacidade desses mesmos agentes económicos, não apenas em termos de dimensão, mas também na capacidade de visão, liderança, inovação, dinamismo e profissionalismo, investindo na qualificação dos empresários e quadros superiores. Refira-se que este é um dos componentes onde, pela sua própria natureza, existe uma maior fragmentação e atomização da oferta, o que exige um maior esforço na articulação e cooperação entre os agentes económicos, nomeadamente através de parcerias estratégicas, de modo a conferir-lhes a dimensão crítica necessária para competirem num mercado global.

Quanto aos Transportes Marítimos, Portos e Logística, à Construção e Reparação Naval e à Energia, Minerais e Biotecnologia estes componentes apresentam uma atractividade acima da média, mas há que melhorar as condições de competitividade, nomeadamente nos seguintes factores:

- a qualidade/capacidade dos agentes económicos, nomeadamente através da sua articulação e cooperação, não apenas dentro do próprio componente, mas também com outras entidades envolvidas sejam elas públicas e/ou privadas, na medida em que, apesar de estes agentes económicos serem de maior dimensão que os que actuam no componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, são pequenos quando comparados com os nossos principais concorrentes, tendo, como tal, que ganhar dimensão pela via da cooperação/articulação e inserção em redes a nível global;
- a qualidade/condições dos recursos humanos, na medida em que se não se investir na qualificação destes, nomeadamente no que respeita à qualificação técnica e profissional, mesmo o know-how actualmente existente em alguns sectores corre o risco de se perder. No entanto, há que ajustar esta formação às novas exigências de mercado e às necessidades empresariais;
- a envolvente PES/geopolítica, especialmente no componente dos Transportes Marítimos, Portos e Logística, na medida em que os principais concorrentes possuem melhores condições de enquadramento, pelo que é extremamente importante a criação de condições políticas (de carácter económico, tais como desburocratizar, legislar em conformidade e formulação de uma estratégia

nacional de actuação para o componente) que lhes permita desenvolver as suas actividades num clima de estabilidade político-social apesar das desvantagens económicas (ex: dos custos dos factores).

Os Serviços Marítimos, as Obras Marítimas, a Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado, assim como a Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas, apesar de actualmente possuírem uma posição relativa menos vantajosa, são, no entanto, considerados fundamentais para a existência e fortalecimento do *Hypercluster* como um todo e para a afirmação dos componentes mais atractivos e competitivos num mercado global.

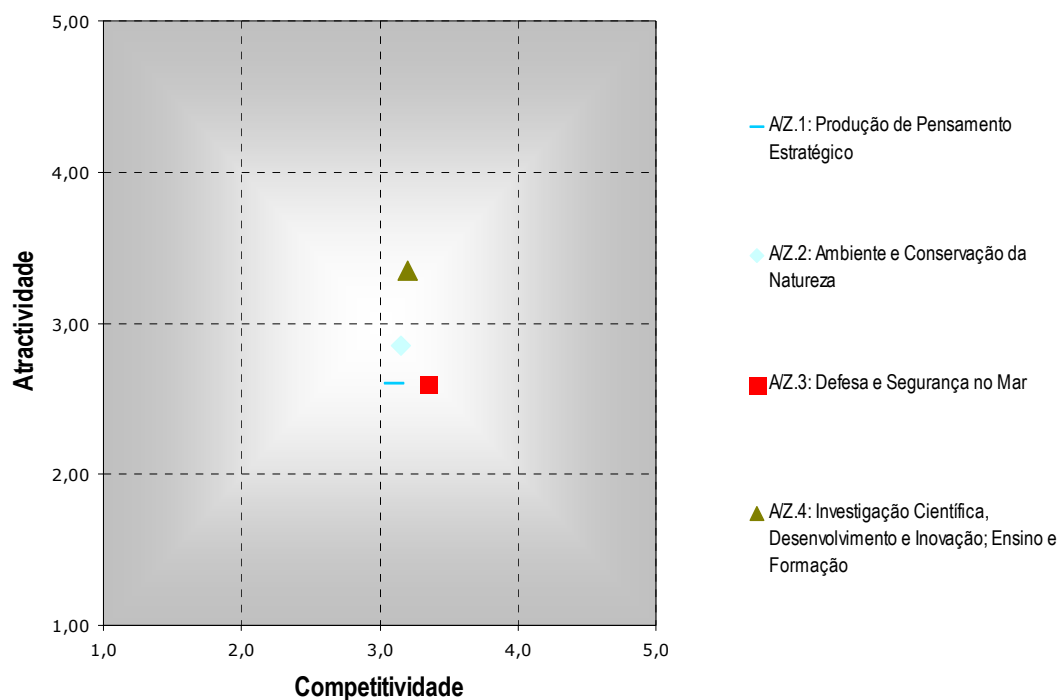
Refira-se, ainda, a importância de reforçar e relançar a visibilidade de Portugal como um país marítimo, até porque, tal como já foi referido anteriormente, apesar da tradição e do importante papel assumido, no passado, por Portugal nas questões marítimas, se não se investir na comunicação dessa imagem pouco adianta ter uma boa posição geográfica e bons recursos; se não forem conhecidos não serão factores de atractividade de fluxos (quer financeiros quer humanos) e como tal geradores de riqueza.



Componentes horizontais:

Considerando a avaliação que se apresenta na matriz estratégica de atractividade e competitividade dos componentes horizontais, do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, conclui-se que genericamente apresentam um posicionamento aparentemente fraco. No entanto, a sua existência é de extrema importância para a robustez de todo o *Hypercluster* do Mar, na medida em que contribuem com as actividades básicas de suporte para o bom funcionamento e sustentação dos restantes.

Posicionamento Estratégico - Componentes horizontais



Por outro lado e de uma forma geral, é importante referir que estes componentes podem desempenhar bem o seu papel, já que apresentam, na sua totalidade, níveis de condições de competitividade acima da média que lhes são conferidas, principalmente, pelas condições físicas dos recursos e pela posição geográfica de Portugal.

B. A visão de conjunto para o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal

1. A posição e o papel de cada componente

Um *Hypercluster* da Economia do Mar engloba uma constelação muito fragmentada e diversificada de actividades económicas relacionadas com o mar, que no seu conjunto formam um sistema complexo, em que cada componente tem uma função específica para o equilíbrio, sustentação e desenvolvimento do conjunto do sistema.

A avaliação estratégica efectuada e apresentada no capítulo anterior permite identificar as condições de cada componente para o desenvolvimento do *Hypercluster*, nomeadamente em termos das seguintes funções estruturantes:

- ➡ gerador primário de riqueza e motor do desenvolvimento, arrastando e alavancando outras actividades;
- ➡ gerador de condições de suporte e optimização das funções de outros componentes, numa lógica de cadeia de valor;
- ➡ regenerador do sistema, gerador de factores e condições de inovação, sustentabilidade e desenvolvimento futuros;
- ➡ enquadrador, regulador, impulsionamento e/ou gestor da consistência de conjunto.

O ponto de partida para a constituição e desenvolvimento de um *Hypercluster* da economia do mar em Portugal é de quase colapso. De facto, a descolonização, a integração europeia e a valorização do factor continental face ao marítimo e as políticas e medidas subsequentes, relacionadas, principalmente, com pescas, transportes e questões laborais, conduziram ao abandono do mar como uma dimensão e um factor estruturais da economia portuguesa.

A grande maioria dos sectores mantêm-se, mas é necessário, agora, encontrar novos configuradores e motores de desenvolvimento. Onde estavam transportes para colónias, pescas, construção naval, entre outros, é preciso colocar novos configuradores com condições competitivas no quadro ibérico, europeu e, principalmente, global. A avaliação estratégica efectuada permite determinar quais são os componentes que podem fazer esse papel.

Assim, tendo em conta a maior capacidade intrínseca de gerar riqueza e a possibilidade de retenção no país do valor gerado ao longo da cadeia de valor, os componentes estratégicos identificados do *Hypercluster* da Economia do Mar distribuem-se em quatro grandes plataformas, nomeadamente:

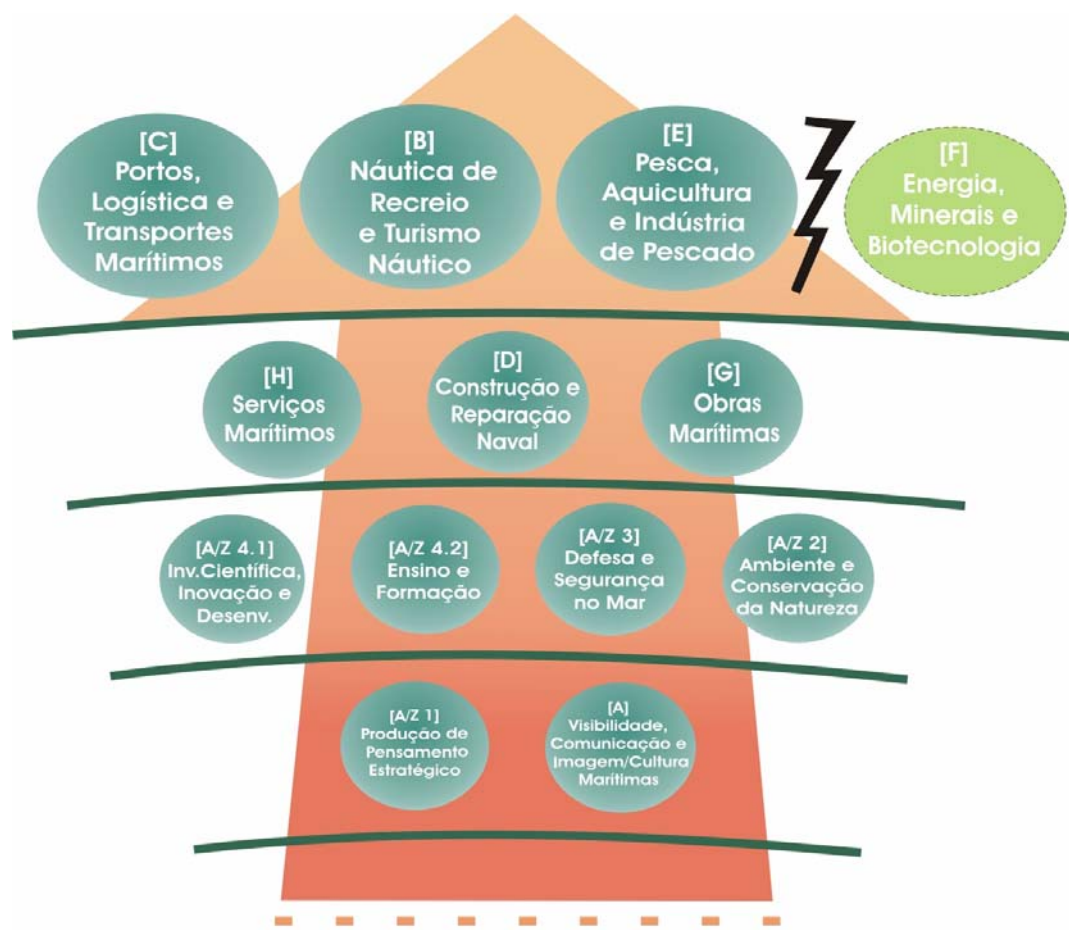
- ➔ 1ª Plataforma: componentes estratégicos com elevada atractividade e competitividade, apresentando condições para potenciar outras actividades do *Hypercluster*, pela sua importância como geradores de riqueza, com capacidade da sua respectiva retenção no país, e pelo papel no desenvolvimento associado de outras actividades, constituem os novos configuradores do *Hypercluster* e, por isso, devem constituir uma forte aposta dos actores estratégicos nacionais.
- ➔ 2ª Plataforma – componentes fundamentais para o *Hypercluster*, necessário para o funcionamento da 1ª plataforma, face à qual actuam como actividades de apoio ou complementares e, portanto, não tão essenciais.
- ➔ 3ª Plataforma – componentes cuja acção não tem resultados imediatos, mas que são essenciais para dar consistência e criar condições de sustentabilidade a longo prazo, pela acção regeneradora e inovadora que desempenham; pela importância do seu papel, deverão ser uma aposta dos actores estratégicos nacionais.
- ➔ 4ª Plataforma – Actividades básicas de suporte do conjunto, fornecendo a visão, coerência e fundamento a todo o *Hypercluster*, pelo papel estratégico e fundamental que desempenham, devem ser assumidas por actores estratégicos nacionais.

2. A visão de conjunto do *Hypercluster*

Tendo em consideração os componentes identificados do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, a avaliação estratégica efectuada e o posicionamento de cada componente face à sua função estratégica no quadro do sistema do *Hypercluster* como um todo, a proposta da SaeR para a visão de conjunto do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal é a seguinte:

Hypercluster da Economia do Mar em Portugal.

Visão de Conjunto



O papel de geradores primários de riqueza, configuradores do sistema e motores do desenvolvimento é desempenhado por três componentes, cada um com características e condições próprias, nomeadamente:

- Náutica de Recreio e Turismo Náutico;
- Portos, Logística e Transportes Marítimos;
- Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado; e
- o componente Energia, Minerais e Biotecnologia tem potencial para representar um papel, principal, mas num horizonte de tempo mais alargado e no caso de os trabalhos de investigação e pesquisa actualmente em curso e a realizar conduzam à sua concretização. A importância e o impacto potencial na economia portuguesa das actividades deste componente justificam a sua consideração na primeira linha da estratégia para o País.

Actualmente, a Náutica de Recreio e o Turismo Náutico encontram-se numa situação de base muito incipiente; no entanto, entre todos os componentes da denominada “linha de frente” é o que apresenta melhores e maiores perspectivas e condições de crescimento, com um efeito multiplicador elevado quer no Turismo em geral, quer em outros Componentes do *Hypercluster*, como as Obras marítimas, Construção e Reparação Naval e Serviços Marítimos, etc., entre outros.

O componente Portos, Logística e Transportes Marítimos, já desempenha um papel fundamental na economia portuguesa e continua a ter o papel mais importante, actualmente, de entre as actividades económicas relacionadas com o mar em Portugal. As condições competitivas, resultantes sobretudo da localização geoestratégica, e as tendências actuais da logística internacional, conduzem a que este componente esteja integrado na “linha da frente” das apostas estratégicas para o *Hypercluster* da Economia do Mar, no entanto, deve ser reinventado e reconfigurado em termos das suas bases estruturais reforçando o papel dos portos portugueses como plataformas logísticas e “hubs” dos grandes fluxos internacionais de movimentação de mercadorias.

O componente Pesca, Agricultura e Indústria de Pescado necessita, também, de ser reconfigurado de forma a poder ser aproveitado todo o potencial da dimensão e qualidade dos recursos do mar português, aproveitando as novas tecnologias e processos de exploração, de agricultura e estruturando as cadeias de valor do pescado, por forma a potenciar um dos maiores recursos estratégicos do país.

A segunda plataforma de componentes é constituída por actividades económicas que devem desempenhar um papel fundamental, mas de suporte e optimização das actividades dos componentes da “linha da frente”. São menos estratégicos em termos de “*make or buy*”, isto é, dos sectores estratégicos envolvidos, mas, sem as actividades económicas desses componentes, as cadeias de valor da economia portuguesa não são optimizadas na sua capacidade de gerar riqueza para o País. Incluem-se nesta plataforma as seguintes componentes:

- Construção e Reparação Navais;
- Obras Marítimas; e
- Serviços Marítimos.

O papel de regeneração e de criação de factores de inovação, sustentação e desenvolvimento do *Hypercluster*, com efeito mais indirecto e de longo prazo, é desempenhado pelos seguintes componentes:

- Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento;
- Ambiente e Conservação da Natureza;

- ➡ Defesa e Segurança no Mar; e
- ➡ Ensino e Formação.

Uma outra plataforma de componentes do *Hypercluster* é constituída por dois componentes que devem desempenhar um papel como impulsionadores, enquadradores e gestores da consistência interna do *Hypercluster*. Esses componentes são os seguintes:

- ➡ Produção de Pensamento Estratégico; e
- ➡ Visibilidade, Comunicação e Imagem/Cultura Marítima.

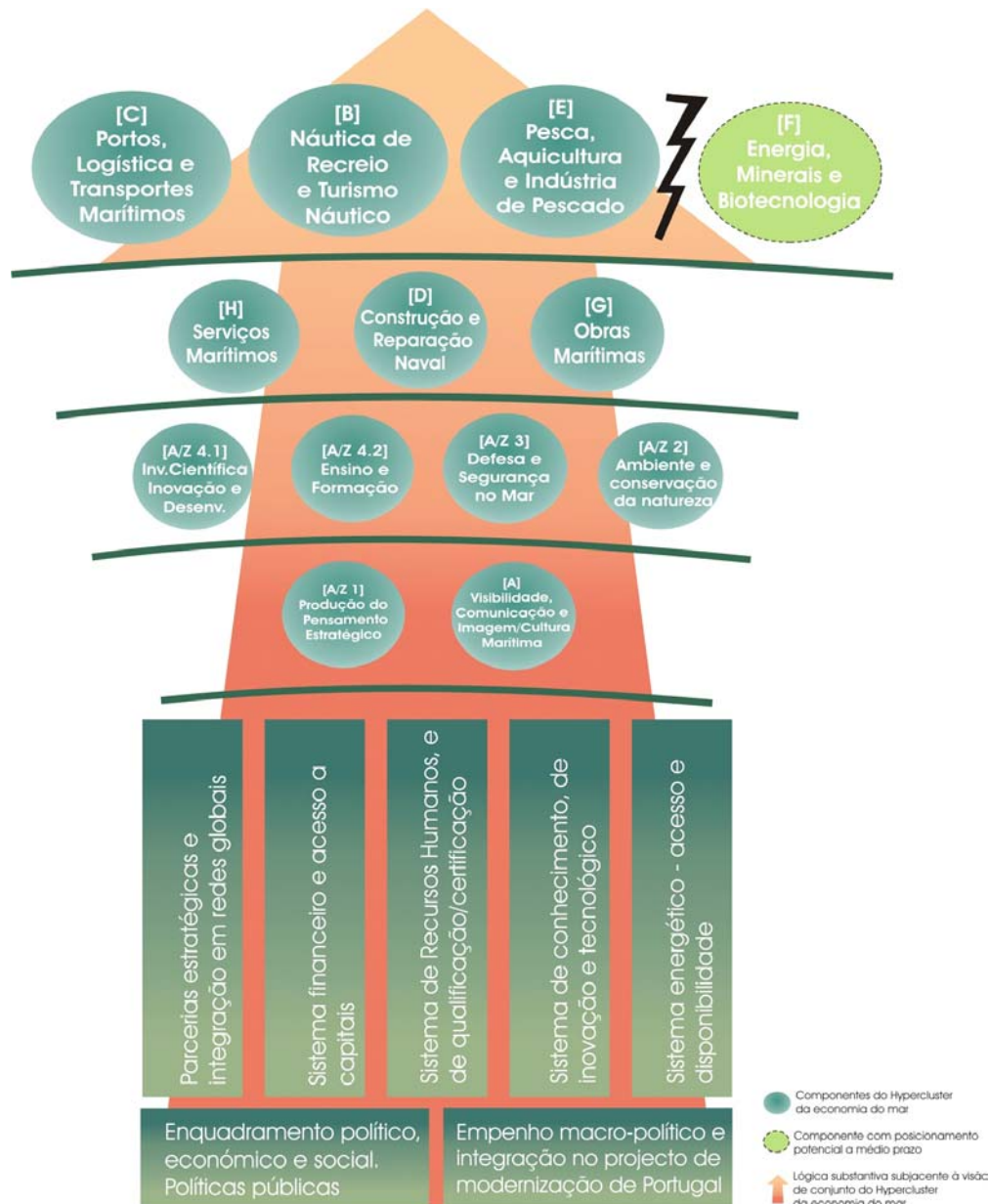
Estes dois componentes, pelo papel que representam devem ser considerados estrategicamente como incluídos na “linha da frente” das prioridades e actuação no mercado. Ambos estão interligados e constituem os grandes factores de mudança das atitudes de *business intelligence* e da valorização da economia do mar como um verdadeiro desígnio nacional, ao mesmo tempo que desenvolvem, promovem e comunicam uma nova imagem da Marca Portugal.

C. As condições de base para a viabilização do *Hypercluster*.

A concretização da Visão de Conjunto proposta para o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, apresentado no capítulo anterior necessita da concretização de um conjunto de condições de base que constituem as “fundações” de todo o sistema. Sem elas não será possível concretizar a visão e a mudança pretendidas.

Hypercluster da Economia do Mar em Portugal.

Condições de Viabilização



A viabilização do processo de mudança requer quatro condições fundamentais:

- ➔ a identificação clara da visão e dos objectivos estratégicos, que sirvam de orientadores a toda as acções dos actores estratégicos, sejam públicos ou privados;
- ➔ a criação de condições de competitividade que passem pela identificação dos activos estratégicos, dos recursos e competências técnicas necessárias e dos incentivos adequados;

- ➔ a criação de uma atitude colectiva e alinhada de todos os sectores estratégicos, públicos e privados, valorizando o Mar como um grande activo estratégico nacional e a concretização da visão conjunta para o *Hypercluster* da Economia do Mar como um desígnio nacional.
- ➔ a elaboração de uma Estratégia e de um *Master Plan* para o *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal que permitam integração de medidas e acções de todos os sectores estratégicos públicos e privados, numa verdadeira concatenação estratégica nacional.

Essa concatenação estratégica nacional, exige, por seu lado que, quer os actores públicos (Governo e Administração Pública), quer os actores privados (empresas e sociedade civil), assumam cada um o seu papel.

Assim, nos fundamentos para a viabilização do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal (ver figura anterior) estão duas condições de base:

- ➔ *O enquadramento político, económico e social* adequado com modelos orgânicos, macro-estruturas e políticas públicas transversais alinhadas com a visão conjunta e criadores das condições de facilitação e sucesso das acções empreendidas;
- ➔ *O empenhamento macro-político* de todos os poderes e actores (poder económico, poder político e sociedade civil), num projecto de modernização de Portugal e de concretização de visão para o *Hypercluster* da Economia do Mar.

As propostas de constituição de um Conselho de Ministros para o Mar, com um Ministro-Coordenador, o envolvimento político dos responsáveis nacionais ao mais alto nível (Presidente da República e Primeiro Ministro) e a constituição de um Fórum Empresarial, composto pelos principais actores estratégicos nos diferentes componentes do *Hypercluster* comprometidos com a mudança e concretização de visão, são medidas e instrumentos que se propõem (ver Parte III) e que são considerados fundamentais para viabilizar a visão proposta.

Outras condições de base para a viabilização do *Hypercluster* (ver figura anterior) passam pelo seguinte:

- ➔ *Parcerias estratégicas e integração em redes globais* - atendendo à dimensão actual dos nossos actores estratégicos, uma estratégia de consolidação e desenvolvimento desses actores passa pela sua especialização, como forma de ganhar competências fortes, e pela participação em processos de cooperação (alianças e parcerias estratégicas), para ganhar dimensão e condições competitivas e em redes globais, aproveitando e potenciando os activos e recursos de que o país dispõe (espaço marítimo, portos, posição geoestratégica, ligação com PALOP's, etc...).

- ➡ *Sistema financeiro e acesso a capitais* - a condição de base anteriormente referida, permite para além da criação de condições de competitividade, o acesso aos sistemas financeiros e a capitais que permitam criar as condições para a concretização dos projectos de implementação.
- ➡ *Sistema de Recursos Humanos e de Qualificação/Certificação de Competências* - as competências técnicas, o know-how colectivo resultante da I&D e as qualificações dos recursos humanos, são, como vimos, condições fundamentais para o sucesso da mudança; o país necessita, por isso, de um bom sistema de Ensino e Formação em questões relacionadas com o *Hypercluster*, não só por razões de sustentação, viabilização e desenvolvimento do *Hypercluster* português, mas também por razões que se prendem com a exportação dessas competências e know-how para o mercado globalizado.
- ➡ *Sistema de Conhecimento, Inovação e Tecnológico* - a criação de condições nacionais para apoiar o know-how e competências técnicas sobre temas da economia do mar está intimamente ligada com a condição anterior (Recursos Humanos e Qualificação e Certificação de Competências), sendo ambos fundamentais mas interdependentes para atingir o objectivo final de viabilização do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal. O país tem já alguns Centros de Excelência nestas matérias, mas trabalhando de forma isolada e sem objectivos estratégicos bem definidos.
- ➡ *Sistema Energético. Acesso e disponibilidade* - o mar é uma fonte inesgotável de soluções energéticas; as soluções energéticas estão no centro nevrálgico da condição de competitividade de qualquer país ou região; ter ou não ter acesso e disponibilidade de soluções enérgicas, num sistema nacional, altera as condições de valorização do *Hypercluster*; por isso, justifica-se o investimento na procura de criação deste Sistema Energético nacional, onde o mar tem um papel determinante.



PARTE III

A ESTRATÉGIA E OS PLANOS DE ACÇÃO



Parte III - A Estratégia e os Planos de Acção

Na parte I - Fundamentação, do presente relatório, analisámos o contexto actual da economia portuguesa, a situação de descontinuidade, os factores que estão a provocar essa descontinuidade e a necessidade de mudança; identificámos os novos domínios estratégicos que podem suportar novos padrões de modernização e novos modelos de desenvolvimento da economia portuguesa; analisámos as novas funções estratégicas e económicas dos oceanos e avaliámos a importância das actividades económicas relacionadas com a Economia do Mar para Portugal; definimos o conceito de *Hypercluster* da Economia do Mar e identificámos as actividades económicas que podem e/ou devem fazer parte desse *Hypercluster*; finalmente, caracterizámos cada um dos possíveis componentes desse *Hypercluster*, em termos do seu conteúdo, factores de dimensão e procura associados, tendências do mercado e a sua situação em Portugal.

Posteriormente (Parte II), procedemos à avaliação dos critérios que conduziram às conclusões do posicionamento estratégico de cada componente do *Hypercluster* português, em termos das condições de atractividade dos mercados e das suas condições competitivas; apresentámos uma proposta da Visão de Conjunto do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, bem como o papel de cada componente no sistema integrado e na Cadeia de Valor das actividades/sectores económicos englobados; identificámos, também, as condições consideradas fundamentais para a viabilização do *Hypercluster*, tal como proposto.

Pretende-se agora, nesta Parte III, apresentar as linhas de orientação para uma estratégia de implementação do *Hypercluster* em Portugal, um plano de acção geral e as propostas de acção para cada componente. Serão também identificadas as linhas de orientação e as fontes de financiamentos que permitirão criar as condições de apoio à implementação das acções propostas.

A. O *Hypercluster* da Economia do Mar: uma estratégia para Portugal no 1º Q. XXI

Uma estratégia consequente pode/deve ser apresentada numa sequência de poucos tópicos decisivos, cada um deles exprimindo uma linha de orientação de fundo.

Linhas de Orientação de Fundo

No caso vertente da estratégia para o *hypercluster* da economia do mar, identificámos os 7 seguintes:

- 1 - **Compreender** os mecanismos e os processos;
- 2 - Estabelecer **uma concepção orientadora**;
- 3 - Estabelecer **uma visão**;
- 4 - Reconhecer e enfrentar **as realidades**;
- 5 - Assegurar a vontade de **assumir** o desígnio nacional da economia do mar;
- 6 - **Agir**: que é o cruzamento entre a opção estratégica e o Plano de Acção;
- 7 - O desenrolar no tempo concreto: **concretização/acompanhamento/controlo**

Justifica-se procedermos a uma breve explicação adicional sobre cada um dos 7 tópicos assinalados.

1 - Compreender os mecanismos e os processos

Constituiu, evidentemente, o essencial do trabalho apresentado na Parte I - Fundamentação, do presente relatório, sem esse esforço (que fica feito) dificilmente compreenderíamos a dureza, a dimensão, a profundidade, a exigência do percurso que há a cumprir na economia portuguesa para vencer o declive em que se situa, em pleno cenário de definhamento. E, mais em concreto, a realidade do que é exigido aos Portugueses em termos de economia do mar – se é que pretendem ser e não apenas, vaga e mediocrementemente, ir tendo alguma coisa. Entre o ser, por si próprio e o (sempre pouco) ter, porque alguém o concede, vai uma distância que a simples economia não tem capacidade para conceber – quanto mais para medir!

De entre a explanação razoavelmente desenvolvida da Parte I, consideramos útil retomar, como peças-mestras da estratégia proposta as quatro que a seguir se apresentam.

Em 1º lugar, o peso da visão de **contexto de descontinuidade** na economia portuguesa, sublinhando que é absolutamente irrelevante tentar projectar, para o futuro, as leituras, as atitudes, os objectivos, os modos de actuação do passado – e, por maioria de razão, a estultícia, face à dureza dos desafios, dos raciocínios e da pequenez da actuação de boa parte dos actores na vida portuguesa.

Em 2º lugar, a nova realidade da articulação prática dos conceitos teóricos de **economia completa/economia de sectores**. Trata-se de compreender que perdeu efectividade o conceito, durante décadas (até meados da década de 80 do séc.XX) aceite, de que a realidade e a política económicas se referiam a uma economia, de um determinado país, um Estado-nação e que, como tal, deveria dar prioridade, no seu interior, a todos os componentes estruturais ao nível dos sectores, mesmo que em miniatura roçando o ridículo, do ponto de vista técnico. Na economia actual, nos começos do séc.XXI, a pressão da globalização competitiva sobre todas as economias é tal que a lógica matricial da política económica e da acção das empresas veio alterada de-alto-a-baixo: apenas é possível manter padrões competitivos afectando os recursos e as energias para sectores, inseridos na economia global – e não já na plenitude da dispersão pelo leque da economia completa (impossível de manter em termos competitivos globais).

Em 3º lugar, a noção de **domínio de potencial estratégico**. Resume-se em duas palavras:

- de um lado, para exprimir que se trata daqueles conjuntos articulados de actividades que preenchem dois requisitos: a) estarem presentes na economia portuguesa com alguma relevância; e b) poderem contribuir, significativamente, para o preenchimento do *gap* estratégico, ao longo do 1º Q.XXI, dentre o cenário (aspiracional) de afirmação e o cenário (espontâneo) de definhamento;
- de outro lado (e pelos motivos constantes da entrada anterior), este conceito constitui a própria razão de ser de todo o presente trabalho e, por maioria de razão, da estratégia e do plano de acção apresentados.

Em 4º lugar, a compreensão de **os oceanos como factor estratégico global no séc. XXI**. Trata-se de um dos mais importantes aspectos de toda a economia do mar, na actualidade: não há, presentemente, qualquer dúvida quanto ao facto de que, do ponto de vista científico, geopolítico, militar e económico, os oceanos constituem, certamente, a “última fronteira” do planeta mas, também e para além, a principal fonte de riqueza e poder, ainda por explorar na sua plenitude. O mesmo é dizer: um factor estratégico de primeira relevância, face ao qual o posicionamento de cada Estado ribeirinho assume o estatuto de questão

geopolítica de primeira linha, directamente ligada à visão sobre segurança nacional, no seu conceito mais alargado.

2 - Estabelecer uma concepção orientadora

O conceito que está na base de toda a estratégia e que lhe serve de orientação é o de **Hypercluster da Economia do Mar**, tal como definido no presente trabalho.

Pela estruturação da sua própria natureza, como *hypercluster*, resulta que o *Hypercluster* da Economia do Mar implica que apenas a visão holística é eficaz, em que cada componente está relacionado com todos os outros; e, sobretudo, que apenas o conjunto faz sentido.

É este um dos pontos cruciais da concepção estratégica apresentada, e é também, com igual peso, um dos pontos cruciais que explica a degradação da situação portuguesa face ao mar nas últimas pouco mais de 3 décadas. Com efeito, um dos aspectos mais chocantes, para além do puro e deliberado desinteresse, das políticas públicas em relação ao mar é o carácter fragmentário e disperso das medidas concretas, sem visão de conjunto, nem articulação, nem razão de ser conceptualizada e explícita – em suma: sem qualquer visão estratégica e na ausência total de percepção do carácter holístico da realidade.

Como consequência desta explicitação da natureza holística do conceito de *hypercluster* resulta uma realidade prática, que é uma exigência metodológica (que sintetiza bem os condicionalismos com que a execução da estratégia proposta tem de conviver): o todo é obrigatório; tudo é impossível.

Esta frase sintética exprime as restrições práticas à aplicação da visão teórica: certamente, “o todo é obrigatório”, no sentido que, sem a visão holística, estaremos a desperdiçar energias e, seguramente, a cometer erros; mas, seguramente, ninguém, nunca, pode tudo fazer simultaneamente e com a mesma capacidade, i.e., “tudo é impossível”, no sentido de que, preservando e evidenciando a visão de conjunto, haverá que começar por onde for mais eficaz – e ir chamando, atraindo e rebocando os restantes componentes do conjunto que constitui – sempre – a referência estratégica. É este o sentido do desenvolvimento, mais adiante, do ponto 6.

3 - Estabelecer uma visão

É um dos passos mais difíceis e delicados do estabelecimento de qualquer estratégia; está sempre sujeito à dúvida e/ou à crítica do duplo erro: é demasiado prudente, sem chama ou é demasiado ambicioso, sem aderência à realidade. É fácil, quando nada se faz e se manobra para garantir que apenas se comenta o trabalho dos outros, criticar o conteúdo de uma visão estratégica; é difícil estabelecê-la, defendê-la, mantê-

la, concretizá-la, torná-la realidade. Todo o trabalho agora apresentado procura contribuir para que seja uma realidade, ainda no decurso do 1º. Q.XXI, a visão estratégica seguidamente proposta.

