

**Fundamentos e desenvolvimento da “Economia Azul”:
Uma análise de agenda e da sua aplicação**

Diogo Manuel Melo Castro

Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre
em Economia da Empresa e da Concorrência

Orientador:

Prof. Doutor Sandro Mendonça

Prof. Auxiliar. Departamento de Economia

ISCTE Business School

Setembro 2017

Agradecimentos

Depois de terminada esta dissertação, existem pessoas que não podem deixar de ser distinguidas, independentemente da sua contribuição, foram fundamentais na elaboração e finalização deste estudo.

Um agradecimento muito especial ao orientador, Professor Doutor Sandro Mendonça, pelo seu profissionalismo, disponibilidade, amabilidade, críticas e sugestões, ânimo e entusiasmo, paciência, que sempre demonstrou desde o primeiro até ao último dia de orientação.

À professora Sara Ramos, pela sua disponibilidade, esclarecimento e contribuição a nível exemplificativo, da forma como se realiza uma análise de conteúdo.

Um agradecimento especial aos meus pais e irmã pelo apoio incondicional e pela capacidade de estarem sempre presentes ao longo desta caminhada, pois sem o acreditar deles este projeto não teria sido possível.

À família Evangelho, com especial atenção à Carolina, por ser uma companheira que apoiou em alturas absolutamente decisivas na minha vida e por ser capaz de me motivar neste projeto.

Por último, mas não menos importante, um agradecimento especial aos professores e colegas do Mestrado da Economia da Empresa e da Concorrência, pela constante aprendizagem, companheirismo e presença pois só assim foi possível tornar este caminho mais fácil de ser percorrido.

Resumo

O mar e os oceanos desempenham um papel crucial no bem-estar da humanidade, na medida que contêm propriedades múltiplas que são elementares para a sobrevivência de todos os seres vivos. No entanto, com os sucessivos avanços tecnológicos foram surgindo fenómenos que estimularam o excesso de uso das suas potencialidades, colocando em causa a sustentabilidade dos seus recursos. Partindo desta premissa, abordamos a temática da “Economia Azul” que emerge como uma economia que agrega um conjunto de setores que permite valorizar as riquezas do mar, de uma forma sustentável e equilibrada. Neste sentido, esta dissertação através de uma metodologia que assenta na revisão de literatura da economia do mar, pretende descortinar aspetos importantes sobre a “Economia Azul”, ou seja, vamos aplicar o método de análise de conteúdo a um conjunto de obras de autores clássicos e de alguns relatórios internacionais e nacionais com o objetivo de identificar a origem da Economia Azul, bem como as oportunidades e desafios para o crescimento azul.

Palavras-chave:

Sustentabilidade, desenvolvimento económico, economia azul, crescimento azul

Abstract

The sea and oceans play a crucial role in the well-being of humanity, in that they contain multiple properties that are basic to the survival of all living beings. However, with successive technological advances, phenomenon have stimulated the excessive use of its potential, risking the sustainability of its resources. Based on this premise, we take up the theme of the 'Blue Economy', which emerges as an economy that combines an aggregate of sectors that permit the capitalisation of the riches of the seas, in a sustainable and balanced way. Thus, this dissertation, through a methodology that rests on the review of literature based on the economy of the sea, aims to open up important aspects of the 'Blue Economy'. In other words, we shall apply the method of content analysis to a group of work by classical authors and some international and national reports with the aim of identifying the origin of the 'Blue Economy', as well as the opportunities and challenges for blue growth.

Key words:

Sustainability, economic development, blue economy, blue growth

Índice

Agradecimentos	I
Resumo	II
Abstract	III
Índice de Figuras	VI
Índice de Gráficos	VI
Índice de Tabelas	VI
Abreviaturas	VII
1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico	3
2.1 Introdução	3
2.2 Economia do mar	3
2.2.1 A sustentabilidade dos oceanos.....	3
2.2.2 A importância económica dos oceanos para a UE e para Portugal	4
2.2.3 A evolução dos diferentes conceitos de economia do mar	9
2.3 Conclusões preliminares	12
3. A construção de uma estrutura conceptual sobre economia do mar	13
3.1 Introdução	13
3.2 Mestrados de referência em economia do mar.....	13
3.3 Obras de referência em economia do mar	14
3.4 Revistas académicas de referência em economia do mar	16
3.5 Relatórios de referência em economia do mar.....	18
3.6 Conclusões Preliminares	19
4. Metodologia	21
4.1 Introdução	21
4.2 Análise de conteúdo.....	21
4.3 As etapas da análise de conteúdo	22
4.4 Identificação do <i>corpus</i>	24
4.5 A técnica de aplicação da análise de conteúdo ao <i>corpus</i>	27
4.6 Conclusões preliminares	27
5. Análise clássica de Economia Azul	29

5.1 Introdução	29
5.2 Pré-clássicos	29
5.3 Clássicos.....	30
5.3.1 Pensamento económico clássico.....	30
5.3.2 Adam Smith.....	30
5.3.3 John Stuart Mill	33
5.3.4 Alfred Marsall	34
5.4 Análise integrada dos clássicos	35
5.5 Conclusões preliminares	36
6. Análise contemporânea de Economia Azul.....	38
6.1 Introdução	38
6.2 Análise ao relatório o Livro Verde: Uma futura política marítima integrada para a União Europeia	38
6.3 Análise ao relatório sobre Crescimento Azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável	40
6.4 Análise ao relatório sobre a Estratégia do Crescimento Azul: Rumo a um crescimento mais sustentável e ao emprego na Economia Azul	42
6.5 Análise ao relatório <i>Blue Growth for Portugal</i>	44
6.6 Análise integrada de Economia Azul	53
6.7 Conclusões preliminares	54
7. Conclusão	55
Referências Bibliográficas	58
Anexo	60

Índice de Figuras

Figura 1: Regiões costeiras na UE.....	5
Figura 2: O nível de emprego de todos os setores relacionados com o mar.....	7
Figura 3: O VAB das atividades ligadas à economia do mar.....	8
Figura 4: O nível de emprego das atividades ligadas à economia do mar.....	9
Figura 5: Evolução da frota Nacional.....	44
Figura 6: Evolução de frota nacional por tipo de Navio e Registo.....	45
Figura 7: Evolução do volume de negócios da construção e reparação naval.....	46

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Os dez principais em termos de participação de emprego em todas as áreas relacionadas com o mar diferentes setores marítimos.....	7
---	---

Índice de Tabelas

Tabela 1: Revistas principais de economia marítima.....	16
--	----

Abreviaturas

CEE	Comunidade Económica Europeia
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CWUR	Center World University Rankings
FC	Fundo de Coesão
FEAMP	Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
FSE	Fundo Social Europeu
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
PIB	Produto Interno Bruto
PMI	Política Marítima Integrada
UE	União Europeia
VAB	Valor Acrescentado Bruto
ZEE	Zona Económica Exclusiva

1. Introdução

Os oceanos e as costas marítimas são essenciais à vida da humanidade, na medida, que nos fornecem alimentação, oxigénio e regulam o clima. O planeta Terra é um planeta azul, com cerca de 72 % de superfície coberta por águas marinhas cuja sua profundidade é quatro vezes à elevação média da Terra (Pardo, 1984). Isso faz com que a biosfera marinha seja o seu maior ecossistema.

A deterioração ambiental causada pelo desequilíbrio entre o ser humano e a natureza, preocupam cada vez mais a comunidade académica, ambientalistas, empresários e decisores políticos, dado que estamos perante uma situação em que poderá existir incapacidade de responder às necessidades básicas dos seres vivos. Existe então, a necessidade de compreender as políticas existentes, de forma adquirir conhecimento capaz de intervir e harmonizar o relacionamento sustentável entre os dois agentes (Kathijotes, 2013).

A “Economia Azul”, surge como o modo de organização da sociedade humana, com capacidade de potencializar os oceanos, o que proporciona um dos desafios centrais do presente e do futuro. Isto significa, que a Economia Azul poderá ter um papel importante para a contribuição da competitividade global de cada país, dado que é uma economia que agrega muitos setores que poderão criar vantagens competitivas. Mas, para isto se concretize é necessário construir uma política integrada das diversas organizações internacionais.

Nesta dissertação, pretende-se que as perguntas de partida sejam: Qual é a origem da Economia Azul? Quais são as oportunidades para alcançarmos o crescimento azul em Portugal? O nosso objetivo é estudar de uma forma ampla e precisa a importância do fenómeno Economia Azul como fonte de riqueza e de equilíbrio de um ecossistema marinho, de forma a demonstrar à sociedade humana que é possível utilizar os recursos marinhos sem provocar a sua degradação ambiental, promovendo por outro lado um conjunto de atividades geradoras de sustentabilidade. Para isto vamos utilizar uma metodologia que é a análise de conteúdo, construindo uma grelha de palavras-chaves de um conjunto de fontes de economia do mar (livros, mestrados, relatórios e revistas), que permitirá analisar os textos de alguns autores clássicos, bem como, uma base de relatórios internacionais e nacionais, de forma a desenvolvermos o nosso estudo.

A presente dissertação organiza-se no capítulo 2 por se realizar um enquadramento teórico sobre Economia Azul, onde vai ser explorado a necessidade de haver sustentabilidade dos

oceanos, bem como a sua importância económica para a União Europeia (UE) e para Portugal. Salientando, também a evolução dos diferentes conceitos de economia do mar, onde posteriormente é construído uma estrutura conceptual sobre economia do mar, com o intuito de criar uma ferramenta de trabalho para análise empírica. No capítulo 3 será apresentado a metodologia utilizada para a presente dissertação, identificando quais são os procedimentos teóricos para a sua aplicação. Em seguida, o capítulo 4 e o 5 respetivamente realizam o estudo empírico da dissertação descrevendo passagens escritas dos clássicos e de um conjunto de relatórios internacionais e nacionais, através da aplicação do método de análise escolhido para esta dissertação. Por fim o capítulo 6 encerra a dissertação apresentando a sua síntese sobre o estudo realizado, retirando assim, as principais conclusões sobre possíveis implicações para a intervenção pública, bem como a sugestão para contributos futuros acerca do tema em questão.

2. Enquadramento teórico

2.1 Introdução

O presente capítulo incide num enquadramento teórico das diferentes temáticas que serão abordadas ao longo da dissertação, com o intuito de compreender o fenómeno Economia Azul. Em que se introduz os diferentes conceitos teóricos de economia do mar, bem como o papel de sustentabilidade e de contribuição económica que os oceanos fornecem à humanidade.

2.2 Economia do mar

2.2.1 A sustentabilidade dos oceanos

Os oceanos têm sido caracterizados como património comum da humanidade, devido a possuírem propriedades que regulam o nosso clima e temperatura, ou seja, os oceanos são um pilar de equilíbrio e sustentabilidade da vida humana. Podemos entender isto, pela importância que tem por serem um dos maiores fornecedores de recursos naturais, bem como, pela responsabilidade que dispõem em produzir de mais de 50% do oxigénio que respiramos (Pardo, 1984).

Esta capacidade que os oceanos dispõem para a manutenção do bem-estar da humanidade, revela-nos que os oceanos por excelência são considerados fundamentais para fazer cumprir um dos objetivos principais traçados pelas Nações Unidas, ou seja, o desenvolvimento sustentável, que se traduz por “satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades.” (Brundtland, 1987: 16)

O contexto que tem vindo a verificar nas últimas décadas é que tem havido uma constante pressão aos oceanos. Esta causalidade advém do rápido crescimento demográfico em certas regiões do planeta, o que provocou um aumento extraordinário da ocupação e do uso do solo, nas áreas do litoral, aumentando assim os seus impactos negativos. Esta evidência pode ser sustentada quando precisamente “70% da população mundial vive a uma distância inferior a 50 km das zonas costeiras e 75% das grandes cidades do mundo (população superior a 10 milhões de habitantes) localizam-se nas zonas costeiras, onde vive e trabalha 45% da população do planeta.” (Carvalho, 1995: 35)

O crescimento populacional, juntamente com o livre acesso aos recursos oceânicos, provocará a existência de comportamentos dissonantes, por parte dos seres humanos, ou seja, haverá

uma utilização indevida dos recursos, o que originará destruição de habitats, sobrepesca, acidificação dos oceanos, poluição, perda de biodiversidade, pesca excessiva e alterações climáticas, reduzindo assim a capacidade dos oceanos de poderem continuar a oferecer bens e serviços de que todos nós precisamos para a nossa sobrevivência (The Economist Intelligence Unit, 2015).

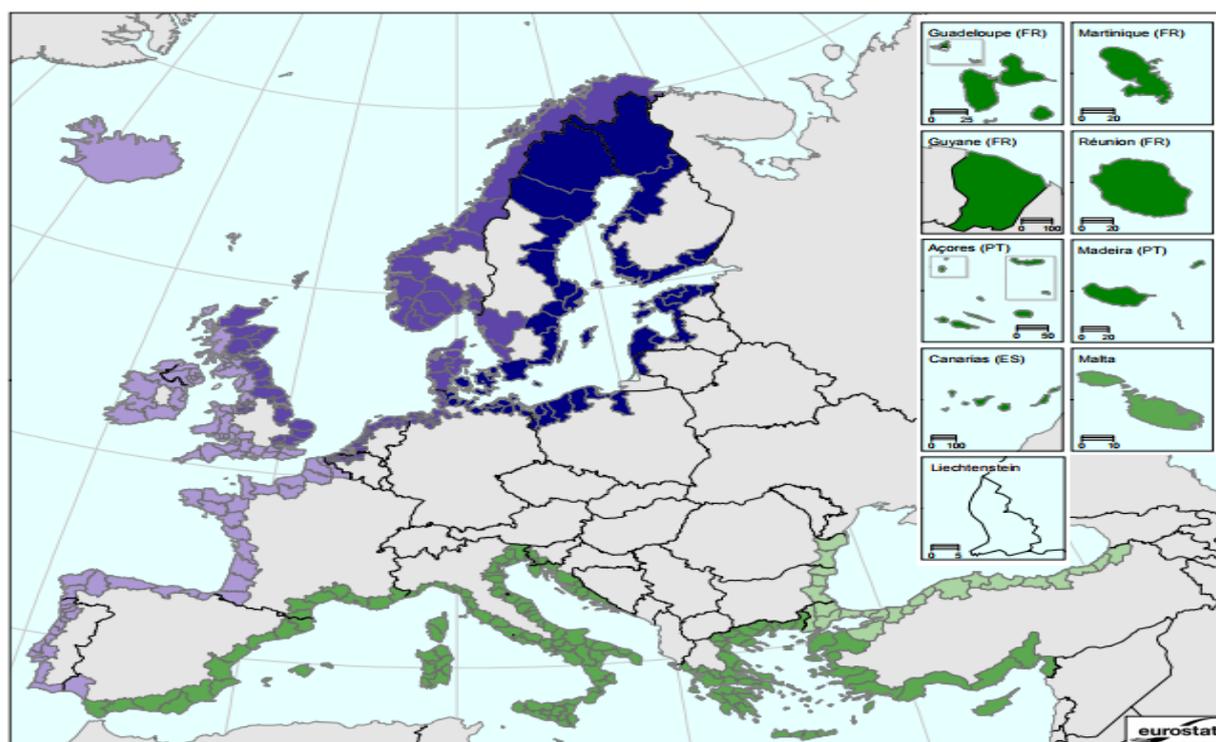
O quadro regulamentar e jurisdicional da governação dos oceanos, assente no documento da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), demonstra ser insuficientemente, para garantir uma utilização sustentável dos recursos oceânicos. A constatação destas incongruências, deve-se acima de tudo por ter-se identificado lacunas e ineficiências na utilização e na aplicação do quadro de governação internacional e também devido à falta de conhecimentos sobre os oceanos a nível dos efeitos positivos ou negativos das suas atividades. Isto é manifestamente perceptível quando por exemplo, o problema da pesca ilegal continua efetivamente a não ser reportada e regulamentada, empobrecendo as populações de peixes marinhos (Comissão Europeia, 2015a). Para se poder contrariar este processo, precisamos de “urgir uma consciencialização relativamente à gestão e governação dos oceano e das zonas costeiras, de forma abrangente e integradora, através de uma ação precaucionaria na gestão de riscos, a nível de uma perspetiva ecossistémica” (Governo de Portugal, 2013a:13).

Tudo isto, leva a que seja necessário intervir na definição da governação internacional dos oceanos e noutras instâncias multilaterais, bem como a nível bilateral com parceiros importantes à escala mundial, com vista a garantir um quadro melhorado e mais sustentável. Uma vez que, os oceanos são um recurso partilhado, mesmo nas suas zonas económicas exclusivas (ZEE) e por 60 % da superfície dos oceanos não se encontrar sob jurisdição nacional, sendo, pois por definição, um recurso comum (Comissão Europeia, 2015b).

2.2.2 A importância económica dos oceanos para a UE e para Portugal

Os oceanos apesar de serem uma fonte de ameaças significativas à escala planetária, o seu valor económico é considerado por muitos, como um dos vetores essenciais para o crescimento económico da Europa. Assim, o conjunto de diversos setores que lhe dão credibilidade e consistência não devem ser ignorados, uma vez que a maior parte da riqueza de uma nação está concentrado nas áreas costeiras da maioria dos países da UE e também por causa dos 23 dos 28 países serem banhados pelo mar, como mostra a Figura 1.

Figura 1: Regiões costeiras na UE



Fonte: Eurostat (2012: 2)

Atualmente estima-se que 3% a 5% do produto interno bruto (PIB) da UE é gerado pelos serviços e indústrias do setor marítimo. Cerca de 90% do comércio externo e de 43% do comércio entre países da UE é realizado por via marítima, chegando aos 3.5 mil milhões de toneladas de carga a passar pelos portos marítimos europeus. A construção naval europeia representa 10% da produção mundial, tendo em atividade aproximadamente 100 mil embarcações quer nas pescas quer na aquicultura (Comissão Europeia, 2013). Notando, que a tendência para o futuro é estes dados aumentarem na medida que a UE aposta nos oceanos como “autoestradas marítimas”, capazes de melhorar e reduzir o congestionamento rodoviário, de forma que o processo de transporte de pessoas e mercadorias, seja executado de forma mais sustentável e segura (Comissão Europeia, 2006).

Consequentemente, identificamos que Portugal apresenta-se como um país abaixo da média, no que diz respeito ao valor do PIB gerado pelo setor marítimo, ou seja, enquanto a média europeia está entre os 3% a 5%, Portugal está situado apenas nos 2% do seu PIB (SaeR, 2009). Esta realidade, é considerada abaixo das potencialidades de Portugal segundo (Pitta e Cunha, 2012: 22) devido a quatro fatores. Primeiro Portugal apresenta “uma geografia avassaladoramente marítima, pela dimensão dos seus espaços marítimos, pela extensão da

linha da costa, pelos seus arquipélagos, pelo facto de apenas ter um vizinho terrestre.” Segundo tem uma “localização privilegiada entre continentes, no cruzamento de grandes rotas de navegação mundial.” Terceiro dispõem de “um espaço marítimo com características biofísicas muito particulares, quer em termos geográficos e minerais quer em termos de biodiversidade marinha.” Por o último o quarto “beneficia de um clima propício a atividades de lazer e recreio no mar”.

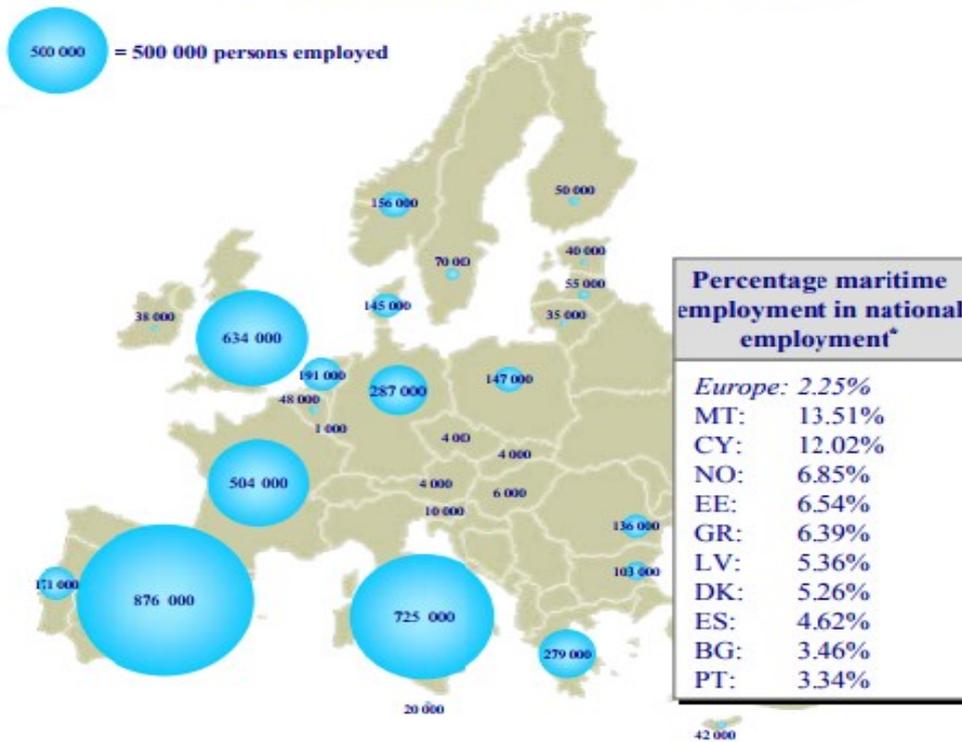
Considera-se que este distanciamento em relação à média europeia, deve-se acima de tudo das atenções nas últimas décadas terem sido voltadas para Europa, ou seja, com a entrada na Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1986, o país concentra todas as suas atenções para a modernização das suas infraestruturas de transporte, educação, comunicações e formação, descorando assim, outros setores de grande importância, como é o caso das indústrias e dos serviços ligados ao setor marítimo (Mateus, 1992). A constatação deste modesto investimento, é verificada quando nos apercebemos que a maioria dos grupos económicos nacionais se encontram afastados dos setores da economia do mar.

Apesar destes factos evidenciados em relação a Portugal, o setor marítimo caracteriza-se na UE, por ser um catalisador importante a nível dos valores de emprego que gera. Esta afirmação pode ser demonstrada, quando o setor marítimo produz cerca de cinco milhões de postos de trabalhos diretos na UE, como podemos visualizar na Figura 2. No entanto identificamos no Gráfico 1, que a Espanha é o maior empregador no setor marítimo, com cerca de 18.33% das pessoas, o que dá uma estimativa de 876 000 de pessoas a trabalhar neste setor. De seguida, temos a Itália e o Reino Unido, em que o primeiro tem 725 000 empregados e o segundo 634 000 empregados, ou seja, a Itália tem uma quota de 15.77%, enquanto o Reino Unido tem uma quota de 13.26%. Dos países que apresentam menor quota de emprego com litoral entre os 10 países referenciados no Gráfico 1, temos Portugal com 3.58%, a Dinamarca com 3.03% e por fim a Roménia com 2.85%.

