

Nissologia e Desenvolvimento Económico
- O mar como instrumento político e económico¹

O consultor do Banco Mundial, André Corsino Tolentino, recorda que, (...) ao longo da História, as ilhas foram menosprezadas e cobiçadas.

No entanto, prossegue: *Depois da Segunda Guerra Mundial, a emergência dos Estados Insulares no concerto das nações, a Convenção sobre os Direitos do Mar, a definição da Zona Económica Exclusiva (ZEE) e o incremento do turismo provocaram mudanças de tal ordem na percepção da insularidade que, em certos meios leigos e eruditos, passou-se a falar dos “mares das ilhas”, do “milénio dos ilhéus” e mesmo da Nissologia, “ciência do mundo insular”.*

Nesta senda, o historiador Alberto Vieira defendeu em recente conferência promovida pelo Centro de Estudos de História do Atlântico, que a Nissologia é a definição da identidade insular, construída e estudada pelos insulares, que conduz ao discurso académico que está na origem desta área do conhecimento, definida à letra como a *ciência das ilhas*. Os estudos nissológicos, prossegue aquele historiador, expressam esta visão universal do mundo insular, que se alheia dos espaços oceânicos, da cor da bandeira, da dimensão do espaço e da condição política.

Uma reflexão sobre a Economia Global numa Região Insular, obriga a lançar um olhar, ainda que breve neste contexto, sobre as ilhas na Europa e no Mundo.

Na Europa, existem 286 ilhas habitadas, representando 3,2% do território europeu, 3% dos seus habitantes, 2,2% do PIB, possuindo os seus habitantes um PIBpc equivalente a 72% da média da UE.

Já à escala do planeta, pode falar-se cerca de cerca de meio milhão de ilhas, com dimensões muito variadas, desde 7,7 MKm² (Austrália) a 1 km² (Tuvalu), ocupando as ilhas uma superfície superior a 10 milhões de Km². Note-se, ainda, que dos 190 Estados na ONU, 25% são ilhas (Ross, N., 2003).

O conceito de ilha, conforme a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982), resulta da combinação de dois critérios:

- * Geológico, que diferencia as ilhas propriamente ditas, das 'ilhas artificiais': É um espaço natural de terra, rodeada por água;
- * Hidrográfico, que distingue as ilhas dos "fundos elevados" que se descobrem na baixa-mar e ficam cobertos na maré-alta.

João Bosco Mota Amaral (1990) em "O Desafio Insular", refere-se à grande variedade de ilhas: *Há ilhas grandes e pequenas; ilhas próximas dos continentes e ilhas remotas; ilhas montanhosas e ilhas planas; ilhas geladas e ilhas tórridas; ilhas de vegetação luxuriante e ilhas onde não cresce uma árvore; ilhas que são vulcões e ilhas que são corais; ilhas que são formigueiros de gente e ilhas desertas; ilhas desenvolvidas e ilhas atrasadas.*

O que é facto, porém, é a existência de mar à volta das ilhas e é hoje aceite sem reservas a importância económica e estratégica que resulta do domínio do mar, particularmente ao nível dos grandes oceanos.

Estará bem presente na memória de todos a recente disputa entre os reinos de Espanha e Marrocos relativamente à posse do rochedo de Perejil (salsa) ou Leila (noite) para os Marroquinos, a qual, para que se tenha uma ideia quanto à sua dimensão (aproximadamente a área de um campo de futebol) basta recordar que foi invadido por 12 (doze!) soldados Marroquinos.

Isto já para não falar de certos olhares cobiçosos de *nuestros hermanos* sobre as ilhas Selvagens e de Kadafi sobre o conjunto do nosso arquipélago.