A visão estratégica a que tudo está subordinado é: **tornar Portugal, na viragem do 1º. para o 2º. Q.XXI, num actor marítimo relevante, ao nível global.**

Para tanto, aquela visão comporta e desdobra-se em sete dimensões principais:

1. o mar como componente identitário da realidade e da existência de Portugal (no passado e no futuro);
2. o mar como espaço gerador de riqueza, poderio e prestígio;
3. o mar como factor estratégico global no séc.XXI;
4. a economia do mar como propulsor do modelo de desenvolvimento da economia portuguesa;
5. (re)colocar o mar no centro do pensamento estratégico português, constituindo factor mobilizador e de coesão nacional;
6. a economia do mar como (efectivo) potenciador da capacidade de resposta, por parte de Portugal, à sua questão estratégica fundamental no 1º.Q.XXI: a capacidade para, sim ou não, articular os 4 componentes decisivos da sua geopolítica, a saber: Portugal; Europa; África; Brasil;
7. a estratégia para o *Hypercluster* da Economia do Mar, uma tarefa a ser sistematizada e consistentemente conduzida ao longo de todo o 1º. Q.XXI – tendo, certamente e sobretudo, permanentemente presente a visão de longo prazo, para além das já menos de duas décadas ainda por correr daquele período.

4 - Reconhecer e enfrentar as realidades

É uma exigência óbvia de qualquer estratégia minimamente realista; no caso do *hypercluster* da economia do mar, de forma particularmente intensa, porque o ponto de partida de Portugal é, neste momento, particularmente desfavorável – o que importa, por maioria de razão, combater para, literalmente, podermos criar um futuro para o posicionamento estratégico de Portugal nas actividades ligadas ao mar.

As questões fundamentais que importa, pois, reconhecer, saber e ter a coragem de enfrentar são as cinco seguintes, a que acrescem, como 6º componente, três mecanismos de compensação:

1. um facto: Portugal perde, consistentemente, posição na economia do mar desde há mais de 30 anos;

2. um reconhecimento: sobrepõem-se, naturalmente, os constrangimentos estruturais da economia portuguesa que se representam (e, por vezes, se aprofundam) nas actividades da economia do mar;
3. um componente decisivo: as insuficiências da estrutura empresarial;
4. um factor pesado de agravamento: a extrema debilidade da atitude política do Estado face às questões estratégicas do mar;
5. e uma realidade ao nível internacional: os efeitos da conjugação, ao longo de três décadas e de resultados convergentes, entre a competição global e o enfraquecimento progressivo da posição portuguesa na economia do mar;
6. mas importa atender a três mecanismos de compensação, a saber:
 - a) a localização geográfica;
 - b) a herança histórico-estrutural;
 - c) o sobressalto de consciencialização dos empresários portugueses.

5 - Assegurar a vontade de assumir o desígnio nacional da economia do mar

Neste quinto tópico da apresentação estratégica, estão contidos três aspectos, verdadeiramente decisivos, que importa explicitar: a) o significado de “assumir”; b) o carácter de “desígnio nacional”; e c) o comportamento dos actores.

Explicitando, teremos então:

- a) “assumir” não é palavra vã; é um dos elementos constitutivos do triângulo básico de referência da acção humana: compreender/assumir/agir. Está na base da essência de tudo quanto fazemos, mesmo quando de tal não há consciência plena. Ora, precisamente porque queremos que haja plenitude de consciência, por parte de todos os actores, na concretização da estratégia proposta, explicitamos o triângulo básico e colocámo-lo em evidência, no enunciado inicial, pelo recurso ao uso de maiúsculas – desse modo fica claro que ele percorre todo o percurso estratégico; só resta acrescentar que, dos três, o mais exigente é o da dimensão ética, o referente a **assumir**;
- b) é profundamente relevante que se compreenda e se assuma o carácter de “desígnio nacional” para a estratégia do *hypercluster*; o que está em jogo em termos políticos, histórico-estruturais, económicos e sócio-culturais é demasiado importante e pesado para a indiferença ou a rejeição. É este, inevitável e felizmente, um combate que caberá a todos os Portugueses que saibam e queiram enfrentar o futuro e o processo da sua construção;

- c) ao referirmos, no enunciado deste tópico número 5, o verbo **assegurar**, ficou claro que o essencial da questão estava, está e estará no **comportamento dos actores** – de todos os actores.

Clarificados estes aspectos, podemos sistematizar o conteúdo, deste quinto tópico da estratégia formulada, nos seis seguintes componentes:

1. constitui, na prática, um pressuposto indispensável – sem o qual, nada haverá de útil a fazer;
2. trata-se de mobilizar a vontade e de revivificar o comportamento dos actores;
3. requer um esforço colectivo de consciencialização e mobilização dos actores especificamente relevantes e do conjunto da sociedade portuguesa;
4. este esforço deverá, à partida e desde o primeiro momento, mostrar o objectivo central de combater e reverter a situação prevalecente de perda de relevância das questões do mar na sociedade portuguesa;
5. será indispensável garantir um trabalho, em profundidade (por parte dos promotores efectivamente empenhados na concretização da estratégia) ao longo de 2 linhas dominantes:
 - a) na difusão, no conjunto da sociedade, do carácter essencial do mar na realidade histórico-estrutural (e, portanto, também económica) de Portugal;
 - b) na ultrapassagem sistematizada, no decurso do tempo, dos constrangimentos em termos de recursos materiais, humanos, financeiros e organizacionais;
6. finalmente, assegurar o essencial: um movimento organizado, dinâmico e polarizador na economia e na sociedade portuguesas que, arrancando com base na iniciativa consciente dos actores empresariais, saiba desenvolver actuação útil e, para tanto, saiba, também, congregar o interesse e o apoio dos responsáveis políticos conscientes.

6 - Agir: que é o cruzamento entre a opção estratégica e o Plano de Acção

Obviamente, esta sexta orientação de fundo é aquela para a qual todas convergem e, em bom rigor, da qual, antes ou depois, cedo ou tarde, explícita ou implicitamente, todas emergem (em resultado das acções ou omissões, ao longo do tempo); a sexta componente é a que rege, directamente, a acção.

Por isso mesmo, na lógica do presente estudo trabalho, ela corresponde ao cruzamento (directo, crú e sem delongas) entre a opção estratégica definida e o Plano de Acção estabelecido.

A opção estratégica é o mapa do percurso estratégico, seguidamente apresentado – e que resume toda a reflexão estratégica sobre o *hypercluster* realizada ao longo do trabalho. É, no que mais conta, o mapa do percurso estratégico.

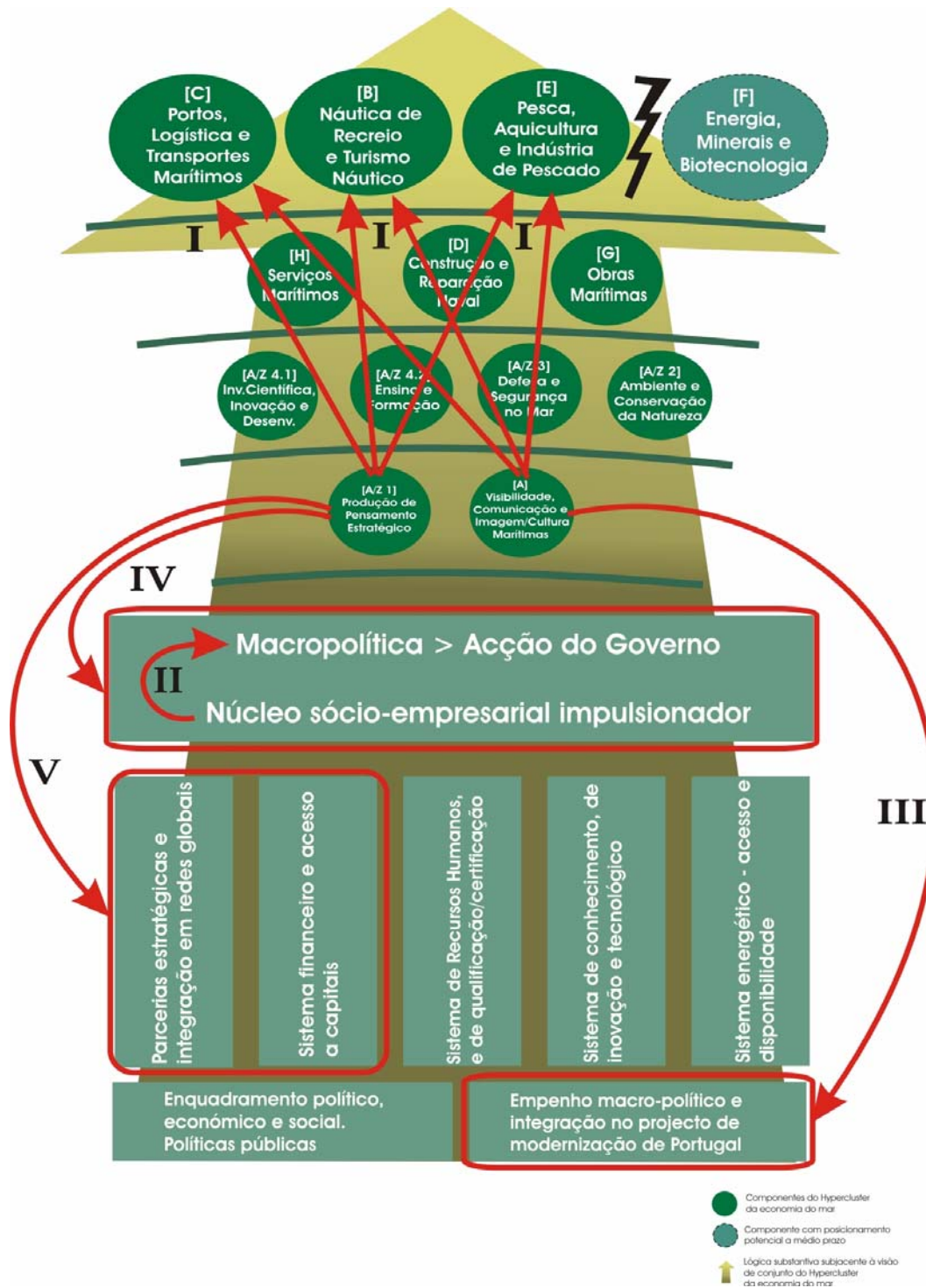
Não caberá, neste momento, descrever o conteúdo deste gráfico – o que está feito no desenvolvimento próprio do texto do trabalho.

Mas justificar-se-á explicitar alguns aspectos básicos.

Nestes termos:

- a) a visão de conjunto, na sua parte superior, sistematiza as prioridades estratégicas entre os vários componentes do *hypercluster*;
- b) os vectores I traduzem o conjunto de acções iniciais directas da concretização da estratégia no Plano de Acção;
- c) a parte intermédia da visão de conjunto mostra o papel insubstituível da acção do núcleo sócio-empresarial impulsionador e da sua intervenção junto das estruturas macropolíticas (referidas na última alínea da linha de orientação anterior) e que está expressa no vector II;
- d) a parte inferior da visão de conjunto mostra aquelas que são as condições de base para a concretização da estratégia (frequentemente ignoradas ou, pelo menos, não explicitadas) – mas que são, verdadeiramente, essenciais, o que fica expresso pela inserção dos vectores III, IV e V.

Estratégia para o Hypercluster da Economia do Mar



Por seu lado, o Plano de Acção corresponde, por natureza, à materialização da opção estratégica.

Sendo certo que está desenvolvido no capítulo seguinte, é útil deixar, nesta apresentação geral, a sua sistematização, distinguindo, no interior do conjunto do seu *Master Plan*, 4 blocos fundamentais:

- os Planos Prioritários;
- os Planos de Sustentação Imediata;
- os Planos de Alimentação;
- o Plano Horizonte Mais/Meta-Oceano.

Para além destes quatro blocos de planos articulados no conjunto do *Master Plan* (em que apenas a sua totalidade faz sentido, como decorre da posição metodológica de fundo), no Plano de Acção e nas Acções de Enquadramento apresentados nos capítulos seguintes, serão ainda explicitados: os objectivos/os instrumentos; os recursos/as capacidades; as dificuldades/os bloqueios/os constrangimentos.

7 - O desenrolar no tempo concreto: concretização/acompanhamento/controlo

Esta sétima e última linha de orientação estratégica decorre de todas as anteriores e situa-se, toda ela, no terreno concreto da realidade operacional.

Quer isto dizer, necessariamente, que se refere a operações posteriores à decisão de efectivação da estratégia – mas que, em todo o caso, convém deixar, desde já, encaminhadas.

Por razões de arrumação das matérias, serão aqui apresentadas em três blocos (A, B e C) contidos na designação geral desta última linha de orientação.

A. Concretização

Quanto à concretização, o que importa, agora, especificar é um conjunto de aspectos referentes ao plano e, mais desenvolvidamente, aos actores.

Evidentemente, em termos de plano orientador, trata-se de assumir e concretizar o *Master Plan* tal como já anteriormente enunciado nos seus quatro blocos.

No que respeita aos actores, haverá que atender a 3 categorias fundamentais: i) as empresas; ii) os aparelhos de poder político formal; e iii) a sociedade civil organizada.

Cada uma destas três categorias é, genuinamente, essencial; mas, naturalmente, no interior de cada uma haverá que especificar os componentes decisivos. Junto de cada um e de modo adequado em função das respectivas naturezas, capacidades e modos de comportamento, haverá que modular a acção a desenvolver, ao longo do tempo concreto, i.e., o 1º.Q.XXI.

Deste modo, quanto às empresas, haverá que ter presentes os seguintes aspectos (sempre, repita-se, a modular face às circunstâncias concretas ao longo de quase 2 décadas futuras):

1. as empresas constituem os pólos geradores de valor acrescentado que, só ele, pode ser repartido no conjunto da economia;
2. são os actores impulsionadores do desenvolvimento económico e social, a partir da sua capacidade própria de criadoras e reinvestidoras de lucros;
3. na relação entre empresas e mercados, haverá que atender, com particular cuidado, às condições relativas, por um lado, às exigências de competitividade no quadro da competição global e, por outro lado, à imposição, por força da realidade, de modelos de coopetição entre empresas – o que implica um papel fundamental do órgão institucional, adiante proposto, com a designação de Fórum Empresarial para a Economia do Mar;
4. em nossa opinião, no quadro da actuação do conjunto dos actores empresariais, a ACL (ou, em segunda alternativa, alguma outra instituição) deverá, inexoravelmente, assumir a tarefa de desencadear a construção do *Hypercluster*.

Quanto aos aparelhos de poder político formal, há um trabalho permanente de esclarecimento da fundamentação, motivação de vontades e mobilização de apoios que deverá ser desenvolvido junto de: a) Órgãos de Soberania; b) União Europeia; c) Administração Pública; d) Forças Armadas (em particular a Marinha de Guerra Portuguesa); e e) partidos políticos.

Finalmente, quanto à sociedade civil organizada haverá que desenvolver, sistematizadamente (e tendo em atenção que será ao arrepio da – má! - tradição na sociedade portuguesa) um movimento consistente de criação de contactos, de suscitação de interesse e de demonstração de novas vias de afirmação (com uma vocação central para o interesse de Portugal e dos Portugueses) junto de: a) escolas, universidades e centros/instituições de investigação científica; e b) clubes, movimentos de cidadania, associações ligadas ao mar, sindicatos e organizações patronais.

A acção junto destes múltiplos e vários corpos intermédios, ao longo do horizonte temporal da estratégia proposta constituirá um factor pesado de enquadramento – pela simples razão que, se a sociedade civil, no seu conjunto, não compreender e não assumir como sua a estratégia do *Hypercluster*, não será possível atingir o âmago mais fundo do essencial: o revigoramento da cultura marítima de Portugal e dos

Portugueses, a compreensão da riqueza da economia do mar e a revivificação e o aprofundamento, para o futuro, da base histórico-cultural da ligação do Povo Português com o papel do mar na matriz identitária do ser de Portugal.

B. Acompanhamento

O acompanhamento da execução da estratégia será, ao longo de todo o respectivo horizonte temporal, uma verdadeira exigência – e uma exigência essencial.

Essa responsabilidade caberá, em nossa opinião, em primeiro lugar, ao Fórum Empresarial (já acima referido).

Para tanto – e sem entrar, neste momento, em pormenores de execução – o Fórum Empresarial deverá cumprir duas condições elementares:

- ➔ por um lado, assegurar-se dos apoios técnicos externos indispensáveis para a eficácia da sua actuação;
- ➔ por outro lado, garantir uma cooperação estratégica permanente com as estruturas do poder político formal.

Obviamente, todo o trabalho referente ao acompanhamento por parte do Fórum Empresarial deverá ser devidamente estudado, preparado e progressivamente aprofundado em função da decisão da criação do próprio Fórum e, consequentemente, em função da respectiva marcação dos tempos.

C. Controlo

Neste bloco, referente aos aspectos de controlo, está em causa uma mera função técnica (ainda que relevante) directamente articulada com o bloco anterior de acompanhamento.

Deverá, necessariamente, ser assumida pelo Fórum Empresarial ao qual caberá recrutar os apoios técnicos externos para o bom cumprimento da função.

E deverá, também, a concretização do controlo, servir como o mais imediato ponto de partida para uma outra faceta do acompanhamento, esta já não de feição técnica mas de carácter estratégico: a identificação dos ajustamentos/correções/adaptações que se imporão, face às realidades da execução. Em bom rigor,

esta faceta faz parte integrante da própria concepção (inicial) da estratégia – de outro modo, ficaria desligada do carácter concreto e vivencial da própria realidade, i.e., para pouco ou nada serviria!

B. O *Hypercluster* da Economia do Mar: um Plano de Acção para Portugal no 1º Q. XXI

Definimos (Parte II) a Visão de Conjunto e identificámos as condições de viabilização da sua implementação e a importância das atitudes, qualificações, competências dos principais actores estratégicos. No Capítulo anterior, definimos as linhas de orientação de fundo para a implementação de uma estratégia no 1º Quartel do Séc. XXI. Cabe agora apresentar as linhas estratégicas de um *Master Plan* para a implementação do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, no mesmo horizonte temporal do 1º Q. XXI.

***Master Plan* de Acções**

Os objectivos estratégicos a atingir com este *Master Plan* são os seguintes:

- O *Hypercluster* da Economia do Mar, constituir, ao longo do 1º Quartel do Séc. XXI um domínio estratégico impulsionador do Desenvolvimento Económico e Social de Portugal.
- Colocar Portugal, no mesmo horizonte temporal, como interlocutor credível, porque efectivo e inovador, na economia global do mar.

Tomando em consideração o papel a desempenhar por cada um dos componentes e as suas condições de implementação, nomeadamente a existência ou não de actores configuradores e dinamizadores das iniciativas e o possível imediatismo das soluções, propõe-se o desenvolvimento de um *Master Plan* em quatro blocos fundamentais, como referido anteriormente e nomeadamente:

- Planos Prioritários
- Planos de Sustentação Imediata
- Planos de Alimentação
- Plano Horizonte Mais/Meta-Oceano

O bloco dos Planos Prioritários é constituído pelos planos detalhados das acções estruturantes propostas para os componentes que podem e devem desempenhar o papel de geradores primários de riqueza, motores e potenciadores primários de cadeias de valor a desenvolver para os diferentes *clusters*. Também

se incluem neste nível de Plano Prioritário, as acções estruturantes dos componentes aos quais é atribuído um papel enquadrador, impulsionador, regulador e gestor de todo o conjunto sistémico do *Hypercluster*. Assim, este primeiro nível ou "linha da frente" deve ser constituído pelos Planos de Acção para os seguintes componentes:

1. Portos, Logística e Transportes Marítimos.
2. Náutica de Recreio e Turismo Náutico.
3. Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado.
4. Visibilidade, Comunicação e Imagem/Culturas Marítimas.
5. Produção de Pensamento Estratégico.

Pelas razões anteriormente referidas e pela importância do seu impacto potencial na economia portuguesa, a curto prazo em caso de concretização positiva dos resultados de pesquisa e das condições de viabilidade, e/ou do impacto potencial significativo a longo prazo, deve também ser considerado prioritário o Plano de Acção para o componente:

6. Energia, Minerais e Biotecnologia.

Num segundo nível e incluídos no bloco dos Planos de Sustentação Imediata, estão os Planos de Acção que englobam as acções estruturantes dos componentes que representam um papel de suporte e sustentação imediata das cadeias de valor dos componentes considerados prioritários, ou da "linha da frente". Os Planos de Acção a considerar nesta plataforma são os seguintes:

7. Serviços Marítimos
8. Construção e Reparação Navais
9. Obras Marítimas

No bloco referente aos Planos de Alimentação devem estar incluídos os planos detalhados das acções propostas para os componentes com um papel de desenvolvimento de condições de estruturação, inovação e alimentação das condições futuras de desenvolvimento sistemático do *Hypercluster*. Pelas suas características, são de incluir nesta plataforma os seguintes Planos de Acção:

10. Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento
11. Ensino e Formação
12. Defesa e Segurança no Mar
13. Ambiente e Conservação da Natureza

Por último, mas não menos importante há que considerar um plano denominado Plano Horizonte Mais/Meta-Oceano, de carácter prospectivo e dotado de uma perspectiva de maior longo prazo. Os objectivos deste plano são os de continuar a Visão de Conjunto no futuro, a continuação de uma visão alinhada e integrada

para o *Hypercluster* e de "quebra-gelos" da ruptura, inovação e criação de novas perspectivas e vias de desenvolvimento para a economia portuguesa, com base nas actividades económicas relacionadas com o mar e os oceanos.

É, como vimos, consensual a percepção de que o mar e os oceanos constituem um dos factores dominantes da estruturação e de recomposição de forças, em termos de poderio e riqueza, à escala global, no século XXI. Consequentemente, impõe-se, para Portugal, e pretende-se com este Plano Meta-Oceano, o seguinte:

- adoptar, explicitamente, uma leitura de longo prazo, sem se ficar imobilizado pela inércia do imediatismo;
- investir, gerir, controlar e acompanhar de perto a evolução das acções do *Master Plan* e dos diferentes Planos de Acção parcelares, mas, principalmente, da evolução do conhecimento e das qualificações resultantes dos Planos de Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento e de Ensino e Formação;
- ensaiar, de forma sistemática, iniciativas empresariais para simultaneamente, conhecer os mercados, estar presente nos mercados interessantes e acautelar lucros futuros;
- aprofundar, também de forma sistemática, a reflexão estratégica sobre os componentes constituintes do *Hypercluster* e, em especial, pelo seu potencial, o componente das actividades ligadas a questões de Energia, Minerais e Biotecnologias, como referido;
- articulação e alinhamento de interesses e papéis dos principais actores estratégicos nacionais, públicos e privados.

A Concretização do *Master Plan* e dos consequentes planos detalhados só é possível se, antes, houver lugar a um conjunto de medidas de enquadramento e à constituição de estruturas (aparelhos) que permitam e tornem eficaz essa concretização. Entre essas acções estão a Criação do *Forúm* Empresarial para a Economia do Mar, o Grupo de Trabalho Permanente e a instituição de uma Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar (ver Plano de Acções para o componente Produção de Pensamento Estratégico).

O *Master Plan* e os Planos de Acção parcelares, alinhados nos seus objectivos, como referido, devem impor uma calendarização rigorosa e medidas de resultados a todos os programas operacionais a serem elaborados, como forma de garantir que os objectivos pretendidos ao mais alto nível são efectivamente alcançados.

Os objectivos, o *Master Plan*, os Planos de Acção parcelares, bem como os resultados que são fixados e os que vão sendo alcançados, deverão ser divulgados publicamente, nomeadamente, através da comunicação do ponto de situação na citada Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar (proposta), devendo envolver todos os actores estratégicos com interesse na economia do mar.

C. As Acções de Enquadramento

A concretização do *Master Plan* orientador atrás referido e dos Planos de Acção para cada um dos componentes do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, a seguir apresentados, necessitam de um conjunto de acções de enquadramento institucional e organizacional que permitam a concretização das condições de viabilização e o sucesso dos planos e acções propostos.

O *Hypercluster* é ainda muito débil na economia portuguesa. Na prática esse *Hypercluster*, com a lógica sistémica necessária, ainda não existe e, se não forem tomadas medidas urgentes, manter-se-ão as razões endógenas para que não se desenvolva, nomeadamente, as empresas viverão o seu dia-a-dia de sobrevivência e, definhamento e o Estado não se interessa, nem desempenha o papel fundamental de impulsionador e facilitador das acções.

No entanto, como demonstrado ao longo do relatório, as actividades económicas da economia do mar, enquadradas numa lógica sistémica de *hypercluster*, representam um dos domínios estratégicos para a concretização do desenvolvimento da economia portuguesa. Esta, como referido, encontra-se numa situação difícil de descontinuidade que tem de assumir para ultrapassar o movimento espontâneo e estrutural de paralisia e definhamento que se está a projectar sobre o conjunto da economia.

O ponto de partida é baixo e existem bloqueios e constrangimentos, conforme referido no capítulo em análise das condições de viabilização. Existem, de facto, factores limitadores, como por exemplo, os seguintes:

- ➡ a ausência de inserção em redes globais, em especial, da economia do mar;
- ➡ a irrelevância da dimensão dos negócios e dos actores estratégicos;
- ➡ os recursos financeiros modestos e a falta de inserção no sistema financeiro global;
- ➡ a debilidade das Finanças Públicas, mas, principalmente, a insuficiência da Política Económica;
- ➡ a anemia da economia e a fraqueza, em geral, da iniciativa empresarial.

No entanto, o maior constrangimento, como já referido, encontra-se no assumir e fazer. Esta assumpção e esta acção têm de constituir prioridades para os actores estratégicos nacionais, quer para a parte pública (Estado, Governo e Administrações) quer para a parte privada (empresas e sociedade civil).

Neste quadro, são propostas três medidas de acções, de carácter institucional e organizacional com o objectivo de criar condições de enquadramento e de sucesso das restantes acções apresentadas. Essas acções enquadradoras são as seguintes:

- ➔ Constituição de um Conselho de Ministros Exclusivo para os Assuntos do Mar;
- ➔ Constituição de um Fórum Empresarial para a Economia do Mar;
- ➔ Criação de Legislação Especial e Exclusiva para o *Hypercluster* da Economia do Mar.

A importância e a transversalidade dos assuntos relacionados com o mar são estratégicos para as prioridades nacionais e como tal, devem ser assumidos pelo poder político. A actual Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, não tem revelado a eficácia pretendida, em grande parte devido à pouca importância política que lhe é atribuída. Propõe-se, por isso, a constituição de um Conselho de Ministros Exclusivo para os Assuntos do Mar, presidido pelo Primeiro-Ministro (nos países que adoptaram este modelo orgânico, o poder de superintendência directa é do Primeiro-Ministro) e composto pelos ministros com competência e atribuições directas no mar. Este conselho exclusivo deve reunir, pelo menos, cada trimestre.

O controlo da execução das acções deve pertencer a um Ministro-Coordenador, suportado por um Gabinete Técnico. Como órgãos de Conselho Estratégico, deve haver uma Comissão representativa dos sectores da Sociedade Civil (actualmente baseada no Fórum Permanente para os Assuntos do Mar) e, principalmente, deve haver uma forte representação empresarial, através do Fórum Empresarial para a Economia do Mar (proposto).

Este Fórum Empresarial para a Economia do Mar, como proposto nos Planos de Acção detalhados, (ver Produção de Pensamento Estratégico) deverá ser constituído exclusivamente por empresários dos diferentes sectores, comprometidos com a visão e a mudança, abertos à cooperação intra e intersectorial e dinamizada pelas empresas de referência e com características de configuradores em cada sector/cadeia de valor. O principal objectivo deste Fórum deverá ser o de criar condições e fomentar as boas práticas empresariais de Excelência e Cooperação entre os actores estratégicos nacionais, com a finalidade de desenvolver a economia portuguesa e gerar riqueza colectiva em todos os componentes e participantes do *Hypercluster* da Economia do Mar.

A criação e dinamização deste Fórum deve partir de um grupo alargado de empresários, comprometidos com a visão e os objectivos e condições para servirem de motores e configuradores de todo o processo.

A SaeR considera que a ACL - Associação Comercial de Lisboa, pelo seu historial e atitudes já demonstradas, tem condições para constituir no seu seio o primeiro grupo duro de empresários e desenvolver as estruturas (aparelho) adequadas para o desenvolvimento do Fórum.

Este Fórum deverá constituir um Grupo de Trabalho Permanente, com a finalidade de pesquisar e desenvolver boas práticas de Inovação e Cooperação, a apresentar numa (proposta) Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar, a qual se prospectiva que possa passar a ser bienal.

Será de aproveitar e integrar as dinâmicas já existentes de outras iniciativas relacionadas com *clusters* do mar, nomeadamente o Fórum Permanente para os Assuntos do Mar, no quadro da Estratégia Nacional para o Mar e da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, e as candidaturas a *Clusters* Regionais do Mar, no quadro do QREN – Quadro de Referência Estratégica Nacional, dos *Clusters* Regionais da Região Centro, dinamizado pela Associação Fórum Mar Centro, e da Região Norte, dinamizado por várias entidades, entre elas o IDCEN – Instituto para o Desenvolvimento do Conhecimento e da Economia do Mar.

Por fim e a exemplo de outras circunstâncias em que um desígnio nacional esteve em causa (exemplo: Exposição Internacional de Lisboa - Expo98), também a importância da criação e desenvolvimento de um *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal justifica a criação de legislação especial e específica, discriminante positivamente, como forma de ultrapassar os bloqueios e constrangimentos a uma dinâmica que se exige rápida e eficaz.

D. Objectivos Estratégicos e Acções Parcelares

Definida a Visão de Conjunto, identificadas as linhas de orientação para uma Estratégia e um *Master Plan* para Portugal no 1º Q.XXI, apresenta-se, neste capítulo, em primeiro lugar, a sistematização dos objectivos estratégicos a atingir com as acções propostas, os quais cumprem dois requisitos básicos: 1) constituem uma referência exigente para a afirmação do *Hypercluster* da Economia do Mar na economia portuguesa; e 2) contêm e assentam numa base fundamentada de viabilidade; em segundo lugar (e com o devido desenvolvimento), as acções consideradas fundamentais para a implementação dos planos detalhados de cada componente do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal.

Como referido ao longo do relatório, as actividades económicas englobadas na definição do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal representam actualmente cerca de 2% do PIB português. No entanto estas actividades têm um efeito indirecto muito significativo na economia, com um efeito multiplicador de cerca de 2,8 para o PIB e 3 para o Emprego.

Assim sendo, o efeito total das actividades económicas relacionadas com o mar, incluindo Náutica de Recreio e Turismo Náutico e excluindo as restantes actividades do sector do Turismo (indirectamente ligadas ao mar, p.e., o tradicional Sol & Praia), têm um efeito total na economia portuguesa de entre 5,5% a 6% do PIB nacional, representando o componente de Portos, Logística e Transportes Marítimos cerca de 39% - 40% do total e as Pescas, Aquicultura e Indústrias do Pescado 34% - 35% do total do *hypercluster*.

Actividades como Náutica de Recreio e Turismo Náutico (cerca de 4%) e Aquicultura, por exemplo, têm, actualmente uma contribuição muito reduzida, mas um forte potencial de crescimento, bastante superior à média de crescimento da maior parte dos sectores da economia portuguesa.

Assim, considerando a estratégia e os planos de acção propostos, o *Hypercluster* da Economia do Mar pode aumentar fortemente a sua contribuição relativa para o Produto e o Emprego Nacionais, com valores próximos do dobro dos valores actuais, no horizonte temporal do 1º Quartel do século XXI.

Neste contexto, deve constituir um desígnio nacional, envolvendo todos os actores estratégicos relacionados com a Economia do Mar em Portugal, o objectivo de estruturação e organização de um *hypercluster* de actividades de economia do mar em Portugal que contribuam, em termos das suas actividades directas, com

cerca de 4 a 5% do PIB e Emprego nacionais e, com um total, englobando efeitos directos e indirectos, de cerca de 10 a 12% do PIB e Emprego nacionais.

As propostas de acção apresentadas a seguir são as consideradas estruturantes de uma nova lógica de funcionamento para cada componente. Em primeiro lugar são apresentadas as que podem desempenhar com maior eficácia essa função de estruturação e motor da nova configuração de actividades em cada componente. São, também por vezes, identificadas outras acções menos estruturantes, mas também consideradas, para cada caso, como importantes para o desenvolvimento do *cluster* de actividades em cada componente.

1. Portos, Logística e Transportes Marítimos

Uma estratégia para o componente Portos, Logística e Transportes Marítimos deverá ter como principal objectivo a transformação dos portos portugueses em verdadeiras plataformas logísticas integradas em cadeias logísticas internacionais, indo, assim, ao encontro das tendências de evolução que hoje marcam o sector.

A existência de portos competitivos, eficientes e capazes de atrair rotas e armadores com grandes fluxos de carga é essencial para a afirmação ou mesmo sobrevivência dos portos nacionais enquanto pólos dinamizadores de todo um *cluster* da economia do mar.

É com efeito a partir de um sistema portuário dinâmico, integrado e altamente competitivo que se constroem rotas, atraem fluxos e criam cadeias logísticas de distribuição e transporte que arrastam um conjunto diversificado e alargado de agentes e actividades económicas.

Não se trata, no entanto de uma operação linear e hierarquizada, já que estes são sistemas complexos entrecruzados, sendo exigível um nível mínimo de capacidade nos três sectores que compõem o *cluster* para que seja possível o seu arranque e a sua efectiva qualificação e operacionalização.