Figura 2: O nível de emprego de todos os sectores relacionados com o mar

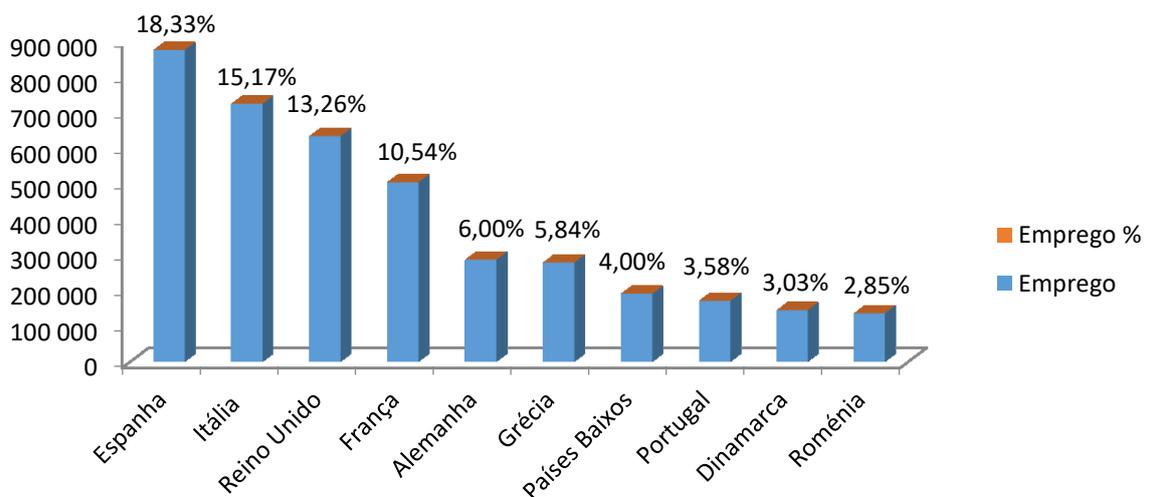
Employment

Direct (Σ direct) employment = 4.78 million persons



Fonte: Comissão Europeia (2012a: 11)

Gráfico 1: Os dez principais países em termos de participação de emprego em todas as áreas relacionadas com o mar

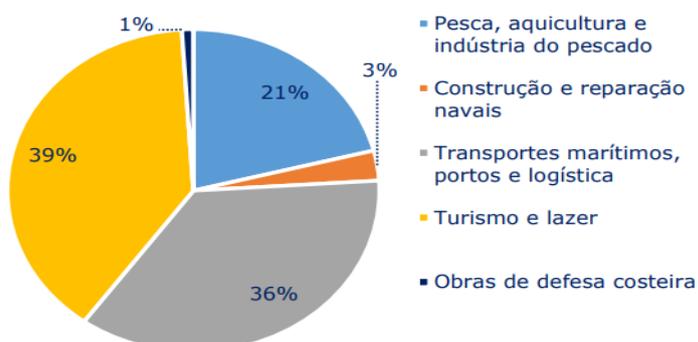


Fonte: Elaborado com base nos dados recolhidos do relatório da (Comissão Europeia, 2012a) intitulado como “*The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors*”

Desta forma podemos referir que na UE o setor que mais contribuem para o emprego é o do turismo costeiro, com cerca de 2.8 milhões de postos de trabalho. De seguida temos os setores das pescas com cerca de 420 mil postos de trabalho e os transportes marítimos com 303 mil postos de trabalho. Para além disso, o setor marítimo é acompanhado de perto pelo equipamento marítimo, que também representa 287 mil postos de trabalho, os portos e a navegação recreativa gera 284 mil e 253 mil postos de trabalho respetivamente. O setor dos serviços marítimos apresenta 88 mil postos de trabalho, apesar de ser um dos setores mais voláteis em termos de emprego, devido à falta de recolha sistemática de dados. O mesmo se aplica à energia eólica *offshore*, que identifica-se como um dos setores com maior potencial de crescimento económico. Por fim temos o setor das obras marítimas que emprega cerca de 17 800 trabalhadores (Comissão Europeia, 2012a).

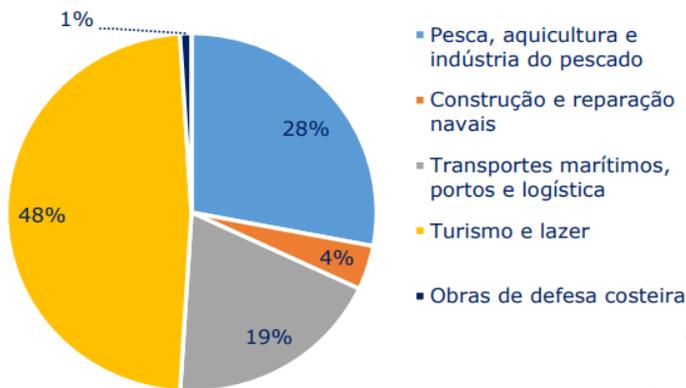
No que toca a Portugal, identificamos que os setores relacionados com o mar fornecem 8 mil milhões de euros, sendo responsáveis por cerca de 2.4% da produção nacional e a 2.3% do emprego. Em que o setor do turismo e lazer apresenta-se com o valor de 39% da criação de riqueza, originando uma contribuição de 48% de emprego para este setor. De seguida, o segundo maior setor é o transporte marítimo, portos e logística que é responsável por 36% da criação de riqueza, o que perfaz um nível de emprego de 19%. As pescas, aquicultura e indústria de pescado são responsáveis por cerca de 21% do valor acrescentado bruto (VAB) que corresponde a 28% do emprego. Por último, temos os setores da construção e reparação naval, bem como, o das obras de defesa costeira que apresentam um panorama minoritário relativamente aos restantes setores como podemos visualizar na Figura 3 e 4.

Figura 3: O VAB das atividades ligadas à economia do mar



Fonte: Governo de Portugal (2013b: 5)

Figura 4: O nível de emprego das atividades ligadas à economia do mar



Fonte: Governo de Portugal (2013b: 5)

Com base nesta análise podemos constatar que na Europa e em Portugal, devido a sua localização geográfica e plataforma continental que possuem devem aprofundar o seu relacionamento com o mar, de forma a tirarem partido do seu espaço marítimo que é “um serviço ecossistémico de que beneficiamos e onde podemos realizar múltiplas atividades económicas” que possibilitarão pensar em fortes vantagens competitivas (Pitta e Cunha, 2012: 23). Pois, numa altura de fraco crescimento económico o mar demonstra ter um potencial extraordinário a explorar, capaz de transformar as fragilidades numa forte base produtiva da economia europeia e nacional.

2.2.3 A evolução dos diferentes conceitos de economia do mar

2.2.3.1 Economia marítima

A economia do mar, apesar de ser reconhecida pelo seu potencial enquanto fator gerador de crescimento económico, o seu conceito teve diversas dificuldades em implementar-se, na medida, que a economia do mar depende diretamente da evolução da investigação científica e tecnológica, bem como, dos contextos empresariais jurídicos. Assim, podemos dizer que o seu conceito só começou a desenvolver-se verdadeiramente quando a UE procurou incrementar uma política marítima integrada que assegurasse o bem-estar dos espaços marítimos e das orlas costeiras.

A economia do mar na sua generalidade, entende-se como “um conjunto de atividades económicas que utilizam o mar, direta ou indiretamente, privilegiando a cadeia de valor em que se inserem, abrangendo tanto atividades que se localizam no espaço marítimo, como

outras que se localizam nas zonas costeiras e também em áreas afastadas da costa.” (Direção Geral de Política do Mar, 2014: 3) Isto é, pretende-se que o seu desenvolvimento seja maior que a soma das partes, de forma a ser gerador de uma riqueza baseada na aquisição de conhecimento, valor e progresso, com a perspectiva de potencializar as propriedades do mar.

Consequentemente para que a sua exploração se concretizar com êxito, é necessário uma visão de futuro assente em horizontes amplos, ambiciosos e determinados, que sejam capazes de exigir políticas públicas ativas e coerentes que projetem para uma visão global dos diversos intervenientes que participam na sociedade (agentes económicos, governantes, jornalistas, economistas, universitários e outros), ou seja, a economia do mar implica uma estratégia que possa ter em vista o desenvolvimento global (SaeR, 2009).

Seguindo esta perspectiva, podemos dizer que a economia do mar surge como a primeira tentativa de interligar as atividades marítimas económicas, de forma a encontrar sinergias entre os setores, que possibilitasse aumentar a dimensão económica do mar, ressaltando também o impacto ambiental que essas atividades poderiam provocar aos ecossistemas marinhos.

2.2.3.2 A “clusterização” da Economia do mar

Segundo o relatório nacional SaeR “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.” (SaeR, 2009: 90) Tendo o contexto atual de globalização competitiva em que vivemos ter levado, a que as exigências tecnológicas e científicas fossem superiores à perspectiva tradicional do mar, o que provocou certa forma a necessidade urgente de definir os setores estratégicos do mar a nível económico.

Por isso, promoveu-se a formação de *clusters*, como forma de incrementar a competitividade e a produtividade das diversas atividades marítimas, com o intuito de potencializar um conjunto de atividades ligados à sua economia. Assim, o conceito de *cluster* é apresentado como uma solução para a revitalização da economia marítima, dado que *cluster* é considerado “um agrupamento geograficamente concentrado de empresas interconectadas e instituições associadas numa determinada área, vinculadas por pontos comuns e complementaridades.”¹ (Porter, 2000: 254)

¹ No Original: “A cluster is a geographically proximate group of interconnected companies and institutions in a particular field, linked by commonalities and complementarities.”

O *cluster* marítimo traduz-se “numa força propulsora e um catalisador para organizar e dinamizar um conjunto de setores com elevado potencial de crescimento, inovação e com capacidade para atraírem recursos e investimentos, nomeadamente externos, de qualidade.” (SaeR, 2009: 471) A sua concretização, permite aos diversos intervenientes ter acesso a informação e conhecimento, contribuindo para a melhoria efetiva dos produtos e serviços marítimos, levando a que o mar seja visto como um recurso natural que atraí grandes oportunidades.

A aplicação da teoria dos *clusters* à economia marítima permitirá uma moderna visão conceptual, constituída com base numa cultura empresarial capaz de agregar uma diversidade de esforços sinérgicos, que assinale o progresso na evolução da capacidade produtiva, competitiva e seguramente na capacidade de gerar inovação do conjunto das diversas atividades económicas do mar (Pitta e Cunha, 2012).

2.2.3.3 Economia azul

A Economia Azul segundo (Godfrey, 2016) é um termo desenvolvido pelo belga Gunter Pauli em 2004, o fundador do *zero emissions research and initiatives*, que defendia que o seu conceito ia provocar mudanças estruturais na economia, através da conservação e da sustentabilidade dos ecossistemas e do fundo do mar, ou seja, esta sustentabilidade requer um equilíbrio entre o investimento responsável e um oceano sustentável, de forma a promover uma utilização eficiente dos recursos.

A sua terminologia só foi retomado na Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, realizada no Rio de Janeiro em 2012, devido à necessidade de criar uma economia verde num mundo azul, dado que segundo a Elisabeth Mann Borgese citado por Behnam “se antes víamos o mar e o fundo do mar como a continuação da terra, agora vemos a terra como a continuação do mar.”² (Behnam, 2013: 19) Este novo paradigma pretende dar respostas aos desafios económicos, ambientais e sociais através do desenvolvimento de sinergias, que se debruçam em analisar as diferentes atividades a nível do seu impacto no meio ambiente marinho, habitats e biodiversidade, com o intuito de promover uma maior eficácia no uso dos seus recursos (Governo de Portugal, 2013a).

Desta forma, podemos dizer que após a Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável em 2012, originou o interesse de diversas instituições

² No original: “If before you saw the sea and the sea floor as a continuation of the land, you now see the land as a continuation of the sea.”

internacionais (Comissão Europeia, OCDE, Banco Mundial, ONU) e governos em Economia Azul, devido à capacidade desta economia ser uma “nova” fonte de emprego e de poder criar vantagens competitivas (The Economist Intelligence United, 2015). A Comissão Europeia no seu relatório intitulado por *Crescimento Azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável*, define que:

“A Economia Azul é composta por diferentes setores interdependentes, que se baseiam em competências comuns e infraestruturas partilhadas (como os portos e as redes de distribuição de eletricidade) e dependem de uma utilização sustentável do mar por parte de todos.”³ (Comissão Europeia, 2012b: 3)

Com esta análise, constatamos a importância dos mares e oceanos enquanto motores da economia europeia, em que a Economia Azul surge como um conjunto de setores, que apostam numa abordagem dinâmica e coordenada dos assuntos marítimos, na dupla perspetiva do desenvolvimento económico “azul” e da saúde dos oceanos, ou seja, é um conceito desenvolvido para aprofundar, agregar e estimular a rede europeia de *clusters* marítimos.

2.3 Conclusões preliminares

Reconhecendo a importância dos oceanos para a sustentabilidade do planeta terra e para a competitividade da economia, o que tem vindo a verificar-se ao longo do tempo é que o estudo desta economia, foi enquadrado conforme os contextos históricos, ideológicos, científicos e tecnológicos. Neste sentido, identificamos que a economia do mar através da Economia Azul estendeu o seu conhecimento e exploração para patamares impensáveis, dado que conjuga o crescimento económico com o desenvolvimento sustentável.

³ No original: “The individual sectors of the blue economy are interdependent, based on common skills and shared infrastructure (such as electricity distribution ports and networks) and depend on others using the sea sustainably.”

3. A construção de uma estrutura conceptual sobre economia do mar

3.1 Introdução

Neste capítulo pretende-se construir uma estrutura conceptual baseada na análise de uma amostra diversificada, de livros, revistas, mestrados e relatórios, que permitisse adquirir *know how* sobre a economia do mar. O nosso propósito é construir uma “ferramenta” que nos direcione para uma investigação mais criteriosa sobre os diversos obras e relatórios, que vão ser alvo de análise no capítulo quinto e sexto.

3.2 Mestrados de referência em economia do mar

No que diz respeito aos mestrados, decidimos que seria o elemento basilar, para determinar e direccionar a seleção da amostra das obras, revistas e relatórios. As razões desta escolha deve-se acima de tudo, de os mestrados repercutirem nos programas curriculares e na sua bibliografia a interação com ambiente de investigação, ou seja, esta consonância existente entre investigadores e docentes ou até mesmo investigadores que são docentes possibilita-nos construir um programa curricular e uma bibliografia com maior proximidade com a conjuntura internacional. Neste contexto conseguimos identificar quais são as obras, revistas e relatórios que a comunidade académica dá mais enfoque e credibilização.

Partindo deste pressuposto começamos em primeiro lugar, por aferir quais são os mestrados⁴ com maior relevância em economia do mar, o que para isso recorremos a plataformas de pesquisa como a FindAMasters, Center World University Rankings (CWUR) que classificam os mestrados segundo vários critérios, ou seja, perspectivas de carreira, o nível salarial do primeiro emprego após conclusão de mestrado, a reputação dos programas e o grau de satisfação dos estudantes. Considerando apenas o critério de reputação dos programas lecionados (o nosso objetivo principal aprofundar o nosso conhecimento em economia do mar) desenvolvemos uma tabela (Anexo A:1) que representa os mestrados com melhor nível de indexação na área de economia marítima.

Desta forma, após analisarmos cada mestrado a nível do seu *abstract*, unidades curriculares e bibliografia (Anexo A:1), decidimos que os mestrados *MSC International Maritime Business*, o mestrado *Maritime Economics and Logistics* e por fim o mestrado *Maritime Operations Management*, são os que apresentam as melhores características para aprofundarmos o nosso

⁴ Devido a ausência de um diretório universal, optamos por elaborar a nossa pesquisa recorrendo à ferramenta Google através das seguintes palavras chaves: Master in Maritime Economics. Esta pesquisa permitiu-nos aceder as plataformas de ranking universal de mestrados, designadas por FindAMasters, Center World University Rankings (CWUR).

conhecimento sobre economia marítima. A razão desta escolha é porque estes mestrados expõem programas curriculares e bibliografia que vão ao encontro das nossas pretensões de análise, ou seja, apresentam unidades curriculares e bibliografia que estudam a economia marítima no seu todo, possibilitando uma análise mais generalizada de cada sector.

O estudo de cada mestrado que foi escolhido segundo os critérios mencionados, permitiu-nos constatar que existe uma preocupação dos programas curriculares em proporcionar aos alunos aptidões e conhecimentos sobre o negócio marítimo a nível da gestão de navios, operações de navegação, estratégias de logística e distribuição. Esta realidade é imposta pelo mercado das atividades associadas ao mar, pois estão dependes de condições climatéricas que podem terminar se amanhã ou não poderão por exemplo navegar. Para além disto destas preocupações, também percecionamos que existe uma aposta em oferecer conhecimentos aprofundados em questões atinentes ao mar em diferentes domínios: jurídico, económico, político, geoestratégico e tecnológico. A causalidade desta perspetiva deve-se ao mar ser considerado como uma fonte de crescimento económicos que ultrapassa a sua mera função de ser uma fonte alimentícia ou elemento indispensável ao comércio.

Ao realizarmos esta prospeção aos mestrados permitiu perceber quais são os aspetos mais valorizados pela comunidade académica a nível dos oceanos, o que coexiste num elemento decisório para progredirmos e desenvolvermos as caraterísticas que fazem com que os oceanos sejam um dos recursos mais indispensáveis à vida humana, ou seja, são uma fonte alimentícia que contribui para o crescimento de uma nação, mas que deve encarada com carácter de sustentabilidade.

3.3 Obras de referência em economia do mar

Relativamente às obras de referência em economia do mar, trata-se de uma amostra que foi seleccionada com base na bibliografia dos programas curriculares dos mestrados que tinham sido escolhidos junto das plataformas de pesquisa como a FindAMasters, Center World University Rankings (CWUR) . Isto significa que após a análise efetuada às diversas unidades curriculares dos mestrados, constatamos que existem três obras que se evidenciam por apresentar um índice que aborda a economia do mar como um todo, tal como é a obra de:

- *Maritime Economics* de Martin Stopford de 2009, que caracteriza-se por ser manual com 840 páginas editado pela Routledge.

- *The Blackwell to Maritime Economics* edição de Wayne K. Talley de 2012, que caracteriza-se por ser um handbook com 756 páginas editado pela Blackwell Publishing.
- *The Handbook of Maritime Economics* edição de Costas Grammenos de 2010, que caracteriza-se por ser um handbook com 1025 páginas editado pela Lloyd's list.

As três obras mencionadas, caracterizaram-se pelo os seus autores terem uma abordagem similar à forma como organizam e pensam esta economia. A constatação destes factos, pode ser exemplificada quando o ex-presidente da Associação Internacional de Economistas Marítimos, considera que a “economia marítima como campo de estudo explícito tem menos de cinquenta anos.”⁵ (Heaver, 2012: 15) Tal como Grammenos (2010) observa que no final dos anos sessenta, havia apenas algumas publicações sobre economia marítima. Apesar disto, podemos ressaltar que houve uma grande evolução nesta economia, dado que no século XXI, a mesma caracteriza-se por ser uma atividade marítima:

“que divide as atividades económicas marítimas em cinco grupos: operações de navio (isto é, aquelas diretamente envolvidas com navios); construção e engenharia naval; recursos marinhos (isto é incluem *offshores* de petróleo, gás, energias renováveis e minerais); pesca marítima (inclui a aquicultura e o processamento de frutos do mar) e outras atividades marinhas, principalmente o turismo e serviços.”⁶ (Stopford, 2009: 73)

O negócio marítimo apesar de ser constituído por diversos setores apresenta uma importância contestável no setor dos transportes marítimos devido a ser considerado “o método de transporte mais antigo para a movimentação de grandes quantidades de carga.”⁷ (Heidbrink, 2012: 34) No entanto este negócio é afetado por uma série de fatores como é o caso da intervenção geopolíticas que afetam a procura por transporte, o desenvolvimento da tecnologia marítima, a influência do desenvolvimento de certos tipos de navios para o transporte de certos tipos de cargas e por fim a consideração que estamos perante um mercado que possui uma concorrência intermodal entre companhias marítimas (Talley, 2012). Apesar, destas vicissitudes referenciados, é necessário compreender que é “a confiança que está na

⁵ No original: “The maritime economics as an explicit field of study is less than fifty years old.”

⁶ No Original: “Which divides the maritime business into five groups: vessel operations (i.e those directly involved with ships); shipbuilding and marine engineering; marine resources (i.e include offshore oil, gás, renewable energy and minerals); marine fisheries (including aquaculture and sea food processing); and other marine activities, mainly tourism and services.”

⁷ No original: “The oldest transportation method for larger quantities of any cargo.”

base deste negócio: para os principais atores é o fator que permite a formação de redes de colaboração dos diversos concorrentes.”⁸ (Harlaftis e Theotokas, 2010: 24)

A economia marítima é fortemente afetada pela globalização, o que proporcionou um forte crescimento do comercial mundial, levando assim, à implementação de grandes desafios para as empresas portuárias a nível da sua prestação de serviços (desenvolvimento de instalações para proteger os navios, para facilitar o manuseamento e a circulação de carga a partir do navio ancorado). Assim, a governança destes desafios proporcionaram o aparecimento de novas empresas, de novas estruturas de gestão portuárias e novas abordagens para a gestão logística, de forma a servir as cadeias de fornecimento globais (Hoffaman e Kumar, 2010).

3.4 Revistas académicas de referência em economia do mar

No que diz respeito às revistas académicas de referência em economia do mar, optamos em primeiro lugar por aproveitar a seleção anterior das obras de referência em economia do mar, para conferir quais teriam sido as revistas mais citadas em cada obra. No entanto, como existe no mundo digital, plataformas de ranking sobre revistas, decidimos que seria também vantajoso basear a nossa escolha analisando quais eram as revistas de economia do mar com melhor nível de indexação. Desta forma, confrontando o primeiro critério (revistas mais referenciadas na bibliografia de cada obra de referência em economia do mar) a nível da bibliografia de cada unidade curricular dos mestrados, juntamente com os critérios (número de citações recebidas pela revista a nível da sua importância ou prestígio) da plataforma Scimago Journal & Country Rank, podemos constatar que as revistas mais distinguidas sobre economia marítima (Tabela 1) são:

Tabela 1: Revistas principais de economia do mar

Revista	Abstract	Palavra-Chave	N ^a de Artigos
<i>Marine Policy</i>	É uma revista de estudos sobre políticas oceânicas, que tem o objetivo de oferecer aos analistas uma combinação única de análises nas principais disciplinas de ciências sociais relevantes para a formulação de políticas marinhas.	Economia marítima	527

⁸ No original: “Trust continues to be at the core of the business: for the main players it this factor that allows the formation of networks of collaborating competitors.”

<i>Maritime Policy and Management</i>	É uma revista periódica multidisciplinar e internacional, que reúne artigos sobre os diferentes tópicos que dizem respeito ao setor marítimo, ou seja, ela fornece as últimas descobertas e análises a nível de assuntos como a gestão em portos, comunidades, companhias de navegação e níveis de bordo.	Economia Marítima	1612
<i>Maritime Economics and Logistics</i>	É uma revista científica revisada por pares, onde está comprometida com a análise metodológica das cadeias de suprimentos globais, isto é, transporte marítimo, portos, terminais marítimos e logística marítima, publicação de artigos de aplicabilidade direta e utilidade para praticantes e decisores políticos	Economia Marítima	509
Total			2648

A seleção destas revistas, permitiu-nos aprofundar o nosso conhecimento sobre economia do mar em vários domínios, dado que a leitura realizada em cada revista deu-nos acesso a uma multiplicidade de artigos que abordavam uma pluralidade de conteúdos. Isto significa que, tivemos a possibilidade de constatar por exemplo os resultados da Avaliação dos Ecossistemas do Milénio, bem como outras avaliações globais do meio marinho, confirmam que a biodiversidade nos oceanos e nas zonas costeiras do mundo continuam a diminuir como consequência de atividades humanas não coordenadas e insustentáveis, ou seja, as pessoas estão totalmente dependentes dos seus ecossistemas e dos serviços que eles podem oferecer (Douvere, 2008).

A Avaliação dos Ecossistemas do Milénio de 2005 assegurou que as pessoas estão no centro desta situação de crescimento populacional contínuo, o que provocou mudanças tecnológicas e mudanças de procura do consumidor relativamente às necessidades de mais alimentos, de mais energia e de mais comércio. Mas como estamos perante recursos oceânicos limitados tanto no espaço quanto na quantidade, estes desenvolvimentos provocaram ser devastadores para muitos recursos costeiros e marinhos, ou seja, a perda de biodiversidade marinha está a prejudicar cada vez mais a capacidade dos oceanos produzirem os seus recursos (Worm et al., 2006).