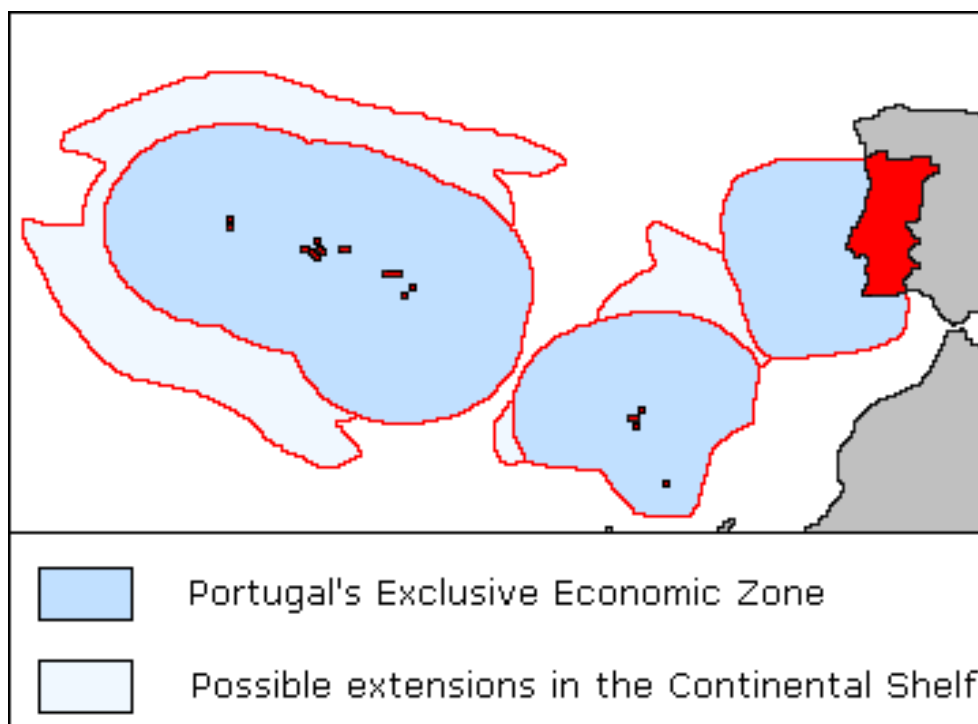
Mesmo sem alargar a perspectiva futurista, não nos custa concluir que, num futuro próximo, o poder (económico, político, ...) estará mais acessível de quem possuir mar (e água!).

Segundo o *Jornal de Defesa e Relações Internacionais* (edição de 30 de Setembro de 2003), a ZEE portuguesa (espaço marítimo, para além das suas

águas territoriais, no qual Portugal têm prerrogativas na utilização dos recursos e gestão) ocupa 1 727 408 km² de extensão geográfica, o que corresponde a 1,25% de toda a área oceânica sob jurisdição de países.

Portugal oficializou a proposta de extensão da Plataforma Continental no dia 11 de Maio de 2009. O veredicto das Nações Unidas não deve ser conhecido antes de 2013 ou 2014. Através da ONU, Portugal solicitou à Comissão de Limites de Plataformas Continentais (CLPC) a duplicação da sua plataforma continental, que passaria dos actuais 1,8 milhões de quilómetros quadrados para os 3,6 milhões.

Com este acréscimo, Portugal passaria a deter uma área total de 3 027 408 km² (14,9 vezes a área de Portugal Continental), o que nos faria saltar de 11.^a maior ZEE do mundo para 10.^a, imediatamente atrás do Brasil, com 3 660 955 km².



In: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Portugal_Exclusive_Economic_Zone.png

Na versão actual, temos a seguinte ZEE: Portugal Continental 327 667 km²; Açores 953 633 km²; Madeira 446 108 km²

O impacto da Economia Global numa Região Insular é resultado de diversos factores. No caso particular da Região Autónoma da Madeira, juntam-se a insularidade e a localização geográfica como factores relevantes.

As características inerentes à insularidade e à localização poderão ser encaradas como vantagens ou desvantagens, consoante o pensamento estratégico subjacente.