Desta forma, é importante que a dotação do país de uma rede de plataformas logísticas e ligações em TMCD e ferroviárias seja desenvolvido e que esteja a funcionar a curto prazo, evitando aprofundar o atraso com que já se encontra face aos seus concorrentes mais directos, apostando num sistema portuário bem estruturado e especializado, que funcione como um todo, e não como uma série de elementos independentes e em concorrência entre si.

Com efeito, em termos de estratégia nacional para um *cluster* Portos, Logística e Transportes Marítimos é essencial que o país funcione, ele próprio, como uma rede estruturada, organizada e integrada de serviços logísticos onde são disponibilizados serviços de forma coordenada em interligação com redes internacionais de transporte e distribuição.

Para que este objectivo seja alcançado, a estratégia nacional para este *cluster* de actividades deverá passar necessariamente por acções em duas grandes áreas de incidência: infra-estruturas e quadro fiscal e regulamentar.

No que respeita às infra-estruturas, podemos sumariar duas grandes áreas de actuação:

- Reavaliação e **redefinição do sistema portuário nacional** de acordo com a realidade e tendências de evolução do sector, incluindo também a consideração do papel a desempenhar pelos portos dos Arquipélagos da Madeira e dos Açores e não apenas os de Portugal Continental;
- **Melhoria da eficiência e eficácia dos terminais que operam no Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD)** em portos que sirvam importantes zonas de actividade económica do País ao quadro da logística integrada internacional.

A alteração do quadro fiscal e regulamentar é encarada como essencial para atingir três objectivos: incentivar a transferência de carga em modo rodoviário para TMCD e Auto-Estradas do Mar; incentivar a localização de operações de *shipping* em Portugal e aumentar a eficiência dos portos.

Também, como desenvolvido no componente Ensino e Formação, é questão fundamental assegurar o *know-how* necessário ao desenvolvimento destas actividades marítimo-portuárias, através do desenvolvimento do Ensino e Formação Profissionais Especializados, com certificação internacional.

Assim, as propostas de acção nesta componente do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal são a seguir apresentadas.

#1. Reestruturação e especialização da rede portuária nacional

É importante proceder à reestruturação da rede portuária nacional, orientando-a segundo três grandes objectivos: reforço da capacidade competitiva dos portos, orientação comercial da gestão portuária e aumento da respectiva eficiência económica.

Neste sentido, é proposta a reformulação do sistema portuário nacional em cinco níveis de acordo com o papel que, dadas as respectivas características, cada um poderá desempenhar com competitividade e eficiência.

- ➔ **Megahubs** – porto(s) com capacidades naturais e construídas para constituírem plataformas operacionais para os grandes operadores, que operam com mega-navios em grandes fluxos de carga. Aos Megahubs impõe-se a integração em redes logísticas à escala mundial e a adaptação constante às alterações tecnológicas e processuais/de gestão portuária.

Pelas suas características naturais, o porto de Sines é o único que, em Portugal, poderá incluir-se nesta categoria, apresentando capacidade para operar em *transshipment* e receber os mega-navios dos grandes fluxos de carga. Necessita de aprofundar a respectiva capacidade de adaptação e eficiência, assim como a sua ligação às plataformas logísticas que o liguem à AML e a Madrid e, sobretudo, construir o segundo (e prever um terceiro) posto de acostagem, condição sem a qual dificilmente poderá captar mais do que uma linha de contentores.

- ➔ **Hubs** – portos com capacidades naturais e construídas para desempenhar funções comerciais e de distribuição, nomeadamente pela atracção de grandes navios de carga, contentorizada ou não. Podem (e devem) inserir-se em redes europeias de TMCD – Auto-Estradas do Mar, pela articulação/construção de parcerias com outros portos europeus. Incluem-se nesta categoria os portos de Lisboa / Setúbal e os portos de Leixões / Aveiro.

Julgamos, em primeiro lugar, que no quadro das novas exigências de competitividade, dimensão e capacidade de operacionalidade portuária, sem prejuízo do disposto na proposta #2, se justifica a junção das administrações destes portos dando origem às AP's Lisboa/Setúbal e Leixões/Aveiro e, permitindo, assim, a criação de entidades mais fortes, com dimensão europeia e capacidade de desenvolvimento e oferta integrada de serviços ao *hinterland* respectivo, servindo a AML e a AMP, respectivamente, e estendendo as suas influências ao centro de Portugal e ao território espanhol (Badajoz / Madrid e Vigo / Coruña / Salamanca / Burgos / Madrid, respectivamente) e permitindo simultaneamente a optimização das capacidades portuárias.

- ➔ **Hubs Regionais das Regiões Autónomas** – portos com capacidades para desempenharem funções comerciais e de distribuição, mas com um âmbito regional nas Regiões Autónomas.

Incluem-se nesta categoria os portos de Ponta Delgada, na Região Autónoma dos Açores e do Caniçal na Região Autónoma da Madeira.

- ➔ **Portos Regionais** – Portugal dispõe também de portos importantes para a economia nacional mas com dimensão e capacidade – actual ou futura – mais limitadas. Com capacidade de movimentação

de carga entre 500 mil e 5 milhões de toneladas, situam-se nesta categoria os portos de Figueira da Foz e Viana do Castelo, Praia da Vitória e Horta, que se apresentam como portos comerciais com algumas valências complementares, podendo ser desenvolvidos como portos de cabotagem e TMCD.

- **Portos locais** – existem ainda portos com funções claramente locais, sem capacidade de inserção nas redes de transporte internacional, que deverão ser reorientados para actividades onde possam desempenhar funções com efectivo valor e qualidade. Encontram-se nesta categoria os portos de Portimão e Faro, os portos do Douro e os restantes portos das ilhas, estes últimos essencialmente com funções de abastecimento local e ou de portos de abrigo para a pesca, mas que poderão também incluir, pelo menos, funções de apoio à navegação de recreio.

Os portos de Faro e Portimão, embora tenham tido níveis de tráfego mais elevados no passado, são hoje pequenos portos, com constrangimentos resultantes do seu *hinterland* cada vez mais limitado, face à melhoria das redes de transportes terrestres, associada à existência na proximidade (Sines e Huelva) de portos maiores e, no caso de Faro, situado no interior da ria, às condições naturais. Assim, estes dois portos não devem ser vistos como parte da rede de infra-estruturas de nível europeu, mas antes como vantagem competitiva para a economia regional, em particular para o desenvolvimento económico regional através, por exemplo, da sua adaptação à náutica de recreio, cruzeiros náuticos e pesca.

Para ser competitivo no mercado global e captar operadores logísticos internacionais é necessário que cada porto atinja elevados níveis de eficiência e competitividade, que surgem na sequência de um processo de especialização.

Assim, dentro de um conceito de estratégia nacional de organização portuária não faz sentido promover a concorrência interna entre portos, mas sim a construção de uma rede competitiva capaz de se afirmar como um todo integrado face aos seus concorrentes.

A oferta de serviços especializados orientados para o cliente, i.e., em função das actividades económicas do seu *hinterland* e das redes logísticas integradas em que se inserem, será assim uma aposta a fazer, permitindo a cada porto especializar-se no mercado em que pode operar com mais eficiência e onde apresenta mais vantagens competitivas face à concorrência internacional, evitando a dispersão de recursos e energias.

A especialização permitirá assim aprofundar a capacidade competitiva e concentração de recursos numa acção que permitam a cada porto ser capaz de competir seriamente naquele segmento com qualquer outro porto europeu. Assim, Sines deverá especializar-se em operações de *transshipment* de carga contentorizada

e nos produtos petrolíferos e gás natural; os portos de dimensão e função *hub* devem apresentar sobretudo funções comerciais com inserção em redes intercontinentais e europeias de TMCD – Auto-Estradas do Mar, e a captação de grandes cruzeiros turísticos, com relevo aqui para a posição dos portos de Lisboa e Funchal e, a menor escala, Leixões e Ponta Delgada.

As características e a localização do Porto de Lisboa exigem particular atenção e visão estratégica quanto aos serviços principais a oferecer e respectiva localização geográfica, como referido. Para além das funções de mercadorias, uma aposta no sector dos cruzeiros e a ligação ao porto de Setúbal para que este possa assumir um papel integrado no serviço a Lisboa podem ser soluções para esta infra-estrutura.

Neste contexto, a grande aposta para o porto de Lisboa deverá ser pensada no contexto alargado de serviço e inserção na cidade, respeitando as suas características e posicionamento estratégico, acompanhando o processo de revitalização urbana, de “regresso ao rio” da zona ribeirinha da cidade, e articulando as necessidades de *hub* logístico e de abastecimento de mercadorias, com o conceito de Lisboa como cidade náutica e turística.

Desta forma, e dadas as características e o posicionamento estratégico dos portos de Lisboa e de Setúbal, propomos que se proceda a uma análise conjunta, por forma a encontrar as utilizações mais adequadas, tanto numa lógica de integração urbana e metropolitana, como numa lógica de cadeia de transportes e logística de nível Mundial.

Assim, é fundamental que se proceda a uma avaliação estratégica, englobando um estudo aprofundado e comparativo das diferentes opções que se colocam para as funções e respectivas localizações das diferentes zonas do Porto de Lisboa, considerando entre outros, os seguintes aspectos:

- A função de hub comercial e logístico no quadro internacional e, em especial, o abastecimento da Área Metropolitana de Lisboa;
- A função de atractividade da cidade de Lisboa como cidade turística e náutica, necessitando de um espaço com escala apetecível para as embarcações de recreio e de um porto de partida e chegada (e não só de escala) para viagens de cruzeiro;
- A integração do porto na cidade, numa lógica de ordenamento e planeamento urbano e paisagístico;
- A complementaridade e a integração entre os portos de Lisboa e Setúbal e da sua ligação à rede nacional de logística, e de transportes, nomeadamente a plataforma próxima do Poceirão.

De forma semelhante e dadas as características e o posicionamento estratégico dos portos de Leixões e de Aveiro, propomos que se proceda a uma análise conjunta, de forma a encontrar as utilizações mais adequadas, numa lógica de cadeia de transportes e logística, considerando entre outros, os seguintes aspectos:

- A função de hub comercial e logístico no quadro internacional e, em especial, o abastecimento da Área Metropolitana do Porto;
- Permitir a optimização da capacidade portuária do porto de Aveiro, assumindo claramente o seu papel fundamental no desenvolvimento das indústrias do centro do país desenvolvendo as suas capacidades e oferta de serviços no *hinterland* respectivo, para aumentar a sua influência no centro de Portugal e ao território espanhol (Salamanca / Madrid / Burgos).

A complementaridade e a integração entre os portos de Leixões e Aveiro e da sua ligação à rede nacional de logística e de transportes, nomeadamente às plataformas próximas de Maia / Trofa e Cacia.

Só uma análise comparativa nestes termos, assente numa metodologia multicritério, avaliando os custos e benefícios das diferentes opções, permitirá a definição clara e fundamentada das estratégias de especialização para quatro dos mais importantes portos nacionais e da sua articulação com a estratégia logística nacional, bem como permitir às cidades de Lisboa e Setúbal e Porto e Aveiro, o seu desenvolvimento enquanto cidades e centros polarizadores de diferentes actividades económicas, com um forte potencial gerador de bem-estar e de desenvolvimento económico e social.

Os Hubs Regionais das Regiões Autónomas desempenham um papel de distribuição regional, em termos comerciais, havendo que desenvolver a vocação de ambos como centros de cruzeiros e náutica.

Os Portos Regionais assumem-se claramente como portos comerciais de abastecimento regional, e, em alguns casos (desde logo, Viana do Castelo), vocacionados para a náutica de recreio e cruzeiros náuticos, para além de algumas actividades muito específicas de cada porto.

Estes portos embora com dimensão e capacidade mais limitadas que os Hubs, revestem-se de importância fundamental para o desenvolvimento das indústrias das zonas onde se inserem.

Os portos locais devem concentrar-se, além do abastecimento e movimentação locais em actividades de náutica de recreio, cruzeiros náuticos e pesca, em especial no rio Douro e ilhas.

A arrumação proposta do sistema portuário nacional poderá apresentar-se, assim, sinteticamente, no seguinte quadro:

Tipologia	Porto	Especialização
Megahub	✓ Sines	✓ Porto comercial de <i>transshipment</i> (acima de 20M/Ton.)
Hubs	✓ Lisboa/Setúbal ✓ Leixões/Aveiro	✓ Portos comerciais e distribuidores (5 a 20Mton.) ✓ Cruzeiros turísticos (Lisboa – maior escala; Leixões - subsidiariamente)
Hubs Regionais R.A.'s	✓ Ponta Delgada ✓ Caniçal/Funchal	✓ Portos comerciais e distribuidores ✓ Cruzeiros turísticos (Funchal – maior escala; Ponta Delgada – em dinamização, em função do potencial de desenvolvimento turístico dos Açores)
Regionais	✓ Figueira da Foz ✓ Viana do Castelo ✓ Praia da Vitória ✓ Horta	✓ Portos comerciais (500 mil a 5 milhões ton.) ⁵² ✓ Cruzeiros turísticos (Viana do Castelo)
Locais	✓ Douro ✓ Portimão ✓ Faro ✓ Porto Santo ✓ Outros pequenos portos das ilhas	✓ Náutica de recreio ✓ Cruzeiros náuticos (Douro, Portimão e Porto Santo) ✓ Pesca ✓ Movimentação de mercadorias de âmbito local

#2. Adopção de uma lógica empresarial na gestão integrada dos portos

O modelo de gestão portuária sob a forma de Sociedades Anónimas que está a ser implementado deverá incluir a possibilidade de participação na gestão de cada SA dos *stakeholders* principais, num modelo de parceria público-privada.

Este modelo não é, no entanto, suficiente para assegurar a criação uma rede portuária nacional efectivamente integrada como a que propomos, impondo-se a criação de uma entidade coordenadora e integradora que siga uma lógica empresarial de gestão, e que reúna, estruture e confira visão empresarial à rede. Esta entidade poderá assumir uma estrutura de *holding*, à escala nacional, onde estejam presentes representantes não só da Administração Pública como também dos *stakeholders* privados interessados.

⁵² Com excepção dos das ilhas que funcionam como Hubs regionais

#3. Optimização da eficiência e potenciação das Estruturas Portuárias

Para potenciar a Fachada Atlântica de Portugal como nó de cruzamento de rotas mundiais de transporte marítimo Este/Oeste e Norte/Sul, é necessário proceder, a alterações relevantes, tanto nas infra-estruturas portuárias disponíveis, (nomeadamente pela melhoria da eficiência e eficácia dos terminais portuários para TMCD e acessibilidades rodo-ferroviárias, à melhoria das condições para a movimentação de navios transoceânicos de contentores, isto é, a expansão, devidamente fundamentada, dos terminais de contentores de Sines, Leixões e Lisboa e a dragagem do canal de acesso em Setúbal e Aveiro), como no que respeita à optimização da eficiência portuária.

A criação de condições de optimização da eficiência portuária, medida em termos de gestão e de operação do porto, exige a orientação de cada porto, dentro das funcionalidades definidas na estratégia nacional de portos, para a competitividade global, aumentando a eficiência e reduzindo os tempos de processamento (desembaraço burocrático) e movimentação das cargas dos navios, aproveitando, entre outras, a dinâmica e os objectivos do projecto “Janela Única Portuária”.

A adequação do actual enquadramento legal e fiscal do sector portuário é uma condição de base para que a optimização da eficiência portuária possa ser efectuada, sendo necessário que a sua concretização contribua para a simplificação e eliminação dos obstáculos legais existentes à prossecução deste objectivo e constitua um verdadeiro apoio ao investimento no sector.

No que respeita às infra-estruturas portuárias, e para captar o interesse de grandes linhas internacionais, o porto de Sines, bem como os portos de Lisboa e Setúbal deverão encarar seriamente a hipótese de alargar o respectivo *hinterland* até Madrid, aproveitando a grande Zona de Actividades Logísticas adjacente à capital espanhola. Para este fim, é crucial a construção das ligações rodo-ferroviárias a Espanha, nomeadamente a ligação ferroviária para tráfego de mercadorias passando por Poceirão.

Ainda no que respeita às infra-estruturas portuárias para os portos de Leixões e Aveiro, se deverá encarar seriamente a hipótese de alargar o respectivo *hinterland* até Vigo e até Salamanca, Burgos e Madrid. Para este fim é fundamental completar a construção das ligações ferroviárias entre o porto de Leixões e o porto de Aveiro e deste com Guarda e Salamanca passando por Cacia e entre o porto de Leixões e Vigo.

Cabe ao governo português a iniciativa destas acções, sendo necessária a atracção de investidores internacionais interessados na criação destas infra-estruturas, recorrendo, dado tratar-se de uma acção considerada nas opções estratégicas europeias, aos Fundos Estruturais da União Europeia (QREN).

Deverá assim, ser atraído o interesse dos grandes operadores mundiais de transporte marítimo e/ou portuários para parcerias no desenvolvimento das infra-estruturas portuárias, designadamente do Terminal XXI em Sines.

#4. Potenciação das estruturas logísticas integradas

Também para potenciar a afirmação de Portugal nas rotas mundiais de transporte Marítimo Leste/Oeste e Norte/Sul, abrindo novas oportunidades ao *shipping* e aos serviços marítimos em Portugal, é necessário aproveitar a dinâmica e objectivos do projecto Portugal Logístico, procedendo, nomeadamente e com carácter de urgência, a alterações relevantes nas estruturas logísticas e ferroviárias disponíveis, para as potenciar, nomeadamente:

- ➔ alargar as funcionalidades previstas para a Plataforma Logística do Poceirão, consolidando o seu papel de grande plataforma logística intermodal internacional do País, incluindo a articulação do transporte aéreo, marítimo e ferroviário de mercadorias;
- ➔ criar o Corredor Multimodal Poceirão/centro da Europa - corredor multimodal para mercadorias que ligue os portos de Sines e de Lisboa/Setúbal não só ao pólo de Madrid, mas através de Saragoça, Barcelona e Perpignan ao centro da Europa (vd. Alemanha do Sul/ Suíça). Este corredor multimodal deverá dispor de uma plataforma logística em Portugal (Poceirão ou eventualmente Vendas Novas) que permita o encaminhamento e distribuição de mercadorias transportadas por via aérea, marítima, ferroviária e rodoviária, oriundas de todo o território português; a evolução mais desejável seria aquela em que um grande operador mundial gerisse um serviço ferroviário do tipo European Rail Shuttle (que liga actualmente os Países Baixos à Itália);
- ➔ desenvolvimento do Corredor Multimodal Aveiro/Leixões/Vigo;
- ➔ desenvolvimento do Pólo Aveiro/Cacia com ligação ferroviária aos “portos secos “ de Guarda e Salamanca;
- ➔ criar o Corredor Multimodal Cacia/Guarda/Salamanca/Madrid e Burgos/San Sebastian.

Existem, ainda, outras iniciativas de melhoria das condições logísticas e acessibilidades a vários portos, que desempenham um papel importante no sistema logístico nacional, nomeadamente Viana do Castelo e Figueira da Foz, tanto ao nível dos acessos marítimos (canais de acesso e ajudas à navegação) como dos acessos rodo-ferroviários e ligações ao *hinterland* nacional e espanhol.

Estas acções farão com que o sistema portuário e aeroportuário de Portugal seja colocado ao serviço do *hinterland* europeu e ibérico.

Cabe ao governo português a iniciativa destas acções, sendo necessária a atracção de investidores internacionais interessados na criação destas infra-estruturas.

Deverão, assim, ser estabelecidas alianças com operadores de transporte ferroviário e criar alianças de portos portugueses com Plataformas Logísticas em Espanha (Madrid, Saragoça, Salamanca, Burgos).

#5. Adequação da legislação e enquadramento fiscal da actividade dos transportes marítimos

O enquadramento legal e fiscal actualmente em vigor não é propício ao desenvolvimento da actividade dos transportes marítimos, sendo necessária a respectiva adequação para incentivar o seu desenvolvimento, desde logo pela adopção de medidas que coloquem Portugal no mesmo patamar competitivo que os restantes países europeus.

A Marinha Mercante em Portugal é de importância estratégica, quando desenvolvida por empresas sediadas em Portugal, proprietárias de navios registados no “Registo Convencional Português” e tripulados por marítimos nacionais.

Quaisquer medidas de incentivo a este tipo de investimento para produzirem resultados não podem ser decididas e concedidas numa base anual. Só será possível dinamizar o investimento em navios com uma política de apoios diferente da actual, passando a enquadrá-los num programa de médio prazo, conferindo-lhes assim um carácter de estabilidade.

Neste contexto, é essencial que o Governo português siga também, em termos de política legal e fiscal, as práticas que têm sido adoptadas pelos congéneres europeus – com bons resultados tanto em termos de receitas fiscais como de recuperação e criação de competitividade a nível global para o sector dos transportes marítimos – autorizadas no contexto das orientações da Comissão Europeia, que emitiu *guide lines* sobre a matéria em que o horizonte temporal de médio prazo é enfatizado, para os auxílios de estado ao sector, nos seus três eixos principais: adopção do modelo de imposto sobre a tonelage dos navios e não sobre a matéria colectável em sede de IRC (de acordo com os modelos já experimentados e prevalentes nos restantes países comunitários neste âmbito), redução dos encargos com a segurança social e redução do IRS dos marítimos comunitários, além de apoios ao investimento em segurança e adequação dos navios às normas ambientais, à formação dos marítimos e à contratação de marítimos

estrangeiros com salários dos seus países de origem. Como referido, a consistência e a continuidade das políticas, devidamente enquadradas em modelos plurianuais de médio-prazo são também questões fundamentais, para assegurar a atractividade do investimento e a revitalização deste sector.

O atraso na adopção destas medidas face aos nossos concorrentes mais directos, e face ao mercado global dos transportes marítimos, justifica o carácter de urgência destas medidas.

#6. Dinamização de projectos de Auto-estradas do Mar

Em conformidade com a política comunitária existente neste âmbito, deve ser promovida a transferência em escala significativa de mercadorias transportadas actualmente por rodovia para transporte marítimo de curta distância (TMCD), favorecendo a ampliação da actividade empresarial portuguesa neste tipo de transporte marítimo.

Para isso é necessário, além das iniciativas já em curso, nomeadamente o programa específico comunitário “Marco Polo”, alargar em Portugal o projecto europeu de Auto-estradas do Mar e desenvolver as condições de competitividade necessárias nos terminais de TMCD nos portos de Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal.

Dada a sua natureza, a concretização desta proposta é da responsabilidade e depende do envolvimento e acção das empresas portuguesas de transporte rodoviário e dos armadores portugueses de TMCD. Será necessária ainda a criação de incentivos à transferência de carga da rodovia para o TMCD, tal como já se verifica em alguns países, como é o caso do eco bónus em Itália e outras acções financiáveis via investimento de grupos portugueses presentes na área da logística e via Fundos Estruturais (QREN).

#7. Consolidação dos operadores nacionais

A consolidação, e em consequência, a sobrevivência dos operadores nacionais terá de passar pela adopção de medidas que lhes assegurem condições de competitividade semelhantes às que dispõem os seus congéneres europeus e por estratégias de focalização/especialização e de cooperação/parcerias estratégicas. A focalização/especialização poderá ser com base em tipo de produtos/serviços oferecidos ou rotas específicas (ex: Angola, ilhas, etc.).

É, assim, importante, para além das melhorias das condições competitivas, nomeadamente face aos concorrentes, a criação de oportunidades/estruturas para a cooperação e/ou parcerias internacionais e/ou fusão entre operadores de TMCD nacionais e internacionais, com vista à criação de operadores com dimensão, estrutura e capacidade competitiva internacional.

2. Náutica de Recreio e Turismo Náutico

Partindo de uma situação ainda bastante precária, as actividades económicas em Portugal, relacionadas com o componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, como referido ao longo do relatório, revelam uma grande atractividade como “negócio” e condições de forte competitividade face aos seus principais concorrentes. Constituem, por isso, uma das áreas prioritárias com maior potencial de desenvolvimento e contribuição para geração de riqueza e emprego nacionais.

Para além de ser necessário intervir ao nível da capacidade de gestão dos agentes económicos, do seu conhecimento dos mercados e da sua capacidade de cooperação e ao nível da governação por forma a assegurar um mínimo de condições necessárias ao exercício destas actividades, importa, sobretudo, fazer crescer e consolidar todo o potencial existente, tendo presente de que muito há para ser feito e que se podem atingir níveis substancialmente superiores, tanto aos existentes como relativamente à concorrência.

Foram considerados dois grandes grupos de acções: acções “materiais”, relacionadas com o aproveitamento das condições existentes, com a criação de rede(s) de instalações náuticas e com o desenvolvimento de infra-estruturas e equipamentos de apoio, e acções “imateriais”, relacionadas com a formação, certificação, regulamentação e estruturação do sector.

As actividades principais incluídas neste componente são as de Desportos Náuticos, Navegação de Recreio e Cruzeiros Náuticos e as propostas de acção, neste componente do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal são a seguir apresentadas.

#1. Instalação e desenvolvimento de Centros de Mar

Com o objectivo de configurar, impulsionar e promover os Desportos Náuticos e a Náutica de Recreio na região onde se insere e ao mesmo tempo dinamizar actividades complementares, que poderão ou não ter

lugar consoante a especificidade de cada caso (como o Turismo de Cruzeiros, Eco-turismo e Turismo de Natureza, Investigação e Formação) deverão ser criados “Centros de Mar” em locais estratégicos do país.

A localização e implementação dos Centros de Mar deverão ser estudada com vista à sua concretização a curto prazo.

Dependendo dos estudos necessários e sem prejuízo de outros locais que possam vir a ser identificados, queremos propor, desde já, como possíveis locais de implantação e temas principais os seguintes:

1. Viana do Castelo/Valimar - “Cidade Náutica do Atlântico”;
2. Cascais/Oeiras/Lisboa? - “Centro Náutico da Baía de Cascais (e Estuário do Tejo?)”;
3. Alcochete/Montijo/Moita/Barreiro/Seixal - “Arco Ribeirinho Sul / Marinha do Tejo”;
4. Portimão/Lagos - “Porto do Barlavento”;
5. Ponta Delgada - “Portas do Mar”;
6. Faial/Pico/S. Jorge - “Escala do Atlântico”;
7. Funchal? Porto Santo? (a estudar a possibilidade/viabilidade).

A concretização desta proposta exige a existência de centros e clubes de desportos náuticos; marinas e portos de recreio e estabelecimentos hoteleiros na região de implementação e envolve uma variedade grande de actores que deverão agir em cooperação, formando redes de acção para este fim. Deverão ser envolvidos em cada uma destas redes, desde logo, os responsáveis pelos centros e clubes náuticos da região, as entidades gestoras dos portos de recreio e marinas, os instrutores/monitores de desportos náuticos, os empresários de marítimo/turísticas, os empresários de turismo, as autoridades portuárias e/ou concessionários de terminais de navios de cruzeiro e as autarquias.

Como condições de viabilização e factores críticos de sucesso dos Centros de Mar são considerados os seguintes:

- Utilização durante o ano pela população da região e da sua envolvente;
- Na vertente de lazer, atraindo turistas e grupos de férias activas do Norte da Europa e das zonas interiores, onde o clima e as condições são menos propícias, ou menos interessantes, para a prática continuada de desportos náuticos;
- Numa vertente de desporto escolar, conferindo formação em desportos náuticos às crianças/jovens da região, durante a época baixa;

- ➔ Na vertente de treino de competição e de competição, atraindo desportistas de qualquer país europeu, do Norte de África e PALOP e mesmo do resto do mundo;
- ➔ Numa vertente de formação e certificação relacionada com a aprendizagem de lazer, com a formação e/ou actualização de conhecimentos de monitores e instrutores de desportos náuticos e nos domínios da gestão e manutenção de portos de recreio e marítimo-turísticas;
- ➔ Na vertente navegação de recreio, incluindo o estacionamento de embarcações, num dos vários portos de recreio que existem/existirão na região, e apoio qualificado para a realização de manutenções e reparações tanto de escala como de fim/início de época.

Ainda como acções necessárias, são de considerar, entre outras, as seguintes:

- ➔ adaptação de centros e clubes náuticos da região às exigências de cada Centro de Mar;
- ➔ assegurar uma dimensão comercial mínima de 400 postos de acostagem para embarcações de recreio de comprimento superior a 6 m;
- ➔ apoios ao desenvolvimento das componentes de desporto e investimento turístico;
- ➔ articulação de estratégias e planos de negócio dos diferentes actores.

#2. Elaboração de um Plano Estratégico de localização e implantação de apoios à Navegação de Recreio (Marinas, Portos de Recreio, Docas, Abrigos ...)

É essencial elaborar um Plano Estratégico que promova a construção de portos de escala considerados fundamentais ao estabelecimento de uma cadeia de abrigos e apoios para a navegação de recreio, criar oportunidades desejáveis ao investimento e à exploração pelo sector privado de todas as instalações portuárias de recreio para as quais possa existir um mercado de suporte e estudar modelos contratuais e linhas de apoio financeiro e logístico à criação ou utilização pelos clubes e associações de apoios específicos essenciais à formação e prática das modalidades desportivas náuticas. Esse plano deve permitir identificar e promover a concretização de locais de apoio à navegação de recreio, designadamente através da reconversão de áreas portuárias e do aproveitamento de estuários, enseadas e lagunas, abrangendo a globalidade da costa portuguesa, do continente e ilhas. Este Plano Estratégico deverá ter por base a realização de um Plano Sectorial conforme previsto na legislação que regulamenta os Instrumentos de Gestão do Território.

O Plano Estratégico deverá ser elaborado por uma equipa pluridisciplinar e incluir especialistas em ordenamento do território, planeamento portuário e navegação de recreio para a identificação dos locais apropriados e deverá identificar e envolver os promotores públicos e privados interessados no desenvolvimento de apoios à náutica de recreio, designadamente empresários e potenciais investidores, bem como as entidades públicas como Autarquias Locais, Administrações Portuárias e outras entidades da Administração Central interessadas tanto na dinamização do turismo náutico como na revalorização de frentes ribeirinhas e áreas portuárias.

A viabilização desta proposta passa por um concurso público internacional para:

- realização de estudos que permitam avaliar as localizações potenciais e infra-estruturas, equipamentos e serviços de apoio existentes ou potenciais incluindo a sua avaliação ambiental estratégica;
- preparação do Plano Estratégico que inclua a formulação de programas, descritores dos projectos e acções, valorizados e temporalmente hierarquizados e formas de rentabilização das infra-estruturas existentes e programação de forma flexível e adequada dos investimentos em infra-estruturas, serviços e equipamentos;
- formulação de uma síntese financeira do Plano Estratégico, considerando, nomeadamente, a programação de investimentos, a identificação de fontes de financiamento e das hipóteses de atracção de potenciais investidores e a concertação de esforços no sentido da sua implementação.

Uma medida importante, neste domínio, é a criação de condições para a privatização ou concessão das marinas e postos de atracção, conjugando os interesses de todos os *stakeholders*.

#3. Dinamização das actividades de Cruzeiros Turísticos

Alguns dos portos nacionais recebem já navios de cruzeiro, mas de forma incipiente, dado não reunirem condições de atractividade suficientemente interessantes para constituir grandes portos de escala, mas, em contrapartida, localizam-se junto a locais dotados de enormes recursos e produtos turísticos de elevado potencial. A dinamização das actividades de Cruzeiros Turísticos passa por tirar partido desses recursos e produtos (desportos náuticos, ecoturismo, áreas de paisagem protegida, rotas de vinhos, golfe ou património monumental) localizados na sua envolvente, em cooperação com os operadores locais e regionais, para criar um novo produto turístico com características inovadoras e com factores de atractividade suficientemente fortes para cativarem os operadores deste tipo de cruzeiros, incluindo actividades

alternativas, mas exclusivas (desportos náuticos, torneios de golfe, rotas de vinhos, excursões às "Cidades Património Mundial", visitas aos centros históricos) que garantam a ocupação do turista aquando da sua estada em terra.

Propõe-se, assim, que os portos de Viana do Castelo (frente ribeirinha de Viana do Castelo), Setúbal (zona da "Toca do Pai Lopes") e Porto Santo, como exemplo, possam ser dotados de condições para constituir um novo destino de cruzeiros turísticos, onde possam aliar-se as vantagens do cruzeiro turístico a um local de férias, inesquecível, onde a natureza e o ambiente, a praia e o rio, a tradição e o desporto, deram origem a serviços personalizados e culturalmente diferenciadores, baseados numa animação permanente. Esta acção pode estender-se aos portos de Portimão (centro de mar "Porto do Barlavento"), Ponta Delgada e Funchal que actualmente já recebem navios de cruzeiro e poderão ver ampliado o seu potencial com uma oferta deste tipo.

Para que esta dinamização seja efectuada em tempo útil, será necessário dar início, desde já, aos estudos e acções necessários para a sua concretização, devendo envolver-se no processo as Administrações Portuárias correspondentes, as Regiões de Turismo e Agências de Promoção Turística, as Câmaras Municipais, os agentes de navios de cruzeiro e agências de viagens, os responsáveis pelos centros e clubes de desportos náuticos e os promotores e empresários turísticos.

É essencial para a viabilização desta proposta assegurar nestes portos algumas condições, nomeadamente (pelo menos), um terminal dotado de cais com cerca de 150 m ao -9,0 (ZH), de gare marítima e de área adjacente para movimentação de autocarros; comercializar os produtos/serviços num pacote completo, que vai desde o cruzeiro a uma estada em terra que pode envolver eventualmente diversas actividades e que o turista adquire nas mesmas condições em que reserva um cruzeiro; colocar este pacote no mercado com a utilização de navios de pequena ou média dimensão fretados por operadores turísticos generalistas que organizam os seus próprios cruzeiros "*charters*".