Estas questões reconhecidas levaram conseqüentemente alguns autores a reconhecerem a existência de dois pontos de vista diferentes sobre o significado da sustentabilidade. Em que podíamos distinguir entre sustentabilidade “suave” e dura”. A sustentabilidade “suave” baseia-se na visão de que o esgotamento no capital natural, através de falhas nos *stocks* naturais levarão à diminuição da biodiversidade, podendo ser compensado pelo crescimento económico e melhorias relacionadas com a tecnologia. Isto significa que o pilar económico é considerado o fundamental para o bem-estar de uma sociedade. Enquanto a sustentabilidade “dura” baseia-se na visão de que o capital natural não pode ser substituído pelo capital criado pelo homem e que o aumento do capital humano não deve basear-se no consumo de capital natural e não deve prejudicar os sistemas e processos naturais que são vitais para a existência de seres humanos. O pilar ambiental é considerado o principal para o bem-estar da sociedade (Hopwood e Mellor, 2005).

Seguindo esta linha de pensamento surge o conceito de planeamento espacial marítimo que é “um processo público de análise e alocação da distribuição espacial e temporal das atividades humanas nas áreas marinhas para alcançar objetivos ecológicos, económicos e sociais que normalmente são especificados através de um processo político”. (Douvere, 2008: 18). O planeamento espacial marítimo é uma ferramenta importante para gerenciar o desenvolvimento do uso do meio marinho em muitas partes do mundo, controlando o desempenho das atividades humanas no meio marinho, ou seja, estamos perante um processo preventivo que permite assegurar a sustentabilidade dos oceanos. Isto alienado à criação de uma política marítima integrada que seja capaz de estabelecer uma coordenação com os domínios políticos, a nível das regulamentações de supervisão das áreas oceânicas podemos alcançar os seus objetivos ecológicos, económicos e sociais.

3.5 Relatórios de referência em economia do mar

No que se refere aos relatórios a nossa decisão foi tomada com base em documentos que analisaram o papel que os oceanos poderiam ter para o futuro de uma nação. Mas a verdade é que só com a utilização deste critério teríamos dificuldade em escolher, devido a estarmos perante uma panóplia desmedida de relatórios. Existiu então a necessidade de limitar a nossa amostra o que para isso recorreremos às obras de referências em economia do mar a nível da sua bibliografia, para analisar quais os relatórios que iriam ser citados ao longo das suas linhas. Assim perante estes dois critérios mencionados concluímos que os relatórios mais referenciados poderiam ser divididos em duas perspetivas, ou seja, por um lado vamos ter os

documentos das instituições internacionais, nomeadamente o da *OECD (The Ocean Economy in 2030) de 2016* o da Comissão Europeia (*An Integrated Maritime Policy for the European Union) de 2007* enquanto que pelo outro lado, vamos ter documentos de instituições privadas o da *The Economist (World Ocean Summit 2017)* e o da PwC (*LEME-Barómetro PwC da Economia do Mar: edição nº 6*) de 2015.

Desta forma podemos evidenciar que a economia do mar é determinante para o bem-estar e prosperidade da humanidade, dado que apresenta ser uma fonte de alimentos, energia, minerais, saúde, lazer e meio de transporte dos quais dependem centenas de milhões de pessoas (OECD, 2016). Assim, podemos dizer que os “oceanos são um vasto recurso natural que urge valorizar economicamente, socialmente e ambientalmente.” (PwC, 2015: 6).

Observa-se que um dos fatores mais preponderantes para o desenvolvimento da economia do mar é o capital humano, dado que devido à tecnologia e o *know how* que possui permitem retirar riquezas do mar (Comissão Europeia, 2007). É este efeito acumulado de toda esta atividade que conduz a conflitos de utilização e de deterioração do ambiente marinho, colocando assim grandes desafios para o futuro a nível da definição de uma estratégia sustentável. Por isso, para podermos maximizar o valor do oceano implica pensarmos trabalhar nele em segurança, de forma a proporcionar uma visão que o oceano e as suas costas marítimas são uma fonte de crescimento económico e de criação de emprego.

Um novo paradigma na economia do mar, vai exigir uma política marítima integrada que seja capaz de responder aos desafios da globalização, competitividade, alterações climáticas, degradação do ambiente marinho, segurança nos transportes marítimos e segurança e sustentabilidade energética (Comissão Europeia, 2007). Tal política tem que ser capaz de responder à pressão dos reguladores, dos consumidores e dos investidores, para que a sustentabilidade dos oceanos seja imposta inequivocamente nas políticas integradas de cada nação.

3.6 Conclusões Preliminares

A análise realizada ao conjunto de mestrados, obras, revistas e relatórios mencionados anteriormente, permitiu-nos perceber os conteúdos inerentes a cada área de economia do mar. Em que estes conhecimentos vão ser anexados a uma estrutura conceptual (Anexo A.I) que se caracteriza por ter um conjunto de categorias, descritores específicos e palavras-chaves sobre diversas áreas da economia marítima, ou seja, vamos ter uma ferramenta ao nosso

dispor que tem a capacidade de nos auxiliar na aplicação da metodologia escolhida para esta tese.

4. Metodologia

4.1 Introdução

O presente capítulo pretende fazer uma ligação entre a apresentação teórica dos capítulos anteriores e a análise de conteúdo elaborada nos capítulos subsequentes, de forma a explicar detalhadamente a metodologia que vai ser utilizada nesta dissertação. Isto é vamos começar por apresentar a análise de conteúdo a nível das suas etapas, identificando o corpus que foi estabelecido, bem como, explicar a técnica de aplicação utilizada na análise de conteúdo ao *corpus*.

4.2 Análise de conteúdo

A análise de conteúdo teve a sua origem na hermenêutica que é a arte de interpretar textos sagrados ou misteriosos, ou seja, é uma prática muito antiga, que surgiu na tentativa de decodificar de símbolos, sinais e mensagens, por meio de exegese (Bardin, 2009). Mas apesar destes precedentes históricos, foi em 1927 na sequência da obra *Propaganda Technique in the World* de Harold Lasswell que se começou a trabalhar na íntegra com análise de conteúdo (Vala, 2005).

Segundo Richardson (1999), entre 1940 e 1950 é que a análise de conteúdo passou a criar interesse, com o aparecimento de trabalhos desenvolvidos por Berelson (1952), um dos primeiros teóricos em análise de conteúdo. A sua obra *Content Analysis in Communication Research*, publicada em 1952, caracterizou-se por apresentar a célebre definição que uma análise de conteúdos é “uma técnica de investigação que tem por finalidade a descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto da comunicação.” (Berelson, 1952: 18)

Apesar do desenvolvimento desta conceção, as décadas de 50 e 60 do século XX demonstraram um impasse, devido a não ter sido acompanhada por uma teoria capaz de articular o texto como estrutura e objetivos, tal como podemos ver quando (Vala, 2005) cita Pêcheux (1967) dizendo que “chega-se ao sentido de um segmento do texto atravessando a sua estrutura linguística (...), o trabalho do analista apoia-se em indicadores linguísticos cuja pertinência não está fixada.” (Vala, 2005: 101). Sendo assim, só em meados dos anos 70, através de ferramentas informáticas conseguiu ultrapassar estas dificuldades metodológicas, provocando um grande desenvolvimento da análise de conteúdo, ou seja, passou a ser caracterizada com “um conjunto de técnicas de análise de comunicação que utiliza

procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitem a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens.” (Bardin, 2009: 42). No entanto, devemos de ter a percepção que o objetivo da análise de conteúdo, não é descrever a informação contida nas mensagens, mas sim o interesse está na interpretação do significado desta informação, de forma a podermos tirar conclusões (Huberman e Miles, 1994). “A análise de conteúdo de mensagens deveria ser aplicável, a todas as formas de comunicação (...) seja qual for a natureza do seu suporte.” (Bardin, 2009: 29).

Nesta perspetiva, podemos evidenciar que independentemente da mensagem apresentada, nas diversas comunicações o que é importante é utilizar a técnica da análise de conteúdo, para apreciarmos e quantificarmos a frequência das palavras, ou frases, ou seja, esta análise vai permitir dividirmos a ocorrência do conteúdo que é considerado chave em categorias, para que seja viável a sua interpretação e comparação (Nguyen e Romaniuk, 2014). Assim, (Vala, 2005: 101) afirma que “a análise de conteúdos é uma das técnicas mais comuns da investigação empírica (...), dado que não é um método impeditivo para quem não tem inicialmente definido a formulação das suas hipóteses”.

Quando se realiza uma análise de conteúdo, é necessário os objetivos estarem bem definidos, de forma a termos a percepção se o desenvolvimento análise de conteúdos vai possuir uma função heurística (enriquece a tentativa exploratória, com intuito de fomentar a descoberta) ou uma função de administração de prova (as hipóteses já estão definidas em formato de questões, o que permite realizar uma análise sistematicamente, para a identificação do sentido da sua confirmação).

Desta forma, podemos referir que antes da aplicabilidade de análise de conteúdo à amostra escolhida, temos primeiro o grande desafio, explicar ao leitor como é que a análise de conteúdo vai ser realizada através da grelha conceptual de economia do mar, que na qual foi gerada intuitivamente no capítulo anterior, bem como quais foram os critérios de seleção da amostra exemplificativa de Economia Azul.

4.3 As etapas da análise de conteúdo

Para procedermos ao desenvolvimento de uma análise de conteúdo, o investigador tem que seguir um conjunto etapas, de forma atingir os seus objetivos, ou seja, primeiro é necessário realizar uma pré-análise, de seguida exploração do material, por fim, tratamento dos

resultados, inferências e interpretação (Bardin, 2009). Iniciando o processo de análise de conteúdo a pré-análise é a etapa que tem por objetivo operacionalizar e sistematizar de todo o material que o investigador pretende analisar, tendo que seguir quatro fases para a sua realização: a leitura flutuante, a escolha dos documentos, a formulação dos objetivos e por fim referenciação dos índices e elaboração de indicadores.

A primeira fase da pré-análise (leitura flutuante), “consiste em estabelecer um contacto com os documentos a analisar e em conhecer o texto deixando-se, assim invadir por impressões e orientações.” (Bardin, 2009: 120). Neste sentido, com a devida sensibilidade do investigador na leitura protagonizada, passamos para a segunda fase que é escolher os documentos suscetíveis de fornecer informação sobre a questão levantada, de forma constituirmos o corpus (são conjuntos de documentos que serão objeto de análise) (Guerra, 2006). De seguida, passamos então para a terceira fase, que é a formulação das hipóteses e objetivos, selecionando um certo número de conceitos analíticos, que referirá a um ou vários modelos teóricos. Depois, ainda falta realizar a quarta fase que centra-se no conteúdo manifesto da comunicação, de forma a identificar os seus índices, que possibilitarão a construção de indicadores precisos e seguros através das operações de recorte (processo de seleção dos segmentos de texto, que serão analisados) de texto (Lima, 2013).

A segunda etapa da análise conteúdos, como já referido anteriormente é a exploração do material que consiste essencialmente na construção de um sistema de categorias (sistema de codificação) e na definição de unidades de análise. Começando assim, pela construção de um sistema de categorias, podemos dizer que a sua execução pode ser feita por uma análise indutiva (escolher categorias à *posteriori*) ou por uma análise dedutiva (escolher categorias à *priori*) ou até mesmo, combinar estes dois processos (Patton, 1990). No entanto, dado que, a “classificação e a categorização é uma tarefa que realizamos quotidianamente com vista a reduzir a complexidade do meio ambiente, (...) existe então a necessidade de simplificar para potenciar a apreensão e se possível a explicação.” (Vala, 2005: 111). Assim, esta constatação, revela-nos a necessidade de “transformar os dados em bruto do texto, segundo regras precisas de recorte, agregação e enumeração, que permitam atingir uma representação do conteúdo, ou da sua expressão; suscetível de esclarecer o analista acerca das características do texto” (Bardin, 2009: 129). Ou seja, o investigador deve ser capaz de identificar unidades de análise, que são nomeadamente: as unidades de registo (segmento de texto que é objeto de “recorte”, isto é, de seleção para análise), as unidades de contexto (o segmento de texto mais lato do onde é retirada as unidades de registo) e por fim as unidades de enumeração (é a unidade em

função do qual se procede à quantificação). Desta forma, podemos concluir que a segunda fase da análise de conteúdo tem como principal objetivo a descrição analítica, do corpus, de forma a possibilitar bases que permitem realizar inferências (deduções lógicas e interpretações) (Lima, 2013).

Por fim, temos a terceira etapa, que envolve o tratamento dos resultados obtidos pela análise, para que o investigador apresente inferências e interpretações tendo em conta os objetivos e as hipóteses predeterminados. Isto significa que esta fase caracteriza-se por haver um tratamento dos resultados brutos, com o intuito de serem significativos (falantes) e válidos (Bardin, 2009). Para a sua concretização devemos realizar operações estatísticas simples ou então por vezes efetuar análises mais complexas, que envolvem análises quantitativas (análise ocorrências, análise avaliativa e análise estrutural). Assim, podemos dizer que análise de ocorrências “é o tratamento mais simples que o investigador pode efetuar sobre os seus dados, porque se trata em determinar o interesse da fonte por diferentes objetos ou conteúdos” (Vala, 2005: 118). Enquanto, que a análise avaliativa “é o estudo das atitudes da fonte relativamente a determinados objetos” (Vala, 2005: 119) e por fim a avaliação estrutural visa a permitir inferências sobre a organização do sistema de pensamento da fonte implicado no discurso que se pretende estudar.” (Vala, 2005: 120). Todavia, podemos dizer que, são estas operações estatísticas e as análises quantitativas, que vão construir quadros de resultados, diagramas, figuras e modelos, que permitam auxiliar o investigador na realização das suas inferências e interpretações.

4.4 Identificação do *corpus*

A análise de conteúdo é “um dos procedimentos clássicos para analisar o material textual, não importando qual a origem desse material.” (Flick, 2009: 291). Considera-se assim que o propósito desta metodologia é de retratar a informação estabelecida pelo investigador, para que se proceda a identificação de características que influenciam e explicam um determinado fenómeno que se pretenda estudar. Tendo como objetivo garantir que um conjunto de critérios de qualidade sejam assegurados, tal como foi apresentado nas etapas da análise de conteúdo (4.3).

Neste contexto, pretendemos explicar quais os critérios que tiveram por base a identificação do corpus e as suas respetivas limitações. Iniciamos assim o nosso processo com a descrição do conteúdo através de uma leitura flutuante, que permitiu estabelecer contacto direto com todas as fontes de comunicação científica (livros, relatórios e artigos), que poderão ser alvo de

análise. Deste modo, com a devida sensibilidade do investigador na leitura protagonizada, o grande objetivo é desmistificar quais os documentos que vão fornecer informação sobre a questão de investigação levantada, ou seja, qual vai ser o *corpus* (conjunto de documentos que serão objeto de análise) (Guerra, 2006).

Desta forma, para constituirmos o *corpus*, é necessário que a escolha dos documentos seja criteriosa e pertinente, de forma a concretizar os objetivos do estudo. Na sequência da mesma, achamos que seria essencial o corpus ter documentos que primeiramente permitissem entender o papel que os autores clássicos conferem ao mar, de forma, a identificar elementos que originam a Economia Azul. De seguida, realizar uma análise contemporânea sobre Economia Azul, com o intuito de identificar as suas oportunidades de crescimento.

Para definir um corpus de uma análise dos clássicos ao mar é necessário definir o que são clássicos, ou seja, vamos considerar clássicos entre a publicação da obra da *Riqueza das Nações*, até ao fim da primeira guerra mundial (1918). Mas, a verdade é que mesmo como a delimitação deste período, ainda estamos perante uma panóplia desmedida de autores, o que não permite a sua viabilidade. Por isso, para desmistificar estas dificuldades, decidimos recolher uma amostra de livros (*A History of Economics Theory and Method* de Robert Ekelund e Robert Hébert, *o History of Economics Thought: A Critical Perspective* de Hunt e Mark Lautzenheiser *por fim Handbook of the History Economic Thought: Insights on the Founders of Modern Economics* de Jurgen Backhaus) de história e pensamento económicos, de forma a averiguarmos os autores mais relevantes neste período. A pesquisa descreveu que a nível do índice, capítulos e referências os autores mais nomeados são Adam Smith, David Ricardo, Thomas Robert Mathaus, John Sturt Mill, Jevons, Karl Marx, Alfred Marshall e Arthur Pigou.

Apesar da enumeração destes autores clássicos, nada nos garante que cada um deles nas suas obras abordaram elementos que originaram a Economia Azul. Logo, houve a necessidade de recorrer a uma amostra de obras de economia do mar (2.3.2), de forma a decifrar desta base de autores quais eram aqueles em que o mar era considerado um elemento constitutivo, para a economia. O que para isso, adotamos uma estratégia que tinha com base o critério de frequência de citações e referências que cada autor disponha no seu texto ao longo de cada capítulo. Após esta análise, com base no critério mencionado, permitiu-nos identificar que os autores Adam Smith, John Stuart Mill e Alfred Marshall são os mais citados. Por isso decidimos que para o nosso *corpus* vai fazer parte a obras *Riqueza das Nações* (1776) de

Adam Smith, a obra *Princípios da Economia Política (1848)* de John Stuart Mill, as obras *Princípios de Economia (1890)* e *Indústria e Comércio (1919)* de Alfred Marshall.

Agora, relativamente ao *corpus* contemporâneo sobre Economia Azul, realizamos uma pesquisa externa e interna, de forma a percebermos quais os relatórios internacionais e nacionais, que abordam as oportunidades do crescimento azul. A pesquisa externa executou-se através de uma ferramenta informática o Google, tendo em conta um conjunto de palavras-chave (Anexo A) para a sua pesquisa, enquanto a pesquisa interna, não é nada menos que uma busca realizada na bibliografia de cada relatórios gerados pela busca externa, de forma assegurarmos que todos os relatórios importantes estão no Anexo A.

Contudo, apesar desta busca externa e interna é necessário, escolher uma amostra que seja representativa da realidade internacional e nacional a nível da Economia Azul. A revisão de literatura teve um papel crucial para a nossa decisão, porque permitiu-nos ver que é necessário a sustentabilidade e governança dos oceanos e que a mesma se for cumprida de acordo com as conformidades permitiu-nos obter crescimento económico. Os três critérios para a escolha dos relatórios tem que focar em três pontos: sustentabilidade, governança e crescimento económico. Assim, analisando os diversos relatórios do anexo D.1 e D.2 a nível destes três critérios, consideramos que a nível internacional vão fazer parte do *corpus* três relatórios da *European Commission: An Integrated Maritime Policy for the European Union (2007)*, *Blue Growth: Opportunities for marine and maritime sustainable growth (2012)* e *Report on the Blue Growth Strategy Towards (2017)*, enquanto a nível nacional vão fazer parte do *corpus* um relatório nacionais: *Blue Growth for Portugal: Uma visão empresarial da economia do mar (2012)*.

Todavia, apesar da identificação do *corpus* que vai ser alvo de análise nos capítulos subsequentes, temos que referir que devido a questões de viabilidade temporal exigida para a elaboração de uma tese, bem como, a nível dos objetivos propostos, optamos por escolher amostras quer para os critérios decisórios do *corpus* quer para a identificação do *corpus*, devido a sua não exequibilidade de análise. Isto significa que estamos perante um *corpus* que poderá apresentar algumas limitações a nível dos seus conteúdos, dado que apesar do *corpus* se focar na realidade internacional e nacional pode não ser os mais incisivos para focar alguns casos mais particulares sobre a sua respetiva análise.

4.5 A técnica de aplicação da análise de conteúdo ao *corpus*

Para o presente corpus definido, anteriormente é necessário construir um sistema de categorias (sistema de codificação), que permita identificar no texto elementos constitutivos de Economia Azul, com o intuito de se proceder à interpretação dos seus significados. Sendo assim, a sua construção pode ser realizada através de uma análise indutiva (escolher as categorias à posteriori) ou por uma análise dedutiva (escolher categorias *a priori*) ou até mesmo, combinar estes dois processos (Patton, 1990).

No entanto, para efeitos deste trabalho consideramos importante possuir uma conceção teórica das temáticas em estudo, tal como se encontra patente na revisão de literatura, ou seja, para além de abordarmos a sustentabilidade dos oceanos e a sua importância económica, também houve a necessidade de recorrer uma revisão teórica sobre economia do mar, daí a construção de uma estrutura conceptual sobre economia do mar. A construção desta estrutura conceptual sobre economia do mar, permitiu-nos ter um sistema de categoria *a priori*, que quando aplicado ao *corpus* permite-nos identificar e reconstruir significados importantes para a nossa análise.

Esta estrutura conceptual (Anexo B.1), caracteriza-se por estar dividida em seis categorias básicas (meios, recursos, construção e reparação, operações, infraestrutura e serviços intangíveis) que integram um conjunto de descritores específicos que, quando foram aplicados nos mestrados, livros, relatórios e revistas supramencionados (2.3), possibilitaram a extração de um conjunto de palavras-chaves sobre economia marítima. O que se pretende é que esta estrutura conceptual concebida seja aplicada ao *corpus* definido anteriormente através de uma ferramenta informática que pesquisa palavra a palavra, ou seja, vamos utilizar o conjunto de palavras-chaves da economia marítima que se encontram na estrutura conceptual (Anexo B.1) para identificarmos e extrairmos (exemplificado no Anexo C) em cada excerto elementos constitutivos que identifiquem a origem da economia marítima a nível dos clássicos. e também que permita identificarmos as oportunidades para o crescimento azul a nível dos relatórios internacionais e nacionais.

4.6 Conclusões preliminares

A análise de conteúdo é uma técnica híbrida (quantitativa ou qualitativa), que quando utilizada, com rigor, coerência e versatilidade permite ao investigador ter acesso a dados que permitem responder à questão de investigação que pretende estudar. Após este estudo teórico sobre análise de conteúdo estar concluído o que é pretendido, é que com os conhecimentos

adquiridos, possamos ser aplicados à amostra estabelecida, a nível de se proceder interpretações precisas e pertinentes.

5. Análise clássica de Economia Azul

5.1 Introdução

O presente capítulo, pretende estudar o papel que os autores clássicos conferem ao mar, de forma a identificar os elementos que originaram a Economia Azul. Neste sentido, inicialmente apresentamos os pré-clássicos, que com as suas teorias económicas influenciaram muito o modo de pensar de cada clássico. De seguida, com a técnica de análise de conteúdo vamos analisar as obras de cada clássico, através de uma estrutura conceptual (Anexo B.1) que permitirá identificar frases e excertos que evidenciam a origem da Economia Azul.

5.2 Pré-clássicos

Antes de iniciar na secção da economia clássica, é importante referir que o pensamento económico antecedente a Adam Smith, ficou designado como “pré-clássicos”, tendo sido caracterizada pela existência dois períodos. Um deles será a Antiguidade (4000 a.C. a 475 d.C.) em que o seu autor principal é Aristóteles, enquanto outro período será a Idade Média (V a XV). Originando assim o estudo, de uma questão central para a economia, que é a teoria de valor (Hunt e Sherman, 1986).

No entanto, a Idade Média, assinalou a desintegração de um sistema socioeconómico feudal, para incorporar um sistema capitalista na Europa Ocidental. Em que a sua transição advém, da capacidade de disseminação do comércio, estimulado pelo crescimento da produtividade agrícola, permitindo que o seu “excedente de alimentos e manufaturados torna-se disponível tanto para mercados locais, quanto para o mercado internacionais.”⁹ (Hunt e Lautzenheiser, 2011: 11). Isto juntado com outras forças de transição, como o despertar intelectual, promove um progresso científico, que vai ser aproveitado para a prática de navegação, ou seja, é “o telescópio e a bússola que vão permitir que os homens navegassem com muito mais precisão, cobrindo distâncias muito maiores.”¹⁰ (Hunt e Lautzenheiser, 2011: 18). A realidade é que foram estas vicissitudes que promoveram o aparecimento dos modernos Estados-Nação, derivado das coalizões de monarcas e capitalistas, que retiraram o poder efetivo da nobreza feudal. Esta época do início do capitalismo ficou concebida como mercantilismo.

Esta fase do mercantilismo, originou-se num período em que a Europa estava com dificuldade de escassez de barras de ouro e prata, não tendo portanto liquidez suficiente para atender ao

⁹ No original: A surplus of food and handicrafts was available for local and international markets

¹⁰ No original: The telescope and the compass, which enabled men to navigate much more accurately for much grater distances

volume crescente do comércio. Isto é foram impostas políticas por parte dos Estados-Nação, de forma a reter o ouro e a prata na sua própria nação, ou seja, o objetivo era proibir a sua exportação. Desta forma, o mercantilismo, caracteriza-se por se preocupar em conservar o máximo de moedas e metais preciosos existentes numa nação, através de uma balança comercial positiva.