O Hipercluster da Economia do Mar², (SaeR/ACL, 2009), estudo que passamos a citar, lança um conjunto de reflexões e desafios a que as regiões insulares portuguesas não podem ficar indiferentes.

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

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

Faz notar o referido estudo que o *Registo Internacional de Navios*, com sede na Madeira, inclui, para além de vinte navios pertencentes a armadores nacionais, cerca de cento e cinquenta navios propriedade de armadores de

outros países europeus. Esta situação (...) ao aumentar a tonelage transportada sob bandeira portuguesa, permite aumentar o peso do nosso país nas instâncias internacionais ligadas ao transporte marítimo (...).

Na área do turismo de cruzeiro, os portos nacionais foram escalados por quase 700 mil turistas que se deslocam em navios de cruzeiro, estando Lisboa e o Funchal entre as cidades atlânticas da Europa mais visitadas por esta categoria de turistas. É de referir que destes visitantes, apenas 8% correspondem a embarques/desembarques nos portos portugueses, sendo esta categoria a que mais-valias traz para os portos e país.

O Hipercluster da Economia do Mar prossegue lembrando que os portos da Madeira são essencialmente três, completados por alguns terminais dedicados, por exemplo à movimentação de granéis. O porto do Caniçal, para onde foram recentemente deslocados os transportes de mercadorias destinados à Região Autónoma, movimentou, em 2007, mais de 90% dos quase 1,3 milhões de toneladas da Região, e o porto de Porto Santo, cerca de 7%. No Funchal, apesar de ainda ter havido alguns movimentos de carga contentorizada, neste momento está apenas vocacionado para o Turismo de Cruzeiros e Náutica de Recreio, sendo complementado nestas duas valências pelo porto de Porto Santo e, no apoio à náutica de recreio, por algumas marinas e portos de recreio na costa Sul da ilha.

No que se refere a outras potencialidades do mar, embora inexploradas e quase inacessíveis à luz da ciência e da técnica disponíveis, revela o referido estudo que (...) existem ao longo da costa do Continente jazidas de fosfatos com interesse para a agricultura, na continuidade das que bordejam a costa atlântica do Norte de África; (...) foram encontrados nódulos de ferro magnesianos ricos em manganês a sul da plataforma continental dos Açores; (...) na zona de aproximação entre as plataformas do Continente e da Madeira, há crostas ricas em cobalto; fora da actual plataforma continental legal portuguesa, mas próximo, há duas zonas de hidrotermalismo oceânico (...) passíveis de exploração no futuro e ricas em metais valiosos.

Poderíamos também falar nos recursos piscícolas, na piscicultura, na reprodução de algas e a sua associação à produção energética, o aproveitamento da energia das ondas e das marés, etc.

Tudo isto nos leva a concluir que **a Madeira, enquanto região insular da Europa, região estratégica atlântica, detentora de um assinalável relação histórica com o mar, geradora de cerca de 25% da Zona Económica Exclusiva Portuguesa, está em condições de enfrentar os desafios do futuro, um futuro já não longínquo, em que o potencial da relação com o mar vai ditar os níveis de desenvolvimento económico, sendo que este instrumento, mesmo no contexto nacional, é uma mais valia a ser reconhecida na relação entre o Estado e a Região, entre a União Europeia no seu todo e a nossa Região, entre a Madeira e o Mundo.**

Trata-se simultaneamente de um repto político, de um desafio económico e de uma incitação científica, que as estruturas governativas, os economistas e os académicos devem encarar e assumir, pois é do futuro de todos que se trata, num mundo que, sendo inevitavelmente global, vai sempre desenvolver-se a partir de soluções de origem local.

Francisco Fernandes

¹ Súmula da intervenção proferida na Conferência “A Economia Global numa Região Insular”, PROINOV, Funchal, 5 de Novembro da 2010.

² Hernâni Lopes (2006).