#4. Criação de uma rede de Apoios Náuticos⁵³

Criar, a curto prazo, nas praias e frentes ribeirinhas e/ou junto a planos de água adequados à prática de desportos náuticos, uma rede de locais onde seja possível alugar embarcações/equipamentos de recreio náutico e/ou receber aulas particulares sem necessidade de marcação prévia, permitindo a desportistas

⁵³ equivalentes aos "apoios de praia para a prática desportiva" previstos na alínea d) do nº 1 do Artº 53º do POOC Caminha-Espinho (Resolução do Conselho de Ministros nº 154/2007, de 2 de Outubro)

náuticos, turistas e demais utentes a prática e/ou aprendizagem de desportos náuticos sem que seja necessário dispor de embarcação própria ou ser associado de um centro ou clube náutico.

Esta iniciativa tem como objectivo divulgar a prática dos desportos náuticos junto da população em geral e promover locais de animação e entretenimento nas praias e frentes ribeirinhas, através da criação de uma marca “chapéu” e um regulamento/programa que permitam certificar e associar em rede apoios náuticos já existentes e a criação de novos.

Uma concretização rápida e eficaz da rede obriga ao envolvimento/associação dos gestores/promotores de cada apoio náutico e deverá contar com a participação activa dos empresários de actividades marítimo-turísticas, dos responsáveis por centros ou clubes náuticos e das autarquias.

Esta acção obriga, ainda, à concretização de um conjunto de acções, nomeadamente a preparação do regulamento, programas e projectos tipo e criação da rede, e a construção dos apoios e aquisição das embarcações e equipamentos.

#5. Criação e Dinamização da “Porta Marítima de Lisboa”

Para aumentar a atractividade turística da cidade de Lisboa é necessário transformá-la e dotá-la de um espaço de escala apetecível para as embarcações de recreio que passam ao longo da costa portuguesa, e num porto de partida/chegada para viagens de cruzeiro (e não apenas porto de escala), beneficiando do grande valor acrescentado que esta alteração pode trazer do ponto de vista dos gastos dos turistas de cruzeiro (controlados pelo navio no caso das escalas) que poderão prolongar a sua estadia na região, designadamente através da oferta de serviços “*pre-cruise*” e “*post-cruise*”, que correspondem a dar assistência, acompanhar e promover excursões para os cruzeiristas que vêm/vão (normalmente por via aérea) para regiões longínquas em relação à localização do porto, necessitando de aí pernoitar uma noite, pelo menos.

Para isso, é fundamental identificar um local adequado localizado, entre o centro histórico da cidade de Lisboa e a sua área monumental Património da Humanidade, que apresente condições muito favoráveis para a criação de uma porta de entrada para quem demande por mar a cidade de Lisboa: a “Porta Marítima de Lisboa”, um grande espaço de “recepção” para a navegação de recreio e para os cruzeiros turísticos que tire partido desta localização única e crie novos portos funcionais e de atracação, recuperando também os edifícios emblemáticos (característicos de uma época) existentes, alguns deles sub-ocupados e adaptando-

os a estabelecimentos hoteleiros, restaurantes e comércio tanto para apoio à navegação de recreio como destinados ao turista de cruzeiro.

Como já proposto aquando da apresentação das propostas de acção para o componente Portos, Logística e Transportes Marítimos, é fundamental que se proceda a uma avaliação estratégica com um estudo comparativo aprofundado, numa análise multicritério e de custos e benefícios das diferentes opções para as localizações das diferentes funções do Porto de Lisboa. Esse estudo de avaliação estratégica, como referido, deverá envolver as Administrações dos Portos de Lisboa e de Setúbal e o(s) concessionário(s) dos terminais, como também o Turismo e a Câmara Municipal de Lisboa, os agentes de navios de cruzeiro e agências de viagens e os promotores e empresários turísticos. Uma estratégia alinhada e integrada, defendendo e articulando os interesses das diferentes partes, foi possível noutros países. O porto e a cidade devem fazer parte de um único conceito e activo estratégico, potenciando os interesses de ambos, mesmo ao nível económico e financeiro, partilhando resultados. Será uma forma de reforçar o alinhamento e integração das estratégias e das acções concretas, compensando quem tem custos sociais com a partilha de rendimentos.

Assim, no que respeita à localização da “Porta Marítima de Lisboa” esta terá de levar em consideração, entre outras, as seguintes opções ou alternativas:

- criação de um grande porto de recreio, prevendo uma percentagem considerável (até 30%) de lugares de estacionamento para a frota visitante e uma área dedicada às embarcações marítimo-turísticas;
- criação de um Terminal de Cruzeiros com terminais com “filosofia” de aeroporto de recepção e partida e movimentação de pessoas e transportes;
- adaptação de edifícios existentes e construção de novos edifícios vocacionados para a estabelecimentos comerciais, hoteleiros e similares de hotelaria, criando, juntamente com o porto de recreio e o terminal de cruzeiros, um espaço que constitua uma nova e verdadeira “sala de estar de receber e de estar” de Lisboa.

#6. Estruturação, Desenvolvimento e Promoção de produtos turísticos ligados à Náutica de Recreio e Turismo Náutico – Plataforma de Comercialização

No quadro das acções previstas no PENT – Plano Estratégico Nacional para o Turismo, deverá proceder-se ao enquadramento da oferta turística existente, e a que se pretende promover, relacionadas com a aposta na Náutica de Recreio e Turismo Náutico (desportos náuticos, navegação de recreio, cruzeiros náuticos e

actividades marítimo-turísticas), em verdadeiros produtos turísticos, em acções paralelas, concertadas e integradas, disponibilizando, nos mercados turísticos e desportivos nacionais e internacionais, com especial destaque para os países do norte e interior da Europa e Norte de África, produtos integrados, com capacidade de se impor eficazmente nos circuitos de comercialização e de distribuição internacionais, promovendo e vendendo a oferta de forma mais eficaz, valorizada e concertada.

Esta acção permitirá, desde logo:

- ➔ aumentar a atractividade de Portugal enquanto destino turístico;
- ➔ aumentar o investimento privado no Turismo, diversificando-o e especializando-o;
- ➔ dar resposta à procura interna, actual e potencial, nas diferentes actividades da Náutica de Recreio e Turismo Náutico (desenvolvendo a indústria da Náutica de Recreio e fomentando a construção naval a montante desta indústria, promovendo os desportos náuticos, a alta competição e a realização de provas desportivas internacionais);
- ➔ valorizar ambientalmente e paisagisticamente zonas portuárias e frentes ribeirinhas degradadas e criar condições para o uso integrado, ordenado e disciplinado de planos de água costeiros e espaços terrestres marginais;
- ➔ contribuir de forma decisiva para um melhor posicionamento da “Marca Portugal” no estrangeiro, criando-lhe maior notoriedade e um mais elevado grau de diferenciação; e
- ➔ contribuir para o desenvolvimento regional e local, melhorando a qualidade de vida das populações.

Dada a sua natureza, a acção tem de ter o envolvimento do Instituto de Turismo, I.P., terá de contar com o envolvimento activo dos responsáveis regionais pelo turismo nas Regiões Autónomas, das Regiões de Turismo e Agências de Promoção Turística, das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, das Câmaras Municipais, das Administrações Portuárias; dos agentes de navios de cruzeiro e agências de viagens; dos responsáveis pelos centros e clubes de desportos náuticos; dos gestores de marinas e portos de recreio, dos promotores e empresários turísticos e de consultores em imagem de marca e promoção turística.

Neste contexto, é necessário proceder a uma série de acções de base, desde o levantamento da oferta, à identificação dos interlocutores e dos circuitos de comercialização, à análise da concorrência (*benchmark*) e identificação do perfil dos clientes potenciais, criando uma base de “*market and business intelligence*”.

Torna-se também essencial elaborar um plano de desenvolvimento, de gestão (acompanhamento e coordenação da expansão) e de promoção (marketing e para-comercialização) dos produtos que integram a

componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, e conceber e desenvolver um plano de promoção da Náutica de Recreio e Turismo Náutico, em concertação com outras entidades públicas e principalmente com as Agências Regionais de Promoção Turística e com as empresas privadas envolvidas ou com interesses no Produto.

A constituição de uma Plataforma Integrada de Promoção e Comercialização, de carácter virtual e informatizada, englobando as empresas e produtos associados, é uma medida estruturante que suportaria e facilitaria a concretização desta proposta.

Para além das propostas apresentadas e de carácter mais específico e directo, existem outras propostas consideradas importantes para a viabilização deste componente do *Hypercluster* que a seguir apresentamos.

#7. Desenvolvimento de *know-how* e qualificação das competências de gestão e técnicas

Foi já identificado que, para assegurar e potenciar a atractividade da componente Náutica de Recreio e Turismo e a sua contribuição para a economia nacional, é necessário, primeiro que tudo, intervir ao nível dos agentes económicos, melhorando a sua capacidade de gestão (visão, liderança, inovação, dinamismo e profissionalismo), de cooperação e o seu conhecimento do componente e respectivo mercado, bem como ao nível do profissionalismo e qualificação dos recursos humanos inerentes à componente.

Importa, por isso, elevar as capacidades de gestão e o nível médio de habilitações nas actividades ligadas ao mar e em especial ao componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico e qualificar a oferta (em termos individuais e/ou empresariais) existente e/ou a desenvolver, estabelecendo padrões de qualidade para a oferta/serviços dessas actividades, passando oficialmente a certificá-las.

Para isso será necessário promover, em parceria com instituições do ensino superior e equivalentes, o sistema tecnológico científico nacional, instituições/empresas de normalização, acreditação e certificação, nacionais e internacionais (nomeadamente na vertente profissionalizante), de actividades de pós-graduação de gestores e empresários e de formação e certificação de técnicos e entidades que desenvolvam actividades ligadas ao mar.

A formação e/ou actualização de conhecimentos e a certificação devem incidir sobre:

- formação técnica e comportamental dos quadros, gestores e empresários com intervenção no componente;

- ➡ formação técnica e comportamental dos quadros e outros profissionais de actividades ligadas directa ou indirectamente às actividades marítimas ou marinhas (indo desde o monitor de uma prática náutica aos técnicos, por exemplo, de carpintaria/serralharia de embarcações de recreio náutico);
- ➡ certificação técnica de profissionais e fornecedores de produtos e serviços relacionados com as actividades de Náutica de Recreio e Turismo Náutico;
- ➡ promoção da Certificação das entidades/empresas envolvidas;
- ➡ promoção de seminários e viagens de *benchmarking* que permitam trocar “boas práticas” entre os gestores, operadores e outros profissionais do componente.

#8. Adequação do quadro legislativo

O desenvolvimento da Náutica de Recreio e do Turismo Náutico implica uma revisão extensa e profunda da legislação que incide sobre estas actividades, bem como pressupõe a tomada de medidas que reduzam a burocracia associada à aplicação daquela legislação. Com efeito, é imprescindível que seja alterada no sentido da adequação da legislação existente à realidade das actividades económicas incluídas neste componente, nalguns casos desregulamentando actividades que se encontram excessiva e detalhadamente reguladas pelo legislador, noutros casos dando enquadramento legal a actividades que ainda não o têm.

Torna-se assim imperativo:

- ➡ rever o quadro de regulação da prática de desportos náuticos e náutica de recreio, incluindo o mergulho recreativo, a formação e certificação dos navegadores náuticos, e medidas destinadas a simplificar consideravelmente a burocracia das entidades reguladoras, inclusive a que é sentida pelos tripulantes da frota visitante;
- ➡ analisar, avaliar e rever o quadro legislativo e regulamentar que incide ou produz impacto no desenvolvimento das actividades, empresas e infra-estruturas associadas à Náutica de Recreio e Turismo Náutico, incluindo em particular as Actividades Marítimo-Turísticas;
- ➡ criar um quadro legal relativo à construção e exploração dos portos de recreio que permita tornar atractiva a navegação de recreio em Portugal, incluindo uma metodologia específica de avaliação de impacte ambiental e a criação de um único interlocutor público para os promotores e operadores de instalações portuárias de recreio;

- ➔ adequar o quadro legal referente ao registo de embarcações de recreio, e ao registo e homologação de embarcações destinadas a Actividades Marítimo-Turísticas, incluindo a prática de desportos náuticos em embarcação de aluguer;
- ➔ a análise das disposições fiscais aplicáveis às Actividades Marítimo-Turísticas e à Náutica de Recreio, com vista a promover o desenvolvimento destas actividades.

3. Pescas, Aquicultura e Indústria de Pescado

Os objectivos estratégicos com as propostas a seguir apresentadas são os de dotar o País de uma real capacidade de criação de valor económico a partir dos seus recursos piscícolas, segmentando a produção em função da procura, ao mesmo tempo que se redefinem as condições de comercialização e de transformação do pescado nacional.

A avaliação estratégica feita neste relatório sobre as condições deste componente de actividade do *Hypercluster* do Mar aponta para duas importantes ilações:

- ➔ a captura de pesca de espécies pelágicas tem horizontes quantitativos fortemente condicionados, senão mesmo decrescentes, e;
- ➔ o desenvolvimento tecnológico constitui um factor decisivo, nomeadamente para a aquicultura, no seu processo produtivo em geral, desde o da “concepção das espécies” até ao seu cultivo e posterior processamento.

Estas ilações levam-nos a encontrar, em termos de mercado, três grandes variedades de produtos de pescado:

- ➔ a “iguaria” de (hiper)luxo correspondente ao peixe capturado “fresco” e colocado no consumidor final;
- ➔ as espécies piscícolas cultivadas em aquicultura, com elevados padrões certificados de qualidade e de comercialização – incluindo produtos do seu processamento (ou “peixe com valor acrescentado”) – e colocados no consumidor final explicitamente com esta certificação; e
- ➔ as restantes espécies piscícolas, processadas ou não, mais ou menos standardizadas/indiferenciadas e colocadas maciçamente nos mercados de consumo.

Poderão existir variantes não directamente catalogáveis nestas três grandes variedades (inclusive, há produtos de “fronteira”) mas não se apresentam relevantes para efeitos da presente avaliação.

Assim, as principais actividades deste componente do *Hypercluster* do Mar em Portugal são as que se relacionam com:

- ➔ definição, segmentação e exploração de áreas de potencial aquícola;
- ➔ definição e implementação de um novo modelo de comercialização do pescado;
- ➔ reconfiguração, consolidação e valorização da indústria transformadora relativa às pescas.

A avaliação efectuada e os objectivos estratégicos apontados, sugerem as propostas de acção que a seguir se apresentam.

#1. Definição e delimitação das áreas de potencial aquícola (“Quintas Marítimas”)

Trata-se de definir e delimitar as áreas de potencial aquícola, para posterior concessão, processo que deverá ser conduzido em paralelo à definição das áreas ambientalmente protegidas para que se crie um sistema económico sustentável, mas que salvguarde a necessária estabilidade legal e confiança e a consequente atractividade dos investimentos associados.

Este processo deverá ser conduzido à escala nacional, incluindo as regiões autónomas dos Açores e da Madeira, e deverá ser implementado, como uma decisão estratégica e estruturante. O foco deverá incidir sobre a rapidez e a simplificação processual, a par da definição e utilização de critérios pragmáticos de protecção ambiental.

Os interlocutores públicos mais relevantes serão a DGPA (Direcção Geral das Pescas e Aquicultura) e o ICNB (Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidades) e os recursos necessários à operacionalização desta proposta serão em larga medida partilhados com os da definição de zonas ambientalmente protegidas, representando um custo de investimento relativamente baixo, mas de largo impacto potencial.

#2. Concessão da exploração das “Quintas Marítimas”

Esta proposta consiste em dar a concessão da exploração das áreas identificadas como concessionáveis, através dos instrumentos legais apropriados, a entidades que garantam projectos competitivos de criação de valor económico, dentro dos objectivos relativos a este componente do *Hypercluster* do Mar.

O âmbito geográfico de aplicação desta proposta deverá ser total, isto é, em todas as áreas de potencial aquícola disponíveis no território/mar nacional, e a respectiva prioridade é máxima, na lógica sequencial das decisões estratégicas desta componente.

Estas concessões deverão ser promovidas nacional e internacionalmente, com os modelos “de venda” adequados e possíveis, nomeadamente o “leilão” (à semelhança, por exemplo, do que ocorre no sector petrolífero) ou a concessão directa a parceiros estratégicos captados nacional ou internacionalmente.

#3. Criação e promoção de “regiões piscícolas demarcadas”

Esta acção implica a criação do conceito e conteúdo de “regiões piscícolas demarcadas”, utilizando o controlo de origem como instrumento de qualidade e valorização da produção, à escala da totalidade do território nacional, continental e insular.

O modelo de actuação implica criar valor a partir da imagem de produto de origem demarcada, im(ex)plicitamente com características únicas e diferenciadoras. Isto implica, naturalmente, a definição “formal” das regiões demarcadas de acordo com critérios técnicos adequados, envolvendo os recursos necessários ao desenvolvimento de uma criatividade apurada e esforços de promoção bem sucedidos.

#4. Transformação e valorização da cadeia de valor do pescado português

A transformação da cadeia de valor do pescado português deverá concretizar-se através da alteração dos determinantes estruturais de competitividade do pescado nacional, nomeadamente através da eliminação da actividade e do papel actualmente desempenhados pela DOCAPESEA, permitindo, com uma nova regulação, uma entrada directa dos produtos piscatórios portugueses nas redes de distribuição nacionais e internacionais, o que alterará e criará condições de melhoria substancial das condições de comercialização deste importantíssimo produto económico nacional.

Essa transformação implica a criação de um novo quadro legal de actuação para o sector, bem como de uma estrutura de regulação para as Pescas que favoreça a competitividade e o desenvolvimento de uma verdadeira cadeia de valor para cada um dos três segmentos identificados: “Iguarias”, Peixe “de valor acrescentado”, Peixe “em bruto”.

Para tal, será necessária proceder à demonstração do racional económico das novas cadeias de valor, junto das tutelas envolvidas, criando a necessária vontade política e as condições de mercado que permitirão vencer as resistências naturais à mudança.

#5. Reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado

Esta proposta tem como objectivo a criação (ou reforço) de dimensão crítica dos agentes mais representativos da indústria nacional de transformação do pescado através da sua inserção em cadeias de valor e redes internacionais de maior valor acrescentado, promovendo a cooperação horizontal entre actores de menor dimensão e a articulação em redes de integração vertical com os agentes da captura e da aquicultura. A consolidação de algumas das existentes e o desenvolvimento de novas marcas de prestígio internacional deve constituir um objectivo desta acção.

#6. Promoção de parcerias/*joint ventures*. Consolidação de actores

Pretende-se estimular o estabelecimento de *joint ventures* com agentes internacionais que facilitem o esforço de consolidação dos actores da indústria nacional das pescas. Para isso, é importante definir os mercados-alvo onde estabelecer estas parcerias para que se promovam *joint ventures* com agentes internacionais que cubram os diferentes domínios da componente: captura, aquicultura e indústria transformadora, assim como a comercialização do pescado.

É também objectivo desta proposta criar condições para que os agentes económicos apreendam o máximo de *know-how* possível, quer ao nível da captura/produção, quer ao nível da comercialização, privilegiando para o efeito uma cooperação activa que garanta o sucesso comercial das *joint ventures* em que se envolvam.

Este esforço de cooperação visa ainda um aumento da dimensão financeira dos actores nacionais que encontrarão nas parcerias internacionais estabelecidas fontes de (co-)financiamento para os investimentos necessários no âmbito do esforço recorrente do (re)posicionamento competitivo no mercado global.

#7. Valorização, capacitação e modernização da frota pesqueira

A criação de unidades modernas de captura de pescado, à escala do território português, é o objectivo a atingir, com a presente proposta.

Do ponto de vista estratégico, esta proposta visa evitar o desaparecimento da frota pesqueira nacional numa perspectiva de médio/longo prazo, tal como se está a fazer, nomeadamente, em Espanha.

A implementação prática desta proposta implica o envolvimento dos agentes interessados, implica a mobilização de vontades políticas, e ainda o “recrutamento” de interessados e a disponibilização de recursos, sem esquecer a capacidade negocial face a Bruxelas.

Poderá mobilizar-se e/ou reaproveitar-se para o efeito os recursos/financiamentos possíveis do novo quadro de financiamentos (QREN), no sentido não de reduzir a capacidade, mas de criar outras unidades mais modernas e produtivas.

4. Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas

A estratégia de afirmação do *Hypercluster* da Economia do Mar exige a criação de uma imagem renovada do mar e das suas potencialidades, como factor indispensável ao ideário e à economia dos Portugueses, com uma visão de futuro, de horizontes amplos, ambiciosa e determinada, ao mesmo tempo que exige a afirmação de Portugal internacionalmente, tendo o mar como um elemento fundamental, identificador e diferenciador de Portugal no mundo, como referido ao longo do relatório.

Esta visão deve fundar-se no reconhecimento do seu valor económico, científico, ambiental, político e estratégico, para que o relacionamento com ele seja mais racional e inteligente, evitando permanecer no campo da ideologia utópica. Com efeito, é essencial que toda a população seja alvo de uma estratégia que provoque o conhecimento do valor económico substancial que o mar já tem para a nossa economia e que ainda pode e deve ser amplamente aumentado.

No entanto, não deve ficar reduzida a esse campo, tratando-se ainda e sobretudo – a nível estratégico – de afirmar e salientar o mar e os activos tangíveis e intangíveis que lhe podem estar associados como factor identificador e diferenciador de Portugal como País.

O mar deverá assim ser o grande factor e voltar a ser a “imagem de marca” do País, conferindo a dimensão e a profundidade que falta ao território e gerando o factor grandeza que falta na mentalidade da nossa população e na imagem de Portugal no mundo.

Esta visão de um mar novo e diferente do mar conhecido no passado, um mar portador de futuro e gerador de esperanças, tem de ser criada com um projecto para uma imagem e uma cultura renovadas do mar e uma postura diferente, enquanto inovadora e pró activa, das sociedades civil e política.

Paralelamente, mas sequencial a esta vertente interna do desenvolvimento e interiorização do mar como factor identitário, distintivo e gerador de riqueza do país, deverá ser implementada, também, a nível de promoção, promovendo no exterior a imagem de Portugal como país marítimo, enquanto actor forte nas actividades económicas ligadas ao mar e, sobretudo, naquelas que constituem os componentes de frente do *Hypercluster* da Economia do Mar propostos.

Assim, este componente deverá assegurar a concepção e materialização dos meios de comunicação, promoção, publicidade e marketing, incluindo a organização de eventos a partir dos quais essa nova imagem será trabalhada e introduzida na sociedade portuguesa e no mundo.

Pelas suas próprias características, as propostas deste componente devem ser articuladas com as propostas do componente Produção de Pensamento Estratégico.

#1. Criação de um plano sistemático de cariz educativo e formativo para recuperação e promoção da identidade marítima da sociedade portuguesa

A ideia de que Portugal é uma nação de marinheiros, voltada para o mar, apesar de referenciada como uma evidência não encontra hoje, na verdade, verificação prática na realidade portuguesa, a nível social ou económico, pelo que é essencial promover a (re)criação e difusão do conceito de identidade entre Portugal e o mar.

O afastamento económico, político e estratégico de Portugal face ao mar e às actividades com ele relacionadas promoveu o gradual esquecimento, após o decurso de três décadas, por parte da sociedade, desse factor outrora identitário e distintivo de Portugal.

Assim, e dada a relevância de que se reveste para o *Hypercluster*, a (re)criação e ampla difusão na sociedade portuguesa da ideia de Portugal como nação marítima ou oceânica aparece como questão prévia a qualquer esforço de imagem externa.

A imagem externa pode ser mais rápida e facilmente criada, mas apenas terá resultados positivos se corresponder a uma realidade que se viva e sinta em Portugal, isto é, se corresponder a uma verdade que lhe dá conteúdo e preenche por dentro. Caso contrário, soçobrará, oca, sem significado e sem sentido.

Neste contexto, é essencial que, a começar nos currícula escolares dos vários níveis de ensino, básico, secundário e universitário estendendo-se às actividades económicas, culturais e na prática (não apenas no discurso) político, o tema “mar” faça parte do dia-a-dia dos portugueses, pela difusão de ideias que, tendo em conta a nossa realidade, mas não descurando o que de similar tem sido feito noutros países, deverão ser, ou aproximar-se das seguintes:

- Portugal é um país do mar no seio da UE;
- a cultura marítima portuguesa como parte do nosso património mais valioso;
- o mar é vital para a afirmação da identidade e da imagem do País e para a coesão do nosso território, quase arquipelágico;
- o domínio marítimo nacional dá uma contribuição fundamental para a nossa economia e tem larga capacidade de crescimento;
- os nossos mares são vitais para o futuro da economia portuguesa, vide os casos do turismo, o recreio, as pescas, os transportes marítimos, o ambiente, o comércio, a energia e a defesa;
- as actividades económicas ligadas ao mar são geradoras de novos empregos e de novas oportunidades de negócio;
- as qualificações e competências sobre questões marítimas são de certo valor acrescentado em todas as actividades económicas;
- os nossos centros de investigação científica do mar dominam alta tecnologia e podem dar um grande contributo às indústrias do Hypercluster.
- etc..

A difusão do conceito deverá assim ser assegurada pela de um plano sistemático de cariz educativo e formativo para recuperação e promoção da identidade marítima da sociedade portuguesa através, nomeadamente, da inserção/reforço dos temas ligados ao mar, contextualizando-os com a respectiva relação com Portugal nos *currícula* das disciplinas escolares e em projectos inter-comunitários abrangentes e motivadores da participação da Comunidade Escolar, em conjunto com outras entidades ligadas às actividades marítimas, de matriz pública e privada (autarquias, museus, organizações de divulgação/sensibilização, empresas, etc.); da realização de campanhas de informação e sensibilização; e do apoio a organizações/estruturas da sociedade civil que promovam a informação e sensibilização junto

dos diferentes públicos para a temática da preservação do património e do meio marinho, nomeadamente através da utilização do Fórum Permanente dos Assuntos do Mar como veículo de divulgação e envolvimento da sociedade civil com a temática do mar.

#2. Criação de uma estratégia e planos sistemáticos de comunicação que promovam a identificação de Portugal com o mar

Com o objectivo de ajudar a perceber a importância e a realidade do mar, deverão ser gizados pelo Governo, em articulação e com o apoio do proposto Fórum Empresarial para a Economia do Mar, uma estratégia e planos sistemáticos de comunicação que envolvam a divulgação das ideias chave, com alguma constância, mas que poderão ir sendo adaptados às acções e resultados da execução do plano.

Como sublinhado no Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos⁵⁴, Portugal tem vindo a desenvolver nos últimos anos algumas campanhas de comunicação e *marketing* com o objectivo de ligar Portugal à ideia do mar em termos operacionais, isto é, campanhas pragmáticas associadas à venda de produtos turísticos específicos. No entanto, tem faltado a concretização de uma campanha estrutural de criação de uma imagem de marca a nível estratégico que é aquilo que acrescenta valor e tem potencial diferenciador para o país.

A elaboração dos planos de comunicação deverá envolver a sociedade civil e empresarial, o Governo e a Marinha. A iniciativa deverá contar e ser articulada com as iniciativas do Fórum Empresarial para a Economia do Mar, a criar, enquanto órgão que reúne os actores privados do *Hypercluster*, devendo a sua prossecução, validação e controle serem asseguradas pelo Gabinete Técnico de apoio ao Conselho de Ministros para os Assuntos do Mar e divulgadas na Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar, promovida pelo Fórum Empresarial.

Algumas das acções a propor são, nomeadamente, as seguintes:

- ➡ produções audiovisuais e presença sistemática nos meios de comunicação social:
 - produções televisivas, envolvendo o *Hypercluster*, os segmentos e as empresas. (O *cluster* holandês já fez cerca de 100 programas e o UK *Sea Vision* transmitiu 12 séries na BBC);
 - secção temática na imprensa escrita, com carácter regular;

⁵⁴ Comissão Estratégica dos Oceanos - Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, Parte II - Análise e Propostas, 2004, p.14 ss

- promoção activa de notícias nos media, a partir de factos relevantes originados em companhias, segmentos ou no HC. (Manter lista actualizada de individualidades especializadas em sectores e disponíveis para intervir, mesmo sem aviso prévio);
 - etc..
- ⇒ publicações próprias do Hypercluster:
- uma revista de espectro amplo;
 - pequenas publicações destinadas às escolas, incluindo universitárias;
 - livros e brochuras com comunicações diversificadas, em inglês quando orientados para o mercado externo;
 - guia de carreiras, ou de empregos, profissionais, civis e militares, no domínio do mar;
 - etc.
- ⇒ criação e manutenção de um Portal na Internet, com um amplo espectro de informação e divulgação das actividades do Hypercluster, com ligação aos parceiros, com o objectivo amplo de informar e divulgar, mas que seja também a “porta de entrada” para o Hypercluster em Portugal, isto é, um sítio onde toda a informação de todos os componentes do Hypercluster está acessível e direccionada para os vários públicos, numa estrutura dinâmica que permita a interacção entre os agentes do Hypercluster (centros de produção de conhecimento, empresas, sociedade civil) e os vários públicos com que se relacionam (ver propostas para Produção de Pensamento Estratégico);
- ⇒ promoção de eventos periódicos de impacto mundial, nomeadamente promoção de um conjunto de eventos específicos, de participação em eventos promovidos por entidades externas e de incentivo a participação da população em visitas a estruturas permanentes e a assistência a eventos esporádicos, com o apoio de entidades externas, consoante os eventos, exigindo-se a estruturação e ampliação, à medida que se for obtendo colaborações das várias entidades a contactar e que se vá dispondo de recursos financeiros dos eventos promovidos. É um plano que se exemplifica, mas que tem de ser adaptado constantemente, função das reacções dos alvos e das linhas de acção do Hypercluster:
- criação e realização de uma Bienal Internacional do Mar, (articulado com a Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar - ver propostas para Produção de Pensamento Estratégico) incluindo:
 - ▶ realização de uma grande Convenção/Congresso internacional sobre um tema (rotativo) relacionado Mar, com periodicidade bienal, envolvendo temas económicos, técnicos, científicos, académicos e ambientais, a tratar por especialistas nacionais e estrangeiros;

- ▶ “*International Sea Festival*” - Exposição Internacional sobre Economia do Mar;
 - ▶ Festival Internacional de Cinema e TV sobre o Mar;
 - criação, atribuição e entrega mediatizada de Prémios Internacionais a Instituições e Individualidades que se notabilizaram em áreas específicas (ou não) ligadas ao mar.
- ⇒ promoção de eventos periódicos de impacto nacional, nomeadamente e a título de exemplo:
- festival de música temática do mar, organizado por pólos regionais, aberto às bandas tradicionais ou também às modernas, com prémios regionais e um grande prémio nacional;
 - actividades pedagógicas - concursos escolares, pré-universitários e universitários e sobre temas do mar. Jogos Náuticos Inter-Escolas e Inter-Universidades (Eventos de desportos náuticos);
 - participação activa e visível, com inclusão no programa efectivo, em eventos já usuais ou a criar, por iniciativa de outras organizações privadas ou públicas, tais como:
 - ▶ Dia Nacional do Mar;
 - ▶ Semana do Mar, na Horta;
 - ▶ Dia da Marinha (20 de Maio);
 - ▶ Dia Europeu do Mar (20 de Maio);
 - ▶ Eventos de desportos náuticos ou culturais de cariz marítimo no Continente ou nas Regiões Autónomas;
 - promoção de visitas e assistência da população, em geral, e com mais incidência dos jovens, a museus de temática marítima, em todo o País; exposições orientadas para assuntos do mar; conferências; navios de guerra e mercantes, nacionais e estrangeiros; simuladores de navegação (Escola Naval, Escola Náutica, etc.); desfiles e demonstrações navais e cruzeiros de treino de mar, etc..

#3. Reforço e criação de marcas distintivas que destaquem a ligação entre Portugal, o mar e as actividades económicas do *Hypercluster*

Em termos de campanhas operacionais com objectivos tácticos de promoção de Portugal há que garantir a ligação com a estratégia geral definida e o grande objectivo de criação de marcas associadas ao mar em actividades onde o País ganhe competências fortes de qualidade que permitam ser competitivo em termos internacionais, apostando claramente em factores diferenciadores e inovadores que transmitam dinamismo, modernidade e juventude, evitando a associação a ideias banais ou já esgotadas.

Assim, de entre os valores a incorporar nas marcas, deverão, também, a título de exemplo, constituir-se narrativas e mensagens que permitam a divulgação de Portugal como um país com as seguintes referências:

- ➔ com competitividade e qualidade na oferta de actividades diversificadas de náutica de recreio, desporto e lazer associados ao mar (por exemplo, “Portugal, escala do Atlântico”; “Marinas de Portugal”, etc.);
- ➔ com uma capacidade de obtenção de peixe fresco de elevada qualidade, aproveitando a imagem de qualidade e inovação a surgir da criação proposta de zonas de origem demarcada de peixe português;
- ➔ onde o ambiente em meio marinho assume uma protecção especial, capitalizando a criação da rede de áreas protegidas marinhas e associando também à investigação e utilização de energias renováveis marítimas;
- ➔ na frente da investigação em biotecnologia marinha;
- ➔ competitivo, dinâmico e jovem na oferta de serviços marítimos e portuários de elevada qualidade;
- ➔ etc..

5. Produção de Pensamento Estratégico

Pretende-se dotar o *Hypercluster* da Economia do Mar de um centro estratégico de acompanhamento e produção das grandes linhas estratégicas para o futuro, que permitam a reflexão prospectiva permanente, apoiada por dados objectivos, permitindo a criação de uma cultura de planeamento estratégico prévio à definição de acções sectoriais, regionais ou locais parcelares que permita a respectiva integração nas grandes linhas estratégicas do *Hypercluster* e o conhecimento sistemático da evolução da procura e mercados relacionados com as actividades do *Hypercluster*.