Na época existia um o grupo de reformadores sociais franceses, discípulos de François Quesnay (1694-1774) os fisiocratas, que criticavam as políticas mercantilistas, pois eles acreditam que existe uma lei natural que assegura o bom funcionamento do sistema económico. Isto alicerçado ao seu fundamento que toda a riqueza vem da terra, devido à agricultura produzir mais do que aquilo que precisa, leva-nos afirmar que para os fisiocratas deveríamos olhar para agricultura como fonte de riqueza, e não como metais preciosos. Estas diferentes perspetivas quer dos mercantilistas, quer dos fisiocratas vai ter implicações em termos de política económica, começando-se a desenhar o aparecimento de uma ciência autónoma.

5.3 Clássicos

5.3.1 Pensamento económico clássico

O pensamento económico da escola clássica, considera-se que teve início em 1776, quando Adam Smith publicou a sua obra titulado como *A Riqueza das Nações*, tendo esta escola, sido sistematizada ao longo dos anos com as obras de David Ricardo, Thomas Malthus, John Stuart Mill. A publicação da sua obra, em 1776, teve um impacto tão grande que a partir desta altura a economia passou a surgir como ciência, deixando assim, de ser considerada apenas um pequeno ramo da filosofia social, ou seja, estamos perante uma escola que teve um papel crucial para o desenvolvimento da economia. (Hunt e Lautzenheiser, 2013)

5.3.2 Adam Smith

Adam Smith foi um filósofo e economista que nasceu na Escócia em 1723, sendo lembrado, como o principal fundador da economia moderna. A sua obra denominada como “*Riqueza das Nações*” foi caracteriza por ser uma teoria económica que vai para além das conceções abordadas pelos seus antecessores (fisiocratas e mercantilistas), ou seja, Smith o que fez foi não transcrever as ideias dos seus antecessores, mas sim redefinir e ultrapassar estas mesmas ideias.

A sua teoria económica especifica que o “maior aprimoramento das forças produtivas (...) é a divisão do trabalho.”¹¹ (Smith, 1776: 14). Mas, como a divisão do trabalho depende da existência de um mercado suficientemente vasto e da propensão do sere humano para troca, significa que a divisão do trabalho é limitada pela extensão do mercado, ou seja, “quando um mercado é muito reduzido, ninguém pode sentir-se estimulado a dedicar-se inteiramente a uma ocupação, porque não poderá permutar toda a parcela excedente de sua produção, que ultrapassa seu consumo pessoal pela parcela de produção do trabalho alheio, da qual tem necessidade.”¹² (Smith, 1776: 31). Sendo assim, através de um exemplo, dado por Smith (carregador numa aldeia, que não conseguia encontrar trabalho devido ao mercado ser extremamente reduzido) apreendemos que para o autor “existem certos tipos de trabalho, mesmo da categoria mais baixa, que só podem ser executados em uma cidade grande.”¹³ (Smith, 1776: 32).

Todavia, quando se trata de cidades marítimas a sua extensão do mercado não precisa ser limitada pelo tamanho de uma única cidade, uma vez que o comércio marítimo fornece um meio para estender o seu mercado quer ao longo da costa do mar ou sobre rios navegáveis, como podemos reler quando Smith, nos escreve: “que o transporte fluvial ou marítimo abre o mercado mais vasto para qualquer tipo de mercado do que unicamente o transporte terrestre, é na costa marítima e ao longo de rios navegáveis que, naturalmente, todo o tipo de trabalho ou ocupação começa a subdividir-se e aprimorar-se.”¹⁴ (Smith, 1776: 33). Esta afirmação de Smith indica-nos, que a divisão do trabalho tem um papel extremamente importante, dado que permite que a produção individual, seja ultrapassada pelo seu próprio consumo e também por aquelas parcelas da produção alheia de que tiver necessidade, ou seja, a divisão de trabalho permite a criação de um excedente (Smith, 1776).

Para Smith, o excedente derivado da implementação da divisão do trabalho em cada setor, deve ser exportado, de forma a trocar por alguma coisa que esteja em falta do país. No entanto, para que este processo de exportação se realize com êxito a localização geográfica é

¹¹ No original: “The greatest improvement in the productive powers (...) is the division of labor.”

¹² No original: “When the market is very small, no person can have any encouragement to dedicate himself entirely to one employment, for want of the power to exchange all that surplus part of the produce of his own labour, which is over and above his own consumption, for such parts of the other men’s labour as he has occasion for.”

¹³ No original: “There are some shorts of industry, even of the lowest kind, which can be carried on nowhere but in a great town.”

¹⁴ No original: “As by means of water-carriage a more extensive market is opened to every sort of industry than what land-carriage alone can afford it, so it is upon the sea-coast, and along the banks of navigable rivers, that industry of every kind naturally begins to subdivide and improve itself.”

um fator decisivo, como podemos ver quando Smith escreve que “a proximidade das costas marítimas e de todos os rios navegáveis constitui uma localização vantajosa para a indústria, pois facilita a exportação.”¹⁵ (Smith, 1776: 368). Assim, podemos constatar que perante as palavras mencionadas por Smith, é necessário encorajar a navegação ou transportes de bens estrangeiros ou domésticos, pois um mercado mais direcionado para o comércio marítimo, oferece novas oportunidades de desenvolvimento para uma nação Cannan (1904).

Adam Smith para além de referir as vantagens das indústrias estarem situadas ao longo da costa e nos rios navegáveis, também o faz relativamente aos habitantes de uma cidade, ou seja, “os habitantes de uma cidade, em última análise, sempre auferirão do campo da sua subsistência, bem como todos os materiais e meios de trabalho.”¹⁶ (Smith, 1776: 406). Contudo, se os habitantes de uma cidade tiverem situados ao longo da costa e dos rios navegáveis não dependem necessariamente apenas da produção agrícola para sua subsistência, ou seja, “têm um raio de ação muito vasto, podendo importar os recursos que carecem dos mais longínquos confins do mundo, seja em troca de produtos de suas próprias manufaturas, seja através do transporte marítimo ou fluvial entre países distantes, trocando assim a produção de uns pelos outros.”¹⁷ (Smith, 1776: 406). Assim, foi possível a estas cidades crescerem e atingirem um grau de riqueza muito para além do que conseguiria obter se fossem cidades do interior.

Importa observar, que Smith argumenta que as cidades da Itália medieval, foram as primeiras cidades da Europa atingirem um grau de riqueza elevado, devido a ter beneficiado poder militar para a formação do comércio marítimo. Identificamos estes acontecimentos, quando Smith escreve que “as Cruzadas que devido ao grande desperdício de capital e da destruição entre os habitantes, necessariamente retardaram o progresso da maior parte da Europa, favorecendo o progresso de algumas cidades italianas”¹⁸ (Adam Smith, 1776: 406), ou seja, o comércio marítimo é influenciado por fatores externos. Esta influência, será reforçada quando no ano de 1651, os ingleses promulgaram o “*Navigation Acts*”, que proibia todos os navios

¹⁵ No original: “The neighbourhood of the sea-coast, and the banks of all navigable rivers, is advantageous situations for industry, only because they facilitate the exportation.”

¹⁶ No original: “The inhabitants of a city, it is true, must always ultimately derive their subsistence, and the whole materials and means of their industry, from the country.”

¹⁷ No original: “They have a much wider range, and may draw them from the most remote corners of the world, either in exchange for the manufactured produce of their own industry, or by performing the office of carriers between distant countries and exchanging the produce of one for that of another.”

¹⁸ No original. “The Crusades too, though by the great waste of stock and destruction of inhabitants which they occasioned they must necessarily have retard the progress of the greater part of Europe, were extremely favorable to that of some Italian cities.”

que tivessem menos três quartos da tripulação de ingleses, não poderiam comercializar Caldeira (1999).

Em suma, podemos realçar que para Smith, a divisão do trabalho dependente do crescimento do mercado e a extensão do mercado é que dá o acesso ao comércio marítimo. Mas, para o comércio marítimo seja executado sem perdas reversíveis é necessário haver poder militar por parte das nações, ou seja, existe fatores externos para que se consiga exportar o excedente proporcionado pela implementação da divisão do trabalho. Sendo assim, podemos concluir que o poder militar, juntamente com a localização geográfica das cidades marítimas é que permite criar vantagens absolutas de um país face ao outro, levando aos países atingirem um maior grau de desenvolvimento económico.

5.3.3 John Stuart Mill

John Stuart Mill foi um filósofo e economista, que nasceu em 1806 na Inglaterra, tendo sido considerado uma das figuras mais preponderantes do século XIX. Esta sua preponderância, deveu-se principalmente aos contributos que deu à filosofia moral e à economia. Assim, na filosofia moral Stuart Mill foi fortemente influenciado por Jeremy Bentham, enquanto relativamente há sua teoria económica procurou dar continuidade às teorias económicas desenvolvidas pelo seu amigo David Ricardo (1772-1823). Assim, com a publicação da sua obra *Princípios da Economia Política*, em 1848 definiu que a produção, distribuição e troca como as atividades fundamentais para o funcionamento da economia, ou seja, para Stuart Mill a produção depende da tecnologia, enquanto a distribuição depende das instituições sociais.

Consequentemente, quando autor está a desenvolver a sua teoria de produção explicando ao leitor quais os requisitos necessários para a produção (mão de obra, capital, e as matérias-primas e forças motrizes proporcionadas pela Natureza) e quais as razões para haver graus de diferenciados de produtividade entre países, Stuart Mill escreve-nos que a razão é porque a “eficácia produtiva varia muito conforme os tempos e lugares”, ou seja, posso ter “a mesma população e extensão territorial, mas ter alguns países com um montante muito maior de produção do que outros.”¹⁹ (Mill, 1848: 101). Para Stuart Mill, a causa fundamental desta diferença de produtividade está centrada nas vantagens naturais, em que o autor considera o solo fértil, clima favorável, abundância de recursos naturais e a boa localização marítima, como as principais. Mas, na verdade para Stuart Mill “a maior vantagem natural referida

¹⁹ No original: “Productive efficacy varies greatly at various times and places (...) the same population and extent of territory, some countries have a much larger amount of production than others.”

anteriormente é a localização marítima, especialmente quando acompanhada de bons portos naturais e de grandes rios navegáveis.”²⁰ (Mill 1848: 103). Neste caso, uma boa localização marítima permite ter um mercado para os seus produtos no mundo inteiro e para além disso os custos de transporte para as atividades comerciais que as nações efetuam com o exterior, tornam-se mais reduzidos Mill (1848).

Stuart Mill, é um autor que para além de ter-se debruçado nos aspetos produtivos de uma economia, também nos demonstrou uma preocupação com a utilização dos recursos naturais, nomeadamente ao referir-se que os recursos naturais são limitados. Podemos rever estas suas palavras quando Stuart Mill, nos escreve que a “água, para fins correntes, nas margens dos rios ou lagos, se necessitar para irrigação, até mesmo nestas margens ela pode ser insuficientemente para atender a todas as necessidades”²¹ (Mill, 1848: 83) ou então quando Stuart Mill refere que a “pesca fluvial é um recurso natural de carácter muito limitado e se esgotaria rapidamente se a cada um fosse permitido fazer uso dela sem restrições.”²² (Mill, 1848: 84). Isto significa que o autor, considera que é necessário fazer uma gestão eficiente dos recursos naturais, dado que uma má gestão levará ao seu esgotamento. Portanto, podemos evidenciar, que Stuart Mill foi um dos primeiros autores a explicar o problema de sustentabilidade, causado por uma utilização indevida dos recursos naturais e estes mesmos recursos terão um papel decisivo para a produtividade de uma nação.

5.3.4 Alfred Marsall

Alfred Marshall foi um economista inglês que nasceu na cidade de Londres em 1842, que ficou caracterizado por procurar conciliar os pensamentos clássicos (Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus e John Stuart Mill) e marginalistas (Jevons e Walras), dando assim, origem à escola neoclássica. Na sua obra *Princípios de Economia*, de Alfred Marshall, identificamos que o autor tem uma preocupação com o uso da teoria económica para melhorar o bem-estar da sociedade, procedendo assim, a uma distinção entre a riqueza e o bem-estar. No seguimento destas conceções, Alfred Marshall indica-nos que “toda a riqueza consiste em coisas desejáveis, isto é coisas que satisfazem as necessidades, direta ou indiretamente.”²³

²⁰ No original: “A greater advantage than all these is a maritime situation, especially when accompanied with good natural harbors; and, next to it, great navigable rivers.”

²¹ No original: “Water, for ordinary purposes, on the banks of rivers or lakes, if required for irrigation, it may even there be insufficient to supply all wants.”

²² No original: “River fisheries are a natural resource of a very limited character, and would be rapidly exhausted, if allowed to be used by everyone without restraint.”

²³ No original: “All wealth consists of desirable things; that is, things which satisfy human wants directly or indirectly.”

(Marshall, 1890: 20). No entanto Alfred Marshall, refere-nos que só considera como coisas desejáveis em termos de riqueza os bens materiais, ou pessoais, ou seja, são bens que incluem as dádivas da Natureza (terra, ar, mar, clima), produtos da agricultura, pesca e manufaturas etc. Sendo assim, podemos ressaltar, a importância que Alfred Marshall dá estes bens, quando o autor nos diz que “os rios são elementos importantes da riqueza nacional e o oceano é uma das mais valiosas propriedades do mundo.”²⁴ (Marshall, 1890: 27).

Além disso, Alfred Marshall tal como Smith, refere que o comércio marítimo é afetado por fatores externos dizendo que as “leis de navegação (...) tem fortes reivindicações na necessidade de defesa marítima.”²⁵ (Marshall, 1919: 447). Ou seja, Alfred Marshall através destas palavras quer nos mostrar que no século XVII havia nações como é o caso da Inglaterra que usufruíam de privilégios exclusivos e presenciais, dando a possibilidade dos navios ingleses estabelecerem comércio de forma protegida, o que favoreceu para que Inglaterra aumentasse a sua riqueza nacional.

Desta forma Alfred Marshall, para além da importância que evidenciou nas suas palavras relativamente ao contributo dos bens materiais para a riqueza de uma nação, também enalteceu que esta riqueza poderia ser posta em causa se não houvesse uma gestão eficiente destes recursos. Podemos realmente ver isto, no exemplo que Alfred Marshall dá sobre a pesca, em que nos escreve que “a futura população do mundo será afetada de maneira apreciável tanto pela quantidade, quanto pela qualidade do peixe que vai dispor.”²⁶ (Marshall, 1890: 23).

Alfred Marshall, na sua obra mostra-nos inequivocamente, tal como Stuart Mill, uma preocupação com a utilização excessiva dos recursos naturais e também com o papel decisivo que os rios e os mares podem ter para a riqueza de uma nação. No entanto, na sua obra *Industry and Trade*, ressalva-nos que existem fatores externos que podem colocar obstáculos à riqueza de um país como é o caso das leis de navegação.

5.4 Análise integrada dos clássicos

A nossa investigação a cada clássico, possibilitou termos uma visão agregada de cada autor. Sendo assim, consideramos que Adam Smith considera que a verdadeira fonte de riqueza de uma nação é o trabalho, o que contrasta, com John Stuart Mill que acreditava que a ciência é

²⁴ No original: “Rivers are important elements of national wealth, the ocean is one of the most valuable properties of the world.”

²⁵ No original: “The Navigation Laws (...) had strong claims in view of the need for maritime defense.”

²⁶ No original: “The future population of the world will be appreciably affect as regards both quantity and quality, by the available supply of fish.”

que estudava as causas da riqueza, ou seja, para o autor a produção depende essencialmente da tecnologia. Já a economia de Alfred Marshall, aparece como uma continuação do trabalho dos clássicos (Adam Smith, David Ricardo e John Stuart Mill) e dos marginalistas (Menger, Jevons, Walras), produzindo uma união destas teorias económicas a nível da teoria do valor. Para Alfred Marshall, a introdução do fator tempo é crucial, pois considera que no curto prazo estuda-se o valor usando o conceito de utilidade marginal, enquanto no longo prazo o preço será igual ao custo de produção, como defende a teoria clássica.

Ao nível do papel contributivo dos oceanos como fonte de riqueza de uma nação é unânime que os autores Adam Smith, John Stuart Mill e Alfred Marsall considera os oceanos como essenciais para o desenvolvimento de uma nação. Esta veracidade, já foi mencionada anteriormente através da extrapolação de excertos dos respetivos autores. No entanto, constatamos que cada autor considera a localização geográfica de uma nação como um fator determinante para oferecer novas oportunidades à sua sociedade, ou seja, acreditam que as cidades que dispõem de rios navegáveis ou que por sua vez sejam banhadas por mar fornecem um meio para estender o seu mercado, criando assim riqueza.

No campo da sustentabilidade dos oceanos, identificamos que Adam Smith, ao longo da sua narração não dispõem qualquer preocupação com esta temática, por isso podemos dizer que só John Stuart Mill e Alfred Marshall é que apresentam excertos a inquietarem-se com este assunto. Neste sentido, consideramos que John Stuart Mill, aparece como um dos primeiros autores a evidenciar que devemos ser capazes de usufruir dos recursos naturais como é o caso dos oceanos de forma sustentável. Esta conceção é posteriormente reforçada quando Marshall diz que se não houver uma gestão eficiente dos recursos a população futura será afetada.

Quando olhamos, por último para a defesa marítima de uma nação identificamos que Adam Smith e Alfred Marshall, consideram que comércio marítimo é afetado por fatores externos como as “leis de navegação”. Isto significa, que existiu países que usufruíram de privilégios que possibilitaram o aumento de riqueza nacional. Neste sentido, fazendo a trajetória dos pensamentos destes autores para a nossa atualidade, somos capazes de perceber que para podermos usufruir dos oceanos como uma fonte de riqueza, de forma sustentável é necessário termos uma defesa marítima capaz de proteger os seus oceanos.

5.5 Conclusões preliminares

A análise realizada aos clássicos, permitiu-nos perfilar de uma forma distanciada, o que foi dito pelos autores clássicos. Neste sentido, identificamos nas suas palavras que a origem e os

conceitos de Economia Azul, tem vindo a ser construídas ao longo do tempo. Esta constatação é comprovada através das suas citações, quando abordam o papel que os oceanos e rios podem ter para uma nação, dado que estes conceitos fazem parte integrante de Economia Azul.

6. Análise contemporânea de Economia Azul

6.1 Introdução

Este capítulo pretende dar continuidade a análise empírica exposta no capítulo anterior, aplicando também a metodologia de análise de conteúdo num conjunto de relatórios internacionais e nacionais, representativos de uma amostra. Sendo assim, teremos como objetivo demonstrar a realidade internacional e nacional da economia do mar, de forma a identificar as oportunidades do crescimento azul em Portugal.

6.2 Análise ao relatório o Livro Verde: Uma futura política marítima integrada para a União Europeia

De acordo com os objetivos estratégicos definidos pela Comissão Europeia, para o período de 2005 a 2009, “torna-se especialmente necessário termos uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia florescente e com a plena capacidade de exploração do potencial das atividades centradas no mar, de uma forma sustentável para o ambiente.” (Comissão Europeia, 2006: 2). Neste sentido, a Comissão Europeia, decidiu iniciar este processo através da divulgação do *Livro Verde - Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*, que constitui o primeiro passo para a criação de uma política marítima global para a União Europeia.

O relatório referenciado integra a visão que os mares e oceanos podem e devem desempenhar um papel mais profundo, do que inicial estava preconcebido (regulador de clima e uma fonte de alimento) mas, para isso é necessário haver uma maior consciencialização e conhecimento dos cidadãos europeus. Conseguimos perceber, esta questão quando através da nossa análise, identificamos que no relatório muitos dos cidadãos europeus sabem que “a água é um bem crucial, mas poderão não saber que na maior parte, provém dos oceanos sob a forma “reciclada” de chuva ou de neve ou preocupam-se com as alterações climáticas, mas nem sempre sabem até que ponto são moduladas pelos oceanos.” (Comissão Europeia, 2006: 3). Isto pode dar, a sensação de uma denotação de menor importância, mas não será possível implementar uma Política Marítima Integrada (PMI) sem a sociedade europeia ter a perceção do valor intrínseco dos mares e dos oceanos, bem como, da sua capacidade de ser considerado o recurso básico de todas as atividades marítimas. Esta questão é de extrema importância, porque se não houver uma evolução, muito dificilmente os decisores políticos vão ter um relacionamento com os oceanos que lhe permitam constituir políticas estruturais no setor marítimo que proporcionam aos cidadãos europeus colher os seus benefícios.

O grande objetivo do desenvolvimento deste projeto da União Europeia consiste em “assegurar o reforço mútuo do crescimento económico, da proteção social e da proteção do ambiente” (Comissão Europeia, 2006: 4) esta constatação deste facto, leva-nos a pensar que estamos perante uma excelente conjuntura para aplicarmos nos oceanos e mares o princípio de desenvolvimento sustentável, dado que, se quisermos continuar a usufruir dos mesmos benefícios que o mar nos pode oferecer é necessário uma maior capacidade de dissuasão das constantes pressões exercidas sobre os recursos dos mares e oceanos.

Desta forma, será necessário seguirmos um caminho para que a PMI que seja integrada a todos os níveis, ou seja, “tal política tem que ser intersectorial e multidisciplinar, e não uma simples compilação de políticas setoriais verticais.” (Comissão Europeia, 2006: 5). Esta visão alargada da PMI, leva-nos alertar para importância de ser competitivo num mundo global, que se caracteriza-se por ser concorrencial em cada setor. Isto significa que “a investigação e a tecnologia serão necessárias, para manter a liderança europeia em muitos domínios marítimos” (...) “de forma oferecer valor acrescentado para a futura PMI europeia.” (Comissão Europeia, 2006: 13). No entanto, devemos ter em atenção que devido a o mercado marítimo caracterizar-se por ser bastante concorrencial é essencial que a constituição de cada política, tenha um fator equitativo para cada estado europeu, de forma a conduzir a um clima propício ao investimento.

Mas a questão que podemos nos colocar agora é será que isto será suficiente para alcançarmos uma PMI? Na nossa perspectiva é fundamental sermos mais criteriosos, porque sem uma base sólida financeira, não será possível aplicar tais políticas em cada setor marítimo. A evidência deste facto, deve-se acima pela extrapolação que fizemos sobre a frase seguinte: “a fragmentação do processo de decisão pode levar à adoção de medidas contraditórias, que por sua vez, têm consequências negativas” (...) “o que poderão impedir de tirar proveito de sinergias inexploradas entre diferentes sectores marítimos.” (Comissão Europeia, 2006: 4). Assim, se for assegurada esta base sólida financeira dará sem sombra de dúvida, condições para atrair pessoas altamente qualificadas para atividades marítimas, de forma a fazer face à diminuição do número de marítimos europeus, que devido aos condicionalismos da carreira, como o “isolamento”, (...) “à falta de prestígio” e (...) “baixo nível de remuneração” (Comissão Europeia, 2006: 19) afastaram-se desta atividade profissional. Ou seja, é necessário que a PMI, seja construída desde da sua base, de forma a ser um projeto agregador de investimentos com capacidade de criação de riqueza.

Ao longo da respetiva análise foram-se evidenciado um conjunto de pilares, que serão pertinentes para a construção de um projeto que tenha perspetivas futuras. Um dos primeiros pilares é aprofundar a consciencialização e conhecimento dos cidadãos europeus. Em segundo lugar, aumentar a competitividade dos setores marítimos e por fim em terceiro lugar ter uma base sólida financeira. No entanto, muito se tem discutido qual será o melhor caminho para se construir uma PMI, que pode muito bem passar pela formação de um *cluster* marítimo, dado que, tem a capacidade de melhorar a imagem, atratividade e a produtividade de um conjunto de diferentes setores.

