

Comunicação:

“O potencial de desenvolvimento de um Cluster do Mar em Portugal”

Regina SALVADOR¹

Ana Maria FERREIRA²

e-Geo, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa

Resumo:

A formação de um Cluster marítimo no país (ou de um “Mega-Cluster”, na terminologia da OCDE) poderá constituir-se como factor de dinamização de sectores económicos, numa perspectiva de desenvolvimento local, regional e nacional, através do reforço e criação de dinâmicas (ou redes) sectoriais e territoriais. No contexto actual de globalização, e mediante a urgente definição de sectores estratégicos competitivos, a valorização e aproveitamento deste recurso e aposta em actividades dependentes ou ligadas ao mar, potenciadoras de desenvolvimento, devem ser uma prioridade nacional, nomeadamente através de uma acção concertada entre poderes públicos e agentes económicos. Neste contexto, a (re) valorização marítima é aqui apresentada como um vector estratégico do desenvolvimento endógeno e da afirmação do país a nível europeu e internacional. Propomo-nos, deste modo, avaliar as potencialidades do território, numa perspectiva de optimização de recursos e de oportunidades geoestratégicas, assim como analisar as medidas/acções, adoptadas nos últimos anos pelas instâncias de poder nacionais e europeias, de valorização da importância estratégica do oceano. Serão ainda abordados os potenciais sectores a integrar o Cluster marítimo português.

¹ regina.salvador@fcsh.unl.pt

² amcorreia@netc.pt

Introdução

A valorização das interdependências económicas e espaciais, no contexto da globalização em que vivemos, vieram, à escala mundial, realçar as especificidades regionais e locais, numa perspectiva de crescente competitividade territorial. Num mundo que progressivamente se vai tornando mais *global*, os padrões locativos, descritos pelas diferentes actividades económicas, reajustam-se no sentido de se alcançar a maximização das vantagens competitivas oferecidas pelos territórios à escala regional ou mesmo local. A ascensão desta “*personnalité régionale*”³, suscita o desenvolvimento de um novo modelo económico, de cariz marcadamente territorial, cujas bases se encontram no que Alfred Marshall apelidou, no século XIX, de “Distrito Industrial”, também chamado de Cluster Regional. Partindo deste quadro conceptual, as linhas orientadoras da investigação em curso, e aqui sumariamente apresentada, vão no sentido de se proceder à avaliação das novas teorias da Geografia Económica e do papel das regiões no contexto global actual, assim como à exploração das potencialidades do território nacional, no que se refere às vantagens competitivas que poderão ser criadas através da afirmação de um Cluster do mar. A (re) valorização marítima é aqui defendida como uma aposta estratégica no desenvolvimento futuro (endógeno) e na projecção internacional do país.

A comunicação encontra-se, assim, estruturada em duas partes:

- a primeira de âmbito teórico: de contextualização científica do tema da investigação, no que se refere a conceitos, teorias e modelos desenvolvidos;
- a segunda de carácter empírico: em que é apresentado o caso de estudo (*o Cluster do Mar em Portugal*), a fundamentação da sua legitimidade científica, enquanto objecto de uma investigação desta natureza. Nesta medida, pretende-se demonstrar a pertinência da defesa do potencial Cluster marítimo, apoiada na perspectiva dos autores que se têm dedicado a esta temática e nos estudos/relatórios oficiais elaborados recentemente, que defendem a valorização do oceano como uma das estratégias de desenvolvimento de Portugal. São também propostos os sectores que, a nosso ver, encontram no território nacional as condições favoráveis à sua integração naquele Cluster.

³ Vidal de La Blache, cit. por Benko e Lipietz (2000, pg. 10)

I. Enquadramento científico

1. A Dinâmica Regional num contexto de Globalização

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

As grandes alterações registadas na economia mundial, após a crise da década de 70, sobejamente analisada por especialistas de diversas áreas do conhecimento, são “*expressas pela emergência de processos complexos de reestruturação económica e de reconfiguração do quadro de relações que se estabelecem no seu seio*” (Feio, 1998, pg.65). Uma vez comprovadas as debilidades do modelo “fordista” de desenvolvimento, adoptado no pós-guerra e baseado na produção/consumo de massa, em grandes organizações produtivas (a grande empresa multinacional), na exploração excessiva e pouco criteriosa dos recursos, passa-se a privilegiar, em seu lugar, um modelo assente na especialização e na flexibilidade (tecnológica, da mão-de-obra...), inerentes a unidades produtivas de reduzida dimensão (a pequena e a média empresa)⁴. Esta nova perspectiva do desenvolvimento é acompanhada de uma alteração do papel dos Estados que, perante as fragilidades orçamentais a que vão ser sujeitos neste cenário de “crise”, vão ser forçados a optar por estratégias de descentralização de funções, de privatização e de regionalização na atribuição de competências de gestão de bens e de serviços públicos. Benko (2001, pg. 119) avança que “*un nouveau paradigme du développement est né: le développement «par le bas» (le développement local) qui remplace le développement «par le haut», géré par l'État*”.

⁴ Benko e Lipietz (2000, pg. 10) escrevem, a este propósito: “*A l'ère de la grande entreprise, à son administration et à ses conventions rigides, succéderait l'ère de la «grappe» de petites entreprises innovantes se coordonnant par le marché et surtout par le «face-à-face».*”

A reorganização de poderes a que se assiste e o enfraquecimento da figura tradicionalmente forte e sólida de Estado-Nação, favorece, assim, uma visão do desenvolvimento sob a perspectiva da escala regional e local. À soberania do Estado prevalecte no modelo “fordista”, entidade reguladora da economia e das políticas de preços e rendimentos, orçamental ou industrial... (**Leborgne e Lipietz**, 1994), sobrepõe-se agora a soberania regional⁵, inserida neste novo regime dito global. A economia regional passa, desta forma, a assumir um papel fundamental na dinâmica de crescimento da economia mundial, pois como refere **Benko** (2001) globalização não significa homogeneização do espaço mundial mas diferenciação (“*différenciation*”) e especialização (“*spécialisation*”). As especificidades territoriais passam a ser determinantes no seio da imensidão de fluxos económicos que se estabelecem à escala global⁶. O mesmo autor defende, nesta sequência, o aparecimento do neologismo “*glocalisation*” (glocalização), para designar “*l’articulation accrue des territoires locaux à l’économie mondiale*” (pg. 121).

A localização das actividades produtivas não obedece mais ao determinismo dos factores *tradicionais* (custos de transporte, proximidade ao mercado, custo da mão-de-obra...), mas antes privilegia as “*lógicas intra-organizacionais, isto é, as modalidades de articulação entre as diversas implantações da empresa ou da rede de empresas*” (**Veltz**, 1994, pg. 189). As palavras de ordem, nesta nova geografia económica que assim se desenha, são, para **Benko e Lipietz**, “*desintegração vertical*” e “*divisão social do trabalho*”. **Leborgne e Lipietz** (1994, pg. 233) citam *Houssiaux* (1957) para apelidar de “*quase – integração vertical*” este novo processo, caracterizado pela “*desverticalização das grandes empresas em redes de empresas especializadas*”, defendendo que a *desintegração vertical* tende a assumir-se como a forma de organização industrial predominante. A mesma perspectiva é defendida por **Veltz** (1994), ao distinguir as duas formas de organização correspondentes à grande empresa e à rede de pequenas e médias empresas, que atribui o modelo da *quase – integração vertical* àquela, destacando a possibilidade de ser espacialmente concentrada ou não, enquanto a esta última associa o modelo da *desintegração vertical flexível*, que pode ser espacialmente concentrada (como o distrito industrial).

⁵ **Leborgne e Lipietz** (1994) admitem ser possível distinguir três níveis de espaços geográficos em que se poderá realizar a unidade de um modelo de desenvolvimento: a regional, a nacional e a internacional.