As actividades económicas a incluir neste componente fundamental do *Hypercluster* do Mar em Portugal, são as seguintes:

- ➔ recolha e tratamento de informação e conhecimento sobre temas relacionados com os diferentes componentes da Economia do Mar (Business Intelligence);

- ➡ recolha e tratamento de informação prospectiva sobre perfis de consumo e tendências políticas, económicas e sociais, com impacto nos componentes da Economia do Mar (Market and Business Intelligence);
- ➡ recolha e tratamento de informação e conhecimento de boas práticas internacionais em assuntos relacionados com temas do mar (Benchmarking).

Considerando os objectivos expostos, as principais propostas relacionadas com este componente do *Hypercluster* da Economia do Mar são as seguintes:

#1. Criação de uma Célula Prospectiva e de um Observatório das actividades da economia do mar

A existência de um configurador estratégico para as actividades associadas com o mar é uma condição necessária para que esta especialização sectorial seja reconhecida pelas autoridades políticas e pelo mercado – isto é, pelas políticas públicas e pela propensão ao investimento. Esta função deverá ser exercida através de uma entidade – uma “célula prospectiva” – capaz de acompanhar e integrar, mas também antecipar e inovar, vocacionada para a investigação e inovação nas áreas da economia do mar.

Trata-se de uma plataforma onde estejam presentes os grupos de empresários e de quadros técnicos que participem em programas de promoção do sector e os quadros de instituições públicas envolvidas no sector e no seio da qual seja dinamizado um ‘observatório’ preferencialmente vocacionado para os domínios da inovação de produtos/serviços e processos das actividades ligadas ao mar, que antecipe a disseminação tecnológica, as suas consequências sociais e as alterações correspondentes dos quotidianos associadas à crescente variedade das sociedades complexas com vista à detecção/criação de oportunidades de negócio ou racionalização de práticas.

Esta entidade deverá alimentar, em termos de ideias/processos/inter-relações, os principais decisores, nomeadamente, os decisores públicos, as empresas e as entidades de acompanhamento e integração atempada da evolução tecnológica bem como as entidades de formação do sector.

Deverá ser criada com base numa parceria, englobando actores públicos e privados.

#2. Promoção de programas de incentivo à cooperação intersectorial

Com o objectivo de promover a cooperação intersectorial no âmbito das actividades que constituem o *Hypercluster* e, dessa forma, fazer com que o sistema funcione em si mesmo como uma unidade orgânica integrada, é importante criar condições e factores de oportunidade. Esta tarefa poderá ser cumprida através da criação de programas de incentivo à cooperação intersectorial para elaboração de estratégias e projectos, através dos quais se induza o efeito de cooperação entre os actores estratégicos.

#3. Criação de uma base de dados dinâmica de recursos associados às actividades marítimas

No âmbito da Célula Prospectiva e do Observatório (propostos - ver atrás) é essencial a criação de uma base de dados dinâmica que seja capaz de fazer, primeiro, o levantamento e mapeamento dos recursos nacionais existentes e, depois, a manutenção da actualidade dos dados, compilando informação de base a ser usada pelos actores estratégicos, permitindo a construção de plataformas de informação dinâmicas, nomeadamente o 'Portal do Mar', (proposto) de promoção de produtos e serviços e divulgação da oferta nas várias actividades económicas do *Hypercluster*.

#4. Desenvolvimento de uma Conta Satélite para a Economia do Mar

A Economia do Mar é uma constelação de actividades muito diversificada e determinante, como vimos, para o futuro da economia portuguesa. Por isso, como forma de suporte e tomada de decisões públicas e privadas, nomeadamente as de carácter estratégico e de investimento, é determinante conhecer estatisticamente as actividades e o seu impacto nos principais indicadores macroeconómicos e de negócio.

Assim, torna-se fundamental que o País e os actores estratégicos tenham acesso a essa informação e, consequentemente, torna-se necessário o desenvolvimento sistemático de uma Conta Satélite para a Economia do Mar.

#5. Criação do Fórum Empresarial, do Grupo de Trabalho Permanente e da “Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar”

O *Hypercluster* da Economia do Mar é constituído por uma constelação de actividades com enorme complexidade e uma elevada fragmentação de empresas. O efectivo alinhamento e a efectiva concretização da visão do *Hypercluster* como um dos motores de desenvolvimento da economia portuguesa no futuro, depende do Estado e dos agentes públicos, mas também, e determinantemente, da força e da organização dos actores estratégicos privados.

Assim, propõe-se a constituição de um “Fórum Empresarial para a Economia do Mar”, criado pela iniciativa e dinamizado pelas empresas nacionais de referência nas diferentes actividades relacionadas com a economia do mar, abertas à cooperação intra e intersectorial e com o principal objectivo de fomentar as boas práticas de Excelência e Cooperação entre os actores estratégicos relacionados com a Economia do Mar.

A ACL - Associação Comercial de Lisboa, pelo seu historial e prática anterior, pode constituir um excelente dinamizador desta iniciativa.

Como estrutura de apoio e dinamização, este Fórum deverá constituir um Grupo de Trabalho Permanente, cujo objectivo estratégico deve ser o de dinamizar projectos sobre as boas práticas de Investigação e Desenvolvimento, Inovação, Cooperação e Parcerias Estratégicas e apresentar numa Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar, também a criar, inicialmente anualmente, mas perspectivando-se, desde já, que possa passar a realizar-se de dois em dois anos.

A implementação de um Fórum Empresarial e de uma Conferência Anual com estas características revelou já excelentes resultados na modernização e desenvolvimento de outros sectores da actividade económica portuguesa, nomeadamente, na década passada, no sector do Grande Consumo/Distribuição Moderna.

Para além das acções propostas é de referir o seguinte:

#6. Incentivo ao papel da Marinha no pensamento estratégico e na imagem e visibilidade do mar

A Marinha tem tido um papel de relevo no desenvolvimento do pensamento estratégico sobre o mar, através da acção do Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, da Academia de Marinha, da Escola Naval, da acção individual de elementos seus, etc., o que pode e deve ser potenciado.

Os órgãos culturais da Marinha - Museu de Marinha, Planetário Calouste Gulbenkian, Aquário Vasco da Gama, Biblioteca Central, Arquivo Central, Revista da Armada, museus dos faróis, Banda da Armada, etc.- podem ter a sua actividade mais aproveitada na promoção da imagem e da visibilidade do mar. São acções que podem e devem cobrir todo o território nacional e ocorrer com a maior frequência possível.

Com esta acção pretende-se, promovendo por um lado, o desenvolvimento do pensamento estratégico relativo ao mar e por outro melhorar a imagem e a visibilidade do mar e das questões marítimas.

Para a implementação desta acção é necessário:

- ➔ integrar as vastas capacidades da Marinha nos programas de desenvolvimento de pensamento estratégico e de promoção da imagem e da visibilidade do mar;
- ➔ rentabilizar o mais possível as capacidades existentes na Marinha.

6. Energia, Minerais e Biotecnologia

A necessidade crescente de energia, ao nível mundial, tem conduzido à procura, no mar, quer de novas formas de energia, quer de jazidas de combustíveis fósseis em águas cada vez mais profundas. As energias renováveis do mar dão, por agora, uma resposta insignificante a essa necessidade. Por outro lado, a procura elevada de petróleo, no mercado global mas principalmente por parte dos EUA, da China e da Índia, fará aumentar as necessidades de energia em cerca de 50% no primeiro quartel deste século. As descobertas já feitas de novas jazidas petrolíferas em África, mais as previsíveis, fazem desse continente um actor importante na produção mundial de petróleo, incluindo-se no lote de países com maior potencial de produção petrolífera os países lusófonos de Angola e S. Tomé e Príncipe.

Por outro lado, a estimativa do volume de gás metano existente sob a forma de hidratos em todo o mundo é muitas vezes superior ao volume total das reservas mundiais de petróleo (líquido e gasoso). O fundo do mar, sobretudo nas zonas de encontro das grandes placas tectónicas, está a revelar potencialidades para exploração de metais raros e, principalmente, de produtos de biotecnologia.

Os recursos mencionados exigem o domínio de tecnologia avançada e de saber para se tornarem exploráveis. Torna-se necessário coligir toda a informação sobre os recursos minerais das nossas plataformas continentais, visando perspectivar o seu aproveitamento. O petróleo, pelas razões apontadas anteriormente, pode apresentar dois tipos de oportunidades para Portugal: a exploração no nosso offshore e a participação nas actividades da zona petrolífera do “Atlântico Moreno”.

A diversidade de produtos de biotecnologia existentes nos fundos dos mares nacionais e o conhecimento obtido por sectores de excelência de algumas universidades e de centros de investigação, recomendam o estabelecimento de actividades industriais para processamento desses produtos. O cultivo de algas para fins alimentares, cosmética, farmácia e, não menos importante, destinadas à redução de CO₂ e NO₂ com a adicional produção de combustíveis é de grande interesse para o nosso País, atendendo, para mais, às condições de temperatura e luminosidade prevalentes.

Nestas bases, são propostas as seguintes acções:

#1. Definição de áreas com potencial de exploração energética e biotecnológica

Definir as áreas com potencial de exploração energética e biotecnológica, tendo em conta, entre outros, os resultados do trabalho da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) deverá ser um dos pontos de partida do contributo deste componente de actividades do *Hypercluster* do Mar em Portugal.

Deverá privilegiar-se uma atitude de levantamento dos recursos existentes, ou potencialmente existentes, tendo em conta os parâmetros científicos utilizados, a nível internacional, na prospecção dos suportes geológicos marinhos, bem como as condições de viabilidade económica da respectiva exploração.

Apesar da prioridade na concretização desta proposta ser máxima, pelo impacto dramático que poderá ter na percepção do valor global de toda a fileira económica, julga-se importante a disponibilização pública, restrita ou não, desta informação, uma vez que poderá ser um elemento crucial para o envolvimento de potenciais parceiros privados na concretização desta proposta, pois considera-se que ninguém fará investimentos desta amplitude sem um nível mais detalhado de informação necessária à avaliação do potencial desta componente.

Os recursos a mobilizar, para além dos que já foram consagrados à referida EMEPC, não deverão ser muito avultados, tudo dependendo dos resultados obtidos por esta estrutura de missão. Se um trabalho mais profundo tiver que ser levado a cabo, os recursos financeiros poderão ser relevantes e, porventura, justificarão o desenvolvimento de um programa específico para o efeito.

#2. Apoio à constituição de *clusters* industriais de biotecnologia marinha em ligação com os centros de investigação

Pretende-se coordenar o esforço de investigação científica desenvolvido nos diversos centros relacionados com a biotecnologia e naqueles que não sendo desta área desenvolvam projectos afins, visando, por um lado, uma coordenação de objectivos a atingir, nomeadamente daqueles que dependam de financiamentos públicos, e, por outro, constituir “*clusters*” de actividades industriais em torno dos centros de investigação científica de biotecnologia marinha como, por exemplo, em torno do Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores, na Horta, ou, em Faro, junto à Universidade do Algarve, à semelhança do que ocorre em Oxford, Cambridge, etc..

Os actores mais relevantes a envolver são os centros de investigação do Estado e quem os superintende, assim como os centros privados que se queiram coordenar com o plano de acção nacional para o *Hypercluster* do Mar, investigadores, formadores e formados da Universidade. Comércio e indústrias farmacêutica e de cosmética e, nomeadamente, o IAPMEI.

Os detentores do conhecimento devem procurar parceiros na indústria e no comércio para os produtos que estão a processar, com sentido útil, visando a sua produção e comercialização. Em alternativa, poderão esses actores constituir as próprias empresas, com o apoio, eventual, de financiamentos próprios, públicos, ou privados. Em qualquer dos casos, manter-se-á a ligação ao centro de produção de conhecimento.

#3. Promoção da exploração dos recursos energéticos fósseis das plataformas continentais

Promover o aceleramento da investigação sobre os recursos energéticos fósseis das plataformas continentais do País, incluindo os hidratos de metano, tal é o objecto desta proposta que deverá contemplar as plataformas continentais das três parcelas do Território.

O objectivo é conhecer e poder estimar o real potencial do País em energias fósseis ao mesmo tempo que se exploram os recursos existentes. A concretização deste desiderato requer o envolvimento de órgãos da Administração Central, empresas com concessões atribuídas e centros de investigação.

O Governo tem um papel importante de influência sobre as concessionárias no sentido da aceleração da prospecção e promoção da investigação conducente ao conhecimento da realidade energética dos fundos marinhos, incluindo os hidrometanos, mobilizando os recursos financeiros daquelas empresas além do seu próprio esforço no que respeita à investigação científica.

#4. Promoção da exploração dos recursos energéticos renováveis nos locais de maior potencial

O conteúdo desta proposta é promover a investigação e o desenvolvimento tecnológico continuados, conducentes ao aproveitamento da energia das ondas nos locais de maior potencial, ou seja, costa oeste do Continente, Açores e costa norte da Madeira.

O objectivo é desenvolver a técnica mais rentável para obter energias alternativas, nomeadamente, pelo seu potencial aparente, da energia das ondas, aproveitando uma fonte de energia renovável de grande abundância e potencial nas nossas costas, continentais e insulares.

Esta proposta depende, naturalmente, do empenho do Governo, das empresas do sector da energia e dos centros de investigação. Deverão ser concedidos apoios à investigação e ao desenvolvimento de protótipos e facilitação do processo de estabelecimento dos equipamentos no mar. Estes recursos deverão provir tanto das empresas privadas como do Estado.

#5. Qualificação de recursos humanos na área da prospecção e extracção de recursos

Além das propostas formalmente descritas anteriormente, deverá ainda apostar-se em formar pessoal nas técnicas de prospecção e extracção de recursos, nomeadamente do petróleo, envolvendo estabelecimentos de ensino superior nacionais e estrangeiros em colaboração com empresas da área do petróleo, tão cedo quanto possível.

Com isto, o País criará condições para dispor de recursos humanos qualificados para empregar em prospecção e exploração petrolífera no País e no eixo do Atlântico de língua portuguesa onde o envolvimento nacional acaba por ser encarado com naturalidade.

Mais do que em qualquer outra proposta, o envolvimento do Governo, mas também das companhias privadas (petrolíferas) é vital para a concretização desta acção.

O estímulo das empresas aos formandos e formados é uma importante condição de viabilização. A adequação dos *curricula*, quando e se necessário, do ensino público às prioridades desta componente do *Hypercluster* é outra acção com forte impacto na sua viabilidade.

A título demonstrativo e pelo potencial que demonstra, apresenta-se, ainda, a seguinte proposta:

#6. Lançamento de programas de produção de algas para redução de CO₂ e produção de biomassa

Trata-se de lançar programas de produção de micro algas da família das *cyanobactérias*, como a *Chlamydomonas reinhardtii*, para redução do anidrido carbónico e uso na produção de bio combustíveis. A produção deverá ocorrer em locais bem iluminados e com temperatura moderada, para utilização em indústrias fortemente geradoras de CO₂, como as cimenteiras, siderurgias, etc..

Os principais actores a envolver nesta decisão são as indústrias muito poluidoras e que usem combustíveis orgânicos, centros de investigação e eventuais parceiros estrangeiros no lançamento, como, por exemplo, o Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Para que seja viável, esta proposta requer o desenvolvimento e a produção das algas adequadas, recorrendo a uma parceria estrangeira (EUA, França, Índia, etc), caso, como se pensa, nenhum centro nacional esteja em condições de o fazer. Para tal, deverão utilizar-se recursos financeiros dos poluidores (princípio do poluidor-pagador), com eventual apoio de programas oficiais de conservação ambiental, variando o investimento necessário com o volume de produção desejado, que poderá ser conhecido por consulta.

7. Serviços Marítimos

Os Serviços Marítimos englobam uma grande diversidade de actividades económicas desde o agenciamento de navios, angariação de cargas e soluções de transportes, gestão técnica de navios e tripulações, serviços financeiros, serviços jurídicos e fornecimentos, de produtos e serviços, em geral. Estas actividades funcionam como organizadoras e/ou de apoio a outras actividades económicas também incluídas no *Hypercluster* da Economia do Mar, por isso estão intimamente ligadas e fazem parte da mesma cadeia de valor, nomeadamente dos Transportes Marítimos e Logística.

Assim, todas as propostas apresentadas deverão ser analisadas de um ponto de vista abrangente, ou seja com uma abordagem multifactorial, que inclua todo o universo dos sectores em questão, pois há sinergias ou factores de desenvolvimento interdependentes.

Como principais propostas de acção para esta componente temos as que a seguir se apresentam.

#1. Criação de tarifação autónoma para o *Short-Sea*/TMCD

A criação de uma tabela de tarifação autónoma para o TMCD, entende-se como uma acção destinada a reduzir os custos da conta escala a um mínimo possível, permitindo margens de rentabilidade que potenciem o mesmo tráfego, originando ganhos de rentabilidade e de volume de negócios.

Esta proposta dependeria, da (re)negociação de tarifas com a autoridade portuária e de toda uma simplificação de procedimentos com as diversas entidades envolvidas no processo portuário.

A proposta afecta principalmente as Agências de Navegação e os Transitários, mas tem efeitos indirectos em todos os serviços marítimos.

#2. Desenvolvimento da oferta de “*pack*” de serviços em escalas técnicas

O desenvolvimento da oferta de “*pack*” de serviços, pode constituir uma fonte de captação de fornecimentos a navios que não escalem o porto(s) por razões comerciais, isto é, carga e / ou descarga, tornando atractiva a escala técnica para rendições de tripulação, fornecimento de mantimentos ou sobressalentes, reparações, fornecimento de bancas, etc., através de fornecimentos (de bens ou serviços) de qualidade, a preços competitivos, conseguidos graças à conjugação de esforços empresariais e de políticas comerciais adequadas com o estabelecimento de tarifas portuárias ajustadas a este serviço. Não se deve perder de vista, que sendo o factor “tempo” determinante no custo de exploração do navio, haverá que reduzir a duração destas escalas à mínima duração possível, sendo indispensável a sintonia de todas as autoridades envolvidas na área portuária.

#3. Promoção do Registo Internacional de Navios da Madeira

Conforme já foi referido, o Registo Internacional de Navios da Madeira, tem vindo a assumir uma importância cada vez maior no número de navios arvorando bandeira portuguesa, sendo hoje em dia a proporção de navios lá registados (151) superior a 10 em relação a aqueles registados no registo convencional (12). De notar também o aumento de embarcações de recreio registadas e de iates comerciais.

Para todas estas embarcações é fundamental que se mantenham as condições de rigor técnico e de qualidade, que possibilitaram a passagem da bandeira portuguesa para a “Lista Branca” do Paris MOU, em 2003, as quais só são possíveis se os quadros possuírem um número adequado de técnicos qualificados, a justificar, neste momento, talvez, o aumento do número dos mesmos. Como possibilidade de aumento, obviamente, que será através do aumento do número de navios registados o que deverá ser conseguido através de campanhas de promoção bem fundamentadas.

Assim, propõe-se, para além da promoção do registo convencional, também a promoção do Registo Internacional de Navios da Madeira, as quais deverão ser feitas, com campanhas bem organizadas e recorrendo sempre ao apoio de técnicos para passar a imagem do registo de uma forma adequada, enquadrando-a tecnicamente, dissociando-o sempre de conotações de menor qualidade técnica e de segurança, o que, como é sabido, é sempre um processo moroso, e demoram vários anos até se conseguir apagar uma imagem desfavorável.

#4. Revisão de todo o Direito Marítimo com “recodificação” do mesmo

Propõe-se a revisão de todo o direito marítimo, com “recodificação” do mesmo, que deve integrar toda a legislação dispersa e as diversas áreas que constituem hoje em dia a sua autonomia jurídica, sem esquecer sectores como o Direito Marítimo Administrativo, a Pesca e a Náutica de Recreio, como já referido, sector cada vez com maior peso, tanto pelo número de praticantes/embarcações como sobretudo pelo número de conflitos jurídicos a que dão origem. Esta revisão/recodificação deverá ser efectuada por juristas / advogados que tenham uma ligação efectiva ao universo real, pois só assim poderá ser criado um quadro jurídico eficiente e que permita o desenvolvimento da área marítima em Portugal, eliminando constrangimentos e tornando-a atractiva para novos investidores da área privada.

Pela sua importância deverão, ainda, ser coordenadas as seguintes acções:

#5. Criação de protocolos com a EMSA – Agência de Segurança Marítima

Tendo em conta que as associações (Armadores, Agentes de Navegação, Transitários, Despachantes, Carregadores, etc.), surgem em consequência do estado do mercado e a importância e interesses de cada *cluster*, mais que a criação de novas associações, é fundamental a promoção do intercâmbio institucional, criando fóruns de intercâmbios permanentes com objectivos específicos, nomeadamente o TMCD. No

contexto da EMSA, apesar da sua presença em Lisboa, não têm sido suficientemente exploradas as potencialidades em termos de intercâmbio de *know-how*, entre a agência e as instituições portuguesas, públicas ou privadas de ensino ou consultoria, p.ex.

Também a título de exemplo será importante aproveitar a presença da agência da EMSA para criar sinergias com actividades marítimas portuguesas, nomeadamente tendo a EMSA frota de combate à poluição “própria”, encontrar forma de *lobbying*, para futuras entidades/estruturas ficarem sedeadas em Portugal.

#6. Financiamentos: Revisão de aspectos do Código Comercial

As actividades de financiamento constituem um sector de muito reduzida dimensão, dadas as dimensões do mercado, e ainda outros constrangimentos inerentes à actividade, que se prendem nomeadamente com o enquadramento legal aplicável ao financiamento a navios, tendo em vista a pouca segurança que oferecem as garantias passíveis de ser efectuadas (hipoteca), dado o actual ordenamento jurídico dos privilégios creditórios, não sujeitos a registo, que se poderão sobrepor à hipoteca, deixando assim o financiador do navio, quase completamente desprotegido, face a uma situação de insolvência do financiado.

Assim, para se poder ultrapassar esta situação propõe-se a revisão Código Comercial de forma a reordenar os privilégios creditórios, eliminando alguns, de forma tal que torne o sector apelativo para o investimento, área em que o sector financeiro poderá ter uma palavra a dizer, nomeadamente em termos de financiamento de navios para o *Short Sea* e/ou TMCD, financiamentos de proporções relativamente moderadas e em que nalguns países é frequente ver associado ao conceito de Armador/Proprietário/Comandante, ou à de clubes de investidores, em que, paralelamente ao financiamento bancário, existe uma percentagem que é assumida por empresas e/ou associações privadas.

#7. Promoção de escalas só para abastecimento - “*Bunkers Call Only*”

É importante que seja desenvolvida a promoção de escalas só para abastecimento “*Bunkers Call Only*”. Como forma de fomentar este tipo de escalas, para além de haver uma necessária reformulação das taxas portuárias, e agilização dos procedimentos de marcação de manobras, tendo sempre em vista a redução do tempo de estadia em porto, a redução referida, no preço final deste tipo de fuel, será também vantajosa para os navios que abasteçam durante escalas normais (carga e/ou descarga), fazendo aumentar a procura deste tipo de serviço.

8. Construção e Reparação Navais

A reduzida autonomia estratégica do sector da grande indústria naval em Portugal, nas condições em que este sector opera desde a década de 1970, implica que as linhas de acção que podem ser propostas estejam orientadas para o seguinte:

- ➔ a manutenção de recursos, equipamentos, instalações e qualificações e pressão política ao nível europeu, na expectativa de que uma nova política europeia integrada permita resolver a carência principal que é a insuficiência do mercado, actuando em três dimensões:
 - promover um centro estratégico europeu que seja criador, dinamizador e estruturador do mercado;
 - assegurar a qualificação profissional nas competências necessárias na indústria naval;
 - conservar e valorizar os activos existentes, na expectativa e pressuposto de que eles serão utilizáveis em estratégias de escala europeia.

Nestas três dimensões, a prioridade deverá ser atribuída à primeira, no sentido em que é esta que pode ser configuradora do mercado. No entanto, não é provável que todos os operadores neste sector que actuam no interior da União Europeia cheguem a um acordo funcional neste domínio no curto prazo, pelo que se deve esperar que o processo de formação de centros estratégicos continue a ser alimentado por fusões de empresas, por falências e por reestruturações e por transferência dos activos para entidades administrativas que depois os alugam a operadores que estejam interessados em operá-los em períodos delimitados.

- ➔ mais do que construção trata-se de uma aposta clara no desenvolvimento do mercado de reparação quer de grandes unidades (navios, plataformas energéticas), quer de embarcações de recreio e marítimo-turísticas quer de pesca;
- ➔ a aposta na criação e desenvolvimento das actividades de construção, reparação e manutenção deve ser sempre entendida como actividade de apoio aos outros componentes do *Hypercluster* do Mar, nomeadamente da pesca e da náutica de recreio e turismo náutico.

Assim as principais actividades a considerar neste componente são as seguintes:

- ➔ construção e reparação de grandes unidades (navios e plataformas energéticas);
- ➔ construção de embarcações de pesca, náutica de recreio e marítimo-turísticas;

- ➔ reparação e manutenção de embarcações de pesca, náutica de recreio e marítimo-turísticas.

#1. Criação de condições para a modernização, reconversão e criação de estaleiros (para novas actividades)

Esta proposta inclui as seguintes acções:

- ➔ Modernização de Equipamentos: a dotação de instalações e equipamentos é, na sua maioria, herdada do modelo anterior a 1970, precisando como tal de novos investimentos de actualização e de modernização. Com esta medida pretende-se evitar a degradação de instalações e de equipamentos, promover investimentos de modernização e contribuir para a selecção de especializações de estaleiros. Para tal, é necessária a formulação de uma estratégia para o sector da indústria naval, envolvendo as autoridades políticas e os estaleiros, onde possam ser propostos programas de financiamento;
- ➔ Especialização de docas para produtos específicos a promover no mercado: as instalações podem ser utilizadas para funções e/ou produtos que precisam desse espaço de produção. Não se trata com esta medida de recuperar um estaleiro, mas sim de utilizar uma parte das suas instalações mediante o pagamento, por exemplo, de uma renda, rentabilizando, deste modo, a capacidade instalada.

#2. Especialização e integração em rede dos estaleiros nacionais

Não há tradição de associação de estaleiros em Portugal, porque a atitude de cada empresa é preservar os seus próprios canais de ligação, preferindo não estabelecer posições comuns com outros estaleiros. No contexto de abertura da economia portuguesa e de redução do mercado nacional para a indústria naval, modalidades de associação entre estaleiros são necessárias para poder aproveitar a capacidade instalada e para poder estabelecer um programa de renovação. A integração dos estaleiros em rede permitirá um maior aproveitamento da capacidade instalada, o apoio a especializações sectoriais e a repartição de encomendas. Apesar de ter poucas condições de viabilização no contexto actual, será muito relevante no quadro de uma estratégia de revitalização do sector naval usando toda a capacidade instalada. Esta estratégia deverá ter como eixos configurantes a selecção de especializações por estaleiros e a organização dos apoios em função do modo como cada estaleiro explora o seu mercado específico.

Se houver esta articulação entre estaleiros, cada um com um leque de especializações próprio, também deverá haver equipas que possam ser deslocadas para realizarem operações que não estejam contidas dentro das especializações desse estaleiro. É um modo de promover as especializações mas mantendo as condições de segurança, adicionando competências quando isso for necessário.

Com a organização de equipas e equipamentos móveis pretende-se aumentar a flexibilidade interna em todo o sector, justificar as especializações de cada estaleiro e promover maior eficiência em cada estaleiro, concentrando no que for a sua especialização porque sabe que pode recorrer às competências existentes no sistema.

Outras medidas possíveis poderão ser, por exemplo, a elaboração de programas de aluguer de equipamentos não utilizados, em que a capacidade instalada e não utilizada possa ser alugada a clientes que façam a exploração directa de uma encomenda. Desta forma conseguir-se-á assegurar alguma actividade em períodos de crise de mercado. A realização desta medida ficará facilitada se existir um operador sectorial europeu.

#3. Estruturação de redes de subcontratação e flexibilização laboral do sector

A passagem do modelo organizativo de empresa com todas as competências no seu quadro permanente para o modelo organizativo da subcontratação de empresas exteriores é um modo de flexibilização do factor de trabalho, mas aumenta a dependência da qualidade desses serviços e da sua disponibilidade no prazo adequado.

Com uma estruturação de redes de subcontratação permite-se aumentar a flexibilidade, comparar custos e eficiências, facilita-se a experimentação de novos processos ensaiando-os em pequena escala e permite-se ainda a descentralização espacial da actividade com um serviço de proximidade ao cliente onde este estiver.

Uma nova política para o sector será o factor de iniciativa para a reorganização das empresas existentes (que serão o núcleo destas redes de subcontratação) em novos moldes que acompanhem a evolução dos mercados e evitem a acumulação de prejuízos em empresas com excesso de trabalhadores.

A criação de normas de flexibilização laboral, que neutralize a racionalidade laboral que promove o pagamento de horas extraordinárias, ajuste o custo do trabalho à evolução do mercado e anualize o tempo de trabalho, é crucial para que se corrija um dos factores críticos de exploração das empresas do sector.

Esta medida só terá sucesso se houver a expectativa de uma estratégia de desenvolvimento do sector, pois enquanto esta não estiver formulada e difundida, as adaptações das normas laborais só acontecerão no

contexto da evidência das dificuldades financeiras das empresas, o que significa que não haverá reorganização estratégica das actividades do sector.

Uma outra medida para a criação de condições de desenvolvimento do sector é a organização e treino de equipas que possam trabalhar em diversos estaleiros. É um modo de promoção de flexibilidade e de redução de trabalhadores em cada estaleiro a valores inferiores à sua ocupação média, na medida em que se pode recorrer à contratação destas equipas completas se o mercado o justificar. Deste modo será possível evitar as crises provocadas por excesso de trabalhadores quando o mercado não é favorável.

A integração numa estratégia de modernização promovida por uma política pública dedicada ao sector é a principal condição de viabilização desta medida, que terá de integrar as empresas existentes.

A proposta de um programa estratégico de relançamento da indústria naval facilitaria a inovação nas relações laborais e permitiria criar um antídoto eficaz para o factor que, no passado, contribuiu para amplificar as crises do mercado transformando-os em crises de empresas e em extinção de postos de trabalho estáveis.

Qualquer que seja o modelo de legislação laboral, tem justificação estabelecer na construção naval um modelo de contratos de trabalho plurianuais, a 2 e a 5 anos, com a sua renovação associada ao cumprimento das metas de produtividade, que deverão ser estabelecidas nesses contratos ou definidas por comparações com indicadores internacionais na área de competição directa das empresas portuguesas.

Pretende-se deste modo que mesmo quando um programa de reestruturação é bem sucedido, no período seguinte não se volte aos desequilíbrios anteriores, enquanto os moldes de funcionamento interno procuram retomar os sistemas de direitos que existiram no passado.

A introdução do modelo de contratos de trabalho plurianuais com renovação condicionada permitiria ter um factor dinâmico de modernização e dissuadiria as tentativas de retorno às condições do passado.

#4. Criação de serviços de hibernação e manutenção para embarcações de recreio

Tal como referido, o componente de Construção e Reparação Navais serve de apoio aos componentes considerados prioritários em termos de desenvolvimento do *Hypercluster* do Mar. Deste modo e com a necessária reestruturação/especialização de alguns dos estaleiros navais e reconversões de áreas portuárias deverá ter-se em conta a proposta de criação de áreas de apoio a embarcações de recreio (ver proposta do Componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico) oferecendo serviços de hibernação e manutenção a essas embarcações.

#5. Um centro de racionalização económica. Refundação da Associação das Indústrias Marítimas

A Associação das Indústrias Marítimas tem como objectivo defender os interesses dos estaleiros de construção e reparação navais portugueses e conta inclusivamente, entre os seus associados, com empresas que trabalham directamente com os estaleiros navais. No entanto, ao longo da sua existência, nem sempre tem demonstrado eficácia na sua actuação, nomeadamente no que respeita ao papel de *lobbying* que deveria assumir, quer a nível nacional quer a nível da Comissão Europeia.

Com esta proposta pretende-se uma melhor operacionalização com vista à criação efectiva de capacidade de influência nacional e internacional, designadamente a nível europeu.

Num sector em transformação, a existência de um centro de racionalização (para identificação das possibilidades) e de coordenação (para organização eficiente dos recursos) é uma condição de formulação de estratégias. Para se atingir o nível superior de uma coordenação ao nível da União Europeia é necessário que os estados membros tenham estruturas permanentes do mesmo tipo.

A criação de um centro de racionalização estratégica para o sector permitiria a coordenação de funções e de programas para o sector, procedendo à sua avaliação e identificando as iniciativas estratégicas.

A Associação das Indústrias Marítimas é a estrutura já existente, mas atendendo ter participantes com dimensões muito diferentes e à forma como tem funcionado, acaba por não desempenhar adequadamente este papel. Para ser mais eficaz a estrutura a criar tem de ter um interlocutor permanente na Administração Pública que para além de ter a responsabilidade de acompanhar o sector deve ainda ser o elo de ligação com a Comissão Europeia.

#6. Promoção de um Operador Sectorial na União Europeia

É para as economias de menor dimensão que o operador sectorial na escala regional tem mais utilidade, porque permite o acesso das empresas e dos mercados mais pequenos a programas estruturados para grandes mercados.

O objectivo é permitir estabelecer programas que promovam a utilização de capacidades instaladas no espaço da União Europeia e estabelecer as normas comparativas de eficiência em cada localização.