Todavia, a PMI é “uma abordagem holística de todas as políticas da UE relacionadas com o mar, (...) que a abrange domínios tão diversos como as pescas e a aquicultura, os transportes e os portos marítimos, o ambiente marinho, a investigação marinha, as energias *offshore*, a construção naval e as indústrias relacionadas com o mar, a vigilância marítima, o turismo costeiro e marítimo” (Parlamento Europeu, 2017: 1), o que remete-nos para a ideia que a PMI, tem que ser capaz de dar os passos corretos, dado que a maioria das atividades marítimas concentra-se nas zonas costeiras. Esta característica, alerta-nos que o trabalho efetuado no âmbito de cada projeto deve ter sempre atenção que existe riscos (catástrofes, inundações, erosões etc.) associados que na qual, devem ser evitados.

Muito embora exista um longo caminho a percorrer para implementar uma PMI, dado que existe uma diversidade de complementaridades que devem estar harmonizadas, devemos ter sempre em conta os três pilares mencionados anteriormente, bem como, a necessidade de criar instrumentos que permitem melhorar relacionamento com os oceanos, de forma a proporcionarmos uma boa governação marítima que deverá “visar o crescimento e a criação de mais e melhores postos de trabalho, contribuindo assim para uma economia forte, em expansão, competitiva e sustentável, em harmonia com o meio marinho.” (Comissão Europeia, 2006: 40).

6.3 Análise ao relatório sobre Crescimento Azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável

O presente relatório, pretende dar continuidade ao projeto de implementar uma política marítima integrada para a UE, de forma a identificar as oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável. O crescimento azul é “uma iniciativa destinada a valorizar o potencial inexplorado dos oceanos, dos mares e das costas da Europa tendo em mira o crescimento económico e o aumento de emprego.” (Comissão Europeia, 2012: 3). Esta

afirmação indica-nos que o crescimento azul é visto pela UE, como uma das principais alternativas para suplantar atual crise económica, podendo contribuir para a preservação da biodiversidade e para a proteção do meio marinho. No entanto, se quisermos ser mais exaustivos na nossa análise podemos afirmar que a Economia Azul é considerada uma economia sustentável que permite a cada país que aderiu por exemplo ao acordo de Paris, ou mesmo os que não aderiram, ter aqui uma alternativa para crescer economicamente, sem aumentar as emissões de dióxido de carbono.

A Economia Azul é uma economia que oferece um conjunto de oportunidades para um crescimento sustentável tanto nos setores tradicionais como emergentes, podendo ser definida pelo surgimento de cinco cadeias de valor que poderão contribuir para o crescimento azul, ou seja, primeiro temos a cadeia de valor de energia azul, segundo a cadeia de valor da aquicultura, terceiro o turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros, quarto cadeia de valor dos recursos minerais marinhos e por fim a quinta cadeia de valor da biotecnologia azul (Comissão Europeia, 2012). Para que seja possível este crescimento azul é necessário que os governos e as organizações internacionais, coloquem à disposição dos empresários modelos financiamentos que permitam fazer investimentos estratégicos, de modo a dinamizar a Economia Azul. Pois, não basta só dar condições de financiamento aos empresários, também é preciso introduzir nestas cadeias de valor quadros regulamentares e institucionais sólidos para desenvolver serviços auxiliares necessários para realizar estas atividades, ou seja, na área financeira, de seguros, de comunicações, testes e certificações de desenvolvimento (Comissão Europeia, 2012).

Relativamente às cadeias de valor supramencionadas anteriormente, podemos identificar que existe enorme potencial em cada uma delas, como podemos ver no relatório oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável, que nos diz que a cadeia de valor de energia azul pode “aumentar a eficiência da exploração de recursos energéticos, minimizando as emissões de gases com efeito de estufa em cerca de 65 milhões de toneladas de CO₂ em 2020” (Comissão Europeia, 2012: 7). Isto é possível tudo graças à produção de energia eólica marítima, que para além desta redução de gases efeitos de estufa irá proporcionar ao mercado de trabalho europeu cerca de 170.000, postos de trabalho até 2020 (Comissão Europeia, 2012). Agora tendo em conta a cadeia de valor da aquicultura, verificamos que estamos perante uma atividade com enorme potencial de crescimento, dado que a aquicultura representa atualmente 25% do consumo de pescado na União Europeia e que poderá ter um

crescimento anual de 6.6%, podendo assim chegar aos 65% no ano de 2030 (Governo de Portugal, 2013a)

No âmbito da cadeia de valor do turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros verificamos que 63% dos turistas europeus procuram passar as suas férias junto à orla marítima dos países europeus. No entanto, verificamos que estamos perante a cadeia de valor que possui “a maior atividade económica marítima, empregando assim 2,35 milhões de pessoas, o que equivale a 1.1% do emprego total da União Europeia” (Comissão Europeia, 2012: 10). Logo, podemos concluir que se estivermos perante um ambiente sustentável e ecológico, certamente levará ao interesse e posteriormente à criação de novas oportunidades de turismo.

Agora tendo em conta as outras duas cadeias de valor realçadas anteriormente, também somos capazes de identificar grandes oportunidades futuras, nomeadamente na cadeia de valor de recursos minerais marinhos, dado que com as subidas constantes do preço das matérias-primas não energéticas levam a que existam riscos de penúria de abastecimento. Este risco está a dar a possibilidade das empresas de explorações mineiras considerar os recursos do mar, o que permite aqui uma grande margem de progressão (Comissão Europeia, 2012).

Por fim, temos a cadeia de valor de biotecnologia azul, que segundo as estimativas irá proporcionar postos de trabalho altamente qualificados, dando o contributo a nível de valor acrescentado para a economia europeia de 0,8 milhões de euros (Comissão Europeia, 2012). Esta cadeia de valor tem um enorme potencial para conquistar o mercado orientado para produtos de elevado valor destinados aos setores da saúde, pois trata-se de uma área que pode elaborar fármacos inovadores a partir de organismos marinhos.

6.4 Análise ao relatório sobre a Estratégia do Crescimento Azul: Rumo a um crescimento mais sustentável e ao emprego na Economia Azul

O presente relatório, pretende demonstrar a estratégia conduzida pela UE, para fomentar a Economia Azul, que é considerada um motor para o bem-estar e prosperidade da Europa. O objetivo principal deste relatório é impor uma série de medidas que possam ser implementadas em cada setor marítimo, de forma a criar condições para que possam crescer contribuindo então a PMI. Assim, a Economia Azul deve adotar uma estratégia assente em três vetores, ou seja, a habilitação do crescimento azul, promover uma abordagem de parceria entre bacias marítimas e reforçar o investimento.

Para a implementação da primeira estratégia devemos melhorar o conhecimento do meio marinho, de planejar o ordenamento do espaço marítimo e ter uma vigilância marítima integrada. Sendo assim, podemos referir que o fornecimento dados relativos ao meio marinho “torna os dados mais interoperáveis e mais acessíveis aos utilizadores melhorando a produtividade da indústria privada, das autoridades públicas, dos investigadores e da sociedade civil.” (Comissão Europeia, 2017: 11). Esta questão, ressalta-nos para a ideia que se quisermos ambicionar ter um melhor conhecimento dos oceanos e dos mares, devemos ter à nossa disposição dados que nos permitem compreender e aperfeiçoar cada atividade marítima, de forma a sermos capazes de identificar os erros e as omissões que nos condicionam o nosso crescimento.

A primeira estratégia também nos dá a conhecer a necessidade de também planejar o ordenamento do espaço marítimo, na medida que a maioria das atividades marítimas se desenvolvem na costa marítima. Esta realidade, acontece muito devido á concorrência exacerbada pela utilização de água costeiras que provoca pressão aos recursos oceânicos. Neste sentido a UE, considera que “se deveria criar um sistema de ordenamento espacial para as atividades marítimas nas águas sob jurisdição ou controlo dos estados membros” (Comissão Europeia, 2017: 10), ou seja, podemos evidenciar que este sistema protagonizado pela UE é revelador de algumas inconsistências a nível de não assegurar que todas os sistemas estão uniformizados, o que pode causar decisões que afetam os ecossistemas. Por isso, temos que ser capazes criar um sistema de ordenamento espacial para as atividades marítimas que tenha a mesma base de jurisdição para todos os estado membros.

Para terminar a primeira estratégia devemos nos focar na vigilância marítima integrada que está destinada “a controlar, detetar e a reagir a atividades ilegais ou perigosas no mar.” (Comissão Europeia, 2017: 15). A aplicação desta medida, demonstra ser um dos pontos principais das ações propostas para a UE, mas também a que apresenta mais dependência do contributo de cada estado membro. Nós evidenciamos estes factos, porque consideramos que sem haver cooperação entre estados membros e sem haver cooperação entre autoridades civis e militares é muito difícil alcançar uma vigilância marítima integrada. Sendo assim, devemos proporcionar a fomentação de uma gerência de acordos entre estados membros para fazer com que os recursos e as informações possam ser aplicados com maior grau de eficácia e que por sua vez estas mesmas informações possam ser utilizadas para criar inovações que permitam responder às necessidades da vigilância marítima integra, como por exemplo melhorar a tecnologia dos drones.

Agora, apresentado a segunda estratégia para alcançar o crescimento azul, identificamos que a UE caracteriza-se por ser banhada pelo Mar Adriático, Mar Báltico, Mar Negro, Mar Mediterrâneo e por fim pelo Oceano Atlântico. Esta diversidade de espaços marítimos, deve ser organizada em conjunto de forma a ser feita “uma estratégia que explore os pontos fortes como o potencial da energia renovável do Oceano Atlântico, as deficiências como a poluição marinha do mar Báltico ou a segurança marítima no Mediterrâneo”. (Comissão Europeia, 2017: 30) A cooperação entre estados membros demonstra mais uma vez ser essencial para desenvolver medidas combinadas, capaz de promover o crescimento sustentável. No entanto, devemos ter atenção que cada região geográfica banhada por um destes mares ou oceano são regiões que apresentam fatores climáticos, oceanográficos, económicos e sociais distintos, o que significa que cada politica implementada para abrangência destes espaços marítimos devem ser criteriosas e garantir que existe o mesmo nível de investimento para todos os estados membros, pois só assim é que será possível estimular o desenvolvimento das atividades marítimas.

Para terminar, temos a terceira estratégia que consiste em reforçar o investimento, através de fundos estruturais como o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP), o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo de Coesão (FC) e o Fundo Social Europeu (FSE), entre outros. A necessidade de reforçar o investimento deve-se muito, a estarmos perante um Economia Azul que é contemporânea e que pela esta sua característica precisa de “promover a inovação a nível de novas tecnologias, novos produtos e novos serviços e estimular o investimento especialmente em casos em que os mercados financeiros são relutantes em emprestar e favorecer capital para atividades desconhecidas” (Comissão Europeia, 2017: 45). Desta forma, percebemos que para as atividades marítimas ambicionaram um crescimento azul existe um longo e árduo caminho para alcançarmos um grau de maturação satisfatório. Esta nossa evidência, deve-se considerar que é necessário desencadear um conjunto de investimentos em áreas como o conhecimento marítimo, inovação, tecnologia e infraestruturas (autoestradas marítimas, pontes, portos etc.) que garantem a mobilidade dos recursos gerados pelas atividades marítimas.

6.5 Análise ao relatório *Blue Growth for Portugal*

O seguinte relatório, intitulado por *Blue Growth for Portugal* caracteriza-se por dar continuidade a um conjunto de estudos importantes sobre a economia do mar em Portugal, tais como o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, publicado pela Presidência do

Conselho de Ministros em 2004, bem como o Relatório *Hypercluster do Mar*, publicado em 2009 pela Associação Comercial de Lisboa. Sendo assim, podemos constatar que o verdadeiro propósito do relatório supramencionado é “contribuir para desvendar a realidade da economia do mar e do seu potencial em Portugal tendo o objetivo de superar uma análise baseada apenas nas estatísticas disponíveis (que, aliás, são escassas em Portugal) e que associa à reflexão macroeconómica um olhar sobre as empresas que concretamente se inserem nos diversos setores da economia do mar em Portugal”. (Pitta e Cunha, 2012: 11) Por isso, foram realizadas análises aos seguintes setores: portos e transportes marítimos; equipamento, construção e reparação naval; alimentação de origem marítima; lazer e turismo marítimo e energia *offshore*.

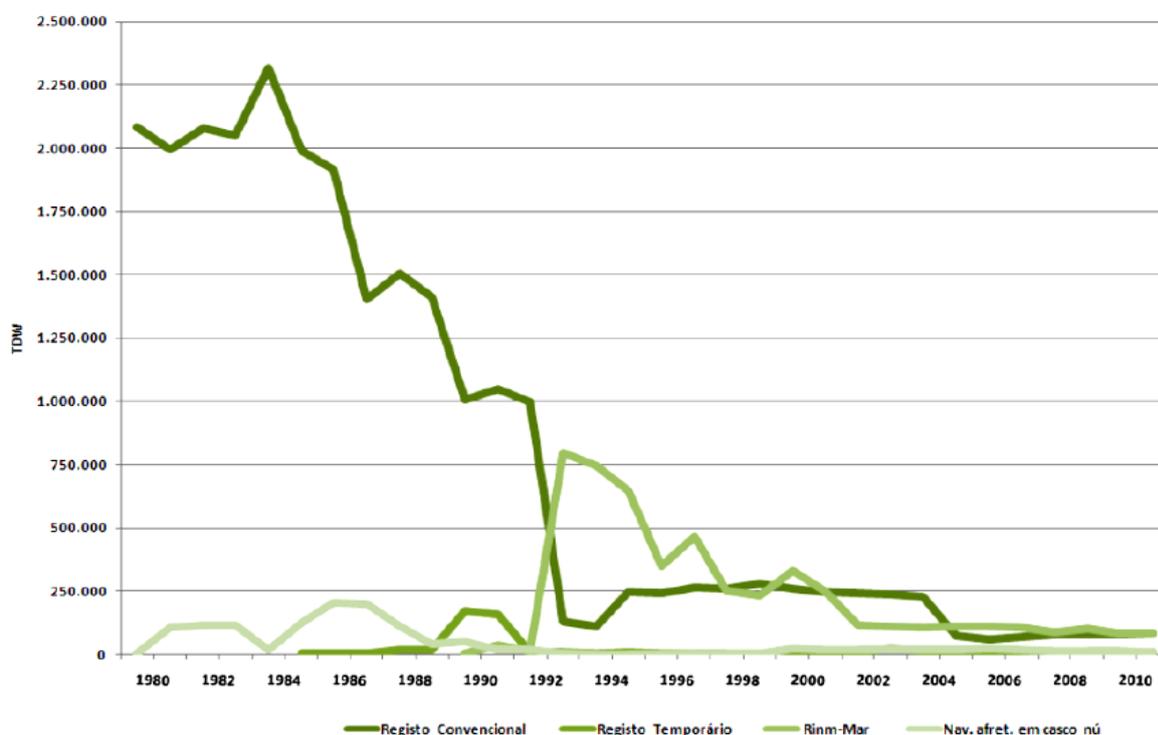
Assim, dando início à análise da economia do mar em Portugal, setor a setor, vamos começar por introduzir o setor dos portos e transportes marítimos que agrega um conjunto de atividades (a construção, a reparação, o equipamento, engenharia naval, os serviços marítimos financeiros, jurídicos, de seguros, de agência, de classificação de navios, entre outros), que originam “a massa crítica, a tecnologia e o *know how* necessários para que um país possa ter um setor marítimo forte” (Pitta e Cunha, 2012: 41). A questão que pode ser levantada é porque que um país que tem uma geografia avassaladoramente marítima, uma localização privilegiada e um passado histórico marítimo, desperdiçou tantas sinergias para construção de uma verdadeira economia do mar? As razões, mais evidentes deve-se acima de tudo ter passado por um longo tempo com muito pouco ou mesmo nenhum investimento na sua exploração, ou seja, houve um afastamento das políticas de investimento do mar, por parte do governo português, após a revolução de abril em 1974 até 1992, o que provocou uma constante estagnação da maior parte dos setores marítimos. Esta veracidade dos factos, só começo a mostrar uma tentativa de remediação em 1993 com a reforma do trabalho laboral portuário e em 1997 com o Livro Branco sobre a *Política Marítima Portuária, Rumo ao Século XXI*.

Seguindo esta conjuntura levada acabo por muitos e longos anos não nos podemos admirar que durante este período mencionado estivéssemos perante “portos ineficientes e caros, pouco competitivos e nada inovadores” (Pitta e Cunha, 2012: 19) e um setor de transportes marítimos que se define por apresentar uma expressão bastante reduzida para as necessidades do mercado e por ter ao seu dispor um conjunto de equipamentos obsoletos que produziam pouca rentabilidade. Isto é, ambos os setores que tiveram grande pujança na época dos

descobrimentos devido a terem sido desconsiderados a nível do seu valor estratégico apresentam um grau muitíssimo reduzido de valor acrescentado para a economia portuguesa.

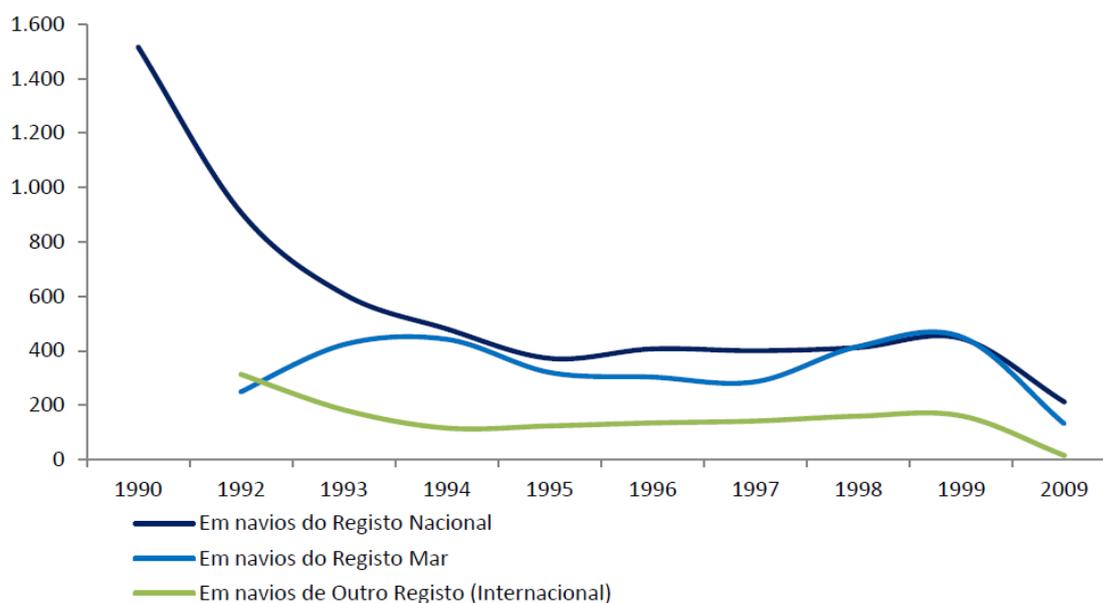
Como já foi referenciado a partir 1993, começou-se a desenvolver estudos, estratégias e novas políticas para captar investimentos consideráveis que assegurassem a modernização dos setores. Mas, a realidade é que esta nova linha de orientação só produziu efeitos no setor dos portos, sendo “hoje um setor exemplar no contexto das empresas de capitais públicos e seguramente no contexto das empresas públicas” (Pitta e Cunha, 2012: 50). Já, o setor de transportes, como mostra a Figura 5 entre 1980 e 2010 a evolução da frota nacional protagonizou-se por uma redução generalizada da frota de navios comerciais ao longo deste período, que por sua vez incitou à redução do número de marítimos portugueses como podemos ver na Figura 6 entre o período de 1990 a 2009. Ou seja, “o setor de transportes marítimos permanece definhado e não dá amostras de sair da letargia em que caiu ao longo das últimas décadas”. (Pitta e Cunha, 2012: 11)

Figura 5: Evolução da frota Nacional



Fonte: Relatório de Atividades do IPTM, 2010

Figura 6: Evolução de frota nacional por tipo de Navio e Registo



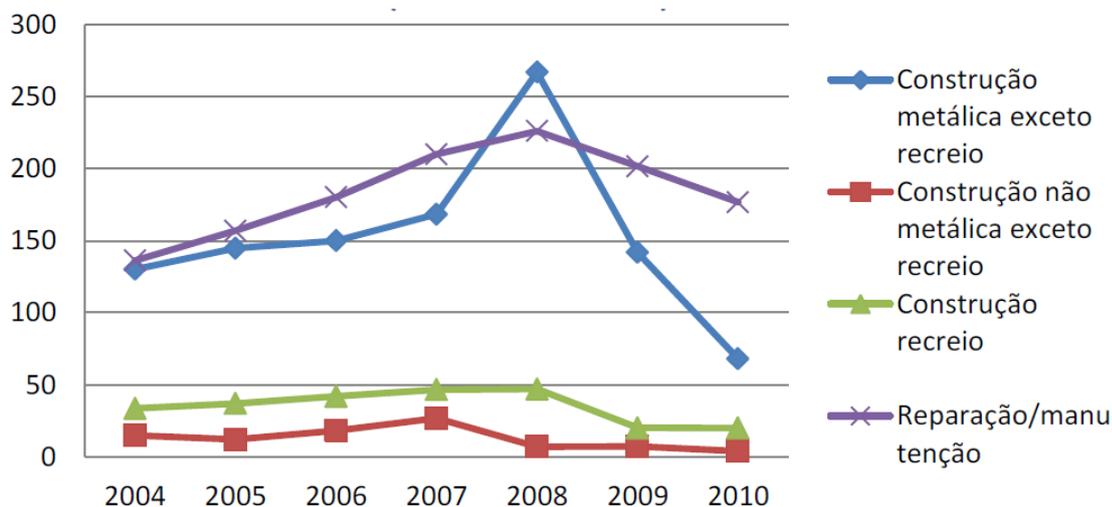
Fonte: Relatório de Atividades do IPTM, 2010

Consequentemente, podemos evidenciar que estamos perante duas fases de um “moeda” em que uma pelo um lado conseguiu recuperar, enquanto a outra estagnou-se por completo. Esta analogia é realizada para demonstrarmos que existe determinados erros estratégicos que podem por em causa efetivamente um futuro de um setor, ou seja, estamos perante uma atitude pouco pensada por parte sociedade portuguesa, que terá custos elevados para o desenvolvimento sustentável do país. Cabe a nós, sermos capazes de aprendermos com os nossos erros e “remarmos contra a maré” para aproveitarmos as possíveis novas oportunidades que uma globalização da economia mundial pode acarretar, bem como a existência de uma nova visão que os transportes marítimos são energeticamente mais eficientes.

Agora, relativamente ao setor dos equipamentos, construção e reparação naval vamos iniciar a nossa análise, denotando que estamos perante um setor muito específico que caracteriza-se por ter uma produção em série para construção de cada embarcação e necessita de capital intensivo (infraestrutura e equipamento) no arranque da sua atividade, ou seja, estamos perante um setor que necessita de elevado investimento de capital quer para o início da atividade, quer para a sua manutenção. Apesar das exigências percecionadas neste setor, identificamos na Figura 7 que até 2008 estávamos perante uma taxa média de crescimento anual bastante positiva, tendo chegado a 17% entre 2005 e 2008. Mas, o início da recessão

económica de 2008 levou ao setor recuar gradualmente, apesar de “o volume de negócios ter caído menos na reparação do que na construção e nesta caiu mais na construção metálica do que na construção não metálica ou na construção de embarcações de recreio”. (Pitta e Cunha, 2012: 129)

Figura 7: Evolução do volume de negócios da construção e reparação naval



Fonte: AIN

Nota: Valores em milhões de euros

É evidente que estamos perante um setor volátil e com grande dependência do contexto internacional. Esta questão, alienada a que as “atividades que compõem o que hoje se designa de *cluster* do mar, a importância económica das indústrias navais em Portugal é menor do que a média dos países da UE,” (Pitta e Cunha, 2012: 130) leva-nos a ressaltar que estamos a “pagar a fatura” de muitos e longos anos termos desvalorizado a importância do mar nas nossas agendas políticas. Este erro provocou o desmantelamento da maioria da frota portuguesa que até aos dias de hoje tem repercussões em vários setores, mas com principal iminência no setor de construção e reparação naval.