⁶ Segundo **Salvador** (2003, pg. 1177), a diferenciação tornou-se “*a base da produção da riqueza e o segredo das vantagens competitivas de base regional e local*”.

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

2. A concentração geográfica: factor de competitividade

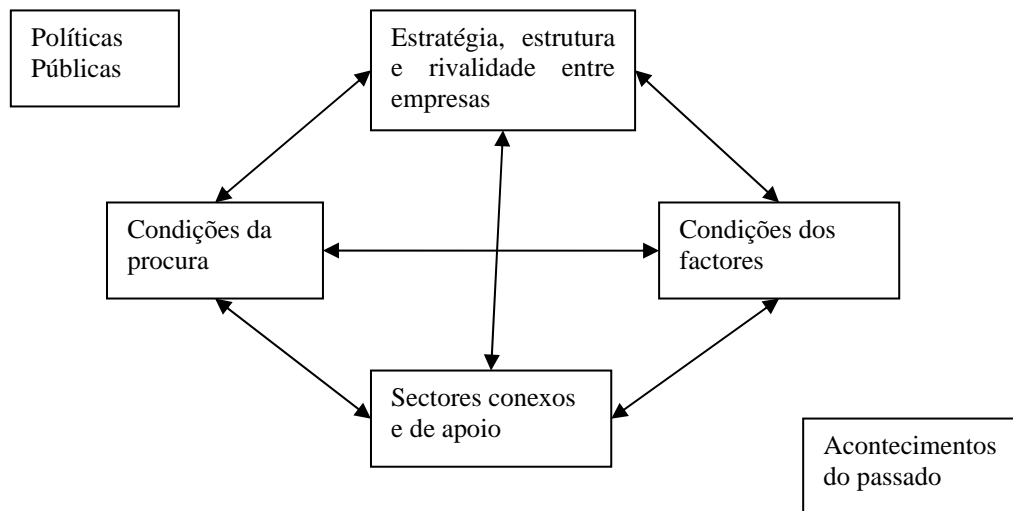
A configuração espacial de um determinado território, que reflecte a intervenção de agentes e a influência de dinâmicas diversas, vai-se alterando ao longo do tempo. A apropriação social de um espaço num determinado momento gera um padrão de ocupação (redes, relações entre agentes e espaços, fluxos) específico, que será inevitavelmente reajustado sempre que se alterem as forças actuantes sobre esse espaço. Após os anos 70, assiste-se a uma nova distribuição espacial das actividades económicas. A crescente circulação de capitais, associada à globalização, incentiva a competição territorial na captação de investimentos externos. Como refere **Giraud** (1996, pg. 119), “*num determinado território, a evolução da riqueza depende então cada vez mais do seu carácter atractivo para o conjunto dos capitalismos, qualquer que seja a sua origem nacional.*” A competitividade territorial passa a ser avaliada pela capacidade que um território tem de atrair investimentos, por apresentar factores competitivos, como infra-estruturas para a sociedade do conhecimento ou sectores de grande dinamismo económico, por exemplo, e de proporcionar níveis sustentáveis de emprego e a obtenção de rendimentos elevados. Encontramo-nos, desta forma, num contexto de “*concurrence aigue entre firmes et entre territoires*”, (**Pommier**, 2001, pg.169).

As vantagens competitivas de um território em relação a outro passam, na opinião de numerosos autores⁷, pela concentração geográfica das actividades económicas, aquilo que Geógrafos e Economistas apelidam de “economias de aglomeração” (“*economias de vizinhança*” ou “*economias de proximidade*”). Nesta medida, a proximidade geográfica entre actividades de ramos semelhantes e complementares traduz-se em benefícios, relacionados com a redução dos custos de produção e de transporte, e o consequente aumento dos lucros, assim como com a maior facilidade de divulgação da informação e das inovações tecnológicas, factor determinante de competitividade no

⁷ **Courlet** (2001, pg.50) sublinha a “*efficacité du modèle de concentration d’activités (...) la compétitivité globale s’appuie dans de nombreuses activités sur ces formes d’agglomérations d’entreprises industrielles et de services.*”

mercado actual. Nesta perspectiva, e com o objectivo de avaliar a competitividade territorial, o guru de Harvard, **Michael Porter**, desenvolveu o conhecido “*modelo do diamante*” (figura1.).

Figura 1. Modelo do Diamante (M. Porter)



Na opinião deste autor, essa competitividade é definida pela análise de quatro aspectos (as “*pontas*” do diamante), nomeadamente:

- as *Condições dos factores* (de produção, oferecidas por um território);
- as *Condições da procura* (dinizadora da inovação);
- os *Sectores conexos e de apoio* (viabilidade de se estabelecerem redes entre empresas congéneres);
- a *Estratégia, Estrutura e Rivalidade entre empresas* (cooperação/concorrência entre empresas do mesmo ramo).

Além destes, considera ainda, como factores importantes da competitividade territorial, as políticas públicas e os acontecimentos do passado. Algumas aplicações deste modelo, como as realizadas no nosso país por **Regina Salvador** (2003) ao turismo algarvio e ao triângulo dos mármore alentejanos, traduziram a sua utilidade na identificação de mais-valias e debilidades dos respectivos territórios, enquanto elementos de competitividade territorial, aspectos importantes a considerar na definição das linhas estratégicas dos seus planos de crescimento/desenvolvimento e na sua capacidade de afirmação no que diz respeito àqueles sectores económicos.

A globalização, ao realçar as identidades regionais e locais como factores determinantes da competitividade territorial (a diferenciação) e as vantagens proporcionadas pela concentração geográfica das actividades, induziu o “reaparecimento” do conceito de “Distrito Industrial”, criado no século XIX por Alfred Marshall, mas que agora se apresenta mais complexo e teoricamente mais exigente, associado a outros como Sistema Local de Produção, Cluster Regional ou Mega-Cluster.

3. Os Distritos Industriais da era global – os Clusters Regionais

Após a década de 70, a aplicação do conceito de Distrito Industrial ocorre num contexto preciso: são detectados vários casos de sucesso económico em regiões (europeias e norte-americanas) em que se observam as características mais importantes (que adiante veremos) dos “Distritos” de Marshall. O caso mais paradigmático, amplamente analisado por todos os que se interessam por estas questões, é o da Terceira Itália. Com efeito, esta região “*experienced the highest industrial growth in Italy in the post-war period (...) this type of industrialisation has been associated with dense networks of flexible, strongly related, mostly small and medium-sized firms in mainly craft-based industries that are concentrated in specialised industrial districts*” (Boschma, 1999).

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

Nesta perspectiva, as políticas de desenvolvimento regional deveriam privilegiar e incentivar a implantação de empresas de dimensão reduzida⁸, mais flexíveis e por isso

⁸ “...assim que o peso das relações financeiras ou o tamanho de certas empresas ultrapassam determinado limiar, já nos situamos fora dos cânones do distrito marshalliano.” (Becattini, 1994, pg.22)

mais susceptíveis de se adaptar à mudança e assimilar a inovação e as lógicas de rede, de competição/cooperação entre as empresas e destas com as instituições locais, principalmente as ligadas à investigação e à formação⁹. A importância da flexibilidade nestas formas de organização é sustentada por **Courlet** (2001, pg.21), que lembra que esta é “*basée sur la petite dimension des unités de production, sur la densité des relations entre celles-ci et sur la rapidité de réponse des entreprises aux nouvelles conditions internes et externes de la zone*”, acrescentando que a flexibilidade é também “*la capacité d’adaptabilité aux nouvelles technologies*”. **Morris** (1998) fala em “*hi-tech flexibility*”, referindo-se à flexibilidade de sectores industriais modernos, como o caso do equipamento electrónico, exemplificando com a situação da Califórnia. A dinâmica que aí se desenvolveu é resumida pelo autor ao mencionar que “*the industry grew in a dynamic atmosphere in which firms were created and shut down or recombined over short periods, and firms acted both in competition with neighbours, and in cooperation when advantage could be seen in the sharing of knowledge*”(pg.57). No âmbito do que considera ser a “*flexible production*”, destaca o sistema “*just in time*”, de que é exemplo conhecido a Toyota japonesa, que pressupõe uma produção perfeitamente ajustada à procura.