Esta medida depende dos responsáveis políticos e só existirá se estes tomarem consciência do estado de crise do sector. Já existe um embrião de um operador sectorial comunitário com a experiência adquirida no acompanhamento dos processos de reestruturação dos estaleiros, que dependiam da autorização comunitária das ajudas de estado.

O sucesso desta acção depende, assim, da percepção da crise do sector e da necessidade de assegurar a autonomia da União Europeia no que se refere ao transporte naval. Haverá dificuldade em integrar nas funções de um operador sectorial na escala europeia os assuntos da indústria naval militar, que são considerados reservas de soberania para os estados que têm uma marinha de guerra relevante.

Será, também, necessário criar condições para vencer o argumento de que é mais eficiente subcontratar a função de transporte naval a operadores mundiais, que usam os estaleiros mais eficientes sem precisarem de sobrecarregar os orçamentos nacionais.

9. Obras Marítimas

As propostas que se apresentam correspondem essencialmente a duas linhas de acção:

- Revitalizar e consolidar as actividades relacionadas com o estudo, projecto e construção de obras portuárias, contribuindo para o desenvolvimento dos clusters considerados prioritários, dando especial enfoque à componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico e aproveitando também o potencial existente ao nível dos PALOP.
- Investir na especialização em estudos, projectos e construção de obras de defesa (e de valorização) costeira, por forma a ampliar o mercado desta componente à escala nacional e internacional, tirando partido da qualidade/condições dos recursos físicos do nosso litoral que constituem um laboratório in situ de primeira qualidade ao nível mundial.

As actividades consideradas neste componente são, assim, as seguintes:

- estudo, projecto e construção de obras portuárias;
- realização de dragagens, de estabelecimento de canais e bacias de manobra, localizadas e de manutenção;
- estudo, projecto e construção de obras de defesa costeira e de enchimento artificial de praias e dunas;
- execução de levantamentos topo-hidrográficos de suporte aos estudos, projectos e obras marítimas.

As principais propostas são as seguintes:

#1. Concretização da rede de locais de apoio à navegação de recreio

Na sequência do Plano Estratégico destinado à Identificação e Concretização de Locais de Apoio à Navegação de Recreio (PELNR), recomendado no âmbito do componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico, importa concretizar essa rede de apoios na costa portuguesa, do continente e ilhas, designadamente através da reconversão de áreas portuárias e do aproveitamento de estuários, enseadas e lagunas, por forma a:

- aproveitar e aumentar o potencial nacional para o desenvolvimento da Náutica de Recreio, em especial na componente da navegação de recreio;
- permitir a reabilitação de áreas portuárias e frentes ribeirinhas degradadas;
- colocar Portugal na primeira linha dos países procurados para a prática de desportos náuticos e como porto de escala e/ou hibernação de embarcações de recreio;
- aproveitar e desenvolver as capacidades nacionais ao nível do projecto de Obras Marítimas.

A concretização desta rede de apoios obriga ao envolvimento de:

- promotores públicos e privados interessados no desenvolvimento de apoios à náutica de recreio;
- entidades públicas tais como Autarquias Locais, Administrações Portuárias e mesmo da Administração Central interessados tanto na dinamização do turismo náutico como na revalorização de frentes ribeirinhas e áreas portuárias;
- consultores que poderão vir a ser incumbidos dos projectos de portos de recreio e/ou adaptação de locais;
- consultores certificados para a elaboração de Estudos de Impacte Ambiental de portos de recreio.

e deverá:

- envolver os diversos actores na elaboração do plano PELNR, referido, dando-lhes acesso à “agenda estratégica” e/ou “Guia do Investidor” daí resultantes;
- incluir o desenvolvimento de um modelo específico para Avaliação de Impacte Ambiental de Portos de Recreio, que incluirá metodologias de “Definição de Âmbito” e de elaboração de “Estudos de Impacte Ambiental” adequadas a cada tipologia de intervenção e a certificação de empresas que poderão encarregar-se desses estudos ou da sua avaliação.

#2. Criação de um Programa de Monitorização do Litoral

Propõe-se a criação de um Programa de Monitorização da Evolução Costeira de Portugal Continental (PMEC) incluindo a realização de levantamentos aerofotogramétricos e topo-hidrográficos periódicos da faixa costeira do continente, a caracterização dos processos que estão na base da evolução da orla costeira, a preparação de um modelo digital que permita avaliar e prever a evolução da costa a curto e médio prazo e a avaliação da situação e eficácias das obras de defesa costeira existentes.

O PMEC permitirá demarcar as zonas ameaçadas pelo mar, identificar as zonas de risco de erosão e os vários graus de risco e servir de base à definição de um plano de obras de defesa costeira e à identificação de zonas a estudar com maior detalhe.

Este programa que se aplica a todo o litoral nacional do continente, com especial destaque para os troços arenosos, em especial a norte de Peniche, Caparica e Sotavento do Algarve, deverá ter periodicidade anual em troços críticos, bianual nos troços arenosos e quadrianual em toda a costa e será dinamizado pelo Instituto da Água (INAG) na sua qualidade de Autoridade Nacional da Água, com o apoio das Administrações de Região Hidrográfica, do Instituto Hidrográfico para o fornecimento de informação relacionada com levantamentos hidrográficos e dados oceanográficos (ondas) e de empresas de cartografia topo-hidrográfica e consultores de engenharia costeira.

#3. Dinamização da produção de levantamentos topo-hidrográficos

Na sequência do Programa de Monitorização da Evolução Costeira atrás proposto e da identificação dos locais onde é crítico o recuo da costa (por exemplo a faixa litoral entre o rio Lima e a Póvoa de Varzim, restingas da ria de Aveiro, zona a sul do rio Mondego, até São Pedro de Muel; troço a nascente dos molhes de Vilamoura, incluindo as ilhas barreira da ria de Faro), terão de ser realizados levantamentos topo-hidrográficos de detalhe dessas zonas, por forma a servir de base a estudos mais detalhados e/ou intervenções de controlo da evolução da costa, com os objectivos de:

- ➔ resolver e/ou controlar o processo erosivo do litoral português;
- ➔ dinamizar o conhecimento e a utilização de tecnologias modernas e adequadas à realização de levantamentos topo-hidrográficos em Portugal e noutros locais do mundo.

Importa por isso, através de concursos públicos, contratar empresas de cartografia, empreiteiros de obras marítimas e, com o apoio do Instituto Hidrográfico, dinamizar tecnologias adequadas à realização desses levantamentos. Esse *know-how* poderá vir a ser utilizado com vantagem noutros locais do mundo.

#4. Promoção da defesa costeira e valorização das praias

Na sequência da elaboração do Programa de Monitorização do Litoral atrás referido, deverão ser concretizadas as intervenções de defesa e/ou controlo da evolução costeira detectadas como necessárias, designadamente nos locais onde seja necessário controlar o avanço do mar, e promovidas intervenções de valorização da orla costeira, em especial através de acções de enchimento artificial de praias e zonas turísticas onde haja interesse em conservar/ampliar o areal, com os objectivos de:

- conter/controlar o processo erosivo do litoral português, associado à perda de território, de bens materiais e de valores naturais;
- reduzir o risco a que estão sujeitas alguns núcleos urbanos do litoral português;
- valorizar troços de costa que poderão ter aproveitamento turístico e balnear;
- ampliar o conhecimento nacional nestas áreas por forma a que possa ser aplicado noutros locais do mundo.

Para essas intervenções é fundamental dispor de conhecimentos que permitam efectuar as intervenções mais eficazes do ponto de vista de resolução dos problemas erosivos e que, simultaneamente, acarretem um mínimo de impactos sobre os sistemas litorais, podendo recorrer-se a concursos públicos e/ou consultas a empresas e consultores de engenharia costeira e a empreiteiros de obras costeiras, contando ainda com a participação do Instituto da Água (INAG), Administrações de Região Hidrográfica (ARH), Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), Administrações Portuárias (AP), Autarquias e promotores turísticos.

#5. Desenvolvimento da extracção de inertes em *offshore*

A escassez de areias na faixa litoral justifica a realização de dragagens para extracção de inertes, areia e cascalho, no *offshore* próximo, designadamente em águas pouco profundas, onde ambientalmente seja adequado e, de preferência, nas proximidades dos locais de destino desses inertes, com os objectivos de:

- ➔ obter materiais para actividades económicas, designadamente a indústria e a construção civil;
- ➔ realizar acções e enchimento artificial de praias e zonas costeiras em erosão ou onde a actividade turística justifique a criação/ampliação de faixas de areal.

Estas acções a desencadear pelas entidades com responsabilidade e/ou interesse no litoral, designadamente o INAG, ARH, ICNB, AP, Autarquias e promotores turísticos deverão envolver, através de concursos públicos a participação de empresas e consultores de engenharia costeira e ambiente, empresas de dragagens e empreiteiros de obras costeiras e incluirão:

- ➔ a identificação e delimitação de áreas onde a extracção de inertes possa vir a ser permitida, nomeadamente através da realização de uma Avaliação de Impacte Ambiental dessa actividade;
- ➔ a realização de concursos para a concessão dessas manchas de empréstimo de inertes a empresas de dragagens e/ou construção e a promotores turísticos do litoral.

Pela sua importância serão ainda de considerar as seguintes acções:

#6. Promoção da divulgação do *know-how* nacional em Obras Marítimas

Identificar, desde já, formas de promover a divulgação do *know-how* nacional associado à elaboração de cartografia topo-hidrográfica e a estudos, projectos e construção de obras marítimas e sobretudo de obras de defesa costeira no estrangeiro, em países (em especial nos PALOP) sujeitos a erosão costeira e/ou pressões resultantes da subida do nível do mar e em locais turísticos mundiais associados ao uso balnear, com o objectivo principal de ampliar o mercado nacional nestas áreas.

Esta divulgação envolverá consultores e empresas de engenharia costeira, empreiteiros de obras costeiras e empresas de cartografia topo-hidrográfica que, com o apoio público deverão:

- ➔ promover a criação de uma associação destinada à divulgação do potencial nacional nestas áreas;
- ➔ participar em congressos e conferências através da apresentação de comunicações, posters e mesmo stands de divulgação;
- ➔ promover acções de divulgação em mercados e feiras internacionais da área do turismo.

#7. Promoção de cursos de especialização em projectos/planeamento de portos de recreio

Promover, no Instituto Superior Técnico e noutras Universidades que tenham valências na área da Hidráulica e/ou Obras Marítimas, a realização de cursos de especialização em projectos/planeamento de portos de recreio, com os objectivos de:

- ➔ promover a qualificação de técnicos de engenharia nesta área;
- ➔ evitar a perda do conhecimento actualmente existente em Portugal nestas matérias;
- ➔ facilitar e dinamizar a construção de portos de recreio de qualidade em Portugal.

Estes cursos, que poderão ser enquadrados num mestrado (de Bolonha) em Engenharia do Território, Civil ou Ambiente ou serem ministrados de forma autónoma, serão destinados a técnicos de engenharia, projectistas, promotores, construtores e gestores de obras marítimas, recorrendo a especialistas em projectos, planeamento e gestão de portos de recreio e marinas como formadores.

Enquadrado num mestrado e à semelhança do que acontece por exemplo no Mestrado de Transportes poderia também funcionar autonomamente especialização que poderia ser frequentado por promotores e gestores de marinas e portos de recreio.

10. Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento

Pretende-se com o seguinte conjunto de propostas desenvolver actividades de I&D e Inovação com orientação para a exploração comercial em áreas chave para a exploração oceânica e suporte às actividades económicas identificadas como prioritárias para o *Hypercluster* da Economia do mar em Portugal.

Actualmente a situação nacional nas áreas da investigação científica, do desenvolvimento e da inovação sobre assuntos do mar pode sistematizar-se como segue:

- ➔ a parte mais substancial dos recursos humanos afectos à investigação em Ciências do Mar em Portugal está focalizada na compreensão dos sistemas costeiros do ponto de vista biológico, geoquímico e geológico, o que é compreensível tendo em conta a menor exigência de meios e plataformas de investigação, e a maior procura de I&D aplicada que a gestão e exploração dessas zonas costeiras gera;

- ➔ existem pequenos grupos activos e de alta qualidade em I&D nalguns domínios dos Oceanos – das alterações climáticas às formas de vida em ambientes extremos (neste caso aproveitando o excepcional “laboratório natural” que são os mares próximos dos Açores);
- ➔ existem competências em áreas tecnológicas que vão da modelização em hidrodinâmica aplicada às novas formas de energia (ex. energia das ondas), ou ao desenho em construção naval, até à robótica e às comunicações submarinas.

Esta situação sugere a prossecução das seguintes actividades:

- ➔ criação, coordenação e integração de linhas de investigação aplicada em áreas críticas;
- ➔ criação de uma base de apoio à investigação oceanográfica no Atlântico;
- ➔ criação de pólos de competência internacional nas áreas de potencial afirmação global do País no âmbito do Mar.

Assim, para além das propostas específicas sobre Inovação, incluídas nos diferentes componentes, são de considerar as seguintes acções:

#1. Coordenação e integração de linhas de investigação aplicada

Trata-se de coordenar o esforço de investigação científica desenvolvido nos diversos centros existente sobre assuntos do mar e definir os objectivos a atingir, em todos os centros de investigação e entre os que desenvolvem projectos afins. Sugere-se estabelecer as directivas no arranque dos projectos, avaliar o seu cumprimento ao longo do percurso e verificar, no fim, se os objectivos são atingidos.

Deverá haver a preocupação com a obtenção de resultados práticos, com interesse útil, correspondentes à definição inicial. Pretende-se ainda garantir a transmissão do produto da investigação aos utilizadores, utilizando para o efeito os centros de investigação do Estado e quem os superintende, assim como os centros privados, em coordenação com os parceiros colaboradores.

Por fim, há que definir normas de gestão para o sector científico (planear, organizar, decidir, executar, controlar) e pô-las em prática, tendo o objectivo em consideração.

#2. Criação de um pólo de competitividade em *know-how* (HW e SW) relacionado com as actividades económicas do *Hypercluster*

Pretende-se, com a presente proposta, expandir o campo de acção das empresas que em Portugal ganharam competência internacional em áreas de ponta, tanto no *hardware* como no *software*, nomeadamente a extensão da área das comunicações navais a outras aplicações civis e militares das comunicações *wireless*, a articulação de esforços empresariais para construir uma nova especialização em Portugal numa área de forte crescimento a nível mundial, como a dos equipamentos para lazer – náutica de recreio, aviação desportiva e ultra leves e motociclos de competição – em que existe já no País um pequeno número de empresas, por exemplo.

Como outro caso exemplificativo, deve reforçar-se a I&D que se desenvolve em Portugal há mais de uma década no INETI sobre aproveitamento de micro-algas e que já encontrou expressão empresarial (p.ex: a empresa NECTON) e dar-lhe uma nova perspectiva de internacionalização, inserindo-a na rede que vai explorar a possibilidade de bio-combustíveis com base em micro-algas serem os próximos combustíveis a usar na aviação civil (projecto BOEING; ROLLS ROYCE E VIRGIN ATLANTIC).

Esta medida deverá ser implementada nos diversos pontos do território nacional onde seja aplicável, introduzindo uma nova dinâmica de expansão empresarial, envolvendo quer *players* portuguesas quer internacionais. Deverá favorecer-se a definição de parcerias entre empresas para uma exploração em consórcio de novas áreas de aplicação das referidas tecnologias que envolverá actividades que vão desde o fabrico ao *design*, incluindo a concepção de materiais especiais e dos respectivos moldes.

#3. Criação de uma base de apoio à investigação oceanográfica no Atlântico

Esta proposta visa a instalação de um centro de investigação oceanográfica que sirva de base ao desenvolvimento de novas oportunidades de inovação em biotecnologia, incluindo nomeadamente formas de vida em ambientes extremos submarinos.

A localização ideal deste centro seria a Região Autónoma dos Açores, tendo em conta o respectivo enquadramento natural, onde esta plataforma deverá ser completada por um sistema de apoio à investigação oceanográfica no Atlântico.

A instalação (permanente) nos Açores de um Centro Internacional de I&D atlântica orientado para o estudo das formas de vida nas fontes hidro-termais de grande profundidade existentes na proximidade daquele

arquipélago, reforçando a participação de investigadores portugueses nas equipas internacionais que estudam esses fenómenos, terá um impacto estratégico para o nosso País.

#4. Reforço da investigação em ciência e engenharia dos hidrocarbonetos

Esta proposta refere-se à criação de uma base de competências nacional em ciência e tecnologia dos hidrocarbonetos, bem como nas engenharias associadas à exploração *offshore* de petróleo e gás natural, utilizando para o efeito Universidades Portuguesas, a seleccionar por concurso.

Se executada o mais depressa que for possível, esta proposta pode permitir a Portugal ficar envolvido nas actividades de prospecção e exploração de petróleo e gás natural no *offshore* (incluindo na bacia energética da África ocidental) e participar no desenvolvimento das tecnologias de transformação dos hidratos de metano.

Por outro lado, pode permitir a Portugal ficar envolvido em I&D em novas abordagens que permitam “fechar o ciclo do carbono antropogénico” associado à utilização de combustíveis fósseis, por forma a reduzir o seu impacto ambiental negativo.

Para isso, os principais actores a envolver são, para além do Governo português, investidores internacionais da área do petróleo/gás natural e, a criar, parcerias com países produtores de petróleo e IOC's (International Oil Companies). Para além da cooperação bilateral entre Estados, as contrapartidas de concessões de exploração de petróleo no *offshore* de Portugal, permitiriam conseguir os importantes recursos financeiros necessários.

#5. Estabelecimento de uma *joint-venture* internacional na área das *fuel cells*

Como outro exemplo de parcerias estratégicas, sugere-se o estabelecimento de uma *joint-venture* entre um grande actor nacional (ex: Arsenal do Alfeite) com um relevante *player* internacional na área das *Fuel Cells* (ex: o Grupo Thyssen-Krupp) para a manutenção de submarinos, transformando aquela base naval portuguesa, a prazo, num especialista em sistemas de propulsão naval a *Fuel Cells*.

O potencial desta tecnologia, descrito anteriormente neste relatório, assenta na possibilidade destas baterias poderem operar virtualmente *ad eternum*, devido à sua lógica de conversão electroquímica, diferente do das baterias convencionais.

Se implementada rapidamente, e com os necessários recursos técnicos e financeiros, nomeadamente centros competentes de I&D associados a uma joint-venture luso-internacional de grande potencial, convenientemente financiados por verbas do QREN ou de um Programa-Quadro europeu, esta proposta poderá ter um impacto verdadeiramente estratégico para o País.

#6. Criação de um pólo de competência internacional em robótica e aviónica avançadas

Recomenda-se a criação de um pólo de competência internacional em robótica e aviónica aplicada a veículos autónomos para exploração submarina e para utilização aérea com o objectivo de criar competências nacionais na área da robótica submarina e na concepção e construção de mini-submarinos, bem como criar uma competência nacional na concepção e construção de aviões sem piloto para utilizações civis de grande exigência.

Esta proposta poderá ser materializada com recurso a Universidades Portuguesas a seleccionar mediante concurso, criando-se um programa de I&D com garantia de financiamento de longo prazo, constituindo-se um consórcio de universidades e envolvendo-se empresas internacionais especializadas nestas áreas.

O sucesso desta proposta depende da intervenção do Governo Português, dos Governos de países da Aliança Atlântica e de empresas internacionais e poderá mobilizar contrapartidas militares a renegociar.

11. Ensino e Formação

O sucesso das actividades económicas relacionadas com o *Hypercluster* da Economia do Mar, exigem recursos humanos qualificados nas áreas chave a desenvolver e a certificação por padrões internacionais das instituições nacionais de formação no domínio do Mar, bem como os profissionais dos vários sectores.

A avaliação estratégica efectuada sobre a situação em Portugal, permite referir o seguinte:

- ➔ o ensino e a formação nos domínios de apoio ao Hypercluster do Mar não se encontram estruturalmente adequadas nem foram pensadas/desenhadas de forma sistémica pelo que existe um conjunto de lacunas por resolver;

- ➡ o ensino superior apresenta uma vasta oferta de formações relacionadas com o Mar – desde Engenharia Naval até Biologia Marinha, passando pela Marinha Mercante – mas os respectivos curricula não contemplam alguns dos aspectos essenciais levantados pelo presente relatório;
- ➡ a formação profissional encontra-se bastante desadequada às necessidades levantadas por este diagnóstico, nomeadamente no que se refere ao nível de certificações desenvolvido e à estruturação das profissões;
- ➡ A Escola Náutica, como instituição do ensino superior, perdeu, em larga medida, o enquadramento e o papel que tem desempenhado no ensino profissional.

Assim, propõem-se as acções que a seguir se apresentam:

#1. Identificação dos *curricula* de formação profissional de suporte às actividades do *Hypercluster*

Trata-se de definir, de forma transversal e articulada, com o apoio e o envolvimento dos actores privados, os planos formativos, quer do ensino e formação profissionais, quer do ensino superior, aos níveis nacional e regional, dos diferentes componentes do *Hypercluster*, por forma a garantir que as necessidades formativas decorrentes da análise efectuada fiquem todas cobertas e enquadradas.

Este trabalho obrigará a uma grande articulação entre as entidades coordenadoras dos diversos componentes já que um mesmo conteúdo formativo poderá ter relevância, por razões diferentes, para mais do que um componente. Os actores críticos em presença são, por um lado, as entidades do sistema nacional de certificações e qualificações, quer do ensino e formação profissionais, quer do ensino superior, e, por outro, os representantes empresariais sectoriais que coordenarão a definição dos perfis e qualificações do sector respectivo, sobretudo daqueles que ainda não existam e que devam ser criados.

As experiências de outros *clusters*, que dispõem de "Guias das Carreiras do Sector Marítimo", como, por exemplo, o caso do *Sea Vision UK*, deverão ser conhecidas e consideradas como referências.

#2. Promoção da certificação de escolas de formação profissional

O conteúdo desta proposta passa por definir um sistema de certificação e acreditação de centros e escolas de formação profissional nas áreas cobertas pelo *Hypercluster* por forma a garantir que os níveis de qualidade pretendidos para as instituições formadoras serão alcançados.

Visa acima de tudo dotar o *Hypercluster* do Mar e os elementos e mecanismos de criação de valor que lhes estão associados, de um suporte formal e credível de definição e gestão de competências profissionais que garantam a necessária standardização funcional.

Os actores envolvidos, como nas restantes recomendações baseadas em “*best practices*”, devem incluir tanto agentes privados, e mesmo particulares – sociedade civil – como poderes públicos, organizados numa plataforma operacional e construtiva orientada por objectivos.

Em específico, o relançamento ou refundação da Escola Náutica, no quadro das suas valências específicas e enquadramento, deverá ser encarado como uma acção prioritária.

Também a Marinha Portuguesa, dada as suas competências específicas, pode ser usada para formar pessoal civil nas diferentes valências técnicas (ver Defesa e Segurança no Mar).

#3. Promoção, junto dos estabelecimentos de ensino, da realização dos diversos cursos identificados

Preconiza-se, com esta proposta, um esforço sistematizado, junto dos estabelecimentos de ensino, profissional e superior, e dos centros de formação profissional, que garanta a implementação dos *curricula* definidos, nos prazos e *timings* definidos.

Este esforço deverá estender-se, naturalmente, a todos os pontos incluídos no mapa da certificação profissional, quer sejam centros de formação profissional, escolas profissionais ou estabelecimentos de ensino superior, o mais rapidamente possível.

A preocupação central será garantir a existência de um organismo, ou *task-force*, coordenador da agenda nacional do ensino e formação profissional no âmbito do Mar, que assegurará que as necessidades formativas, em termos de conteúdo e em termos de calendário, são atingidas. Os institutos incumbidos de gerir o(s) (sub-)sistema(s) nacional(ais) de certificação são também elementos críticos ao sucesso da implementação desta medida.

#4. Estabelecimento de parcerias com entidades estrangeiras para formação/certificação de instituições

Por fim, recomenda-se o estabelecimento de parcerias com entidades estrangeiras que possam contribuir para uma validação das entidades nacionais de formação e certificação profissionais, de acordo com critérios internacionais.

Pretende-se com esta proposta estimular as instituições nacionais de ensino e formação profissional a atingirem níveis de desempenho comparáveis com os das suas congéneres mais exigentes a nível internacional, zelando-se assim pela competitividade estrutural de todo o *Hypercluster*.

12. Defesa e Segurança no Mar

Na componente Defesa e Segurança do Mar, embora não exclusivo, a Marinha tem um papel fundamental. Como é do conhecimento público, a “Marinha tem por missão cooperar, de forma integrada, na defesa militar da República, através da realização de operações navais”⁵⁵ e a “Marinha é a garantia da soberania e protecção dos interesses dos portugueses e do Estado, no e pelo Mar”⁵⁶. Para além da função de defesa e segurança, a Marinha desempenha também “missões no âmbito dos compromissos internacionais assumidos e missões de interesse público”⁵⁷, assegurando que o mar não seja utilizado para finalidades ilegais. Mas, se é importante esse papel da Marinha em actividades de carácter militar e diplomático e garante da estabilidade e segurança essenciais ao desenvolvimento sustentado económico e social de Portugal, e em actividades de interesse público, como a de busca e salvamento marítimo, de fiscalização e de preservação dos recursos, é também fundamental a importância do contributo que a Marinha pode dar como factor de modernização estratégica, nomeadamente, no que respeita à modernização tecnológica, à manutenção de um know-how em matérias marítimas e ao apoio dado, por exemplo através do Instituto Hidrográfico, ao incremento do conhecimento científico do mar.

⁵⁵ Site da marinha - <http://www.marinha.pt/Marinha/pt>

⁵⁶ Idem

⁵⁷ Ibidem

De facto, se funções de segurança e defesa são vitais para o desenvolvimento do *Hypercluster* do Mar também o desenvolvimento integrado do próprio *Hypercluster* irá propiciar melhores condições para a estruturação de um sistema de segurança e defesa cada vez mais eficaz e eficiente, podendo as capacidades humanas e materiais da Marinha ser usadas mais exaustivamente pelo País em articulação com outras forças e actores estratégicos nacionais.

Assim, é importante, e por isso se propõe, o conjunto de acções que a seguir se referem, as quais pretendem:

- ➔ reforçar o papel da Marinha, como um actor e uma estrutura institucional de apoio às diferentes actividades do Hypercluster (i. e. planear, organizar, decidir, executar e supervisionar) os assuntos do mar; e
- ➔ incrementar as acções de interesse público desenvolvidas pela Marinha, nomeadamente no que respeita à formação técnico-profissional, à modernização tecnológica e ao conhecimento científico.

#1. Aperfeiçoar a estrutura orgânica da Autoridade Marítima Nacional

Para gerir, é necessário começar por planear e por organizar. Daí a necessidade da existência de um órgão ao mais alto nível da hierarquia governativa, onde se planeie de forma integrada a exploração segura e sustentável do mar. Assim sendo, há que aperfeiçoar, a orgânica institucional para a gestão dos assuntos do mar, incluindo a Segurança e Defesa.

Para além da proposta de um Conselho de Ministros exclusivo para o Mar, presidido pelo Primeiro-Ministro, é importante manter o princípio da coordenação, a todos os níveis, das actuais duas estruturas afins (Segurança e Defesa), nomeadamente no que se refere à continuidade da acção desde o alto mar até ao limite do domínio público marítimo. De facto, a AMN - Autoridade Marítima Nacional, com o SAM – Sistema de Autoridade Marítima, tem a ver com questões de segurança, no duplo significado desta palavra (*safety* e *security*) e poderá, nalguns casos, ter de recorrer também a meios da Defesa. Daí que o objectivo seja garantir a coordenação das estruturas da Autoridade Marítima e da Defesa, através da acumulação das respectivas tutelas na mesma entidade, com as atribuições duplas de ministro de Estado e da Defesa.

O SAM tem que se articular horizontalmente com estruturas de outros ministérios e, nessa medida, é importante clarificar competências, eliminando sobreposições como as que se verificam, nomeadamente, com o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos. Será uma função que poderá ser tornada fácil, se

funcionarem adequadamente, nos diferentes patamares, os organismos propostos – Conselho de Ministros para o Mar, Gabinete Técnico, órgãos de Conselho, etc., já que é o aspecto da coordenação que se torna necessário aperfeiçoar no conceito do SAM (Março 2002), uma vez que se impõe que, quer o Conselho Coordenador Nacional do SAM, quer o Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional, funcionem com regularidade.

Para fazer face aos diversos tipos e graus de ameaças à segurança na área marítima, deverá ser estudado um conceito de operações, definida a estrutura orgânica de apoio à AMN para o tornar efectivo e, ainda, quantificado e garantido o conjunto dos meios necessários para o executar, independentemente do ministério que os tutele. Isto é, há que dar corpo à estrutura orgânica centrada na AMN, identificar os recursos, planear o seu emprego e treiná-los a tempo, de modo a criar condições para, organizadamente, enfrentar incidentes sérios que requeiram meios de diversas proveniências.

#2. Utilizar a Marinha na vigilância e protecção dos recursos naturais e económicos marinhos

Portugal é o país da Europa com a maior zona marítima, o que se por um lado lhe confere direitos em termos de uso e exploração, por outro acarreta-lhe obrigações em termos de defesa e segurança. Assim, de acordo com uma das acções da Comissão Europeia, “Maximizar o uso sustentado dos oceanos e mares”, os Estados membros devem tomar medidas no sentido de garantir uma utilização sustentável do ambiente marinho, dado que apesar dos oceanos serem normalmente encarados como uma fonte inesgotável de riqueza a sua sobreexploração e má utilização irá provocar problemas de sustentabilidade no futuro e degradação da biodiversidade marinha.

Assim, propõe-se que a Marinha assuma um papel mais activo enquanto garante dessa utilização sustentável do ambiente marinho pelo exercício da sua autoridade, zelando deste modo pelo cumprimento das normas nacionais e internacionais no que respeita à protecção dos recursos naturais e económicos marinhos.

#3. Reforçar o papel e os meios de intervenção da Marinha na protecção do ambiente

Desenvolver o *Hypercluster* do Mar implica que se aumente o número de actividades que utilizem o mar quer em termos de exploração de uma actividade económica (tais como transportes marítimos, portos, pescas,

investigação, etc.) quer em termos de puro lazer, o que associado às alterações climáticas e ao crescimento das populações junto das linhas costeiras irá criar pressões adicionais sobre o ambiente.

Este aumento de actividades em torno do mar acarreta preocupações acrescidas em torno do ambiente marinho o que conjugado com o aumento das preocupações ambientais, tais como manter o mar limpo, implica um maior patrulhamento das águas sob jurisdição portuguesa.

Com esta medida pretende-se que a Marinha portuguesa veja reforçado o seu papel e os meios de intervenção na protecção do ambiente contra focos de poluição potencial (prevenção) e no combate à poluição.

#4. Incrementar o papel da Marinha nos meios de segurança da navegação de recreio

Tal como referido ao longo do presente relatório, Portugal tem todas as condições para fazer uma aposta séria no desenvolvimento da componente de Náutica de Recreio e Turismo Náutico. A verificar-se a realização desta medida é espectável que o número de embarcações na costa portuguesa venha a aumentar substancialmente, dificultando deste modo o papel da Marinha na sua missão, nomeadamente de garantir que o mar não está a ser utilizado para a prática de fins ilegais ou de resposta ao número de ocorrências de acidentes provocados por diferentes motivos (meteorológicos, avarias, encalhamento, colisões, etc.), o qual deverá aumentar.

Assim, é importante um reforço da presença da Marinha portuguesa nas águas territoriais não só por motivos patrulhamento da costa em termos de defesa e segurança de forma a transmitir um sentimento de segurança aos que utilizam a costa portuguesa, e também que se incremente o seu papel em operações de busca e salvamento marítimo.

#5. Alargar a missão da Marinha de forma a incluir outras actividades de interesse nacional, nomeadamente no que respeita à I&D

O conhecimento científico sobre o mar que a Marinha detém, por necessidade da sua actividade militar e de interesse público, pode ser rentabilizado se mais usado em projectos da sociedade civil nacional e internacional, nomeadamente em países lusófonos.

Em termos internos, deve procurar-se incrementar a participação da Marinha em projectos, como por exemplo nas áreas da oceanografia, hidrografia, e outros, e no âmbito da política externa do Estado, nomeadamente na cooperação técnica com países lusófonos, podem ser promovidas acções conducentes à finalidade em vista. Ao serem utilizados os recursos existentes os eventuais custos adicionais serão totalmente ressarcidos pelo valor de comercialização dos projectos.

#6. Utilizar escolas da Marinha para formar pessoal civil

Com o desenvolvimento do *Hypercluster* do Mar, é provável que se venha a verificar uma maior procura de novas profissões ligadas às diferentes actividades incluídas no *Hypercluster*, pelo que, havendo um conjunto de recursos físicos e humanos já disponíveis, mas que são apenas utilizados para fins militares (escolas da Marinha), se utilizados também para fins civis, para além de se rentabilizar infra-estruturas já existentes irá permitir diminuir o esforço de investimento necessário quer em fundo de maneio quer em activos inerentes à satisfação desta nova procura.

É nossa convicção que a capacidade de formação da Marinha pode ser melhor aproveitada em favor das actividades marítimas civis. Assim, com esta proposta pretende-se incrementar a formação de pessoal técnico para actividades marítimas, usando as diversas escolas, de diferentes níveis da Marinha.