Neste contexto é necessário recuperar alguma vitalidade do setor, identificando qual é o valor estratégico do setor e quais são as oportunidades futuras que podemos aproveitar para dinamizar o setor. O valor estratégico deve passar muito pelo facto de sem haver um setor forte em equipamentos, construção e reparação naval dificilmente vamos poder assegurar o setor de transportes dinâmico e capaz de responder às necessidades do mercado. Agora, atendendo às oportunidades são diversas na medida que se observarmos para a conjuntura

atual identificamos que por exemplo a UE tem desenvolvido políticas para melhorar o clima e o ambiente, dando principal ênfase ao desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância, por isso constitui uma oportunidade para fazer face ao carácter periférico do país. Uma outra oportunidade é aproveitarmos a nossa localização geográfica para nos posicionar no mundo como um centro de importantes rotas de transporte marítimo, pois acordos como o que está a ser negociado entre a UE e EUA, ou seja, o denominado acordo transatlântico deve ser aproveitado. Perante estas oportunidades, devemos ser capazes de planear, organizar e executar estratégias que nos permitem captar as sinergias para poder recuperar o setor de equipamentos, construção e reparação naval, por isso devemos ter atenção que “não se pode ir para o mar sem navios e sem indústrias aptas a construir e reparar infraestruturas e equipamentos”. (Pitta e Cunha, 2012: 133)

No seguimento da nossa análise, vamos introduzir também o setor de alimentação de origem marinha que envolve um conjunto de subsectores a nível dos recursos como a preparação e transformação de pescado, da indústria conserveira, e da distribuição e comercialização, bem como, todo o tipo de géneros alimentares que tenham origem marinha, ou seja, octópodes, moluscos, bivalves, crustáceos, rações, sal e algas. Estes subsectores referenciados, constituem as principais atividades tradicionais da economia do mar de um país, mas devido a uma desvalorização da sociedade portuguesa como já foi mencionado anteriormente nos setores portos e transportes marítimos não existem corpo suficiente para dinamizar integralmente o setor de alimentação de origem marinha, ou seja, falta-nos os alicerces para podermos desenvolver os diversos setores da economia do mar.

Apesar das dificuldades apresentadas optamos por analisar dois subsectores com grande potencial de crescimento em Portugal, nomeadamente a pesca e aquacultura. Sendo assim, começamos primeiramente por assinalar que a população portuguesa é o maior consumidor de pescado da UE e Portugal é a terceira maior ZEE. Estes dois factos apresentados são de grande importância porque contrastam bem a conjuntura da economia do mar em Portugal, ou seja, estamos numa situação em que somos grandes consumidores de pescado, mas não temos mecanismo de produção que gerem autossuficiência para fazer face à procura diária. Esta realidade, deve-se por exemplo na aquacultura a nossa produção de produtos aquícolas estar abaixo da média europeia, pois estamos nos 10% do pescado capturado, enquanto a média europeia está situada nos 25% do pescado capturado (Pitta e Cunha, 2012). Isto significa que, para fazermos face ao nosso consumo temos que importar o que provoca um agravamento da balança comercial.

Com esta situação evidenciada temos a perceção que se existe um consumo constante de pescado em Portugal, que na qual a sua produção existente é reduzida para fazer face à procura, isto significa que existe aqui uma margem de progressão do subsector de aquacultura, nível de aumentarem a sua produção. Neste sentido, Portugal terá que resolver um conjunto de situações a nível do subsector de aquacultura, ou seja, ordenar o território nacional de acordo com a sua geografia de forma a tirar vantagens das suas condições geográficas e físicas do país e também deve ser capaz de simplificar os processos de licenciamento de uma empresa de aquacultura, de modo a suprimir as barreiras e os constrangimentos existentes.

No caso do subsector de pescado, devemos ter atenção que “as zonas marítimas sob jurisdição nacional não são muito ricas em *stocks* pesqueiros” (Pitta e Cunha, 2012: 168) o que não possibilita aumentar significativamente no futuro do volume de capturas. No entanto, o nosso stock pesqueiro é de elevado valor comercial, o que permite ter uma margem de crescimento substancial, se apostarmos numa política de qualidade e de valor, ou seja, devemos vender quantidades reduzidas a alto preço. Face este cenário, devemos ser capazes de aproveitar os apoios da Política Comum de Pescas para desenvolver as nossa frotas pesqueiras de forma a conseguir fazer uma transição de uma pesca artesanal para uma pesca mais sofisticada que nos permite aumentar a produtividade e o nível de produção.

Para além destes três setores mencionados, temos também o setor de lazer e turismo marítimo que caracteriza-se por agrupar um conjunto atividades económicas que interligam-se entre si tendo como subsectores: o subsector das infraestruturas náuticas, o subsector do equipamento, o subsector das atividades marítimo-turísticas, o subsector dos eventos náuticos e o subsector do turismo de cruzeiros. Se olharmos para o panorama nacional estamos diante um setor que evidencia, tal como os outros setores retratados, por estar à face das suas expetativas, ou seja, o desaproveitamento dos seus portos e transportes marítimos que são a base da sua atividade causam dificuldades para que o setor de lazer e turismo marítimo se possa expandir. Assim, estamos perante um setor em estado de declínio a nível do seu peso económico, volume de negócios, postos de trabalho e inovação. A estes factos, se juntarmos a existência de constrangimentos legais, burocráticos e o fraco desenvolvimento de infraestruturas, temos então, as razões para se verificar a desproporcionalidade entre o seu elevado potencial e o seu reduzido aproveitamento. Isto faz com que “a procura interna pelos produtos e serviços do setor de lazer e do turismo marítimo seja pequena em Portugal” (Pitta e Cunha, 2012: 254).

No entanto, apesar da discrepância existente entre o seu potencial e o seu verdadeiro crescimento, podemos afirmar que existe uma margem de desenvolvimento deste setor que pode ser concretizada, devido “à localização privilegiada entre o Mediterrâneo e o Mar do Norte, que são dois polos de forte desenvolvimento do turismo náutico na Europa; as condições naturais paisagísticas, ambientais e climatéricas propícias; as condições de procura interna potencial, pela concentração da maioria da população na faixa litoral do país; e a existência de múltiplas infraestruturas de abrigo em zonas estuarino-fluviais e em portos de comércio e pesca, com capacidade de serem adaptadas para a náutica de recreio”. (Pitta e Cunha, 2012: 260). Com estas características existentes em Portugal a questão que se levanta é se existe este potencial porque ele não foi aproveitado? Como tem vindo a ser sublinhada ao longo deste capítulo deve-se a desvalorização da economia do mar que foi iminente durante o longo período de tempo por parte da sociedade portuguesa. Mas contudo, a principal contenda que devemos fazer neste momento, é o que deve ser feito para que possa ser explorado este potencial? Sendo assim, destacam-se um conjunto de medidas como por exemplo: reduzir os elevados custos de burocracia e administração; desenvolver infraestruturas náuticas e desenvolver um plano para apresentar no exterior o *know how* do setor do lazer e do turismo marítimo.

Contudo, devemos ter em conta que como estamos perante um setor que representa uma grande diversidade subsectores como já foi referido, será essencial pensar neste setor de forma agregada promovendo assim um *cluster* que tenha uma estratégia comum para todas as atividades económicas, ou seja, é necessário construir um *cluster* aplicando o conjunto de medidas supramencionadas com intuito de se alcançar o crescimento pretendido para este setor, de forma pelo menos alcançarmos a média dos países Europeus que tem costa marítima

Por último, a nossa análise temos o setor de energia *offshore* que “não conta verdadeiramente ainda com um setor económico dedicado à exploração de energias *offshore*” (Pitta e Cunha, 2012: 297). No entanto, devido à grande dependência energética do exterior que afeta a competitividade da economia portuguesa surge, um conjunto de energias *offshore* que tem potencialidade a virem a ser exploradas em Portugal. O que pretende é alertar o leitor que o mar pode vir a ser um elemento constitutivo para transformar o quadro energético português contribuindo assim, para uma progressiva redução da dependência externa.

A nível das energias tradicionais como gás natural e petróleo, Portugal encontram-se na situação do desconhecimento, ou seja, não sabe se hipoteticamente se existe ou não estes

combustíveis fósseis nas suas bacias marítimas. Isto deve-se muito ao défice de investimento em pesquisas, que tem-se prolongado ao longo do tempo. Apesar da ausência de conhecimento acerca das energias tradicionais existe um conjunto energias renováveis que podem vir a ser desenvolvidas em Portugal como é o caso da energia eólica *offshore*, da energia oceânica geradas pelas ondas, as marés e as correntes e também a energia *offshore* extraída pelas algas. Estas diferentes formas de energia renováveis encontram-se em estados de maturação muito distintos uns dos outros, tendo apenas como denominador comum terem condições naturais ótimas para serem explorados na Europa e principalmente em Portugal.

A nível da energia eólica *offshore* estamos perante a energia renovável que mais cresceu na Europa, sendo considerada uma energia com elevado valor comercial. Esta energia obteve esta projeção, devido a um elevado investimento que permitirá no futuro ter oportunidades de negócio a nível de se puder assistir a uma expansão da eólica do *near shore* para o *deep offshore* consolidando assim, a sua atividade. Agora, atendendo à energia oceânica geradas pelas ondas, as marés e as correntes encontramos em Portugal “um forte potencial natural de exploração, pelo menos na costa oeste do seu território nacional” (Pitta e Cunha, 2012: 292). No entanto, estamos perante uma energia que necessita de elevados investimentos para sua exploração e que comporta alguns riscos a nível da sustentabilidade dos seus equipamentos de produção, devido a condições marítima intempéries. Isto alienado, à situação económica em Portugal vive coloca um grande entrave à sua exploração. Assim estamos perante uma energia renovável com dificuldades em afirmar-se na Europa e em Portugal, daí se considerar que neste momento a sua exploração comercial não é sustentável. Por fim, temos a energia *offshore* extraída pelas algas que se encontra no estado inicial, em que a sua exploração de energia deve ser mais genérica utilizando para além das microalgas, as macroalgas marinhas. Esta nova energia surge como alternativa à produção de biocombustíveis, gerada pelos produtos agrícolas, dado que se considera que não seria sustentável continuar a sua exploração, ou seja, estamos perante uma nova geração de biocombustíveis que devido às características biofísicas de Portugal poderá a curto prazo um considerável nível de produção.

A questão é que devemos de ser capazes de reconsiderar e perceber que existem um conjunto de energias renováveis que podem mudar o panorama internacional, tornando o mundo mais eficiente na utilização dos seus recursos. Pois cenários, como crescimento demográfico em algumas regiões internacionais vão continuar a intensificar-se, incitando a um aumento exponencial do consumo de energia, o que exigirá um maior esforço das fontes energéticas tradicionais. Isto significa, que existe oportunidades de desenvolvermos um conjunto de

energias renováveis incidentes no mar, tendo para isso haver capacidade de atrair investimentos externos para desenvolver tecnologias que permitem a sua exploração.

6.6 Análise integrada de Economia Azul

A concepção que sustém os seguintes relatórios referenciados anteriormente é que os oceanos tem capacidade de ter um papel mais profundo na vida humana, na medida que são capazes de ser um motor de crescimento económico, de proteção social e de proteção do ambiente. Desta forma se conseguirmos concentrar estes três vetores na mesma nomenclatura estamos em condições ideais para garantir a sustentabilidade dos oceanos. Mas a verdade é que análise protagonizada aos excertos dos autores clássicos (Adam Smith, e John Stuart Mill e Alfred Marshall) alertou-nos para a existência já destes conceitos agregados ao oceano, ou seja, consideravam um meio de desenvolvimento económico de uma nação.

Considerando a confrontação de pensamentos entre os autores clássicos e os autores contemporâneos, conseguimos constatar que os clássicos devido à vivência constante com a época dos descobrimentos observavam os oceanos apenas com um meio. Isto é demonstrativo de uma visão redutora das capacidades que o mar pode vir a desempenhar. Já os autores contemporâneos devido a estarem num mundo globalizado que possui tecnologia habilitada permitiu estudar os oceanos na sua plenitude, atribuindo assim o surgimento de faculdades ainda inexistentes. Esta realidade veio direcionar a nossa análise em dois caminhos, ou seja, os clássicos estão na origem dos conceitos que são a base da Economia Azul, enquanto os autores contemporâneos permanecem como os investigadores que permitiram o seu desenvolvimento a nível das oportunidades que esta economia pode vir a desempenhar.

Por isso, de forma a dar continuidade a este projeto houve uma grande aposta da União Europeia em Economia Azul através da criação de uma PMI que tinha o objetivo de consciencializar e dar conhecimento prévio dos oceanos à sociedade, aumentar a competitividade de cada setor marítimo e proporcionar a construção de uma base sólida financeira, ou seja, é necessário construirmos instrumentos que proporcionam uma boa governação marítima. Por mais que seja ambicioso esta PMI, alguns investigadores consideram que é necessário percorrer um caminho que permita a formação de um *cluster* marítimo, dado que, acreditam que consegue garantir uma melhor imagem, atratividade e produtividade de um conjunto de diferentes setores. Isto, alienado à Economia Azul que fornece um conjunto de oportunidades para o crescimento sustentável de setores tradicionais e

emergentes, significa que existe condições para um crescimento marítimo sustentável, capaz de valorizar o potencial explorado e inexplorado dos oceanos e das costas marítimas.

O sucesso, deste projeto passará pela capacidade dos governos e das organizações internacionais, colocarem à disposição dos empresários fontes de financiamento que permitam o desenvolvimento de uma tecnologia, capaz de acrescentar a cada setor produtividade e sustentabilidade, ou seja, é necessária criar condições para que surjam empresas que acreditem nas potencialidades dos oceanos como uma fonte de riqueza, tal como (Smith, 1776) acreditavam que a proximidade das costas marítimas e dos rios permite dar continuidade ao processo produtivo, pois existe uma oportunidade de poder exportar o excedente, ou então (Marshall, 1919) pela capacidade dos oceanos serem a propriedade mais valiosa do mundo.

Neste sentido, através do relatório *Blue Growth for Portugal* analisado anteriormente, identificamos que Portugal apresenta características únicas para desenvolver atividades marítimas ao longo da sua costa marítima e nos seus mares. Tendo a possibilidade de desenvolver um conjunto de setores como os portos e transportes públicos; equipamento, construção e reparação naval; alimentação de origem marítima; lazer e turismo marítimo e energia *offshore*. Colocando assim, o país na rota do mundo como uma nação marítima capaz de aproveitar e desenvolver os seus recursos de forma sustentável.

6.7 Conclusões preliminares

Na sequência desta análise, realizada a um conjunto de relatórios internacionais e nacionais é inequívoco a importância que os oceanos e mares tem na UE e em Portugal devido a abrangência marítima em quase todo o seu território continental. Neste sentido, com a existência de um enorme preocupação com o ambiente surge então a Economia Azul que permite integrar a sustentabilidade e o crescimento económico num conjunto de atividade económicas como as cadeias de valor de energia azul, aquicultura, turismo costeiro e de cruzeiros, recursos minerais e por fim biotecnologia azul. Sendo assim, estamos perante um conjunto de cadeias de valor que se foram apoiadas a nível de políticas públicas com instrumentos decisórios vai nos permitir alcançar o crescimento azul para Portugal.

7. Conclusão

A presente dissertação teve como objetivo perceber a origem da Economia Azul, de forma a identificarmos as oportunidades de crescimento azul. Sendo assim, esta dissertação corroborou a sua análise, através da metodologia de uma análise de conteúdo. Deste modo, este método será aplicado a uma amostra diversificada assente em duas perspetivas, ou seja, para perceber a origem da Economia Azul esta dissertação recorreu a um conjunto de clássicos, enquanto para identificar as oportunidades de crescimento azul, esta dissertação optou por selecionar uma amostra de um conjunto de relatórios internacionais e nacionais sobre a economia do mar.

Para o desenvolvimento desta dissertação a sua base estrutural contou com quatro capítulos. Em que o primeiro é um enquadramento teórico sobre o tema, onde se realizou uma revisão de literatura sobre a economia do mar, em que para tal foi abordado uma diversidade de assuntos, como a sustentabilidade dos oceanos, a importância económica dos oceanos para a UE e para Portugal, a evolução dos diferentes conceitos de economia do mar e por fim a construção de uma estrutura conceptual sobre economia do mar. Neste sentido, importa denotar que esta revisão de literatura pretende alertar o leitor a existência de indicadores económicos, sociais e de sustentabilidade que podem ser alcançados para fomentar um crescimento económico sustentável para uma nação. Todavia foi também realizado uma revisão de literatura assente numa amostra de relatórios, revistas, mestrados e livros sobre economia do mar, de forma apreender um conjunto de conceitos sobre o tema, que nos possibilitou a construção de uma estrutura conceptual sobre economia do mar.

O segundo capítulo, pretende apresentar a metodologia de análise de conteúdos utilizada nesta dissertação, ou seja, é explicado ao leitor os seus procedimentos teóricos para a sua análise, tendo em conta um determinado corpus estabelecido. Sendo assim, salienta-se a técnica de aplicação ao corpus, nomeadamente a estrutura conceptual sobre a economia do mar, que tem por objetivo identificar passagens escritas nos livros clássicos e nos relatórios internacionais e nacionais, de forma a extrair os seus significados. No entanto, devemos ter em atenção que a metodologia utilizada para esta dissertação carece de algumas limitações, na medida que como o objeto de trabalho é o texto, em que se pretende é a extração do seu significado para o estudo proposto, significa que as interpretações do pesquisador podem sobrepor os fenómenos explicados.

O terceiro e quarto capítulo descrevem a análise empírica da dissertação, a nível da metodologia proposta no capítulo anterior. Sendo assim, podemos dizer que no terceiro capítulo é mencionado três autores clássicos (Adam Smith, John Stuart Mill e Alfred Marshall), que através das suas palavras demonstraram inequivocamente a importância do mar e dos oceanos para o motor da economia da nação. Contudo, outro aspeto que não é nada menos importante como é o caso sustentabilidade dos mares e dos oceanos é referido pelos autores clássicos como uma grande preocupação dos próximos séculos, o que efetiva uma grande preocupação por esta temática, já naquela época. Sendo assim, como o conceito de Economia Azul, perspectiva o crescimento económico com sustentabilidade, significa que a sua origem encontra-se já mencionado na época dos clássicos através das suas palavras escritas nos seus livros. No que diz respeito, ao quarto capítulo é mencionado um conjunto de relatórios internacionais e nacionais que efetivaram a importância das atividades marítimas para o futuro crescimento económico de uma nação. Assim é unânime a existência de um conjunto de setores que contribuem para o seu futuro, ou seja, as cadeias de valor de energia azul, aquicultura, turismo costeiro e de cruzeiros, recursos minerais e por fim biotecnologia azul, apresentam valor potencial para alcançarem o chamado crescimento azul.

Desta forma, após o sumário de capítulo, consideramos que esta dissertação contribui para uma visão ampla da Economia Azul, o que enriquece a perspectiva económica de cada setor identificado como uma oportunidade de crescimento azul. Assim, esta dissertação invoca também a necessidade de se construir um *cluster* agregador de todas estas atividades, de forma a captar sinergias que fomentam criação de riqueza para uma nação.

No entanto, ao longo desta dissertação foi sendo exposto a necessidade de haver um apoio de políticas públicas para este novo projeto, que consolida o crescimento económico com a sustentabilidade dos oceanos, ou seja, Portugal encontra-se num novo desafio de regressar ao mar e aos oceanos que muito o caracterizou ao longo dos séculos por ser um país sem medo que partiu à procura dos descobrimentos. Neste sentido, existe a necessidade de criar de instrumentos de financiamento que apoiam a empresas e especialmente os empreendedores que pretendem desenvolver o seu negócio em atividades ligadas ao mar.

Apesar da abrangência do tema em estudo é desejável que a comunidade académica continue a desenvolver investigações sobre este assunto, pois estamos perante uma economia que está em fase introdutória. Sendo assim, existe um longo caminho a percorrer para que realmente se consiga torna estas atividades marítimas num *cluster*. Por isso, deixaria aqui a sugestão para

futuros estudos investigarem cada setor individualmente, de forma a perceberem como seria o caminho para se tornarem um *cluster*. Todavia, como estamos perante uma economia recente, existe também a necessidade de desenvolver inovações que harmonizem a sua exploração, ou seja, por exemplo para vigilância marítima existe a necessidade de se desenvolverem cada vez mais os drones.

Referências Bibliográficas

- Banco de Portugal (2015).** Análise das Empresas do Setor do Mar: Estudos da Central de Balanços. Lisboa
- Behnam, A. (2007). **Biodiversity of the Ocean: Question of Governance**, IOI Proceedings of PIM XXXII, Malta.
- Behnam, A. 2013. *Tracing the blue economy*. Valetta: Foundation de Malte
- Brundtland, G. H. 1987. **Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future**. Transmitted to the General Assembly as Annex to document A. 42 – 427, United Nations
- Caldeira, J. 1999. **A nação mercantilista: Ensaio sobre o Brasil**. São Paulo: Editora 34 Ltda
- Carvalho, V. 1995. *A importância do mar para Portugal*. Venda Nova: Bertrand Editora
- Chizzotti, A. (2006). **Pesquisa em ciências humanas e sociais (8a ed.)**. São Paulo: Cortez.
- Comissão Europeia (2006). **Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares**. Bruxelas
- Comissão Europeia (2012a). **The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors**. Bruxelas
- Comissão Europeia (2012b). **Crescimento Azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo saudável**. Bruxelas
- Comissão Europeia. (2013a). **Pescas e Assuntos Marítimos**. Bruxelas
- Comissão Europeia (2013b). **Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na região Atlântida: Para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo**. Bruxelas
- Comissão Europeia (2015a). **Tackling illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing**. Bruxelas
- Comissão Europeia (2015b). **International Ocean Governance: A shared responsibility to improve the use, protection and management of the World`s oceans**. Bruxelas
- Cunha, P.T. 2012. **Blue Growth for Portugal: Uma visão empresarial da economia do mar**. Cotec Portugal.
- Direção Geral de Política do Mar (2014). **Conta Satélite do Mar: Definição conceptual de Economia do Mar**. Lisboa
- Douvere, F. 2008. The importance of marine spatial planning in advancing ecosystem-based sea use management. **Marine Policy**, 32: 762-771
- Ekelund, R. B., & Hébert, R. F. 2014. **A history of economics theory & method (6nd ed.)**. Long Grove: Waveland Press, Inc.
- Godfrey, S. 2016. Defining the blue economy. Maritime Affairs: **Journal of the National Maritime of India**, 12: 58 - 64
- Governo de Portugal (2013a). **Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020**. Lisboa

- Governo de Portugal (2013b). **Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020: Anexo A**. Lisboa
- Grammenos, C.T. 2010. *The handbook of maritime economics and business*. London: Lloyd's list
- Harlaftis, G., & Theotokas, I. 2010. Maritime Business During the Twentieth Century: Continuity and Change. In C. Grammenos (Eds.), **The Handbook of Maritime Economics and Business**: 28-59. London: Lloyd's list
- Heaver, T. D. 2012. The Evolution of Maritime Economics. In M. Stopford (Eds.), **Maritime Economics**: 16-34. Oxon. Routledge
- Hoffmam, J., & Kumar, S. 2010. Globalisation: The Maritime Nexus. In C. Grammenos (Eds.), **The Handbook of Maritime Economics and Business**: 60-86. London: Lloyd's list
- Hopwood, B., & Mellor, M. O. 2005. Sustainable development: Mapping different approaches. **Maritime Policy and Management**, 13: 38-52
- Huberman, A.M., & Miles, M.B. (1994). **Data management and analysis methods**. In N.K.
- Hunt, E.K., & Lautzenheiser, M. 2013. **História do pensamento económico: Uma perspectiva crítica** (3rd ed.). Rio de Janeiro: Elsevier
- Mateus, A. 1992. A economia portuguesa depois da adesão às Comunidades Europeias: transformações e desafios. *Análise Social*, 27: 655–671
- Marshall, A. 1920. **Principles of economics: An introductory volume**. London: Macmillan and Co., Ltd
- Marshall, A. 2006. **Industry and Trade**. New York: Cosimo Classics
- Martins, N.O. 2009. Ética, Economia e Sustentabilidade. **Prima Facie – Revista de Ética** (3), 1: 7-30
- Mill, J. S. 1848. **Principles of political economy: With some of their applications to social philosophy**. London: J.W.Parker
- Pardo, A. 1984. Third World Lecture 1984: Ocean space and mankind. *Third World Quarterly*, 6: 559–572
- Porter, M. 2000. Location, Cluster, And Company Strategy. In M. L. Gordon & M. P. Feldman & M. S. Gertler (Eds.), **The Oxford Handbook of Economic Geography**: 253–274. Oxford: University Press
- SaeR (2009). **O Hypercluster da economia do mar: Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa**. Lisboa
- Smith, A. 1904. **An inquiry into the nature and causes of the wealth of nation: Edited and With an Introduction by Edwin Cannan and Preface by George J. Stigler**. London: Methuen & Co., Ltd.