Normalmente, as empresas de um Distrito, sendo do mesmo ramo industrial, dedicam-se a cada uma das fases do processo produtivo, contribuindo, no seu conjunto, para que o Distrito seja exemplo de uma *divisão do trabalho localizada*. Para **Courlet** (2001), o Distrito abrange a totalidade do ciclo produtivo, desde a criação, produção, comercialização (nacional ou internacional) até um sector de concepção e de produção de maquinaria. Para além disso, integra, ainda, uma grande variedade de serviços de apoio às empresas (contabilidade, design, marketing...). Aí são, também, fundamentais as relações entre os actores locais, na medida em que se assumem como importantes dinamizadoras da competitividade territorial, aquilo a que **Becattini** (1994, pg.20) atribui ser uma “*osmose perfeita entre a comunidade local e as empresas*”. O ramo industrial prevaiente deve ser o mais diversificado possível, de forma a permitir uma oferta de emprego igualmente diversa, a uma mão-de-obra com qualificações e aspirações díspares. Para a manutenção da competitividade do Distrito, os recursos

⁹ **Garofoli** (1994, pgs.34 e 35) refere que para haver a formação de um sistema de pequenas empresas é necessária uma “*formação social territorial suficientemente homogénea no que se refere aos comportamentos culturais e às aspirações, com uma mobilidade social relativamente elevada (...), com uma estrutura cultural favorável à mobilidade social...*”. E acrescenta: “*De tudo isto resulta, como corolário, a existência de um importante consenso social, determinado por uma estrutura social que recompensa e promove, e por uma considerável flexibilidade do mercado de trabalho*”.

humanos devem ser geridos e distribuídos com flexibilidade, de forma a haver uma adequação constante às alterações que aí vão ocorrendo. Os empresários devem manter-se informados e a par da sua evolução, enquanto entidade económica, social e territorial, e da representação dos seus produtos no mercado mundial. Estes produtos devem ter características específicas e diferenciadoras de outros congéneres produzidos noutros espaços (Distritos). Aquele autor conclui que, dentro de um Distrito, coexistem a concorrência e a solidariedade entre os seus membros, que, aliás, se assumem como os pilares essenciais da orgânica dos Distritos Industriais. Factor de importância semelhante constitui a abertura à adopção das inovações tecnológicas, a que se atribui uma das grandes vantagens desta forma de organização. **Asheim** (2000) é um dos autores que defende que, na actualidade, os Distritos Industriais têm de ser “*learning regions*”. Numa “*learning economy*” as vantagens competitivas das empresas e regiões encontram-se na assimilação da inovação e de processos inovadores, em especial através da ligação com universidades e/ou centros de R&D. Assim, “*the learning economy emphasizes the importance of organizational and institutional innovations to promote co-operation, primarily through the formation of dynamic flexible learning organizations*” (pg.427). Refere ainda, que esta organização deve ser baseada num envolvimento dos trabalhadores no processo, numa estreita colaboração horizontal entre empresas ligadas em rede e em “*interactive-based innovation systems at the regional level and beyond, representing a systemic and networked approach to the formation of innovation supportive regions*”.

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

As regiões mais competitivas a nível global, os “novos espaços industriais”, são, assim, regiões sustentadas na aglomeração espacial de empresas, especializadas e independentes, mas que operam de um modo combinado entre competição/concorrência e cooperação. A competitividade regional depende, em larga medida, da eficácia das redes que se estabelecem entre os diversos parceiros, não esquecendo os aspectos

histórico-culturais¹⁰, de que releva a especificidade regional. **Pommier** (2001, pg.169) defende que “*peu a peu, s’est imposée une conception de l’aménagement du territoire centrée sur un développement de type plutôt endogène, organisé autour des ressources spécifiques des territoires, de la dynamique de leurs acteurs, de la compréhension de leur interdépendance, de leur capacité à produire des projets collectifs*”.

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

Como já referimos, ao conceito de Distrito Industrial sucederam outros que lhe estão associados, como os de Sistema Local de Produção ou de Cluster. A distinção entre eles não é clara, sendo, muitas vezes, utilizados como sinónimos. Assim, para **Courlet** (2001, pg. 23) “*le SPL – Système Productif Local – ne dérive pas seulement du district industriel; la notion s’inspire également des analyses récentes de l’économie industrielle et de l’économie régionale sur l’innovation. Parallèlement aux externalités qui affectent la fonction de production dans les districts industriels, il y a des externalités opérant à travers des Réseaux de connaissances*”.

Já para **Porter** (2000, pg.254), “*a cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and associated institutions in a particular field, linked by commonalities and complementarities. The geographic scope of a cluster can range from a single city or state to a country or even a group of neighboring countries.*”

Em síntese, as regiões competitivas actuais são aquelas onde se verifica a aglomeração espacial de empresas, especializadas e autónomas, que competem e concorrem entre si mas que também cooperam e partilham a inovação e o conhecimento. Da eficácia destas redes que assim se estabelecem depende, em última instância, a competitividade

¹⁰ Como refere **Becattini** (1994, pg.21), “o distrito industrial é um espaço no seio do qual a história teve uma influência muito forte sobre o comportamento «natural» dos seus habitantes”.

regional, sendo “raro uma empresa ou um sector isolado alcançar sucesso a nível internacional sem o apoio de um forte cluster local.” (Porter, 1994, pg.52).

II. Um Cluster do mar em Portugal

1. Enquadramento geral

A defesa de um Cluster do Mar (ou “hypercluster”, na expressão de Ernâni Lopes) no nosso País assume-se como uma questão estratégica para a economia portuguesa. Trata-se, no fundo, de um conjunto de oportunidades e um desafio inevitável que se apresentam aos poderes políticos e aos agentes económicos, na medida em que se revestem de inúmeras potencialidades de desenvolvimento socioeconómico, associadas a um sector (ou melhor, a um conjunto de sectores) que, nas últimas décadas, tem sido preterido e mesmo *esquecido* aquando da definição das linhas estratégicas e dos planos orientadores do crescimento/desenvolvimento nacional.

A sustentabilidade de um Cluster do mar em Portugal prende-se, antes de mais, com uma questão de carácter geográfico. De facto, trata-se de um país “com um comprimento que ronda os 560 Km” e uma “fachada longamente aberta para o mar – 848 Km ou seja 1 Km de costa para cada 100 Km²”¹¹. Decorrente dessa localização, foi reconhecido a Portugal o direito de soberania sobre a exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas, fundos e subsolo marinho, em 1977, quando a lei n.º33/77 de 28 de Maio, definiu a Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa, numa área total de cerca de 1 700 000 Km², a maior de toda a União Europeia.