Para que tal objectivo possa ser concretizado há que:

- ➔ certificar internacionalmente e abrir as escolas da Marinha à sociedade civil;
- ➔ concertar as vontades e/ou necessidades do Governo, da Marinha e das actividades económicas para, por um lado, determinar as comparticipações do Estado e, por outro, adequar os curricula às necessidades dos agentes económicos e outras entidades interessadas, podendo os recursos financeiros adicionais ser comparticipados pelo Estado e/ou pelos privados interessados.

#7. Potenciar as capacidades da Marinha para apoiar a exportação de navios militares.

A construção de navios para marinhas amigas nos nossos estaleiros pode tornar-se mais atractiva se a Marinha for envolvida nos programas de preparação de pessoal, de treino das unidades vendidas e no seu apoio logístico continuado. Esta acção poderá ser desenvolvida a qualquer momento bastando para tal conhecer as capacidades dos estaleiros.

O objectivo é promover a construção naval de finalidade militar, obter valor acrescentado dos programas e garantir parcerias para dezenas de anos, onde estarão envolvidos o Governo, a Marinha e os estaleiros.

13. Ambiente e Conservação da Natureza

A avaliação estratégica realizada para este componente do *Hypercluster* da Economia do Mar, revelou uma atractividade baixa devida a um mercado pouco significativo e um potencial exportador reduzido, factores que, no entanto, podem vir a ser melhorados se for feita uma aposta nas áreas de negócio associadas à conservação da natureza e se houver uma maior percepção (interna e externa) da contribuição da globalidade deste componente para o Turismo.

No que respeita à competitividade comparada, Portugal não apresenta grandes factores diferenciadores face aos países concorrentes. Todavia, se se tirar partido da facilidade de investimento e do seu retorno razoável e, sobretudo, se for procurada a articulação e cooperação entre agentes e incentivada a complementaridade atlântica poderão ver-se melhorias significativas nalguns dos factores de competitividade, designadamente nos recursos físicos, equipamentos e serviços, capacidade tecnológica, conhecimento, inovação e recursos humanos.

Assim, as propostas que a seguir se apresentam correspondem essencialmente a duas linhas de acção:

- melhorar e consolidar a Qualidade do Meio Marinho nacional, contribuindo para a valorização, atractividade e competitividade de outros clusters, em especial dos componentes Náutica de Recreio e Turismo Náutico e Pescas, Aquicultura e Indústria do Pescado;
- tirar partido da nossa biodiversidade marinha e da maior percepção das pessoas relativamente à importância da qualidade ambiental e conservação da natureza, promovendo a criação e a visitação de Áreas Protegidas Marinhas.

As actividades económicas principais incluídas neste componente são as seguintes:

- reposição e protecção da qualidade do ambiente marinho (qualidade da água e ordenamento das zonas costeiras);
- ampliação do conhecimento relativo ao meio marinho (investigação científica e tecnológica);
- promover a conservação do meio marinho (educação ambiental, criação de Áreas Protegidas Marinhas e atribuição de valor económico à qualidade do ambiente e à conservação da natureza).

Como principais propostas de acção, queremos referir as seguintes:

#1 – Gestão integrada do Mar e das zonas costeiras

Adoptar, desde já, na gestão do espaço marinho e da zona costeira nacionais, dos seus recursos e das actividades económicas que lhe estão associadas (plataforma continental, defesa, relações exteriores, portos, transporte marítimo, faixa litoral, ambiente, conservação da natureza, pescas e aquicultura, turismo, desporto e lazer, indústrias de construção naval e tecnologia oceânica, recursos minerais e hidrocarbonetos, energias renováveis ciência, investigação, educação, cultura, ...), uma abordagem de “gestão integrada” (inter-disciplinar e inter-sectorial), ecossistémica e baseada no conhecimento, com o objectivo de compatibilizar a protecção desses espaços com a sua exploração e alcançar-se o seu desenvolvimento sustentável.

O sucesso desta acção, passa pelo envolvimento e articulação de todos os actores relacionados com a gestão e a utilização do meio marinho e zonas costeiras, designadamente os decisores nacionais, consultores e investigadores, sector empresarial, representantes das várias actividades económicas, residentes e visitantes, e implica:

- ➔ a criação de um sistema integrado de recolha de dados, de gestão da informação e do conhecimento do ambiente marinho e das zonas costeiras e das actividades conexas, que permita o seu tratamento, análise, cruzamento, divulgação e monitorização da evolução futura e possa integrar um sistema de apoio à decisão;
- ➔ a inventariação dos recursos naturais, dos valores e da qualidade do meio marinho e zonas costeiras, definindo indicadores e metas de conservação, qualidade e uso sustentável;
- ➔ o levantamento e caracterização das actividades humanas (marítimas e terrestres) com impactos na conservação e uso sustentável do meio marinho e das zonas costeiras, e a avaliação e ponderação desses impactos e dos contributos dessas actividades para a economia local, regional e nacional;
- ➔ a identificação e reforço dos recursos e da investigação científica e tecnológica que podem contribuir para a conservação e uso sustentável do meio marinho e das zonas costeiras, designadamente nas áreas da segurança marítima, prevenção da poluição marinha e protecção da biodiversidade;
- ➔ a identificação de unidades geográficas que permitam estabelecer estruturas de sub-sistemas regionais de gestão integrada, tendo em conta os ecossistemas de larga escala e as redes de ecossistemas;

- ➔ a definição de zonamentos de conservação e de utilização do património natural e cultural do ambiente marinho e zonas costeiras, associados a regulamentação que contemple a integração das medidas de protecção dos recursos e dos parâmetros de desenvolvimento das actividades económicas e sujeitos a avaliação ambiental estratégica;
- ➔ um sistema de acompanhamento e a avaliação do desempenho da gestão integrada do espaço marinho e zonas costeiras.

#2 – Criação de uma “Rede de Áreas Protegidas Marinhas” [transposição para o mar da Rede Natura 2000]

Aplicar ao espaço marítimo nacional o especificado na Estratégia da União Europeia para Proteger e Conservar o Meio Marinho, na Directiva-Quadro “Estratégia Marinha” e nas Directivas Aves e Habitats, por forma a garantir a integração dos objectivos de conservação, das medidas de gestão e das actividades de monitorização e avaliação de zonas especiais de conservação, zonas de protecção especial ou áreas protegidas marinhas, dando forma a uma “Rede de Áreas Protegidas Marinhas”.

Para isso será necessária a articulação e integração de todos os actores relacionados com a gestão e a manutenção da qualidade da água, com a conservação da natureza e com a investigação das pescas, bem como com a utilização do meio marinho, designadamente os decisores nacionais, consultores e investigadores, sector empresarial (incluindo parcerias do tipo *Business & Biodiversity*), representantes das várias actividades económicas com especial destaque para as organizações de pesca e outras entidades com competências na área marinha (navegação, turismo, indústrias extractivas, etc.) e ainda residentes e visitantes, em todas as etapas de designação e gestão das áreas protegidas marinhas, implicando ainda:

- ➔ aprofundar o conhecimento sobre os componentes do património natural e da biodiversidade ameaçados de extinção ou menos conhecidos e inventariar a sua distribuição, tendo também em conta a biodiversidade e o potencial de investigação marinha associados aos ambientes de profundidade e criar sistemas reguladores das actividades para o uso do Mar, dos seus recursos e dos espaços marítimos sob jurisdição nacional;
- ➔ definir as medidas de salvaguarda, gestão, recuperação ou valorização a aplicar - regulamentares, administrativas ou contratuais (incluindo a elaboração de planos de gestão correspondentes a unidades geográficas ou ecológicas, que definam o estado dos recursos, a situação ideal, e os mecanismos de acompanhamento e controlo associados) - e planear a atribuição de recursos e de incentivos ao uso e desenvolvimento sustentável;

- ➔ assegurar medidas de protecção espacial que contribuam para redes coerentes e representativas das áreas protegidas marinhas e cubram de forma adequada a diversidade dos ecossistemas que as constituem, incluindo zonas especiais de conservação (Directiva «Habitats»), zonas de protecção especial (Directiva Aves) e áreas protegidas marinhas;
- ➔ garantir formas adequadas de comunicação, participação dos interessados e sensibilização do público.

#3. Identificação e gestão do valor económico associado às áreas protegidas marinhas

Elaborar Planos de Negócios para as Áreas Protegidas Marinhas (APM), que incluam, por um lado, a promoção de actividades económicas sustentáveis que contribuam para o seu equilíbrio financeiro, num quadro de gestão integrada, e, por outro, a contabilização do valor económico dos ecossistemas *de per sí*, identificando os serviços que prestam e o valor económico associado bem como os custos para a sociedade da sua eventual degradação, com o objectivo de os integrar nos balanços económicos, de melhorar a gestão da APM tornando-a financeiramente, ecologicamente e socialmente sustentável, e de demonstrar o interesse (económico) da conservação para o desenvolvimentos sustentável local, regional e global.

Para isso será necessário que a gestão das APM, para além de especialistas em conservação da natureza que terão que se preocupar com a manutenção da sua qualidade ambiental e natural, seja assegurada por especialistas em gestão e inclua a participação de actores-chave familiarizados com a APM e as actividades nela praticadas. Será também necessário envolver representantes das comunidades locais (enquadrando possibilidades de emprego e identificando eventuais impactos nos valores culturais e tradições da área), das empresas turísticas (hotelaria e similares de hotelaria, desportos de natureza, comércio local e de *souvenirs*) e dos turistas e visitantes (identificar níveis tarifários e serviços a prestar).

O Plano de Negócios da APM deverá incluir, entre outros aspectos os seguintes:

- ➔ um plano estratégico onde sejam identificados objectivos e metas de longo prazo e um plano operacional incluindo os objectivos e metas de curto prazo e as acções de concretização e gestão correspondentes;
- ➔ a identificação das necessidades de financiamento, de curto e longo prazo em especial associadas aos custos económicos de conservação dos ecossistemas e de preservação da APM;
- ➔ a identificação dos bens e serviços ambientais prestados pela APM (qualidade da água e da natureza, vida selvagem e áreas turísticas, etc.) e quem são os clientes ou beneficiários da APM,

por forma a quantificar o valor económico desses benefícios e identificar os pagamentos que lhes poderão estar associados;

- a preparação de um plano de financiamento que inclua receitas próprias da APM como a cobrança de entradas aos visitantes, de licenças aos operadores turísticos e de desporto de natureza, de concessões para a venda de souvenirs e outros bens e de franchises com operadores locais.

#4 – Criação de programas lúdicos de educação ambiental

Tirar partido do enorme potencial de divulgação e sensibilização dos aquários, oceanários e museus do mar para promover a educação e a demonstração de sustentabilidade ambiental, influenciando atitudes e comportamentos com o objectivo de atrair, inspirar e habilitar pessoas de todos os grupos sociais e etários a actuarem de forma positiva para a conservação da qualidade do ambiente e dos valores naturais, a nível local, regional e global.

Através de associações internacionais de educadores ambientais e de zoos, da cooperação com educadores e curadores de jardins botânicos, museus, e centros de investigação, do desenvolvimento de relações com entidades responsáveis pela qualidade ambiental e pela conservação da natureza, com escolas, universidades e institutos de formação de professores e com empresas de turismo, turismo de natureza e animação ambiental e, da articulação com os responsáveis pela preparação de currículos escolares, os aquários, oceanários e museus do mar podem contribuir para, de forma lúdica, assegurar que as questões do ambiente, conservação e desenvolvimento sustentável são incluídas na formação escolar e no dia-a-dia de cada um.

Esta acção implica ainda o seguinte:

- uma aposta no planeamento das “coleções” de fauna e flora, no design das instalações, no desenvolvimento de programas de conservação e no planeamento de serviços para os visitantes;
- a realização de actividades de interpretação da fauna e flora no seu contexto económico, cultural, político e biológico, e de explicação do impacto humano sobre a vida selvagem nos contextos local, regional e global;
- a criação de redes de articulação entre aquários, oceanários e museus do mar por forma a assegurar a diversificação de mensagens e/ou, em situações específicas (dias mundiais da água, da conservação, dos oceanos, por exemplo) garantir a concertação de esforços para uma única mensagem;

- ➡ tirar partido das colecções vivas para sensibilizar os visitantes para os cuidados animais, jardinagem e horticultura, design de instalações e gestão de tempos livres;
- ➡ incluir os aquários, oceanários e museus do mar nos circuitos turísticos, contribuindo também para dar conteúdo ao componente Náutica de Recreio e Turismo Náutico.

Para além das propostas apresentadas há a referir as seguintes relacionadas com este componente:

#5. Promoção da aplicação da inovação tecnológica à protecção do ambiente

Pretende-se impulsionar a investigação e inovação, designadamente das áreas das tecnologias relacionadas com a comunicação, recolha e tratamento de informação, modelação, seguimento de fauna e da robótica subaquática, com os objectivos de aumentar rápida e consistentemente o conhecimento do meio marinho, de poder elaborar previsões através da modelação do funcionamento local e global dos oceanos, tanto associadas à evolução de ecossistemas e às migrações, como a questões de poluição marinha, e de incrementar a vigilância, aumentando os meios e capacidade de observação e detecção.

Para isso será necessário envolver universidades, centros de investigação e empresas, definir um quadro de competências para a formação de especialistas e investigadores em tecnologias associadas ao conhecimento do meio marinho, identificar, integrar e coordenar financiamentos e programas nos vários sectores, por forma a maximizar os investimentos e a promover economias de meios, perseguindo um estatuto de proeminência/destaque em matérias oceânicas, incluindo na investigação científica e tecnológica marinha.

#6. Criação de competências em engenharia ecológica, enquanto ramo do ambiente

Pretende-se desenvolver competências de engenharia ecológica integradas nos cursos de engenharia do ambiente, de biologia marinha e das áreas da oceanografia, por forma a aumentar o conhecimento e a capacidade de intervenção em matérias relacionadas com a recuperação de zonas húmidas, renaturalização de áreas artificializadas, alterações climáticas, subida do nível do mar, erosão costeira, etc.

Para isso será necessário promover, ao nível das instituições do ensino superior e equivalentes, com a colaboração de centros de investigação, a inserção de cadeiras relacionadas com estas matérias, tanto ao

nível da formação de base (licenciatura) como através de formação complementar (mestrados e pós-graduações) destinada a consultores e investigadores que desenvolvam actividades ligadas ao mar.

E. As Condições de Financiamento

O conjunto de Propostas de Acção, que se apresentam nos Planos de Acção por cada componente, podem ser divididas em seis tipos principais, numa perspectiva das suas eventuais fontes de financiamento principais:

- a) Propostas que envolvem investimento significativo em bens de capital – infra-estruturas, edifícios, equipamentos e tecnologias de informação e comunicação - e que exigem à partida uma clara definição de fontes de financiamento a que se pode aceder para a sua concretização;
- b) Propostas que envolvem investimento significativo na reconfiguração do tecido empresarial, como sejam fusões, aquisições ou participações em empresas, e que podem vir a ser muito exigentes em capitais;
- c) Propostas destinadas à aquisição de factores imateriais de competitividade, isoladamente ou através de acções de cooperação empresarial, que podem visar, por exemplo, a visibilidade e projecção externa do *Hypercluster* ou das suas actividades;
- d) Propostas que envolvem investimento em conhecimento e, em paralelo, em equipamentos e instrumentação, como sejam as que dizem respeito a actividades de I&D e de prospecção de recursos marinhos;
- e) Propostas dirigidas à formação profissional e avançada de recursos humanos;
- f) Propostas centradas em factores imateriais de enquadramento, organização e regulação das Actividades do *Hypercluster* – legislação, regulamentação, normas e procedimentos

Considerando as necessidades de financiamento destas propostas poderão ser mobilizados cinco tipos principais de fontes de financiamento, nomeadamente as seguintes:

➤ Fundos Públicos Europeus

1. Fundos Estruturais da União Europeia, integrados no QREN - Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013, quer nos seus três Programas Operacionais temáticos – Valorização do Território, Factores de Competitividade e Potencial Humano, quer nos seus Programas Operacionais Regionais; bem como os Fundos Estruturais que suportam acções de Cooperação Territorial ou Programas específicos como o PROMAR; os Fundos Estruturais combinam-se com fundos públicos e privados nacionais para o co-financiamento das acções previstas nos Programas do QREN, em proporções definidas nos respectivos Regulamentos;

2. Outros Financiamentos da União Europeia, como por exemplo os que constam das Redes Transeuropeias, ou os que podem ser obtidos através da participação no 7º Programa Quadro de Investigação ou ainda de programas para sectores específicos como o da Construção Naval;

➤ **Investimentos e Fundos Privados ou Públicos Internacionais**

3. Investimento Directo Estrangeiro, nomeadamente projectos de grande dimensão enquadrados como Projectos Contratuais, bem como investimento realizado ao abrigo de Contrapartidas de Aquisições Militares;
4. Financiamentos resultantes do envolvimento de Fundos Soberanos e/ou de Programas de Cooperação Bilateral com Estados que disponham deste tipo de Fundos;
5. Outros Fundos Nacionais e Internacionais diversos, de carácter eminentemente privado, que disponibilizam instrumentos de financiamento às empresas por via do reforço do capital próprio (ex: capital de risco) e/ou de capitais alheios.

O QREN afigura-se, de facto, como uma importante fonte de financiamento. Convém realçar que existe uma elevada convergência e critérios prioritários de avaliação entre os Planos de Acção propostos para o *Hypercluster* do Mar e os objectivos estratégicos e prioridades que estão inscritos no referido Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013.

Uma análise mais detalhada do QREN permite identificar os seguintes Eixos dos Programas Operacionais Temáticos e dos Programas Operacionais Regionais que são mais convergentes com as Propostas de Acção para o *Hypercluster*:

➤ **Programa Operacional Valorização do Território:**

- ❑ Eixo I – Redes e Equipamentos Estruturantes Nacionais de Transportes;
- ❑ Eixo III – Prevenção, Gestão e Monitorização de Riscos Naturais e Tecnológicos;
- ❑ Eixo VII – Infra-Estruturas para a Conectividade Territorial, incluindo os projectos incluídos nas Auto-estradas do Mar

➤ **Programa Operacional Factores de Competitividade:**

- ❑ Eixo I – Conhecimento e Desenvolvimento Tecnológico, incluindo os Sistemas de Incentivos a Empresas e as Linhas de Apoio às Entidades do Sistema Científico e Tecnológico Nacional;
- ❑ Eixo II – Inovação e Renovação do Modelo Empresarial e do Padrão de Especialização englobando as figuras de Pólos de Competitividade e Tecnologia e o apoio à consolidação de *Clusters*, incluídas nas Estratégias de Eficiência Colectiva;

- ❑ Eixo III – Financiamento e Partilha do Risco de Inovação - através da criação e actuação do Fundo de Apoio ao Financiamento da Inovação;
- ❑ Eixo IV – Uma Administração Pública Eficiente e de Qualidade;
- ❑ Eixo V – Redes e Acções Colectivas de Desenvolvimento Empresarial, nas áreas da informação, coordenação de acções e criação de redes de cooperação entre empresas.

➔ **Programa Operacional Potencial Humano:**

- ❑ Eixo 3 – Gestão e Aperfeiçoamento Profissional;
- ❑ Eixo 4 – Formação Avançada.

➔ **Programas Operacionais Regionais:**

Nomeadamente nos Eixos que se dirigem a:

- ❑ Competitividade, Inovação e Conhecimento;
- ❑ Valorização Económica de Recursos Específicos;
- ❑ Valorização e Qualificação Ambiental e Territorial;
- ❑ Conectividade e Articulação Territorial.

Saliente-se que a repartição dos incentivos previstos no QREN, entre o PO Temático Factores de Competitividade e os PO Regionais do Continente, baseia-se na natureza da política subjacente a cada linha de intervenção, nomeadamente: “políticas com necessidades de coordenação nacional ou com políticas comunitárias devem ser tendencialmente incluídas no PO Temático; políticas com impactes dominantes nas regiões ou nas cidades devem ser preferencialmente inseridas nos PO Regionais. A operacionalização deste princípio é assegurada pelo enquadramento financeiro dos incentivos dirigidos às grandes e médias empresas no PO Temático Factores de Competitividade, sendo os consagrados às pequenas e microempresas da responsabilidade dos PO Regionais do Continente”⁵⁸.

⁵⁸ Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013, Portugal

Repartição das atribuições entre PO Temático e PO Regionais

Natureza do PO		PO Temático	PO Regionais
Agenda Operacional		Programas e Projectos de I&DT	
1.	Conhecimento e Desenvolvimento Tecnológico	Incentivos ao Investimento das grandes e médias empresas em I&DT Estímulos para o acesso ao Programa Quadro de I&D e outros Programas Comunitários	Redes de Instalações e Equipamentos Científicos e Tecnológicos Incentivos ao Investimento das micro e pequenas empresas em I&DT
2.	Inovação e Renovação do Modelo Empresarial e do Padrão de Especialização	Incentivos ao Investimento das grandes e médias empresas em Inovação (novos bens e serviços transaccionáveis, novos processos tecnológicos ou organizacionais, expansão de capacidades em actividades com procura dinâmica) Incentivos à Qualificação de PME (médias empresas)	Incentivos ao Investimento das micro e pequenas empresas em Inovação (novos bens e serviços transaccionáveis, novos processos tecnológicos ou organizacionais, expansão de capacidades em actividades com procura dinâmica) Incentivos à Qualificação de PME (micro e pequenas empresas)
3.	Financiamento e Partilha de Risco da Inovação	Projectos transitados do QCA III Fundo de Financiamento da Inovação e Internacionalização; micro-financiamento competitivo	Fundo de Financiamento da Inovação e Internacionalização (Lisboa e Algarve); micro-financiamento competitivo (Lisboa e Algarve)
4.	Redução dos Custos Públicos de Contexto	Simplificação, Reengenharia e Desmaterialização de Processos na Administração Pública Administração em Rede Qualificação do Atendimento nos Serviços Públicos	Administração Regional e Local em Rede Qualificação do Atendimento nos Serviços Públicos Regionais e Locais
5.	Ações Colectivas de Desenvolvimento Empresarial	Capacidade institucional para a monitorização e gestão do território Estratégias Eficiência e Inovação Colectiva de âmbito nacional: Pólos de Competitividade e Tecnologia e Clusters Dinamização de Ações Inovadoras	Estratégias Eficiência e Inovação Colectiva de âmbito regional ou urbano Ações colectivas de internacionalização de âmbito regional
6.	Estímulo ao Desenvolvimento da Sociedade da Informação		Promoção de Novos Conteúdos e Serviços on-line (designadamente Regiões Digitais) Generalização da Utilização da Internet (designadamente Projectos Integrados) Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação Ações integradas de valorização económica dos territórios menos competitivos
7.	Redes e Infra-estruturas de Apoio à Competitividade Regional		Áreas de acolhimento para a inovação empresarial (ALE, Parques Tecnológicos, Incubadoras, Parques Ciência e Tecnologia, etc.) Redes logísticas regionais Infra-estruturas de Banda Larga (redes académico-científicas e redes de acesso universal em áreas remotas ou desfavorecidas)
9.	Assistência Técnica	Assistência Técnica ao PO Factores de Competitividade	

Fonte: Proposta de Programa Operacional Temático Factores de Competitividade 2007-2013, Setembro de 2007

As empresas que quiserem beneficiar do QREN para Acções no âmbito dos Planos de Acção do *Hypercluster* do Mar podem escolher entre quatro vias possíveis, separada ou simultaneamente (para diferentes tipos de investimentos), nomeadamente:

- ➔ candidatar-se individualmente aos Sistemas de Incentivos previstos para o Programa Temático "Factores de Competitividade" e para os Programas Regionais (distinguindo-se casos em que os subsídios são reembolsáveis e outros em que não são); são exemplos destes Sistemas de incentivos especializados os que se dirigem à "Qualificação de PME's", à "Inovação" ou à "I&D nas Empresas";

- ➔ candidatar-se, em conjunto com outras empresas e instituições, às Estratégias de Eficiência Colectiva, de que se destacam a criação de Pólos de Competitividade e Tecnologia e a criação ou consolidação de Clusters;
- ➔ candidatar-se em conjunto com outras empresas a Acções Colectivas organizadas em rede e que possam contribuir para a melhor dos factores de competitividade;
- ➔ candidatar-se individualmente a financiamentos do Fundo de Apoio ao Financiamento da Inovação (FINOVA) – fundo autónomo vocacionado para a criação ou reforço de instrumentos de financiamento de empresas e veículo preferencial do SAFRI (Sistema de Apoio ao financiamento e Partilha de Risco da Inovação).

Deste conjunto de quatro vias gostaríamos de salientar os instrumentos de desenvolvimento de estratégias colectivas, acções colectivas e de engenharia financeira, pela importância que assumem no QREN, pela convergência com as linhas de orientação estratégica das Propostas de Acção da SaeR e pela potenciação de resultados da utilização conjunta dos mesmos. São vias que analisaremos em seguida.

Em concreto, o QREN privilegia o investimento destinado a obter sinergias decorrentes de **Estratégias de Eficiência Colectiva** “delineadas pelas políticas públicas com o objectivo de obter economias de proximidade e de aglomeração aos níveis nacional, sectorial, regional, local ou urbano.”

Do conjunto de tipos de “Estratégias de Eficiência Colectiva” enunciados no enquadramento nacional dos sistemas de incentivos ao investimento nas empresas (aprovado pelo Decreto-Lei Nº 287/2007, de 17 de Agosto) destacam-se três:

- “a) Promoção do desenvolvimento a nível nacional ou territorial de pólos de competitividade e tecnologia;
- b) Desenvolvimento de estratégias assentes em lógicas sectoriais, intersectoriais ou territoriais, incidentes em conjuntos de actividades inter-relacionadas e organizadas em *clusters* ou redes que permitam potenciar economias de aglomeração ou outras externalidades positivas;
- c) Promoção de dinâmicas territoriais de novos pólos de desenvolvimento, nomeadamente, em torno de projectos âncora ou de requalificação/reestruturação de actividades económicas já existentes”.

A concretização de estratégias de desenvolvimento ou de requalificação sustentadas em lógicas de eficiência colectiva beneficia de uma **discriminação positiva** na atribuição de incentivos, que pode traduzir-se, conforme o artigo 9º do diploma ‘Enquadramento das Estratégias de Eficiência Colectiva’, em acesso preferencial:

- a) aos Sistemas de Incentivos às Empresas no âmbito do QREN:
 - i. Incentivos majorados (em 5 p.p. ou 10 p.p. face à taxa base máxima)
 - ii. Concursos de selecção específicos, ou dotações orçamentais específicas, em concursos de âmbito genérico;
 - iii. Possibilidade de adaptação dos sistemas de incentivos transversais, em termos de tipologias de projectos elegíveis, critérios de selecção e despesas elegíveis;
 - iv. Adaptação do modelo de gestão dos sistemas de incentivos, sem prejuízo das disposições gerais de governação do QREN;
- b) aos mecanismos de engenharia financeira (como os previstos no SAFRI e FINOVA, que aprofundaremos infra), criando dotações orçamentais ou linhas de intervenção específicas;
- c) ao desenvolvimento de acções colectivas (no âmbito SIAC), através de concursos específicos;
- d) ao Sistema de Apoios a projectos do SCTN, através de concursos específicos;
- e) a mecanismos de apoio à criação e consolidação de infraestruturas tecnológicas e de acolhimento empresarial, incluindo parques de ciência e tecnologia, centros de incubação de empresas e áreas de localização empresarial, através de concursos específicos;
- f) a outras tipologias de apoios no âmbito dos PO Factores de Competitividade e dos PO regionais do QREN, nomeadamente através de concursos específicos;
- g) ao Programa Operacional do Potencial Humano, nomeadamente através de concursos específicos;
- h) ao (...) PROMAR, através de concursos específicos.

Por sua vez, são abrangidos pelo **Sistema de Apoio a Acções Colectivas (SIAC)**, com financiamento não reembolsável, os projectos ou outras iniciativas que visam a melhoria global da competitividade do país, de uma região, de um sector ou grupos de sectores organizados em *clusters*, pólos de competitividade e tecnologia ou outras redes associadas a estratégias de eficiência colectiva. Os resultados de tais projectos de resposta a riscos e oportunidades comuns (dinamizados, nomeadamente, por associações empresariais, centros tecnológicos e outras entidades do Sistema Científico e Tecnológico) deverão traduzir-se na provisão de bens públicos e na geração de externalidades positivas, insusceptíveis de apropriação privada ou de conferir vantagem a uma empresa individualmente considerada ou a um grupo restrito de empresas, como por exemplo:

- “a) Actividades de promoção, divulgação e imagem internacionais dos sectores, regiões e actividades com relevância para a economia nacional;
- b) Informação, observação e vigilância prospectiva e estratégica, incluindo ferramentas de diagnóstico e de avaliação de empresas;
- c) Criação e dinamização de redes de suporte às empresas e empreendedores;

- d) Sensibilização para os factores críticos da competitividade e para o espírito empresarial;
- e) Estudos de novos mercados, tecnologias e oportunidades de inovação;
- f) Actividades de animação, coordenação e gestão da parceria, no âmbito de Estratégias de Eficiência Colectiva.⁵⁹

A engenharia financeira é outro dos novos instrumentos em que assenta a estratégia de apoio às empresas no contexto da prioridade Factores de Competitividade, no intuito da redução da importância e expressão orçamental dos sistemas de incentivos – uma das opções estratégicas do QREN – e de procura de uma melhor adequação a projectos que estimulem o crescimento económico baseado na inovação e conhecimento.

Neste contexto, e em paralelo e complementarmente aos sistemas de incentivos directos ao investimento nas empresas existe o **Sistema de Apoio ao Financiamento e Partilha de Risco da Inovação (SAFRI)**, que visa criar ou reforçar os mecanismos complementares de financiamento e de partilha de risco da inovação, em particular das empresas mais novas e de menor dimensão (PME).

O SAFRI, através do **FINOVA** ou da intervenção directa de entidades promotoras, como a AICEP, o IAPMEI, o Instituto de Turismo de Portugal, a Agência de Inovação, a CCDR LVT a CCDR ALGARVE, procura estimular a “incorporação do capital de risco na criação e desenvolvimento de empresas, a consolidação do sistema de garantia mútua, o alargamento do espectro de intervenção do mecanismo de concessão de garantias, a dinamização da utilização de novos instrumentos destinados a potenciar o financiamento a PME e o apoio ao financiamento da inovação numa perspectiva integrada (capital e dívida)”⁶⁰.

O proposto envolvimento do Conselho de Ministro, através da criação de um Conselho de Ministros para a Economia do Mar, é também importante por questões de financiamento, porque no âmbito do QREN, os investimentos reconhecidos, a título excepcional, por Resolução do Conselho de interesse estratégico para a economia nacional ou de determinada região poderão ser susceptíveis de incentivos, conforme o nº5 do Artigo 7º do Enquadramento Nacional dos Sistemas de Incentivos ao Investimento nas Empresas.

Assim e em conclusão, grande parte dos investimentos subjacentes às propostas efectuadas poderão ser enquadráveis em financiamentos por fundos públicos ou, na maioria dos casos, por financiamento em parcerias público-privadas. Os financiamentos privados têm também um papel fundamental, sendo, neste caso, de privilegiar as iniciativas colectivas, por duas razões principais:

- ➔ em primeiro lugar, favorecem as atitudes e iniciativas de cooperação intersectoriais e interempresariais, que constituem factores de sucesso no desenvolvimento do Hypercluster;

⁵⁹ Regulamento do Sistema de Apoio a Acções Colectivas (SIAC)

⁶⁰ Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013, Portugal







- ➡ em segundo lugar, essas iniciativas são privilegiadas em discriminação positiva pelos próprios critérios subjacentes à concessão dos financiamentos.

De qualquer maneira, embora haja financiamento significativo e os objectivos estratégicos do QREN estejam alinhados em larga medida com os Planos de Acção propostos, tal só acontece se houver projectos concretos de mudança, resultantes da vontade de fazer essa mudança e concretizar a Visão Estratégica proposta para o *Hypercluster* do Mar em Portugal.

Os quadros que se seguem apresentam as acções propostas, no capítulo anterior, classificadas pelos seis tipos identificados como possíveis Fontes de Financiamento, complementares à base de capitais próprios inerentes aos respectivos projectos, assinalando as propostas com cores diferentes, consoante, o esforço financeiro/tipo de investimento.

Como critério de preenchimento é de referir que nas colunas de “Mobilização de Fundos Internacionais” e “Mobilização de Fundos Nacionais” só são apresentadas fontes em casos em que as restantes se revelam não aplicáveis ou insuficientes.