Smith, A. 1904. Editor's Introduction by Edwin Cannan. In Cannan, E (Eds.), **An inquiry into the nature and causes of the wealth of nation: Edited and With an Introduction by Edwin Cannan and Preface by George J. Stigler**; 21-54. London: Methuen & Co., Ltd.

Stojanovic, T.A. Farmer, C.J.Q. 2013. The development of world oceans & coasts and concepts of sustainability. *Marine Policy Journal*, 42: 157 – 165

Stopford, M. 2009. **Maritime economics**. Oxon: Routledge

Talley, W. K. 2012 *The blackwell companion to maritime economics*. Sussex: Blackwell Publishing

The Economist Intelligence Unit (2015a). **Investing in the blue economy: growth and opportunity in and a sustainable ocean economy**. A discussion paper by the Economist Intelligence Unit, Palo Alto

Worm, B., & Barbier, E., & Beaumont, N., & Duffy, E., & Folke, C., & Halpern, B., & Jackson, J., & Lotze, H., & Micheli, F., & Palumbi, S., & Sala, E., & Jelkoe, K., & Stachowicz, J., & Watson, R. 2006: Impacts of biodiversity loss on ecosystem services. **Maritime Policy and Management**, 13: 38-52

Anexo

Anexo A.1: Tabela dos Mestrados

Mestrados	Abstract	Unidades Curriculares	Bibliografia
International Maritime Management (Southampton Solent University)	Este mestrado explora fatores complexos envolvidos na gestão e navegação de navios em todo o mundo, dando enfoque em áreas fundamentais tais como, o direito marítimo, as operações e as técnicas de gestão de riscos e também analisa o impacto do comércio internacional sobre as estratégias de gestão no setor marítimo.	Maritime Management; International Maritime Law; Maritime Operations and Transport; International Trade and Commercial Law ...	Baatz, Y. 2014. Maritime law ; Lun, Y. H. V., & Lai, K. H., & Cheng, T. C. E. 2010. Shipping and logistics management ; Kersten, W., & Flamig, H. 2008. Global logistics management ; Klein, N. 2012. Maritime security and the law of the sea ; Kristiansen, S. 2013. Maritime transportation: Safety management and risk analysis
International Maritime Business (Southampton Solent University)	Este mestrado estuda os setores tradicionais da economia marítima, mostrando a importância de dinamizá-los através do comércio internacional. Ao longo do mestrado haverá uma preocupação em compreender as relações entre a economia marítima e os diversos intervenientes de cada setor (organizações, companhias de navegação, autoridades portuárias, empresas e governos)	Maritime Economics; Maritime Operations and Transport; Economics of International Trade and Shipping; International Maritime Law ...	Baatz, Y. 2014. Maritime law ; Grammenos, C.T. 2010. The handbook of maritime economics and business ; Gondolfo, G. 2013. International trade theory and policy ; Kristiansen, S. 2013. Maritime transportation: Safety management and risk analysis ;
Maritime Operations Management (Liverpool John Moores University)	Este mestrado tem ligações com as diversas áreas da economia marítima, de forma atender à necessidades de mudança do setor marítimo global. Por isso, foca-se em áreas como economia marítima, gestão de portos, operações marítimas, leis marítimas e segurança marítima.	Maritime Economics; Maritime Security; Port Administration; International Trade ...	Martin, L.L. 2015. The oxford handbook of the political economy of international trade ; Karahalios, K. 2015. The management of maritime regulations ; Talley, W. K. 2012. The blackwell companion to maritime economics ;
Sustainable Maritime Operations (Plymouth)	Este mestrado combina as aptidões de pensamento crítico com apreciação das importantes questões estratégicas e tecnológicas no setor marítimos de	Maritime Industry; Marine Science; Offshore Renewable Energy; Coastal	Blanpain, R., Dimitrova, D.K. 2010. Seafarer's rights in the globalized maritime industry ; Zhu, M. 2012. Business ,

University)	hoje.	Zone Management ...	economics, financial sciences and management
Port Management and Maritime Logistics (University Rotterdam)	Este mestrado explora uma diversidade de tópicos de economia marítima que explicam o funcionamento e a gestão do transporte marítimo, cadeias de fornecimento internacional, bem como, aborda uma conjunto de setores marítimos que contribuem para o desenvolvimento económico.	Port Economics and Management; Container Logistics; Assignment on Port Management; Maritime Logistics; ...	Gunter, H. O., & Kim, K. H. 2005. <i>Container terminals and automated transport systems</i> ; Lee, C., & Meng, Q. 2015. <i>Handbook of ocean container transport logistics: Making global supply chains effective</i> ;
Maritime Economics and Logistics (University Rotterdam)	Este mestrado fornece uma multiplicidade de conteúdos sobre a economia marítima, de forma a especificar o assunto, ou seja, pretende criar ferramentas que auxiliem o discente nas suas funções.	Maritime Economics; International Economics, Sustainability, Maritime Logistics; ...	Blecker, T., & Jahn, C., & Kersten, W. 2011. Maritime logistics in the global economy: Current trends and approaches ; Stopford, M. 2009. <i>Maritime economics</i> ;
International Shipping (Plymouth University)	Este mestrado combina conteúdos teórico-práticos sobre a indústria internacional, tendo por base um grande foco em aspetos comerciais de navegação, logística e portos.	Port Policy and Management; Management and Maritime Law; International Trade; Procurement, Logistics and Shipping; ...	Haralambides, H. E. 2015. Port management ; Zhu, M. 2012. Business, economics, financial sciences and management
Logistics and Supply Chain Management with Shipping and Port Operations (Heriot Watt Heriot)	Este mestrado analisa as ligações entre a logística e o transporte marítimo, além de avaliar o papel e a contribuição da indústria portuária para o comércio global	Maritime Business and Economics; Shipping and Port Operations; Freight Transport and Warehouse Management; Strategies for Managing Supply Chains; ...	Goss, R. O. 1970. <i>Studies in Maritime Economics</i> ; Song, D. W. 2015, <i>Maritime logistics: A guide to contemporary shipping and port management</i>

Anexo B.1 Mestrados

Categorias Básicas	Descritores Específicos	<i>International Maritime Business (Southampton Solent Univeristy)</i>	<i>Maritime Economics and Logistics (University Rotterdam)</i>	<i>Maritime Operations Management (Liverpool John Moores University)</i>
Meios	Sea, ocean, maritime, marine, river, lake, water...	Ocean's biodiversity		City maritime
	Islands, archipelagos, ...			
Recursos	Fishing, aquaculture, algae's...			
	Mining, offshore drilling, ...			Offshore marine
Construção e reparação	Shipbuilding	Shipbuilding yards	Shipbuilding yards	
	Ship repair, ship maintenance	Ship recycling		
Operações	Shipping and fleets management, ...	Shipping market, ship management, port operations, shipping operations,	Port management, maritime operations	Maritime operations
	Ships (types), ...	Tankers	Container ship, tanker	
	Navigation, ...	Marine navigation, waterways	Waterway	Marine navigation
	Maritime business, ...	Shipping enterprise, maritime industry, maritime transport, shipping industry, shipping company	Sea transportation, maritime geography, freight transportation, ocean shipping	Maritime academy, freight transportation, marine industry, shipping services, ocean transportation, port industry
	Seaborne trade, freights, ...	International trade, maritime trade		
	Passenger shipping, ...			
	Container business, ...		Container shipping	
	Seafares, workers, ...	coast guard merchant marine, shipowners	Container terminal operator	Marine pilots,
Infraestrutura	Maritime law, ...	Commercial law	Port authority	Port authority
	Seaports, harbours, wharfs, ...			
	Logistics, ...	Transport logistics, maritime supply chains	Warehouse, container logistics, port economics, intermodality	Maritime center, maritime logistics
	Container ports, ...			
	Terminals, shipyards	Terminal operations, Terminals design,	Deep-sea terminal	Port terminals, container terminals
	Navy, naval bases, ...			
	Canals, ...			
Serviços e Intangíveis	Landscapes, tourism, ...			
	Security, safety, risk, ...	Business risk, maritime safety	Maritime safety	Risk environmental, maritime safety
	Environment, marine sciences ...	Marine pollution, marine environment	Environmental sustainable	Maritime science
	Knowledge, innovation,	Passenger ship technology, risk management techniques	Marine technology, ship innovations, shipping network	Maritime technology, marine engineering systems
	Finance, ...	Marine finance	Transport finance	

Anexo B.2: Obras

Categorias Básicas	Descritores Específicos	Stopford (2009) <i>Maritime Economics</i>	Talley (ed.) (2012) <i>The Blackwell Companion to Maritime Economics</i>	Grammenos (ed.) (2010) <i>The Handbook of Maritime Economics</i>
Meios	Sea, ocean, maritime, marine, river, lake, water...	Sea-coast, sea water, seabord	Seabord, coastal waters	
Recursos	Fishing, aquaculture, algae's...			
	Mining, offshore drilling, ...			
Construção e reparação	Shipbuilding, ...	Scrapping industries, Shipbuilding production	Shipbuilding programme	Shipbuilding industrial policy
	Ship repair, ship maintenance	Ship recycling industry, ship scrapping		
Operações	Shipping and fleets management, ...	Market shipping	Commercial shipping	Ship management, fleet deployment
	Ships (types), ...	Sailing ship, fleet, seagoing ships, unseaworthy ship, ocean-going, fishing boats, steamships, tankers	Cargo sector, tankers, ocean-going cargo vessel, steamships, sailing ship	Tankers, liners, cargo sector, dry bulk
	Navigation, ...	Seaworthiness, seaworthy, sea route, maritime forecasting, shipping route	Waterway shipping, shipping route, waterway navigation	Choice of flag, motorways of the sea
	Maritime business, ...	Sea shipping, seaborne transport, shipping company, maritime transport, maritime industry, ocean shipping, shipping cycles	Sea transport, short-sea shipping, ocean passenger market, ocean shipping, ocean container transportation,	Liner shipping, short sea shipping, cycles, maritime freight markets, maritime freight transportation services, bulk shipping, shipping company
	Seaborne trade, freights, ...	Maritime trade, sea trade, deep-sea trade	Sea trade, ocean freights, ocean-going trade, trans-ocean trade	
	Passenger shipping, ...	Cruise	Cruise, ferry passenger	
	Container business, ...	Container shipping		Berth, bunkers
	Seafares, workers, ...	Shipowners, seamen, shipbroker	Seamen, shipwoners,	
Infraestrutura	Maritime law, ...	Shipping taxation, sea power, maritime regulations, freight rate	Ocean freight rates	Shipping jurisdictions
	Seaports, harbours, wharfs, ...		Ocean systems management	Port efficiency
	Logistics, ...	Maritime centres, maritime entrepôt, navigational instrument	Maritime centres, intermodality	Logistics, intermodality
	Container ports, ...			
	Terminals, shipyards...	Container terminal	Seaports terminals, marine terminals	
	Navy, naval, ...			
Serviços e Intangíveis	Canals, ...	Sea passage	Shipping lines,	
	Landscapes, tourism, ...			
	Security, safety, risk, ...	Shipping risk, port security	Maritime security, marine insurance,	Safety and accident analysis
	Environment, marine sciences ...			Pollution from ships
	Knowledge, innovation, ...		Maritime technology	
Finance, ...	Ship finance,	Port investment finance	Investment, capital markets	

Anexo B.3: Revistas

Categorias Básicas	Descritores Específicos	<i>Marine Policy</i>	<i>Maritime Policy and Management</i>	<i>Maritime Economics and Logistics</i>
Meios	Sea, ocean, maritime, marine, river, lake, water...	Ocean policy, marine policy, marine affairs, , ocean affairs, marine biodiversity, sea-floor,	Waterborne, sea shared, marine waters, marine resource	Seagoing, marine species, territorial waters, sea up rivers
	Islands, archipelagos, ...			
Recursos	Fishing, aquaculture, ...			
	Seaweeds, algae's, ...	Sea ice algae's biomass, sea fauna		
	Mining, offshore drilling, ...			
Construção e reparação	Shipbuilding...			
	Ship repair, ship maintenance			Demolitions
Operações	Shipping and fleets management, ...	Marine resource managers	Maritime imports	Ship registration, fleet sizing
	Ships (types), ...	Merchant fleet, cargo ships		
	Navigation, ...		Maritime routes, waterway	Forecasting container shipping, ocean currents
	Maritime business, ...	Liner shipping, maritime transport, ocean shipping, maritime industry	Sea shipping, maritime transport, shipping company,	Port industry, ocean transportation, maritime transport, shipping company,
	Seaborne trade, freights, ...	Maritime trade, maritime freight		
	Passenger shipping, ...		Transit passages, cruise ships	
	Container business, ...			Container shipping, container ports
Infraestrutura	Seafares, workers, ...	Marine scientist	Shipwoners, seagoing marchant	
	Maritime law, ...	Regulation of marine activities, regulation for fishing vessels, tanker freight rates	Maritime authority, shipping rates	Freight rate, port authority
	Seaports, harbours, wharfs, ...		Seaports infrastructure	
	Logistics, ...	Center distribution, fleet ownership, port traffic, maritime center, sea bridges	Sea-floor structures	Maritime logistics, port traffic, port economics, fleet ownership,
	Container ports, ...	Marine goods	Ship container cranes	Container terminals
	Terminals, shipyards...			Marine terminals
	Navy, naval bases, ...			
Serviços e Intangíveis	Canals, ...			
	Landscapes, tourism, ...			
	Security, safety, risk, ...			Safety of ships, maritime cyber risk
	Environment, marine sciences ...	Marine pollution, conservation of marine resources, fish conservation, sustainable fisheries	Environmental sciences, pollution management, environmental policy, ocean acidification	
	Knowledge, innovation, ...	Sea ecosystem models, marine strategy	Ocean technology	Shipping network
Finance, ...		Maritime charges, shipping costs		

Anexo B.4: Relatórios

Categorias Básicas	Descritores Específicos	<i>The ocean economy in 2030 (OECD)</i>	<i>An integrated Maritime Policy for the European Union(UE)</i>	<i>LEME (Barómetro pwc da Economia do mar) (ed.) (6)</i>
Meios	Sea, ocean, maritime, marine, river, lake, water ...	Marine biotechnology, coastal ecosystem, marine fishing, marine aquaculture, deep-sea, sea's surface,	Marine coast, sea bottom, coastal waters, marine aquaculture	Sea barometer, sea of the naval, world ocean, water treatment, ocean means. sea grasses, desalination of seawater,
	Islands, archipelagos, ...			
Recursos	Fishing, aquaculture, ...	Stock fishing, ocean resources	Fishing sectors, control fisheries	Fishing products
	Seaweeds, algae's, ...		Seafood	
Construção e reparação	Mining, offshore drilling, ...	Offshore wind, seabed mining	Mineral resources	Offshore renewables
	Shipbuilding	Maritime equipment	Marine equipment	Shipyards building
Operações	Ship repair, ship maintenance			
	Shipping and fleets management, ...		Maritime surveillance	Fish landed, maritime surveillance
	Ships (types), ...			Sailing ship, fishing fleet
	Navigation, ...	Ocean currents		
	Maritime business, ...	Maritime industry, industrial capture fisheries, port activities, shipping business	Maritime transport, maritime activities, seabed exploitation, short sea shipping	Maritime transport, fisheries industry, maritime training, maritime sports
	Seaborne trade, freights, ...		Trade routes	
	Passenger shipping, ...			Cruise passenger
Infraestrutura	Container business, ...			
	Seafares, workers, ...			Sportsmen, fishermen
	Maritime law, ...	Seabed authority		Maritime authorities
	Seaports, harbours, wharfs, ...	Seaport structures		
	Logistics, ...	Subsea engineering, ocean monitoring	Maritime logistics	Coastal infrastructure
	Container ports, ...			
Serviços e Intangíveis	Terminals, ...			
	Navy, naval bases, shipyards ...			
	Canals, ...			
	Landscapes, tourism, ...			
	Security, safety, risk, ...	Maritime safety. risk consulting,	Maritime security; maritime safety, safety of navigation	Maritime insurance
Serviços e Intangíveis	Environment, marine sciences ...	Ocean acidification, ocean environment, unsustainable fishing sustainable oceans	Marine environment, energy sustainable, ocean sustainable, marine pollution, maritime science	Sustainable construction, sustainable fishing, maritime spaces, marine sapce
	Knowledge, innovation, ...	Ocean innovation	Subsea technologies, shipping networks	
	Finance, ...	Ocean finance, financial instruments,		

Anexo B.5: Estrutura conceptual (mestrados, obras, revistas e relatórios)

Categorias Básicas	Descritores Específicos	Economia Marítima
Meios	Sea, ocean, maritime, marine, river, lake, water, ...	Sea-coast, sea water, seabord, coastal water, ocean policy, marine policy, marine affairs, marine resource, ocean affairs, marine biodiversity, marine species, territorial water, waterborne, sea shared, seagoing, city maritime, ocean biodiversity, marine biotechnology, coastal ecosystem, marine fishing, deep-sea, marine coast, sea botton, marine aquacultre, world ocean, water treatment, ocean means, sea grasses, desalination of seawater, sea barometer, sea of the naval
Recursos	Fishing, aquaculture, ...	Stock fishing, fishing sectors, control fisheries, ocean resources, fishing products, seafood, sea fauna,
	Mining, offshore drilling, ...	Offshore wind, seabed mining, mineral resources, offshore renewables, offshore marine
Construção e reparação	Shipbuilding, ...	Maritime equipment, marine equipment, shipyards building, shupbuilding industries, shipbuilding production, shipbuilding programme, shipbuilding industrial policy
	Ship repair, shipmaintenance, ...	Ship recycling industry, ship scrapping, demolitions
Operações	Shipping and fleets management, ...	Maritime surveillance, maritime resource managers, fleet sizing, fish landed, ship registration, shipping market, ship management, port operations, comercial shipping, maritime operations, port management, fleet deployment, shippin operations, maritime imports
	Ships (tpyes), ...	Fleet, sailing ship, seagoing ship, unseaworthy ship, ocean-going, fishing fleet, fishing boats, tanker, steamships, cargo sector, cargo vessel, liners, dry bulk, cargo ships, Merchant fleet, container ship, cruise, ferry
	Navigation, ...	Ocean currents, marine navigation, waterways, maritime route, forecasting container shipping, waterway navigation, seaworthiness, seaworthy, sea route, maritime forecasting, shipping route, waterway shipping, choice of flag, motorways of the sea
	Maritime business, ...	Maritime industry, industrial capture fisheries, port activities, shipping business, maritime transport, maritime activities, seabed exploitation, short sea shipping, ocean business, decarbonising shipping, shipping industry, shipping company, fisheries industry, maritime training, maritime sports, shipping enterprise, sea transportation, maritime geography, freight transportation, ocean shipping, port industry, shipping services, ocean transportation, maritime academy, marine industry, sea shipping, liner shipping, seaborne transport, shipping cycles, bulk shipping, ocean passenger market, maritime freight markets, maritime freight transportation services, bulk shipping
	Seaborne trade,	Trade routes, maritime trade, sea trade, deep-sea trade, ocean freight, ocean going trade, trans-ocean trade, maritime

	freights, ...	freight, international trade
	Passenger shipping, ...	Cruise passenger, transit passages, cruise ship, ferry passenger
	Workers, ...	Sportsmen, fishermen, container terminal operator, shipowners, marine pilots, coast guard merchant marine, marine scientist, seagoing marchant, seamen, shipbroker
Infraestrutura	Maritime law, ...	Seabed authority, maritime authority, comercial law, port authority, regulation of marine activity, regulation for fishing vessels, shipping rate, freight rate, tanker freight rate, shipping taxation, sea power, maritime regulation, shipping jurisdictions
	Seaports, harbours, wharfs, ...	Seaports structure, ocean system management, port efficiency
	Logisites, ...	Subsea engineering, ocean monitoring, maritime logistics, coastal infrastructure, warehouse, container logistics, port economics, intermodality, transport logistics, maritime supply chains, maritime center, center distribution, sea-floor structures, port traffic, fleet ownership, sea bridges
	Terminal, shipyards canals, ...	Container terminal, seaports terminal, marine terminal, terminal operations, deep-sea terminal, terminal design, port terminal, sea passage, shipping lines
Serviços e Intagíveis	Security, safety, risk, ...	Maritime safety, maritime security, safety of navigation, risk consulting, maritime insurance, business risk, risk environmental, safety of ships, shipping risk, marine insurance, port security, safety and accident analysis
	Environment, marine sciences	Ocean acidification, ocean environment, unsustainable fishing, sustainable oceans, marine environment , energy sustainable, ocean sustainable, marine pollution, sustainable blue economy, sustainable aquaculture, sustainable shipping. sustainable seafood, suatainable construction, sustainable fishing, environment sustainable, conservation of marine resources, fish conservation, environmental sciences, pollution management, environomental policy, pollution from ships, maritime science, maritime spaces, marine space,
	Knowledge, innovation	Subsea technologies, shipping networks, ocean innovation, maritime technology, passenger ship technology, risk management techniques, marine technology, ship innovations, sea ecosystem models, marine strategy, marine engineering systems, port sustainability management systems
	Finance	Ocean finance, financial instruments, ship finance, port investment finance, investment, capital markets, maritime charges, shipping costs, marine finance, transport finance

Anexo C.1: Análise de conteúdo realizada à obra *A Riqueza das Nações* (Adam Smith)