Figura 2. A Zona Económica Exclusiva de Portugal



Fonte: Atlas de Portugal, IGP

¹¹ Raquel Soeiro de Brito, *Portugal Perfil Geográfico* (1994, pg.11)

A extensa ZEE portuguesa assume-se, assim, como factor de grande importância para o país, pelo considerável potencial económico que lhe anda associado, incluindo recursos ainda não explorados. A Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM), assinada em 1982, reconhece aos estados costeiros o direito de reclamar a soberania além do limite das 200 milhas (ZEE), baseado numa delimitação e argumentação científicas, sujeitas a apreciação e aprovação pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), no âmbito da CNUDM. Neste contexto, o Governo português criou, em 1998, a Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental que viria a propor a criação de um “grupo de missão” para a elaboração efectiva da proposta de extensão da plataforma continental. Assim, a Resolução de Conselho de Ministros nº9/2005 de 17 de Janeiro cria a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, sob a dependência do Ministro da Defesa Nacional, com o objectivo de preparar essa proposta de extensão da Plataforma Continental, além das 200 milhas náuticas, a ser apresentada até Maio 2009 à CLPC. Os objectivos dessa Estrutura resumem-se a:

- a) *“Conhecer as características geológicas e hidrográficas do fundo submarino ao largo de Portugal Continental e das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, de modo a poder fundamentar a pretensão portuguesa em alargar os limites da Plataforma Continental para além das 200 milhas náuticas;*
- b) *Definir os limites da Plataforma Continental de Portugal, para submeter à consideração da CLPC;*
- c) *Criar um dicionário de dados oceanográficos...;*
- d) *Promover o desenvolvimento de projectos de investigação e desenvolvimento...;*
- e) *Reforçar o corpo científico nacional...;*
- f) *Promover a publicação de um atlas de dados e informação do projecto de extensão da Plataforma Continental;*
- g) *Fomentar a participação de jovens estudantes e investigadores no projecto de extensão da Plataforma Continental”.*

(Resolução do Conselho de Ministros nº9/2005)

As perspectivas de alargamento da Plataforma Continental portuguesa encontram-se representadas no mapa da figura 3.

Figura 3. Perspectivas de extensão da Plataforma Continental



A importância deste projecto prende-se com as oportunidades criadas para Portugal ao nível de uma maior “*projeção internacional*” e “*afirmação estratégica*”, de contributo para o “*desenvolvimento científico*” do país, com significativos “*impactes sócio-económicos*”, sendo, por isso, numa perspectiva de futuro um “*legado*” para as gerações vindouras.

A tradicional vocação marítima dos portugueses, que sempre procuraram tirar partido das características físicas do território, enquanto estado costeiro, parece fazer parte de uma realidade passada, que hoje em dia se questiona. Contudo, ao elemento geográfico que sustenta a afirmação de um Cluster marítimo, acrescenta-se o histórico... Desde a Antiguidade que os estados ribeirinhos souberam aproveitar as vantagens do que **Jourdin** (1995) designa de “*sea power*”. Associado ao poderio económico e político-militar, o mar constituiu-se, desde sempre, como um recurso de inegável valor, a que se acrescentam actualmente outras vertentes, ligadas à investigação científica e à exploração de novos recursos (minerais, energéticos...) e novas potencialidades (náutica de recreio, actividades marítimo - turísticas...). Assume-se como o elemento estruturante da individualidade do nosso país e, mesmo, do nosso continente.

Encontram-se, tanto na história europeia como na portuguesa, numerosos vestígios da importância crucial do elemento marítimo, ao nível económico, social, político e militar, ao longo dos séculos. Desde cedo que Portugal se assumiu mais como país *euro-atlântico* do que ibérico (**Carvalho**, 1995). A ligação do povo português ao mar perde-se, assim, nos confins dos tempos, atingindo o auge no período dos Descobrimentos. Grandes impulsionadores de rotas marítimas, seria por esta via que os portugueses

explorariam, desde o século XV, os continentes africano, americano e asiático¹². Nesta época de grande afirmação marítima portuguesa, identifica-se já o que **Vieira Matias** (2004) refere ser um “*cacho de actividades simbióticas*” ligadas ao mar, composto pelo transporte marítimo, a armada, a construção e o abastecimento naval, o comércio, as finanças e a ciência. Desta forma, se terá formado o “*primeiro cacho de actividades marítimas integradas do mundo*” (pg.29), substituído, mais tarde, pelo da Holanda no século XVII e, depois, pelo de outras nações.

Durante séculos, impérios marítimos subsistiram, tendo o português perdurado até à segunda metade do século XX. Quando o País se orienta para o projecto de integração europeia, acaba por, de certa forma, comprometer esta ligação secular ao oceano e afastar-se da sua natureza marítima. Assistiu-se, assim, a uma perda do papel estratégico que o mar e as actividades marítimas tinham na economia nacional. Portugal deixou de ser, então, um *país virado para o mar*. Esta viragem na estratégia de desenvolvimento, juntamente com a independência dos territórios coloniais e a ausência de uma estratégia de âmbito nacional de exploração das potencialidades do oceano, constituíram para aquele autor as grandes causas deste afastamento. Nesta sequência, começa a desenhar-se uma evolução pouco favorável de sectores como a pesca, a construção e reparação naval ou o comércio marítimo, mais acentuada nas últimas décadas.

A integração de Portugal na então Comunidade Económica Europeia reflectir-se-ia directamente nas formas de exploração dos sectores ligados ao oceano e, conseqüentemente, na própria organização territorial. Assim, a definição da política nacional da actividade piscatória, por exemplo, passou a estar submetida aos pressupostos da Política Comum de Pescas, válida para todos os Estados-membros. O financiamento a abates ou a imobilizações temporárias das embarcações nacionais reflecte a política comunitária para o sector, no prosseguimento de um dos seus objectivos mais amplos – a redução do esforço de pesca, como forma de se alcançar um nível sustentável de exploração dos recursos. Também ao nível dos transportes e comércio marítimos há a considerar a escala europeia. A UE impõe “condicionalismos” a Portugal, embora, ao mesmo tempo, permita ao país, na opinião de **Pitta e Cunha**

¹² Trechos da História de Portugal de **Oliveira Marques** ilustram bem esta importância do mar para os portugueses nessa época:

- “*Esses conhecimentos (sobre rotas comerciais) devem ter ajudado a preparar a expedição de Vasco da Gama e os primeiros passos da política portuguesa no oceano Índico.*”

- “*Ao mesmo tempo que prosseguiam na descoberta de África, os Portugueses iam também navegando para ocidente, em busca de novas ilhas e, mais tarde, da ponta oriental da Ásia.*”

(2004, pg.49), “*tomar posição no seio das grandes discussões sobre as redes transeuropeias de transportes*” e ter “*um maior protagonismo no domínio das relações internacionais, e em particular de um posicionamento forte e activo no sistema multilateral internacional.*”

Apesar deste cenário de evolução pouco optimista para os sectores ligados ao mar, nos últimos anos foram surgindo os primeiros sinais de mudança. Efectivamente, têm-se verificado algumas acções de revalorização do oceano, promovidas através da realização de iniciativas, como a EXPO 98, dedicada aos oceanos, assim como o estabelecimento de acordos com outros países, a concessão de incentivos, a participação em instituições internacionais ligadas ao mar, a publicação de relatórios e estudos e a criação de estruturas com fins diversificados, embora todos eles definidos em torno das questões marítimas.