LEGENDA

	Propostas que envolvem investimento significativo em bens de capital
	Propostas que envolvem investimento significativo na reconfiguração do tecido empresarial
	Propostas centradas em factores imateriais de competitividade e de cooperação empresarial
	Propostas que envolvem investimento em I&D e conhecimento
	Propostas centradas na Formação Profissional e avançada de Recursos Humanos
	Propostas centradas em factores imateriais de enquadramento, organização, normas e legislação

PO VT - Programa Operacional Temático Valorização do Território

PO FC - Programa Operacional Temático Factores de Competitividade

PO PH Programa Operacional Temático Potencial Humano

PO Regionais – Programas Operacionais Regionais

CTE – Cooperação Territorial Europeia

PORTOS, LOGÍSTICA E TRANSPORTES MARÍTIMOS

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
PLTM.#1 - Reestruturação e especialização da rede portuária nacional	PO VT	PO Regionais		Investimento Directo Internacional (shipping lines e holdings de portuários globais)	
PLTM.#2 - Adopção de lógica empresarial na gestão integrada dos portos					
PLTM.#3 - Optimização da eficiência e potenciação das estruturas portuárias para logística internacional	PO VT	PO Regionais			
PLTM.#4 - Potenciação das estruturas logísticas integradas	PO VT				
PLTM.#5 - Adequação da legislação e enquadramento fiscal da actividade dos transportes marítimos					
PLTM.#6 - Dinamização de projectos de Auto-estradas do Mar	PO VT		Redes Transeuropeias		
PLTM.#7 - Consolidação dos operadores nacionais	PO FC				Fundos de Investimento Nacionais

NAÚTICA DE RECREIO E TURISMO NÁUTICO

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
NRTN.#1 - Instalação e desenvolvimento de Centros do Mar		PO Regionais	CTE		
NRTN.#2 - Elaboração de um plano estratégico de localização e implantação de apoios à navegação de recreio	PO FC	PO Regionais			
NRTN.#3 - Dinamização das actividades de cruzeiros turísticos em portos onde esta actividade é reduzida		PO Regionais			
NRTN.#4 - Criação de uma rede de apoios náuticos	PO FC	PO Regionais			
NRTN.#5 - Criação e dinamização da “Porta Marítima de Lisboa”		PO Regionais	CTE		
NRTN.#6 - Estruturação, desenvolvimento e promoção de produtos turísticos ligados à Náutica de Recreio e Turismo Náutico - Plataforma de comercialização	PO FC				
NRTN.#7 - Desenvolvimento de know-how e qualificação das competências de gestão e técnicas	PO PH				
NRTN.#8 - Adequação do quadro legislativo					

PESCA, AQUICULTURA E INDÚSTRIA DO PESCADO

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
PAIP.#1 - Definição e delimitação das áreas de potencial aquícola (Quintas Marítimas)			PROMAR		
PAIP.#2 - Concessão da exploração das “Quintas Marítimas”			PROMAR		
PAIP.#3 - Criação e promoção de “Regiões Piscícolas Demarcadas”			PROMAR		
PAIP.#4 - Transformação e valorização da Cadeia de Valor do Pescado português			PROMAR		
PAIP.#5 - Reconfiguração e consolidação da indústria de transformação do pescado			PROMAR		
PAIP.#6 - Promoção de parcerias / <i>Joint Ventures</i> . Consolidação de Actores			PROMAR		
PAIP.#7 – Valorização, capacitação e modernização da frota pesqueira			PROMAR		

VISIBILIDADE, COMUNICAÇÃO, IMAGEM E CULTURA MARÍTIMAS

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
VCICM.#1 – Criação de um plano sistemático de cariz educativo e formativo para recuperação e promoção da identidade marítima da sociedade portuguesa	PO FC				
VCICM.#2 – Criação de uma estratégia e planos sistemáticos de comunicação que promovam a identificação de Portugal com o mar	PO FC				
VCICM.#3 – Reforço e criação de marcas distintivas que destaquem a ligação entre Portugal, o mar e as actividades económicas do <i>Hypercluster</i>	PO FC				

PRODUÇÃO DE PENSAMENTO ESTRATÉGICO

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
PPE.#1 – Criação de uma Célula Prospectiva e de um Observatório das actividades da economia do mar	PO FC				
PPE.#2 – Promoção de programas de incentivo à cooperação intersectorial	PO FC				
PPE.#3 – Criação de uma base de dados dinâmica de recursos associados às actividades marítimas	PO FC				
PPE.#4 – Desenvolvimento de uma Conta Satélite para a Economia do Mar	PO FC				
PPE.#5 – Criação do Fórum Empresarial, do Grupo de Trabalho Permanente e “Conferência Anual para o Desenvolvimento da Economia do Mar”	PO FC				
PPE.#6 – Incentivar o papel da Marinha no pensamento estratégico e na imagem e visibilidade do mar	PO FC				

ENERGIA, RECURSOS MINERAIS E BIOTECNOLOGIA

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
ERMB.#1 – Definição de áreas com potencial de exploração energética e biotecnológica				Investimento Directo Internacional Programas de Cooperação Internacional Bilaterais	
ERMB.#2 – Apoio à constituição de <i>clusters</i> industriais de biotecnologia marinha em ligação com os centros de investigação	PO FC Criação de um Pólo de Competitividade em Biotecnologia Marinha				
ERMB.#3 - Promoção da exploração dos recursos energéticos fósseis das plataformas continentais				Investimento Directo Internacional	Investimento Empresas Nacionais
ERMB.#4 - Promoção da exploração dos recursos energéticos renováveis nos locais com maior potencial	PO FC Sistemas de Incentivos à Inovação & Fundo de Apoio ao Financiamento da Inovação	PO Regionais Apoio à Criação de Cluster de Energias Renováveis Oceânicas			
ERMB.#5 – Qualificação de recursos humanos na área da extracção de recursos	PO PH Formação Avançada				
ERMB.#6 – Lançamento de programas de produção de algas para redução de CO2 e produção de biomassa	PO FC Criação de um Pólo de Competitividade em Biotecnologia Marinha		7º Programa Quadro de I&D		

SERVIÇOS MARÍTIMOS

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
SM.#1 – Criação de Tarificação Autónoma para o <i>Short Sea</i> / TMCD					
SM.#2 – Desenvolvimento da oferta de “ <i>pack</i> ” de serviços em escalas técnicas	PO FC				
SM.#3 – Promoção do registo internacional de navios da madeira					
SM.#4 – Criação de protocolos com a EMSA – Agência de Segurança Marítima	PO FC				
SM.#5 – Revisão do Direito Marítimo com “recodificação” do mesmo					
SM.#6 – Financiamentos: revisão de aspectos do Código Comercial					
SM.#7. – Promoção de escalas só para abastecimento – “ <i>Bunkers Call Only</i> ”	PO FC				

CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAIS (*)

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
CRN.#1 – Criação de condições para a modernização, reconversão e criação de estaleiros (para novas actividades)		PO Regionais Criação de um Cluster para a “Náutica de Recreio”			
CRN.#2 – Especialização e integração em rede dos estaleiros nacionais	PO FC				
CRN.#3 - Estruturação de redes de subcontratação e flexibilização laboral do sector	PO FC				
CRN.#4 – Criação de serviços de hibernação e manutenção para embarcações de recreio		PO Regionais Criação de um Cluster para a “Náutica de Recreio”			
CRN.#5 – Um centro de racionalização económica. Refundação da Associação das Indústrias Marítimas	PO FC				
CRN.#6 – Promoção de um operador sectorial na União Europeia	PO FC		CTE		

Nota: (*) Componente com auxílios específicos regulamentados pelo “Enquadramento dos Auxílios Estatais à Construção Naval” – JO nº 317 de 30/12/2003

OBRAS MARÍTIMAS

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
OM.#1 – Concretização da rede de locais de apoio à navegação de recreio	PO VT	PO Regionais Criação de um Cluster para a "Náutica de Recreio"			
OM.#2 – Criação de um Programa de Monitorização do Litoral	PO VT	PO Regionais			
OM.#3 – Dinamização da produção de levantamentos topo-hidrográficos	PO VT e PO FC	PO Regionais			
OM.#4 – Promoção da defesa costeira e valorização das praias	PO VT	PO Regionais			
OM.#5 – Desenvolvimento da extracção de inertes em offshore					Investimento de empresas nacionais
OM.#6 – Promoção da divulgação do <i>know-how</i> nacional em Obras Marítimas	PO FC				
OM.#7 – Promoção de cursos de especialização em projectos / planeamento de portos de recreio	PO PH				

INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA, DESENVOLVIMENTO, INOVAÇÃO

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Inter territorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
ICID.#1 – Coordenação e integração de linhas de investigação aplicadas	PO FC				
ICID.#2 – Criação de um pólo de competitividade em <i>know-how</i> (HW e SW) relacionado com actividades económicas do <i>Hypercluster</i>	PO FC				
ICID.#3 – Criação de uma base de apoio à investigação oceanográfica no Atlântico		PO Regional (Açores)		Programas de Cooperação Internacional Bilaterais	
ICID.#4 – Reforço da investigação em ciência e engenharia dos hidrocarbonetos				Programas de Cooperação Internacional Bilaterais	Investimento de Empresas nacionais
ICID.#5 – Estabelecimento de uma <i>joint-venture</i> internacional na área das <i>fuel cells</i>	Criação de um Pólo de Competitividade em Exploração Oceânica e suas Tecnologias		7ª Programa Quadro de I&D		
ICID.#6 – Criação de um pólo de competência internacional em robótica e aviónica avançadas	PO FC Criação de um Pólo de Competitividade em Exploração Oceânica e suas Tecnologias		7ª Programa Quadro de I&D		

ENSINO E FORMAÇÃO

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Inter territorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
E&F.#1 – Identificação dos curricula de formação profissional de suporte às actividades do <i>Hypercluster</i>	PO PH				
E&F.#2 – Promoção da certificação de escolas de formação profissional	PO PH				
E&F.#3 – Promoção, junto dos estabelecimentos de ensino, da realização dos diversos cursos identificados	PO PH				
E&F.#4 – Estabelecimento de parcerias com entidades estrangeiras para formação / certificação de instituições	PO PH				

DEFESA E SEGURANÇA NO MAR

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
DSM.#1 – Reformular a estrutura orgânica da Autoridade Marítima Nacional					
DSM.#2 – Utilizar a Marinha na vigilância e protecção dos recursos naturais e económicos marinhos					
DSM.#3 – Reforçar o papel e os meios de intervenção da Marinha na protecção do ambiente					
DSM.#4 – Incrementar o papel da Marinha nos meios de segurança da navegação de recreio					
DSM.#5 – Alargar a missão da Marinha de forma a incluir outras actividades de interesse nacional, nomeadamente no que respeita à I&D	PO FC			Programas de Cooperação Internacional Bilaterais	
DSM.#6 – Utilizar as escolas da Marinha para formar pessoal civil	PO PH				
DSM.#7 – Potenciar as capacidades da Marinha para apoiar a exportação de navios militares					

AMBIENTE E CONSERVAÇÃO DA NATUREZA

	QREN – PO Temáticos	QREN PO Regionais e Cooperação Interterritorial	Outros Apoios União Europeia	Mobilização de Fundos Internacionais	Mobilização de Fundos Privados Nacionais
ACN.#1 – Gestão integrada do mar e das zonas costeiras	PO VT	PO Regionais			
ACN.#2– Criação de uma “Rede de Áreas Protegidas Marinhas”	PO VT	PO Regionais	LIFE +		
ACN.#3 – Criação de programas lúdicos de educação ambiental		PO Regionais	LIFE +		
ACN.#4 – Identificação e gestão do valor económico associado às áreas protegidas marinhas	PO VT	PO Regionais			
ACN.#5 – Promoção da aplicação da inovação tecnológica à protecção do ambiente	PO FC				
ACN.#6 – Criação de competências em Engenharia Ecológica, enquanto ramo do ambiente	PO FC e PO PH				

Reflexões Finais

Ao longo do relatório, ficou demonstrado que a economia portuguesa está a sofrer uma descontinuidade nos seus padrões de modernização e nos seus modelos de desenvolvimento e evidenciada a necessidade de novas estratégias de modernização.

A análise prospectiva da economia portuguesa conduz a um cenário espontâneo de definhamento e à necessidade de se caminhar para um cenário de afirmação estratégica para Portugal.

A economia portuguesa necessita, pois, de um processo de ajustamento estrutural, na sua dinâmica de adaptação ao enquadramento da globalização competitiva e novas linhas de orientação estratégica baseadas em domínios e sectores de actividades económicas que respondam a um conjunto de questões, nomeadamente:

- ➔ possam ter um forte contributo para a correcção das actuais insuficiências estruturais da economia portuguesa;
- ➔ tenham um potencial de crescimento no quadro de globalização competitiva e da economia de sectores;
- ➔ tenham um potencial de emprego que esteja adaptado ao nível de qualificação actual e projectada, dos nossos recursos humanos;
- ➔ possam dar conteúdo concreto a relações de cooperação ou de alianças no sistema de relações internacionais;
- ➔ explorem a potencialidade de formação de redes de empresas, nomeadamente com espaços económicos próximos.

É neste quadro que o *Hypercluster* da Economia do Mar se configura como, simultaneamente, uma força propulsora e um catalizador capaz de organizar e dinamizar um conjunto de sectores com elevado potencial de crescimento e inovação e capacidade para atrair recursos e investimentos, nomeadamente externos, de qualidade.

Na dotação de recursos naturais do espaço económico português, o mar é um dos mais importantes, tem sido um dos menos explorados e é aquele que, previsivelmente, como ficou demonstrado, será um dos que terá desenvolvimento mais relevante, em termos de criação de factores de desenvolvimento e valor na economia portuguesa.

Numa época de descontinuidades e necessidade de novas afirmações estratégicas, a exploração dos sectores de actividade económica relacionados com o mar aparece, para Portugal, como a possibilidade de criação de condições de sustentabilidade estrutural futura que, para além do potencial em termos de valor e poder, é constituinte da sua identidade histórica.

Assim, embora o valor económico das actividades ligadas ao mar consideradas na economia portuguesa, sejam, ainda, incipientes e representem cerca de 2% do PIB nacional, empregando directamente cerca de 75 milhares de pessoas, possuem fortes condições competitivas e um potencial elevado de crescimento, no quadro da competição global das economias.

Outro facto importante revelado pelo estudo é o forte efeito multiplicador que estas actividades têm em outras actividades económicas e no emprego (efeito multiplicador médio de cerca de 2,8) constituindo, por isso, fortes geradores de valor acrescentado e desenvolvimento para a economia portuguesa.

Com base numa análise e avaliação estratégica das condições competitivas e do potencial de geração de valor acrescentado e de desenvolvimento social de cada um dos componentes identificados do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, o estudo propõe uma visão de conjunto, com a estruturação e organização sistémica do *hypercluster*, em que cada componente tem o seu papel, no quadro de optimização do efeito conjunto, potenciando os efeitos de geração de cadeias de valor e eliminação de "leakage", isto é, valor gerado mas não retido, para a economia portuguesa.

Paralelamente à Visão de Conjunto proposta, o estudo identifica as condições necessárias para a viabilização com sucesso dessa visão de conjunto e as linhas de orientação de fundo para a implementação de uma estratégia no 1º Quartel do Séc. XXI, bem como as linhas estratégicas de um *Master Plan* para a implementação do *Hypercluster* da Economia do Mar em Portugal, no mesmo horizonte mesmo temporal do 1º Quartel do séc. XXI.

Essas linhas de orientação estratégica procuram concretizar a grande visão que deverá ser assumida por todos os actores estratégicos da economia portuguesa e, no fundo, como "desígnio nacional", por toda a sociedade civil portuguesa, de **"tornar Portugal, na viragem do 1º para o 2º Quartel do séc. XXI, num actor marítimo relevante, ao nível global"**.

Para que esta visão possa ser concretizada, é determinante que se consigam dois objectivos estratégicos gerais, como referido no estudo:

- ➡ **O *Hypercluster* da Economia do Mar constituir, ao longo do 1º Quartel do séc. XXI um domínio estratégico impulsionador do Desenvolvimento Económico e Social de Portugal;**
- ➡ **Portugal, no mesmo horizonte temporal, colocar-se como interlocutor credível, porque efectivo e inovador, na economia global do mar.**

O estudo, tomando por base a avaliação, o posicionamento e o papel a desempenhar por cada um dos componentes e as suas condições intrínsecas (que passam, entre outros factores, pela existência ou não, de actores configuradores e dinamizadores das acções) propõe um *Master Plan* distribuído por quatro plataformas diferentes de planos e acções:

➡ Planos Prioritários, nomeadamente:

- Portos, Logística e Transportes Marítimos;
- Náutica de Recreio e Turismo Náutico;
- Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado;
- Visibilidade, Comunicação e Imagem/Culturas Marítimas;
- Produção de Pensamento Estratégico.

➡ Planos de Sustentação Imediata, nomeadamente:

- Serviços Marítimos;
- Construção e Reparação Navais;
- Obras Marítimas.

➡ Planos de Alimentação, nomeadamente:

- Investigação Científica, Inovação e Desenvolvimento;
- Ensino e Formação;
- Defesa e Segurança no Mar;
- Ambiente e Conservação da Natureza.

➡ Plano Horizonte Mais/Meta-Oceano, com carácter prospectivo e de longo prazo.

A concretização deste *Master Plan* e dos consequentes planos detalhados de acções, por componente, só será possível se, em conjunto, tiverem lugar um duplo conjunto de iniciativas: 1) por um lado, de enquadramento e facilitação macropolítica e de acção governamental; e 2) por outro lado e paralelamente, de iniciativas de estruturação da actuação empresarial conjunta.

Existem, de facto, muitos e diversos factores limitadores, que vão desde a ausência de inserção em redes globais, passando pelo baixo nível de relevância da dimensão dos negócios e dos actores estratégicos, a ausência de recursos financeiros significativos, etc., mas o maior constrangimento, como referido no relatório, encontra-se na capacidade, ou não, de concretizar uma transformação de fundo na atitude e na

vontade dos vários actores – tornando efectivos o assumir e o agir, face às questões fundamentais da economia do mar. Esta assumpção e as acções propostas têm de constituir prioridades para os actores estratégicos nacionais, da parte pública (Órgãos de Soberania e Administração Pública) e da parte privada (empresas e sociedade civil).

Neste quadro, são propostas três medidas consideradas determinantes no caminho crítico para o sucesso da implementação do *hypercluster*:

- ➔ a constituição de um Fórum Empresarial para a Economia do Mar, englobando os principais actores, comprometidos e interessados nas diferentes actividades no *hypercluster*, dinamizado pela acção inicial da Associação Comercial de Lisboa;
- ➔ a constituição de um Conselho de Ministros Exclusivo para os Assuntos do Mar, presidido pelo Primeiro Ministro e com um Gabinete Técnico de Apoio;
- ➔ a criação de Legislação Especial e Exclusiva, à semelhança de outras circunstâncias (p.e., Expo 98) em que também esteve presente um desígnio nacional.

Do ponto de vista económico a concretização da estratégia proposta deverá permitir que o conjunto de actividades incluídas no perímetro do *Hypercluster* da Economia do Mar venha a representar no final do 1º.Quartel do séc. XXI, directamente, cerca de 4 a 5% do PIB e, no conjunto englobando os efeitos indirectos, cerca de 10 a 12% do PIB português.

Nestes termos e tendo sempre presentes os aspectos relevantes de identidade e afirmação de Portugal, importará como palavra final do presente relatório, sublinhar o verdadeiramente essencial: o *Hypercluster* da Economia do Mar como um desígnio nacional para o futuro. Para esse futuro desejado e exequível serão decisivas as acções que vierem a ser concretizadas ao longo das próximas duas décadas.

Bibliografia

- Adrian, Adolf; *"Latest Trends in Container Shipping"*; Basel, October 31, 2005
- Associação Mundial de Zoos e Aquários; *"Construindo um Futuro para a Vida Selvagem. Estratégia Mundial dos Zoos e Aquários para a Conservação"*; Gabinete Executivo da WAZA, Suíça, 2005
- Avian Flu Working Group; *"The Global Economic and Financial Impact of an Avian Flu Pandemic and the Role of the IMF"*; IMF- International Monetary Fund, Feb 2006
- Bebiano, João et alii.; *"Transportes Marítimos e Portos"* Fundação Luso - Americana, Lisboa, Julho 2006
- Becker, Nir; Choresh, Yael; *"Economic aspects of Marine Protected Areas (MPAs)"*; UNEP - United Nations Environment Programme, Mediterranean Action Plan, 2006
- Cardigos, Frederico; *"Marine Protected Areas: an essential tool for the Future European Maritime Policy"*; Regional Secretariat for Environment and Sea, Regional Directorate for Environment, 2007
- CEA-UCP, *"Estatísticas da náutica de recreio em Portugal"*; 2006
- Clark, Gregory; *"A Farewell to Alms: A Brief Economic History of the World"*; Princeton University Press, 2007
- Comissão Estratégica dos Oceanos; *"Um Desígnio Nacional para o Século XXI (Parte I e Parte II)"*; Lisboa, 2004
- Comissão Europeia; *"Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares"- Livro Verde*; Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Luxemburgo, 2006
- Comissão Europeia; *"Uma política marítima integrada para a União Europeia"*; Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, Luxemburgo, 2008
- Comission OSPAR; *"Stratégie OSPAR biodiversité et écosystèmes."*; Rapport annuel de la Commission OSPAR, 2006/07
- Corrough, John; *"Development of Marinas and Water Tourism Facilities in Commercial Ports and Harbors"*; International Marina Conference (IMC 2005), 2005
- Decreto-Lei n.º 287/83 de 22 de Junho de 1983
- Decreto-Lei nº 81/2008, de 16 de Maio – PROMAR
- Diamond, Jared; *"Collapse: How Societies Choose to Fail or Succeed"*; New York: Viking Books, 2005
- Direcção Geral das Pescas e Aquicultura; *"Plano Estratégico Nacional para a Pesca 2007-2013"*; Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e Pescas, Lisboa, 29 de Dezembro de 2006
- Direcção Geral das Pescas e Aquicultura; *"Programa Operacional Pesca, 2007-2013"*; Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e Pescas, Lisboa, Nov.2007
- DGOTDU; *"Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)"*; Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Lisboa, Set.2007
- Douglas-Westwood; *"Marine Industries Global Market Analysis"*; Irish Marine Institute, Galway, Irlanda, 2005
- Douglas-Westwood; *"World Marine Markets"*; Canterbury, Reino Unido, Março de 2005
- Drewe, Paul and Jassen, Ben; *"Ports and the Logistic Revolution"*; ERSA 39 th European Congress 1999
- Drewe, Paul and Jassen, Ben; *"Seaports and Airports in Europe. Where do we go from here"*; Delft University of Technology, 2001

EFTEC - Environmental Futures Limited; *"Valuing Our Natural Environment. Final Report"*; NR0103 for Department for Environment, Food and Rural Affairs, Mar. 2006

ESPO - European Sea Ports Organisation; *"Annual Report 2006-2007"*

"Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS 2005-2015)"; Presidência do Conselho de Ministros, Lisboa, Ago.2007

ETC Group; *"Down on The Farm. The Impact of Nano-Scale Technologies on Food and Agriculture"*; Canada, Nov.2004

Falcato, João; Koldewey, Heather; Janse, Max; *"Public Aquariums and their Contribution to the European Maritime Policy"*; Mai 2007

FAO - Food and Agriculture Organization of the United Nations; *"State of world aquaculture 2006"*; FAO Fisheries Department., Roma, 2006

FAO - Food and Agriculture Organization of the United Nations; *"The state of world fisheries and aquaculture 2006"*; FAO Fisheries and Aquaculture Department , Roma, 2007

Forbes, Duncan; *"Marine Equipment Research Needs and Priorities"*; European Marine Equipment Council, European Maritime Research Policy Conference Brussels, 18th October 2007

Gamito, Teresa M^a; *"Áreas Protegidas Marinhas"*; Apresentação ao Oceanário de Lisboa, Dez. 2007

Gamito, Teresa M^a; *"La réhabilitation des ports au Portugal: de nouvelles portes vers la mer"*; Comunicação nacional para a Conferência Internacional sobre "Reabilitação de Áreas Portuárias", Associação dos Congressos de Navegação, PIANC, 1998

Gamito, Teresa M^a; *"Náutica de Recreio – Sustentabilidade e Economia"*; Seminários sobre Desenvolvimento Sustentável - O Mar, Instituto Superior Técnico, Dez. 2003

Gamito, Teresa M^a; *"Náutica de Recreio como factor de desenvolvimento"* Curso "Marinas e Portos de Recreio", FUNDEC/DECivil (IST), Dez 2001.

Gamito, Teresa M^a; *"O Planeamento na Gestão da Faixa Costeira"*; Comunicação para as Jornadas de Economia do Mar "Um Hipercluster para o Futuro", AORN, Jan. 2006

Gamito, Teresa M^a; *"Os Cruzeiros e a Náutica de Recreio no Porto de Setúbal: que Perspectivas?"*; Comunicação para o Seminário Internacional sobre "Transportes Aquáticos e Interfaces Terra-Água na Área Metropolitana de Lisboa". Instituto de Dinâmica do Espaço (UNL/FCSH), Lisboa 1999

Gamito, Teresa M^a; *"Para o Desenvolvimento da Náutica de Recreio em Portugal"*; Artigo para a revista MAR, Instituto Marítimo Portuário, edição de Abr/Mai/Jun 2002

Groupe POSÉIDON; *"Une ambition maritime pour la France"* Rapport; Centre d'analyse stratégique e Secrétariat général de la mer; déc. 2006

Institut Français de la Mer; *"Le Cluster Maritime Français"*, Paris, 2005

IPCC Fourth Assessment Report: *"Climate Change 2007 Intergovernmental Panel on Climate Change"*

Jornal Oficial n° 317 de 30 de Dezembro de 2003 - *"Enquadramento dos Auxílios Estatais à Construção Naval"*; 2003

Livro Branco *"A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções"*

Livro Verde da Política Marítima, União Europeia

Loke, YP; *"Marina Development in Emerging Markets"*; International Marina Conference (IMC 2005), 2005

Mahoney, Ed; Stynes, Dan; Knight, David; “*Determining the Value(s) of Marinas*”, International Marina Conference (IMC 2005), 2005

Marine Policy; “*The State of the Ocean*”, Research EU, Dec.2007

Matias, Nuno V.; “*O Mar – Um Oceano de Oportunidades Para Portugal*”, Cadernos Navais, nº13-Abril-Junho 2005.

Matias, Nuno V.; “*O Poder Naval e o Serviço Público*”, Cadernos Navais – A Estratégia Naval Portuguesa, nº 10- Julho-Setembro 2004, p.p. 67-81

McVittie, Alistair; Moran, Dominic; “*Determining monetary values for use and non-use goods and services – Marine Biodiversity – primary valuation. Final Report*” CRO 383 (WC0605): Natural Environment Group Science Division, Jul 2008

Ministério da Defesa Nacional; “*Estratégia Nacional para o Mar*”, Lisboa, 2007

Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações; “*Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário*”, Lisboa, versão para consulta, Dez. 2006

Nastasi, Tommaso; “*The Luxury Yacht Market. Estimates, analyses and comparisons*”, Superyacht #509; Sep. 2004

Norwegian Research and Innovation Forum; “*The Ocean and Future Aspects of the European Marine Research Area*”, International Seminar Brussels, 2004

Notteboom, Prof. Dr. Theo & Winkelmans, Prof. Dr. Willy (2004); “*Factual report on the European port sector 2004-2005. Work Package 1: Overall market dynamics and their influence on the port sector*”, ITMMA – Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, University of Antwerp (Belgium) European Sea Ports Organisation

Notteboom, Theo E.; “*Container Shipping and Ports: An Overview*”, ITMMA - Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, University of Antwerp (Belgium), Review of Network Economics, Vol.3, Issue 2 – June 2004

Notteboom, Theo E.; “*The interdependence between Liner Shipping networks and Intermodal networks*”, University of Antwerp, Paper for IAME Panama 2002 ‘Maritime Economics: setting the foundations for port and shipping policies’, Panama City, Panama, 13-15 November 2002

Oliveira, C.; Filla, G.; Gonçalves, J.; Silva, M.A.; Prieto, R.; Magalhães, S.; Santos, R. S.; “*A social-economic perspective of the whale watching activity in the Azores*”, Departamento de oceanografia e Pescas, Universidade dos Açores, Horta, Portugal

Parliamentary Assembly; “*Oceans*”, Bélgica, Council of Europe Publishing, April 1999

POOC Caminha-Espinho (Resolução do Conselho de Ministros nº 154/2007, de 2 de Outubro)

Porter, M.; “*Clusters and Competition: New Agendas of Companies, Governments and Institutions*”, On Competition, Harvard Business Review Book, Boston, 1998

Porter, M.; “*Competitive Advantage of Nations*”, MacMillan, London, 1990

Portugal Logístico (PL), Mai 2006

Project EUROSION; “*Living with coastal erosion in Europe: Sediment and Space for Sustainability*”, European Commission, 2004

Rede Natura 2000; “*Orientações para a criação da Rede Natura 2000 no domínio marinho. Aplicação das Directivas Habitats e Aves*”, Comissão Europeia; Mai 2007

Ressureição, Adriana; *"Economic valuation of species loss in the open sea: a case study from the Azores"*; MarBEF Theme III Workshop; Faro, 2008

Rodrigue, Jean-Paul; Comtois, Claude; and Slack, Brian; *"The Geography of Transport Systems"*; New York, 2006

Rona, P. A. et alii.; *"Black smokers, massive sulphides and vent biota at the Mid-Atlantic Ridge"*; Nature, v.321, pp. 33-37, 1986.

Soares, C. Guedes et alii.; *"O Mar Fonte de Desenvolvimento Sustentado"*; Instituto Superior Técnico et alii. Edições Salamandra, Lisboa, 2002.

Stone, Ron; *"Marinas' Contribution to the Economy in the United States"*; Sources of Marina Information; Fore and Aft, Dec.2001.

Stroud, J. Mark; *"A Practical Approach to Marina Valuation"*; Dec.1999

Tunnicliffe, V.; *"Hydrothermal vent communities of the deep sea"*; American Scientist, v. 80, pp. 336-349, 1992

U. N: Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea; *"Marine Mineral Resources- Scientific Advances and Economic Perspectives"*; International Sea Bed Authority, U. N. 2004

U.S. Commission on Ocean Policy; *"An Ocean Blueprint for the 21st Century"*; Final Report, Washington, DC, 2004

UNCTAD secretariat; *"Review of Maritime Transport 2007"*; United Nations Conference on Trade and Development. United Nations, New York and Geneva, 2007

UNCTAD secretariat; *"Assessment of a seaport land interface: an analytical framework"*; United Nations Conference on Trade and Development. United Nations, New York and Geneva, 2004

Van Dover, Cindy; *"Beyond the Edge of the Sea- Volcanoes and Life in the Deep Ocean"*; Luso-American Foundation, Lisbon, 2006

Vários; *"An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources."*; Summary report for the European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, C3135; Jul 2006

Vários; *"Bases para a Estratégia de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional"*; Relatório do Grupo de Trabalho nomeado por Despacho nº4 /2005 do Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional; Janeiro 2006

Vários; *"Economic Valuation of Large Marine Ecosystems"* Interactive Online Version; Report from the IUCN workshop, Jul 2007

Vários; *"High Level Conference on Business & Biodiversity"*; Portuguese Presidency of the EU Council and European Commission; Lisbon, Nov 2007

Vários; *"Aprova o Programa FINISTERRA, Programa de Intervenção na Orla Costeira Continental"*; Resolução do Conselho de Ministros n.º 22/2003; Fev 2003

Vários; *"Directiva-Quadro «Estratégia Marinha», que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho"*; Directiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, 17 de Junho de 2008

Vários; *"Economic Benefits of Coastal Marinas. UK and Channel Islands. Executive Summary"*; British Marine Federations, 2007

Vários; *"Ecosystem Accounting for the Cost of Biodiversity Losses: Framework and Case Study for Coastal Mediterranean Wetlands"* Version 1; European Environment Agency; Mar.2008

Vários; *"High Seas Briefing. An update for policy makers on recent scientific articles, reports, intergovernmental and experts meetings and upcoming events regarding marine biodiversity in areas beyond national jurisdiction."*; Pilot Version; IUCN Global Marine Programme; May 2008

Vários; *"The Universal Need for Informing Government about Marinas"*; The ICOMIA Marinas Committee www.icomia.com, Jul.2005

Viitanen, Mikko, Karvonen, Tapio, Vaiste, Johanna, Hernesniemi, Hannu; *"The Finnish Maritime Cluster"*; TEKES - National Technology Agency, Helsinquia, 2003

Vissat, John S.; *"Marinas & Yacht Charters: A Symbiotic Relationship for Implementing Nautical Tourism"*; International Marina Conference (IMC 2005), 2005

Waterborne; *Vision 2020 "Waterborne Transport and Operations- Key for Europe's Development and Future"* Strategic Research Agenda - European Technology Platform

Wijnolst, Niko, Jenssen, Jan Inge, Sødal, Sigbjørn; *"European Maritime Clusters, Global Trends. Theoretical Framework. The Cases of Norway and The Netherlands, Policy Recommendations"*, Rotterdam, Dutch Maritime Network, 2003

Wijnolst, Niko; *"The Royal Netherlands Navy from a National and Economic Perspective"*, The Maritime Dimension of the New NATO, Implications for The Netherlands?, The Hague, 30.Nov.99, p.p.7-16

World Comission on Protected Areas (WCPA); *"Establishing networks of marine protected areas: A guide for developing national and regional capacity for building. MPA networks. Non-technical summary report."*; WCPA/IUCN, 2007

World Comission on Protected Areas (WCPA); *"Towards achieving the 2012 MPA target: A guide to the Azores Workshop criteria for areas in need of protection in areas beyond national jurisdiction and guidance for development of representative networks of marine protected areas"*; Information Paper; Ninth meeting of the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity (COP9), IUCN - International Union for Conservation of Nature Germany; May, 2008

Outros

"The next green revolution", The Economist, 21Feb2008

European Network of Maritime Clusters - vários estudos

Norway's Maritime Cluster - Nortrade 2003

Marine Institute, Galway, Ireland, documentos diversos em www.marine.ie

Cluster Marítimo Espanhol

<http://www.iea.sp.gov.br/out/verTexto.php?codTexto=9010>, Instituto de Economia Agrícola de S.Paulo, Brasil

<http://www.foresight.org/nanodot/?m=200502>, Foresight Nanotech Institute, CA, USA

Sea Vision UK, documentos diversos em www.seavisionuk.org

Dados Estatísticos

Instituto Nacional de Estatística

Instituto dos Portos e Transporte Marítimo (IPTM)

Porto de Lisboa



Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira

Estatísticas da Região Autónoma dos Açores

Eurostat

OMC (1998)

UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007