Categoria	Descritores específicos	Palavras-chaves	N^a de vezes	Exemplos
Meios	Sea	Sea-coast, sea-fish, sea-risk, seamen, seaport, sea-weed, sea-sticks, sea-lochs, sea-side, sea-stock	108	“The neighbourhood of the sea-coast, and the banks of all navigable rivers, is advantageous situations for industry, only because they facilitate the exportation.” (Smith, 1776: 368)
	Ocean		6	“The Sea of Tartary is the frozen ocean which admits of no navigation, and thought some of the greatest rivers in the world run through that country, they are at too great a distance from one another to carry commerce and communication through the greater part of it.” (Smith, 1776: 35)
	Maritime	Maritime commerce, maritime city, maritime provinces	3	“The seat of such manufactures, as they are generally introduced by the scheme and project of a few individuals, is sometimes established in a maritime city, and sometimes in a inland town, according as their interest, judgment, or caprice happen to determine.” (Smith, 1776: 408)
	Marine	Mariners	5	“The rest are called <i>non-enumerated</i> , and may be exported directly to other countries provided it is in British or Plantation ships, of which the owners and three-fourths of the mariners are British subject.” (Smith, 1776: 578)
	River	River fisheries, navigable rivers, river navigation,	26	“In the neighbourhood of Canton many hundred, it is commonly said, many thousand families have no habitation on the land, but live constantly in little fishing boats upon the rivers and canals.” (Smith, 1776: 90)
	Lake		2	“It is limited by the local situation of the country, by the proximity or distance of its different provinces from the sea, by the number of its lakes and rivers, and by what may be called the fertility or barrenness of those seas, lakes, and rivers, as to this sort of rude produce.” (Smith, 1776: 253)
	Water	Water-carriage, well-watered, watering, watery, water-pond	54	“As by means of water-carriage a more extensive market is opened to every sort of industry than land-carriage alone can

				afford it, so it is upon the sea-coast, and along the banks of navigable rivers, that industry of every kind naturally begins to subdivide and improve itself.” (Smith, 1776: 33)
Recursos	Fishing	Fishing-boat, fishing-chambers		“Hunting and fishing, the most important employments of mankind in the rude state of society, become in its advanced state their most agreeable amusements, and they pursue for pleasure what, they once followed from necessity.” (Smith, 1776: 118)
	Aquaculture		0	
	Mining	Mining trade	4	“Mining, it seems, is considered there in the same light as here, as a lottery, in which the prizes do not compensate the blanks, though the greatness of some tempts many adventurers to throw away their fortunes in such unprosperous projects.” (Adam Smith, 1776: 188)
	Offshore drilling		0	
Operações	Ship (types, repair, management)	Ship-builders, ship navigation, ship sailing, ship bulding, coal-ship, ship carrying, shipping port, ship sailed	102	“The subsistence which they find there is so scanty that they are eager to fish up the nastiest garbage thrown overboard from any European ship.” (Adam Smith, 1776: 90)
	Navigation	Ship navigation	36	“It is remarkable that neither ancient Egyptians, nor the Indians, not the Chinese, encouraged foreign commerce, but seem all to have derived their great opulence from this inland navigation.” (Adam Smith, 1776: 36)
	Freight		12	“Silver must certainly be cheaper in Spanish America than in Europe; in the country where it is produced than in the country to which it is brought, at the expense of a long carriage both by land and by sea, of a freight and a insurance.” (Adam smith, 1776:
	Container business		0	
	Worker		0	
Infraestrutura	Harbour		3	“A highway, a bridge, a navigable canal, for example, may in most cases be both made and maintained by a small toll upon the carriage which make use of them: harbor, by a moderate port-duty upon the tonnage of the shipping which load or unload in

				it.” (Adam smith, 1776: 724)
		Wharf	0	
		Logisite	0	
		Terminal	0	
		Navy	14	“By the rules of precedency a captain in the navy ranks with a colonel in the army; but he does not rank with him in the common estimation.” (Adam Smith, 1776: 127)
		Canal	25	“It Bengal the Ganges and several other great rivers form a great number of navigable canals in the same manner as the Nile does in Egypt.” (Adam Smith, 1776: 35)
Serviços Intagíveis	e	Security	94	“What security they shall require, indeed, is left altogether to their discretion; but they cannot well require less than thirty pounds, it having been enacted that the purchase even of a freehold estate of less than thirty pound’s value shall not gain any person a settlement, as not being sufficient for the discharge of the parish.” (Adam Smith, 1776: 155)
		Safety	14	“As the option is always in the landlord to take either the substance or the price, it is necessary for the safety of the tenant that the conversion price should rather be below than above the average market price.” (Adam Smith, 1776: 200)
		Risk	39	“Whereas, upon the same quantity of goods carried by water, there is to be charged only the maintenance of six or eight men, and the wear and tear of a ship of two hundred tons burden, together with the value of the superior risk, or the difference of the insurance between land and water-carriage.” (Adam Smith, 1776: 34)
		Environment	0	
		Knowledge	38	“He must have all the knowledge, in short, that is necessary for a great merchant, which nothing hinders him from becoming but the want of a sufficient capital.” (Adam smith, 1776: 129)
		Innovation	0	

	Finance		9	“The persons employed in the finances, fleets, and magistracy, are instances of this order of men.” (Adam smith, 1776: 791)
--	---------	--	---	---

Anexo C.2: Análise de conteúdo realizada a *Principles of Political Economy* (John Stuart Mill)

Categoria	Descritores Específicos	Palavras-chaves	Nº de vezes	Exemplos
Meios	Sea	Seaboard, seamen	20	“Improvements in navigation have, with respect to food or materials brought from beyond sea, a corresponding effect.” (Mill, 1848: 140)
	Ocean		2	“Each place is alternately elevated and depressed; but the ocean preserves its level” (Mill, 1848: 261)
	Maritime	Maritime business	5	“A greater advantage than all these is a maritime situation, especially when accompanied with good natural harbours; and, next to it; great navigable rivers.” (Mill, 1848: 103)
	Marine	Marine equipment, marine navigation	4	“In poor and backward societies, as in the East, and in Europe during the middle ages, extraordinary differences in the price of the same commodity might exist in places not very distant from each other, because the want of roads and canals, the imperfection of marine navigation, and the insecurity of communications generally, prevented things from being transported from the places where they were cheap to those where they were dear.” (Mill, 1848: 485)
	River	Navigable river	8	“River fisheries are a natural resource of a very limited character, and would be rapidly exhausted, if allowed to be used by everyone without restraint.” (Mill, 1848: 84)
	Lake		5	“What marks the readiness with which labor is forced to form the most difficult materials into instruments, where these instruments soon bring to an issue the events for which they are formed, is the frequent occurrence, on many of their lakes and rivers, of structures resembling the floating gardens of the Peruvians, rafts covered with vegetable soil and cultivated.” (Mill, 1848: 126)
	Water		13	“Water, for ordinary purposes, on the banks of rivers or lakes, if required for irrigation, it may even there be insufficient to supply all wants.” (Mill, 1848: 83)

Recursos	Fishing		1	“Fisheries in the open sea are not appropriated, but fisheries in lakes or rivers almost always are so, and likewise oyster-beds or other particular fishing-grounds on coasts.” (Mill, 1848: 283)
	Aquaculture		0	
	Mining		23	“Mining industry, for example, usually yields an increase of produce at a more than proportional increase of expense.” (Mill, 1848: 144)
	Offshore drilling		0	
Operações	Ship (types, repair, management)	Shipping, shipping law, ship-trade, shipment, ship-builder, shipwrecked, coal-ship, shipyard, ship-building, steamship	68	“A great improvement in the process of smelting iron would tend to cheapen agricultural implements, diminish the cost of railroads, of wagons and carts, ships, and perhaps buildings, and many other things to which iron is not at present applied, because it is too costly; and would thence diminish the cost of production of food.” (Mill, 1848: 140)
	Navigation		30	“A natural consequence of the navigation acts, and of the mercantile system, was the so-called colonial policy, by which the colonies were excluded from all trade except with the mother country.” (Mill, 1848: 7)
	Freight		2	“Now, if the brokers find that they are asked for bills, on the one part, to a greater amount than bills are offered to them on the other, they do not on this account refuse to give them; but since, in that case, they have no means of enabling the correspondents on whom their bills are drawn to pay them when due, except by transmitting part of the amount in gold or silver, they require from those to whom they sell bills an additional price, sufficient to cover the freight and insurance of the gold and silver, with a profit sufficient to compensate them for their trouble and for the temporary occupation of a portion of their capital.” (Adam Smith, 1848: 412)
	Container		0	
	Worker		2	“All these profits, together with those of the spinner himself, were again advanced by the weaver, in the price of his material

				linen yarn; and along with them the profits of a fresh set of machine-makers, and of the miners and iron-workers who supplied them with their metallic material.” (Mill, 1848: 267)
Infraestructuras	Harbour		0	
	Wharf	Wharfage	1	“The rents of wharfage, dock, and harbor room, water-power, and many other privileges, may be analyzed on similar principles.” (Mill, 1848: 284)
	Logistic		0	
	Terminal		0	
	Navy		5	“The United States also escapes the heavy taxation that, has Europe is imposed to maintain an extravagant army and a Navy vault.” (Mill, 1848: 128)
	Canal		7	“A dock or canal, once made, does not require, like a machine, to be made again, unless it is purposely destroyed. ” (Mill, 1848: 94)
	Security	Insecurity	47	"Among the secondary causes that determine the productivity of productive agents, the most important is Safety."(Mill, 1848: 101)
	Safety		4	“By equal, i mean after making compensation for inferiority in the agreeableness or safety of an employment.” (Mill, 1848: 222)
	Risk		48	“The lowest rate of profit that can permanently exist is that which is barely adequate, at the given place and time, to afford an equivalent for the abstinence, risk, and exertion implied in the employment of capital.” (Mill, 1848: 219)
	Environment		0	
	Knowledge		33	“Of the fundamental principle in the doctrine of rent, the law of diminishing returns, he had no full knowledge, but came very close to it”. (Mill, 1848: 15)
	Innovation		0	
	Finance		23	“The reports of the Secretary of the Treasury deal with the general finances of the United States.” (Mill, 1848: 45)

Anexo C.3: Análise de conteúdo realizada a *Principles of Economics* (Alfred Marshall)

Categorias	Descritores específicos	Palavras-chaves	Nº de vezes	Exemplos
Meios	Sea	Seaweed, sea-fisheries, sea-board, seafaring men, sea-port, seashore, seaport, sea-coast, sea-breezes, seamen	41	“They make this calculation for many years beforehand; and navigators take it to sea, and use it in finding out where they are.” (Marshall, 1890: 23)
	Ocean		8	“Again, just as rivers are important elements of national wealth, the ocean is one of the most valuable properties of the world.” (Marshall, 1890: 23)
	Maritime		1	“The countries which took the lead in the new maritime adventure were those of the Spanish Peninsula.” (Marshall, 1890: 425)
	Marine		0	
	River	River-fisherie, river-basins	10	“But, since the nation has allowed its rights in them to become vested in private persons, they are not free from the point of view of the individual; and the same is true of private rights of fishing in rivers.” (Marshall, 1890: 40)
	Lake		0	
	Water	Waterworks, watering, water-logged, water carriage, watering-place, water companies, well-watered, water-ways, watershed	93	“Other things being equal, one person has more real wealth in its broadest sense than another, if the place in which the former lives has a better climate, better roads, better water, more wholesome drainage; and again better newspapers, books, and places of amusement and instruction.” (Marshall, 1890: 42)
Recursos	Fishing	Fishing industries, fishing wages, fishing home, fishing boat, fishing trade, fishing-net	15	“The future population of the world will be appreciably affect as regards both quantity and quality, by the available supply of fishing” (Marshall, 1890: 23)
	Aquaculture		0	
	Mining	Mining company, mining rent, mining district	17	“The farmer contracts to give back the land as rich as he found it: a mining company cannot do this; and while the farmer's rent is reckoned by the year, mining rent consists chiefly of "royalties"

				which are levied in proportion to the stores that are taken out of nature's storehouse" (Marshall, 1890: 101)
	Offshore drilling		0	
Operações	Ship (types, repair, management)	Ship-wrecked, ship-building, steamship, shipping, shipowner, shipped, shipowner, shipped, shipowning trade, shipbuilder, ship cargoes, ship carrying	68	"But in England this rise has been prevented by the substitution of coal for wood as fuel, and of iron for wood as a material for shipbuilding, and lastly by England's special facilities for importing wood" (Marshall, 1890: 98)
	Navigation		4	"It also requires less labour, especially that of navigation: while to passengers it offers greater safety and comfort, more choice of company and better professional attendance." (Marshall, 1890: 549)
	Freight		10	"On the one hand the steady cheapening of freights, the opening of railways from the agricultural districts of America and India to the sea-board, and the adoption by England of a free-trade policy, has led to a great increase in her importation of raw produce." (Marshall, 1890: 157)
	Container business		0	
	Worker		154	"When they visit a factory of a kind that they have never seen before, they can tell within a shilling or two a week what any particular worker is earning, by merely observing how far his is a skilled occupation and what strain it involves on his physical, mental and moral faculties." (Marshall, 1890: 21)
Infraestruturas	Harbour		2	The land which has supported the largest population is that which, when deprived of its human inhabitants, most quickly provides shady harbours for wild beasts, for venomous snakes, and for malaria; these prevent the return of the refugees to their old homes, and cause them often to wander far before they settle." (Marshall, 1890: 597)
	Wharf		0	
	Logisitic		0	

	Terminal		0	
	Navy			“The sufferings of the working classes caused by a series of famines and by the French War made some measure of relief necessary; and the need of large bodies of recruits for the army and navy was an additional inducement to tender-hearted people to be somewhat liberal in their allowances to a large family, with the practical effect of making the father of many children often able to procure more indulgences for himself without working than he could have got by hard work if he had been unmarried or had only a small family.” (Marshall, 1890: 111)
	Canal			“The most obvious forms of such wealth are public material property of all kinds, such as roads and canals, buildings and parks, gasworks and waterworks; though unfortunately many of them have been secured not by public savings, but by public borrowings, and there is the heavy "negative" wealth of a large debt to be set against them.” (Marshall, 1890: 42)
Serviços e Intagiveis	Security	Insecurity	39	The bold and rigid definitions, with which their expositions of the science begin, lull the reader into a false security. (Marshall, 1890, 37)
	Safety		7	“The Church acted as a peace-maker in great matters and in small: the festivals and the markets held under its authority gave freedom and safety to trade.” (Marshall, 1890: 424)
	Risk		135	“But the economist may take no risks of that sort: he must make prominent any change in his point of view or in his uses of terms” (Marshall, 1890: 52)
	Environement		30	“But we may pass to consider the main bearings in economics of the law that the struggle for existence causes those organisms to multiply which are best fitted to derive benefit from their environment” (Marshall, 1890: 140)
	Knowledge		167	“Indeed, a science which has wealth for its subject-matter, is often repugnant at first sight to many students; for those who do most to advance the boundaries of knowledge, seldom care much

				about the possession of wealth for its own sake.” (Marshall, 1890: 8)
	Innovation		0	

Anexo C.4: Análise de conteúdo realizada a *Industry and trade* (Alfred Marshall)

Categorias	Descritores específicos	Palavras_chaves	N^a de vezes	Exemplos
Meios	Sea	Sea route, sea-ports, sea route, sea-rovers, sea-fishing, sea-coast, over-seas, sea line, seafaring, sea transport, sea-side, sea carriage, sea-board, sea company	101	But afterwards transoceanic traffic became more important than that of inland seas and rivers; and the law of squares aided her more than it did any other country, especially during the early days of railways. (Marshall, 1919: 30)
	Ocean	Ocean traffic, oceanic passenger, oceanic trade, ocean route	27	“But wood was yielding place to iron just as the Civil War drove her shipping from the ocean.” (Marshall, 1919: 66)
	Maritime	Maritime port, maritime trade, maritime traffic, maritime merchants, maritime adventures, maritime enterprise, maritime defence	12	Maritime towns sometimes acquired an imperial sway, being drawn to it almost unconsciously and without any other original purpose than that of securing their own trade against violence. (Marshall, 1919: 432)
	Marine	Submarines, marine engineers, marine company	12	“No foresight of the dangers to be developed by submarine warfare could have prevented the restraint which it threatens to the easy development of Britain’s economic life, and industrial leadership.” (Marshall, 1919: 75)
	River	River rumming	30	“But the rule applies fairly well to a trading port in close touch with an archipelago or river delta studded with rich markets.” (Marshall, 1919: 30)
	Lake	Lake carried	11	“And when the war was over, her new fleet was built to trade on the great lakes and along the coasts, where native shipping had a monopoly, rather than on the great world routes.” (Marshall, 1919: 67)
	Water	Watercourses, waterways, watered, head-water, watermill, water-driven, water communications, water-supply, stock-watering, watered,	159	“The supply of water, gas, or electricity to any locality cannot be distributed over several rivals: for, to say nothing of its wastefulness that would involve so many encroachments on and disturbances of roads, etc., that it could not be tolerated.”

		water traffic, watersheds, waterproof, water route, deep-water, water-ballast, water carriage, water-nymphs		(Marshall, 1919: 258)
Recursos	Fishing	Fishing port	10	“To take an extreme case, a village, given up to fishing, trades away nearly the whole of its produce; and the neighbouring farming villages trade away by far the greater part of theirs.” (Marshall, 1919: 28)
	Aquaculture		0	
	Mining		32	“For a long while agriculture and mining had been the only industries, except those connected with shipping, in which large capitals had been employed.” (Marshall, 1919: 44)
	Offshore drilling		0	
Operações	Ship (types, repair, management)	Warship, sailing ship, shipping, ship trade, ship-building, steamship, shipyard, shippers, shipping industry, shipping company, shipping service, shipowners, shipwrecked, shipwright, shipboard, cargo-ship	298	“But a chief advantage, which Holland ultimately obtained over her rivals in trade, was by her adoption of standardized shapes for her ships and other vessels.” (Marshall, 1919: 34)
	Navigation	Navigation acts, navigation law	16	“The Navigation Laws, thought of most doubtful wisdom when regarded from the point of view of peace, had strong claims in view of the need for maritime defence.” (Marshall, 1919: 447)
	Freight		54	“The proportion of dead weight to freight in these trains is very high: but they enable work to be done without very much night labour between two working days, which in most other countries is spread over at least twice as long a period.” (Marshall, 1919: 298)
	Container business		0	
	Worker		137	“It has not indeed extinguished either the subtlety of their thinkers or the physical strength which their workers can exert for short periods; but it has been hostile to the power of undergoing severe continuous strain of mind and body.”

				(Marshall, 1919: 111)
Infraestruturas	Harbour		4	“The art of tacking was discovered; and, as ships improved in structure, they were able to sail nearer to the wind and to dispense more and more with harbours and anchorages.” (Marshall, 1919: 435)
	Wharf		0	
	Logistic		0	
	Terminal		1	“Costs are incurred and corresponding charges are made for “terminal” expenses of various kinds, with extras for covering and uncovering, loading and unloading” (Marshall, 1919: 299)
	Navy		7	“This fact made for the commercial unity of the two countries more powerfully than appears on the surface: it went together with the security at home and on the seas, which both derived from the strength of the navy and army.” (Marshall, 1919: 46)
	Canal		120	“If therefore the canals could have adapted themselves quickly to the increasing demands of England’s economic development, they might have even, now carried a great deal of the internal trade of England: and the somewhat hazardous movement of her heavy industries towards the sea might have been kept within more moderate limits.” (Marshall, 1919: 518)
Serviços e Intagíveis	Security	Insecurity	24	“Britain’s open markets supply the shipbuilder with reasonable security as to his purchases: and so important is that advantage that, as we have seen, Germany exempts steel for ship-building from import duties.” (Marshall, 1919: 375)
	Safety		10	“They believed that the stability of Government and the safety of the country depended greatly on the maintenance of the dignity of their order. “ (Marshall, 1919: 469)
	Risk		162	“The ordinary shareholders of a large joint stock company bear its chief risks, but delegate nearly the whole of the control.” Marshall, 1919: 573)
	Environment		6	But the law really is that those races are most likely to survive, who are best fitted to thrive in their environment: that is, to turn

				to their own account those opportunities which the world offers to them. (Marshall, 1919: 120)
	Knowledge		190	“Those who have knowledge, but no land to sell, are unable to turn it to effect in checking an excessive rise, in the same way as they could if it referred to a thing for which there is an organized market.” (Marshall, 1919: 177)
	Innovation		0	
	Finance		59	“But the extension of a similar privilege to season tickets, as to which no such reckoning can be made, is an advance towards constructive cooperation by businesses, whose finances are not connected by any direct bond.” (Marshall, 1919: 609)

Anexo D.1: Relatórios Nacionais

Nome	Instituição	Data	Nº páginas	Sumário
<i>Nação e Defesa: Portugal e o Mar</i>	Instituto da Defesa Nacional	2004	284	O relatório agrega um conjunto de artigos de diversos autores sobre a importância e a consciência estratégica dos oceanos para Portugal, bem como as suas respetivas ameaças.
<i>Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos</i>	Comissão Estratégica dos Oceanos	2004	329	O relatório apresenta um conjunto de objetivos estratégicos, tais como, valorizar a associação de Portugal ao oceano como fator de identidade, assegurar o conhecimento e a proteção do oceano, promover o desenvolvimento sustentável de atividades económicas, assumir uma posição de destaque e especialização em assuntos do oceano, construir uma estrutura institucional moderna de gestão do oceano
<i>O Hypercluster da Economia do Mar: Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia</i>	SaeR	2009	478	O relatório é uma síntese e breve caracterização de um conjunto de indicadores das atividades económicas envolvidas, para suportar uma proposta de estratégia de organização e implementação e planos de ação para o conjunto alargado e complexo de atividades que compõem o <i>Hypercluster da Economia do Mar</i> .
<i>Blue Growth for Portugal: Uma visão empresarial da economia do mar</i>	COTEC Portugal	2012	368	O relatório pretende contribuir para desvendar a realidade da economia do mar e do seu potencial em Portugal, tendo como objetivo superar uma análise económica baseada apenas nas estatísticas disponíveis (que, aliás, são escassas em Portugal) e que associa à reflexão macroeconómica de um olhar sobre as empresas que concretamente se inserem nos diversos setores da economia do mar em Portugal.
<i>Estratégia Nacional para o mar 2013 – 2020</i>	Governo de Portugal	2013	73	O relatório apresenta um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que permitirá a Portugal responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar, nomeadamente, as importantes alterações verificadas no âmbito político e estratégico a nível europeu e mundial.
<i>Desafios do Mar: Estratégias de Eficiência Coletiva</i>	Oceano XXI	2015	67	O relatório tem o sentido de aprofundar e enriquecer o processo de participação e de cooperação entre atores, de forma a encontrar os projetos e as ações que contribuam para a inovação, a internacionalização e a competitividade da economia do Mar.
<i>LEME: Barómetro PwC da Economia do Mar</i>	PwC	2015	79	O relatório pretende construir uma ferramenta que permita clarificar a atual situação deste recurso em Portugal, assim como as suas perspetivas de evolução no futuro. O relatório é um projeto de longo prazo, que funcionará como uma compilação de dados que permita acompanhar, ao longo do tempo, a evolução da economia do mar em Portugal e que,

				simultaneamente, possibilite realizar uma análise das tendências e das escolhas que estão a ser efetuadas pelos diversos agentes económicos.
--	--	--	--	--

Anexo D.2: Relatórios Internacionais

Nome	Instituição	Data	Nº páginas	Sumário
<i>An Integrated Maritime Policy for the European Union</i>	European Commission	2007	16	Comissão propõe uma política marítima integrada baseada no reconhecimento inequívoco de que todas as questões relativas aos oceanos e mares estão interligadas e de que, para podermos colher os resultados desejados, todas as políticas ligadas ao mar devem ser elaboradas de uma forma articulada.
<i>World Ocean Review: Living with the oceans</i>	World Ocean Review	2010	232	O relatório tem como objetivo pintar uma imagem clara e convincente de que o estado complexo dos oceanos do mundo necessitam urgentemente de ação, de forma a protegermos o nosso planeta azul.
<i>Blue Growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth</i>	European Commission	2012	15	O relatório identificou cinco setores da Economia Azul em que um esforço suplementar ao nível da UE poderá estimular o crescimento a longo prazo e criar postos de trabalho na Economia Azul, em consonância com os objetivos da Estratégia.
<i>Action Plan for a Maritime Strategy in the Atlantic área: Delivering smart, sustainable and inclusive growth</i>	European Commission	2013	13	O relatório define prioridades em matéria de investigação e investimento para avançar com a Economia Azul na Região Atlântica, de forma a puder fomentar o crescimento sustentável nas zonas costeiras.
<i>Innovation in the Blue Economy: realising the potential of our seas and oceans for jobs and growth</i>	European Commission	2014	11	O presente relatório, pretende estimular o crescimento e a criação de emprego na UE, através do contributo da inovação para o desenvolvimento da Economia Azul pode manter o apoio público para a utilização comercial de recursos marinhos, garantindo a proteção do meio marinho.
<i>The Ocean Economy in 2030</i>	OECD	2016	253	O relatório apresenta uma série de recomendações para melhorar o desenvolvimento sustentável da economia oceânica.
<i>Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy</i>	Comissão Europeia	2017	61	O relatório é sobre a estratégia do crescimento azul, de forma a reduzir as falhas de mercado, com a perspetiva de fomentar a inovação e o investimento nos cinco setores.

<i>World Ocean Summit</i>	The Economist	2017	24	O relatório pretende dar um olhar crítico à questão vital de como financiar uma Economia Azul sustentável, tendo como objetivo mobilizar uma nova discussão sobre como o capital e o setor privado podem impulsionar investimentos escaláveis e sustentáveis no oceano.
---------------------------	---------------	------	----	---