O reconhecimento da identidade marítima de Portugal, como uma forte marca distintiva do país, - que possui a mais extensa área marítima de todos os países da UE¹³ - foi uma das razões que levou à criação, em 2003, da Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO). Esta Comissão tinha como objectivo delinear uma estratégia de âmbito nacional para o oceano. Procurou-se definir uma política de utilização sustentável de recursos do mar e de exploração das áreas marítimas sob jurisdição do Estado português. Os objectivos desta Comissão foram, pois:

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

No ano seguinte, a CEO apresentou um relatório que identifica o oceano como o mais importante recurso natural de Portugal: através dele chegam-nos do exterior grande parte das mercadorias consumidas e da energia utilizada no país; é um elemento dinamizador de importantes segmentos da actividade turística; sustenta uma população de pescadores que, embora em recessão, se mantém como uma das mais numerosas da União. É igualmente salientado o papel fundamental do oceano na ligação aos arquipélagos da Madeira e Açores e em matéria de segurança. Constatando a ausência de uma “*visão do mar*”, a CEO apela para uma nova abordagem ao oceano que, de

¹³ A ZEE (Zona Económica Exclusiva) de Portugal compreende uma área de 1 714 800 Km² (dos quais, 984 300 Km² correspondem aos Açores e 411 000 Km² à Madeira).

forma sustentável, possa ser explorado e redescoberto pelos portugueses. Formulam-se, deste modo, como objectivos fundamentais de uma estratégia nacional para os oceanos:

- *Valorizar a associação de Portugal ao Oceano como factor de identidade;*
- *Assegurar o conhecimento e a protecção do Oceano;*
- *Promover o desenvolvimento sustentável de actividades económicas;*
- *Assumir uma posição de destaque e de especialização em assuntos do Oceano;*
- *Construir uma estrutura institucional moderna de gestão do Oceano.*

Na base desta estratégia nacional consubstanciam-se os seguintes princípios:

- *Princípio da Gestão Integrada* (interligação de todos os aspectos relacionados com o oceano, vistos como um todo);
- *Princípio da Prevenção* (o Estado adoptará medidas de prevenção e preservação ambiental, de forma a evitar situações de degradação do oceano);
- *Princípio do Desenvolvimento Sustentável* (gestão equilibrada de recursos, de forma a que os recursos existentes no presente estejam disponíveis também para as gerações futuras);
- *Princípio da Participação Efectiva* (participação efectiva de todos os intervenientes);
- *Princípio da Valorização de Actividades Económicas* (valorização das actividades de exploração do oceano, sempre numa perspectiva de sustentabilidade).

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

Já em 1998, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos publicara um relatório – “O Oceano, nosso futuro” - chamando a atenção para a necessidade de se promover a paz e a segurança no oceano e de se gerir este como o recurso comum que é, ou seja, no sentido do benefício colectivo. Reconhecendo-se que a ciência e a tecnologia deverão estar ao serviço do Homem na exploração dos recursos, é aqui defendida uma exploração criteriosa e uma gestão numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, envolvendo todos na “governança” do meio oceânico.

Em 2005, a Resolução de Conselho de Ministros nº128/2005 de 10 de Agosto criou a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM) com o intuito de elaborar uma

proposta das linhas orientadoras de uma Estratégia Nacional para o Mar (ENM). Encarada como um “*Projecto Nacional*”, a ENM seria aprovada pelo Conselho de Ministros de 16 de Novembro de 2006, Dia Nacional do Mar. O objectivo central desta Estratégia é aproveitar melhor os recursos do Oceano e zonas costeiras, promovendo o desenvolvimento económico e social de forma sustentável e respeitadora do ambiente, através de uma coordenação eficiente, responsável e empenhada que contribua activamente para a Agenda Internacional dos Oceanos. Assenta em três pilares estratégicos, a saber:

- 1) *O Conhecimento;*
- 2) *O Planeamento e o Ordenamento Espaciais;*
- 3) *A promoção e a defesa activas dos Interesses Nacionais.*

A ENM abrange um conjunto amplo de “acções estratégicas”, nomeadamente:

- a) *Sensibilizar e mobilizar a sociedade para a importância do mar;*
- b) *Divulgação nas escolas das actividades ligadas ao mar;*
- c) *Definição de Portugal como um centro de excelência de investigação das ciências do Mar da Europa;*
- d) *Correcto ordenamento e planeamento espacial do espaço oceânico e zonas costeiras;*
- e) *Protecção devida do valioso património marinho que Portugal possui;*
- f) *Assegurar informação actual e credível que possa ser colocada ao serviço do desenvolvimento;*
- g) *Promover as condições para a instalação de novas actividades ligadas ao mar (aquicultura, biotecnologia, energias renováveis...);*
- h) *Eficiente sistema de vigilância, segurança e defesa nacional.*

Ao nível europeu, é lançado em 2006 o “*Livro Verde: Para uma futura política marítima da União. Uma visão europeia para os oceanos e os mares*”, com o objectivo de promover um debate sobre uma futura política marítima para a U.E., procurando igualmente contribuir para que os europeus adquiram uma nova consciência da grandeza do seu património marítimo, da importância dos oceanos nas suas vidas e do potencial que estes significam para a melhoria do bem-estar e para o aumento das oportunidades económicas. O Livro Verde, em fase de discussão até 30 de Junho do corrente ano, está estruturado da seguinte forma:

- *Preservar a supremacia europeia em matéria de desenvolvimento sustentável das actividades marítimas (realça-se a importância da economia marítima e dos clusters marítimos e a identificação de desafios...);*

- *Maximizar a qualidade de vida nas regiões costeiras* (conhecendo as ameaças e vulnerabilidades destas áreas, destaca-se o papel do turismo marítimo e costeiro nas economias locais...);
- *Fornecer os instrumentos para gerir as nossas relações com os oceanos* (no sentido de colocar a informação ao serviço das diferentes actividades e de um ordenamento espacial...);
- *Governança marítima* (articulação de regras e políticas entre os níveis internacional, europeu e nacional...);
- *Reivindicar o património marítimo e reafirmar a identidade marítima da Europa* (com o envolvimento de todas as partes interessadas no ordenamento do espaço marítimo...);
- *Caminho a seguir – processo de consulta* (terminado o período de consulta, a Comissão apresentará ao Conselho e ao Parlamento Europeu o resumo dos resultados da consulta e as propostas do caminho a seguir, neste domínio).

A Comissão Europeia, ao tomar a iniciativa de formular a *Política Marítima Europeia*, no âmbito da qual publicou este Livro Verde, procura divulgar uma visão abrangente das actividades marítimas, defendendo a sua integração numa estrutura coerente e de inter-ligação, como se pode verificar no esquema seguinte (figura 4.):

Figura 4. As actividades marítimas (Comissão Europeia)



Ainda a este nível (europeu), destaca-se a fundação, a 4 Novembro de 2005, da “*European Network of Maritime Clusters*”, pelas organizações marítimas da Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Itália, Holanda, Noruega, Polónia, Suécia e Reino Unido. O grande objectivo deste “rede” construiu-se em torno da partilha de conhecimentos e da promoção e fortalecimento dos Clusters marítimos.

2. As hipóteses de um Cluster marítimo em Portugal

A abrangência dos assuntos do mar e a sua relevância para a economia e afirmação do Estado português, a nível europeu e mundial, são hoje objecto de reflexão e de debate por numerosos autores que não deixam de, unanimemente, reconhecer a necessidade de se valorizar o potencial de desenvolvimento que daí poderá resultar para o país. **Ernâni Lopes** (2004, pg.20), por exemplo, vê a aplicação de uma política de desenvolvimento estratégico dos assuntos do mar como uma questão fundamental, referindo-se “à capacidade (ou não) de articular Portugal, a Europa (UE), a África (PALOP's) e o Brasil como espaço económico de referência para a actividade das empresas e a geração de lucros, os ganhos de bem-estar, a formação e o processo de acumulação de capital, a subida dos rendimentos”. Considera o mar enquanto *elemento de segurança; factor de prestígio; gerador de riqueza e vector de poderio*. Para este defensor de um “*hypercluster do mar*”, os cenários que se deparam à realidade portuguesa no que se refere ao papel que o mar poderá ter no futuro do País resumem-se, por um lado, à sua “*afirmação*” ou, por outro, ao seu “*definhamento*”. De facto, a situação actual traduz uma fraca participação das actividades ligadas ao mar na economia nacional, principalmente se se considerar a limitada participação e dinâmica empresarial, a reduzida formação de recursos humanos qualificados, a quebra progressiva da actividade piscatória, o fraco dinamismo de sectores como a construção e a reparação naval, as debilidades nas ligações entre os transportes marítimos e terrestres, a falta de investimentos... **Ernâni Lopes** considera que uma estratégia de desenvolvimento terá que começar por inverter esta situação e articular entre si os assuntos do mar. A valorização do país no panorama internacional passa pela afirmação de uma imagem de marca, como já foi referido, o que, na opinião de **Pitta e Cunha** (2004, pg.44), pressupõe o reconhecimento do “*peso avassalador do elemento marítimo*”, devendo Portugal “*eleger o oceano como elemento central de uma identidade que queira consolidar e de uma imagem que queira projectar*”.

A ideia que preside à revalorização do mar português é a do aproveitamento das vantagens da sua localização geográfica, na ligação entre a U.E. e outros territórios, nomeadamente os continentes africano e americano. Minimizar-se-ia, desta forma, o afastamento (não só geográfico, como económico ou social) ao centro da Europa, no qual se têm centrado todas as políticas de desenvolvimento dos últimos anos. Potenciar a localização marítima deve, assim, ser prioridade de uma estratégia de desenvolvimento do país que, um pouco à margem do grande centro europeu, pode ver

o seu papel revalorizado no contexto da própria U.E., assumindo-se como sua “porta de entrada” marítima. **Vieira Matias** (2004) fala mesmo em explorar as vantagens proporcionadas por este “*centralismo atlântico*”. Este autor (2005) defende que uma estratégia para o mar passa por três “*frentes prioritárias*”:

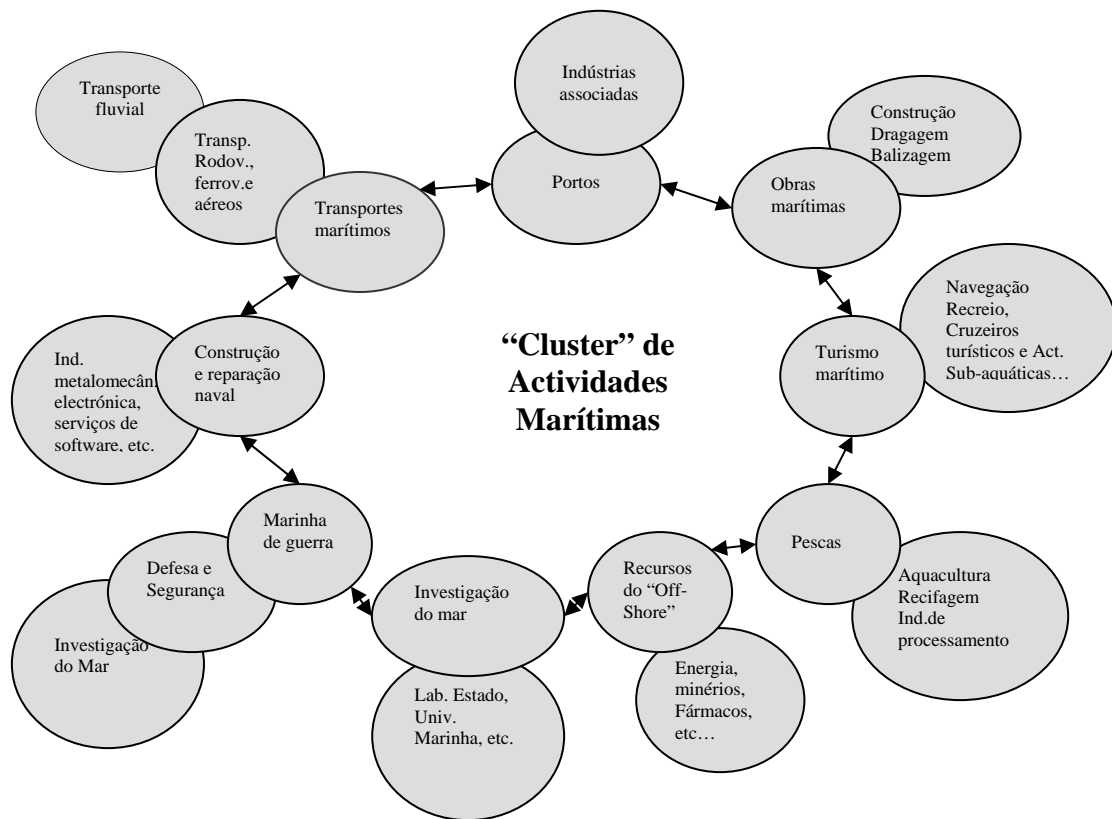
- a) *A reorganização institucional;*
- b) *A economia do mar e o “cluster” das actividades marítimas;*
- c) *A segurança e a defesa.*

Vieira Matias (2005, pg.20) é apologista de que uma “*transformação das empresas e dos sectores do domínio da economia do mar passa por medidas essencialmente da iniciativa do foro privado, mas coordenadas com as governativas, visando o aperfeiçoamento de cada empresa, dos sectores de actividade e da sua organização em rede*”, ou seja, numa lógica de cluster.

A sua hipótese de cluster do mar para Portugal contempla nove sectores (*Transportes Marítimos, Portos, Obras Marítimas, Turismo Marítimo, Pescas, Recursos do Off-Shore, Investigação do Mar, Marinha de Guerra e Construção e Reparação Naval*), podendo cada um deles constituir-se como um sub – cluster (figura 5.).

Pitta e Cunha (2004, pg.43) acrescenta que é necessário “*redescobrir um país que é uma parcela da costa ocidental atlântica da Europa, que é um país quase arquipelágico, projectado sobre o oceano, e que é um país de fronteira entre três continentes: Europa, África e América*”. Trata-se, no fundo, de apostar na identidade marítima do país como forma de afirmação europeia e mundial, no contexto de uma globalização que privilegia as especificidades. Poderão ser, desta forma, igualmente rentabilizadas as ligações a territórios com os quais se mantêm laços histórico-culturais importantes, como os PALOP e o Brasil. Aliás, será pelo papel que Portugal poderá vir a ter, no estabelecimento de alianças com outros países marítimos, que a Europa reconhecerá a sua importância. As vantagens desta feição marítima referem-se, ainda, ao possível desenvolvimento e revalorização de actividades que, estando articuladas em cluster, poderão dinamizar ou recuperar sectores mais antigos (como os transportes marítimos e a construção e reparação naval) ou mais recentes (turismo, investigação e exploração marítimas). Todos estes desafios devem ser abordados numa perspectiva integrada e de longo prazo, desprezando-se iniciativas isoladas e pontuais que, por si só, não conseguirão assegurar o desenvolvimento sustentável e duradouro que se pretende.

Figura 5. O Cluster das Actividades Marítimas (V. Matias, 2004)



Até à década de 70, o mar assumiu um papel de relevância no desenvolvimento de Portugal. No Relatório da CEO (pg.35) é referido que o país “*dispunha, à escala mundial, de uma considerável frota de marinha mercante, detinha uma indústria de construção e reparação naval cimeira a nível internacional, especializava-se na realização de grandes obras de engenharia marítima e mantinha uma relevante indústria de pescas, projectada, inclusivamente, em pesqueiros de longa distância.*” Após a alteração de regime político, como já referido, as políticas de desenvolvimento direccionaram-se para a Europa, para o que contribuiu a perda dos territórios ultramarinos e a adesão ao projecto europeu¹⁴. Esta mudança foi acompanhada de uma progressiva perda da importância atribuída ao mar, com a consequente quebra de dinamismo dos sectores conexos: redução do sector das pescas, crise na construção e reparação naval, fraco protagonismo portuário, recessão na marinha mercante. O desafio que se coloca hoje ao país é a recuperação da “*consciência estratégica dos oceanos*” (Ribeiro, 2004), a maximização das vantagens que a sua localização oferece

¹⁴ “...terminado o ciclo do império, Portugal ficou fascinado pela possibilidade de integrar a Europa Comunitária e, assim, alcançar níveis de desenvolvimento muito superiores, pelo que direccionou todos os esforços nesse sentido.” (Ribeiro, 2004, pg. 55)

e os benefícios de uma utilização vantajosa, racional e duradoura dos recursos marítimos. Partindo do princípio que esta consciência estratégica assume várias formas de expressão, o autor identifica na “expressão económica”:

- as actividades litorais (industriais, comerciais, turísticas e portuárias);
- a ordem pública (dos oceanos, assegurada pelos Estados ribeirinhos, na sequência do impulso dado ao transporte marítimo pela globalização);
- a gestão dos recursos marinhos (de grande importância, dadas as inúmeras situações de ruptura no consumo dos recursos).

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

A **CEO** definiu, precisamente como objectivo estratégico, *a promoção do desenvolvimento sustentável de actividades económicas*, apontando como linhas de acção fundamentais neste domínio:

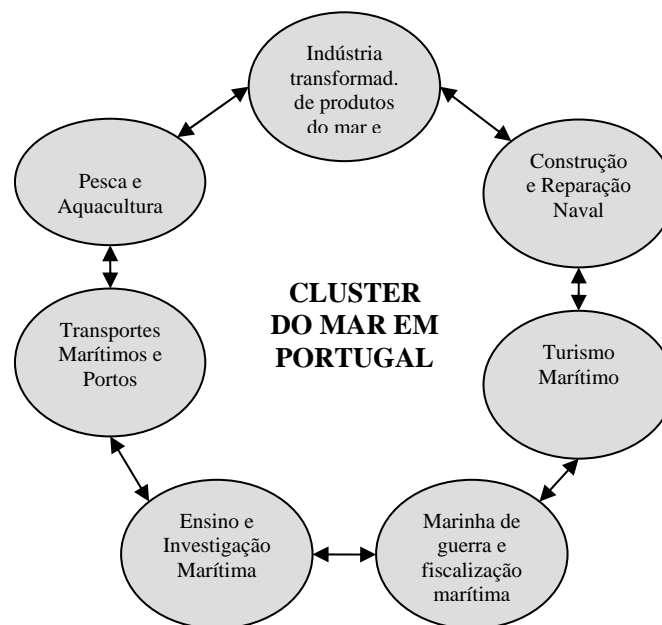
- a modernização e internacionalização dos portos nacionais;
- o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e o apoio à marinha mercante;

- a dinamização do sector das pescas (através da gestão sustentável dos recursos, do acréscimo do valor do produto e da aposta na formação) ;
- a promoção da aquacultura;
- a aposta no desenvolvimento de uma ligação da “indústria do turismo” ao oceano (turismo, náutica de recreio e actividades marítimo - turísticas);
- a modernização e reestruturação do sector da construção e reparação naval;
- o desenvolvimento tecnológico aplicado à exploração, conhecimento e utilização do oceano;
- a definição de uma política de utilização dos recursos minerais do oceano;
- o incentivo à exploração das energias renováveis.

Assim, no “*desenvolvimento sustentável de actividades económicas*” ligadas ao mar, são identificados os seguintes sectores: portos; transportes marítimos; pescas e aquacultura; turismo marítimo; construção e reparação naval; investigação científica aplicada ao conhecimento dos oceanos; recursos minerais e energéticos (caso da energia das marés).

A partir da consideração e análise de todas estas propostas, e reconhecendo a enorme complexidade e dimensão da temática, construímos a nossa proposta de Cluster do mar que inclui os sectores estratégicos que se encontram na figura 6:

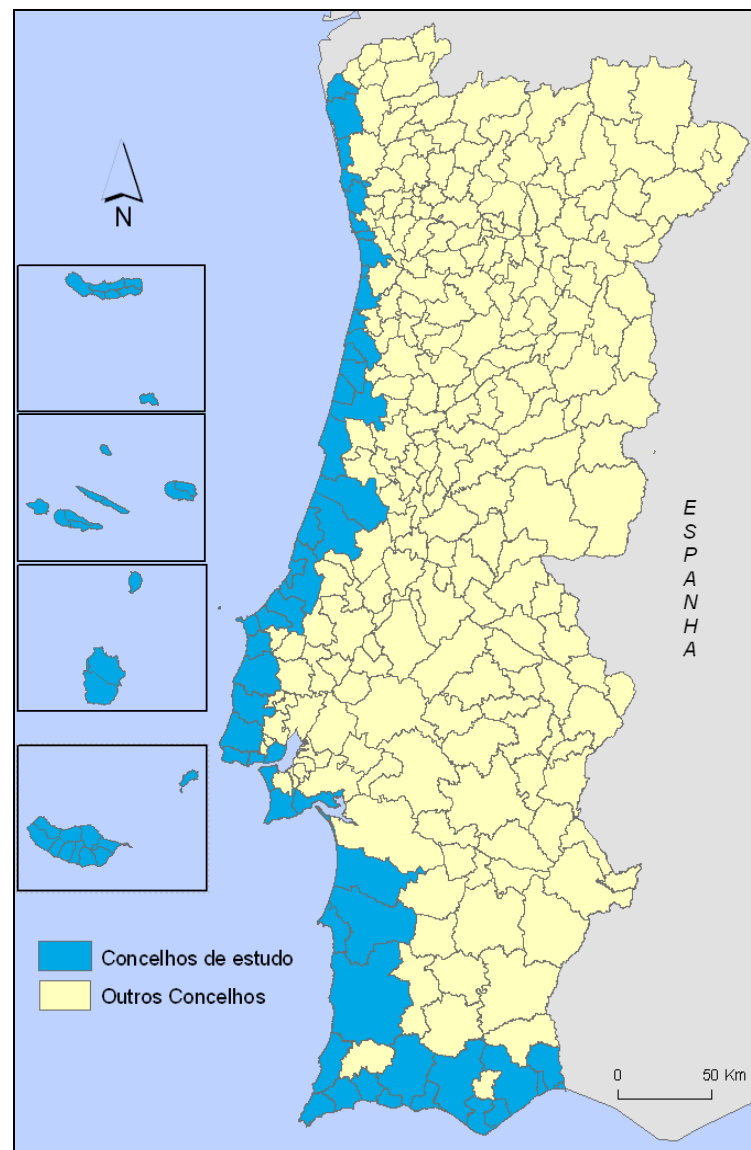
Figura 6. Proposta de Cluster do Mar em Portugal – sectores de estudo



Incluimos a “investigação marítima” pelo papel que hoje é reconhecido ao imenso manancial de recursos e de oportunidades a explorar, traduzida pela importância de uma actuação mais consciente e consistente nestes meios.

O estudo das características, potencialidades e vulnerabilidades de todos estes sectores insere-se num projecto de investigação sobre *A sustentabilidade de um Cluster do mar em Portugal*. Após a definição dos sectores, procedeu-se, naquele âmbito, à delimitação territorial de uma “área de estudo”. O critério utilizado foi o de considerar, nesta investigação, todos os concelhos do litoral, desde Caminha a Vila Real de Santo António e das Regiões Autónomas, como se apresenta na figura 7.

Figura 7. Cluster do Mar: Área de estudo



Em termos metodológicos, o estudo do potencial desenvolvimento de um Cluster do mar passa pela recolha e tratamento de informação estatística, para avaliação da performance económica destes sectores e identificação de territórios onde a sua importância é mais ou menos relevante, aplicação de inquéritos (empresas, instituições de investigação, Câmaras Municipais...), análise (comparativa) de casos de sucesso de clusters marítimos europeus, definição das redes de relações existentes entre sectores e sub - sectores do cluster e pela definição de medidas e políticas, com o objectivo de um maior fortalecimento dos sectores do cluster marítimo no país, numa perspectiva de desenvolvimento local, regional e nacional.

A aplicação dos inquéritos, realizada até ao momento, restringe-se às Câmaras Municipais da área de estudo, estando-se ainda em fase de apuramento de resultados.

Em termos globais, este projecto de investigação pretende, passando pela caracterização e identificação de potencialidades/vulnerabilidades deste conjunto de sectores, relacionados entre si e com o oceano, numa lógica de Cluster, contribuir para a (re) valorização marítima de Portugal e, deste modo, para redefinir o seu papel e a sua importância no contexto internacional através da afirmação deste potencial estratégico (económico, político, de defesa...).

Conclusão

Pela sua posição geográfica e pelo seu *descontínuo conjunto territorial* (**Carvalho**, 1995), Portugal encontra-se numa situação privilegiada face ao traçado de importantes rotas marítimas e aéreas, ao nível comercial e militar. Tal facto confere-lhe um papel central no contacto entre várias partes do mundo (EUA, UE., África), tendo possibilidades reais de funcionar como verdadeira *porta de entrada* no continente europeu. Há que incentivar a potencialização deste aspecto, que pode tornar-se fundamental na relação com países terceiros, permitindo a Portugal usufruir dos benefícios da centralidade atlântica, algures perdida na história.

Ao nível interno, a dinamização e revitalização dos sectores ligados ao oceano, se promovidas pelos poderes políticos e agentes económicos, podem constituir-se, tanto a nível regional como nacional, em motores de crescimento e de desenvolvimento.

Dada a competência acumulada em alguns sectores de actividade, o desenvolvimento de um Cluster marítimo no país deve ser encarado não na lógica de um Cluster industrial

ou regional mas numa lógica mais abrangente de *mega-cluster*¹⁵. Entende-se por *mega-cluster* um conjunto de actividades distintas cujos bens ou serviços satisfazem a procura de uma mesma grande “área funcional da procura final”, recorrendo a competências básicas complementares e explorando as vantagens da articulação em rede dos actores empresariais, Estado e instituições de investigação.

O que aqui se pretendeu foi mostrar a estrutura de um projecto que, ainda em curso, se vai construindo em torno de um conjunto de interrogações, de perspectivas e de oportunidades que hoje em dia parecem despertar a nossa consciência de povo historicamente ligado ao mar e que, a determinada altura, pareceu perder essa identidade e desprezar esse potencial económico e estratégico, a vários níveis. Ao pretender impor-se perante as grandes potências europeias e um mundo globalizado que privilegia as especificidades territoriais, Portugal deverá, cada vez mais, afirmar-se pela sua identidade de nação marítima e, deste modo, usufruir e potencializar as vantagens competitivas que a sua localização estratégica lhe permite.

Bibliografia

ASHEIM, B. T. (2000), “Industrial Districts: The Contributions of Marshall and Beyond”, *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 413- 431.

BECATTINI, G. (1994) – “O distrito marshalliano. Uma noção socioeconómica”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 19-31.

BENKO, G. (2001) – “Développement durable et systèmes productifs locaux”, *Réseaux d'entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), La Documentation Française, Paris, 117-134.

BENKO, G. e **LIPIETZ, A.** (1994) – “Das redes de distritos aos distritos de redes”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 247-253.

BENKO, G. e **LIPIETZ, A.** (1994) – “O novo debate regional. Posições em confronto”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 3-15.

¹⁵ Conceito proposto pela primeira vez em 1999, pelo Focus Group on Cluster Mapping and Cluster Policy da OCDE.

- BENKO, G. e LIPIETZ, A.** (2000) – “Géographie socio-économique ou économie géographique?”, in Benko, G. e Lipietz, A. (dir.), *La richesse des régions, La nouvelle géographie socio-économique*, «Économie en Liberté», Presses Universitaires de France, 9-29.
- BOSCHMA, R. A.** (1999) – “Culture of trust and regional development: empirical analysis of the Third Italy”, Paper to be presented at the 39th Congress of the European Regional Science Association, Dublin, Ireland.
- CARVALHO, V.** (1995) – *A importância do mar para Portugal*, Instituto de Defesa Nacional, Bertrand Editora, Venda Nova.
- COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS** (2004) – *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, Parte I.
- COMISSÃO MUNDIAL INDEPENDENTE PARA OS OCEANOS** (1998) – *O Oceano Nosso Futuro*, Fundação Mário Soares.
- COURLET, C.** (2001) – “Les systèmes productifs locaux: de la définition au modèle”, *Réseaux d'entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), La Documentation Française, Paris, 17-61.
- FEIO, P.A.** (1998) – *Território e competitividade: Uma perspectiva geográfica do processo de internacionalização do sector cerâmico*, Coleção Geografia, Edições Colibri.
- GAROFOLI, G.** (1994) – “Os sistemas de pequenas empresas. Um caso paradigmático de desenvolvimento endógeno”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 33-47.
- GIRAUD, P.N.** (1996) – *A desigualdade do Mundo, A economia do mundo contemporâneo*, Coleção «Actualidades», Terramar, Lisboa.
- HENRIQUES, A. B.** (2003) – “Portugal e o Transporte Marítimo”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 113-122.
- JOURDIN, M. M.** (1995) – *A Europa e o mar*, Editorial Presença.
- LEBORGNE, D. e LIPIETZ, A.** (1994) – “Flexibilidade ofensiva, flexibilidade defensiva. Duas estratégias sociais na produção dos novos espaços económicos”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 223-243.
- LOPES, E.** (2003) – “O Mar no futuro de Portugal. Uma abordagem estratégica”, in *O mar no futuro de Portugal*, VIII Simpósio, Academia da Marinha, Lisboa, 11-19.
- LOPES, E.** (2004) – “O Mar no Futuro de Portugal, Uma Abordagem Estratégica”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 11-25.
- MORRIS, A.** (1998) – *Geography and development*, UCL Press, London, 41-69.
- PITTA e CUNHA, T.** (2004) – “A Importância Estratégica do Mar para Portugal”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 41-52.

- POMMIER, P.** (2001) – “Les systèmes productifs locaux, un chantier pour les pouvoirs publics”, *Réseaux d’entreprises et territoires – regards sur les systèmes productifs locaux*, DATAR (Délégation à l’aménagement du territoire et à l’action régionale), La Documentation Française, Paris, 169-175.
- PORTER, M.** (1994) – *Construir as vantagens competitivas de Portugal*, Monitor Company, Edição do Fórum para a Competitividade, Lisboa.
- PORTER, M.** (2000) – “Locations, Clusters and Company Strategy”, *The Oxford Handbook of Economic Geography*, University Press, Oxford, 253- 274.
- RIBEIRO, A. S.** (2004) – “A Consciência Estratégica dos Oceanos”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 53-66.
- SALVADOR, R.** (2003) – “Aplicação do Modelo do “Diamante” de Porter ao turismo algarvio”, in *Actas do IX Congresso da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) sobre “Nova Economia e Desenvolvimento Regional”*, Coimbra, 1175-1195.
- SALVADOR, R.** (2003) – “Aplicação do Modelo do “Diamante” de Porter ao triângulo dos mármore alentejanos”, in *Actas do IX Congresso da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) sobre “Nova Economia e Desenvolvimento Regional”*, Coimbra, 1197-1216.
- VELTZ, P.** (1994) – “Hierarquia e redes na organização da produção e do território”, in Benko, G. e Lipietz, A. (org.), *As Regiões Ganhadoras. Distritos e Redes: os novos paradigmas da geografia económica*, Celta Editora, Oeiras, 189-201.
- VIEIRA MATIAS, N.** (2004) – “O Horizonte do Mar Português”, *Nação e Defesa*, Nº 108-2ª Série, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 27-40.
- VIEIRA MATIAS, N.** (2005) – “O Mar Um Oceano de Oportunidades para Portugal”, *Cadernos Navais*, Nº 13 – Abril/Junho 2005, Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.