

Economia do Mar como desígnio estratégico -- discursos políticos de Oliveira Martins e Gonçalves Pereira

Fernando António Pereira Pinto

I: Definição prévia: conceitos e opções

A Economia do Mar, nas suas diversificadas componentes, é ciclicamente mediatizada pelo debate político, mas este também se comporta como as ondas do oceano, que tanto galgam as praias como refluem, regressando a uma agenda subalternizada.

O conceito de Economia do Mar, de um modo genérico, corresponde hoje a políticas e práticas integradas numa estratégia de rede de empresas especializadas, visando o aproveitamento das potencialidades do Mar, em ordem ao desenvolvimento sustentado.

A Economia do Mar, para sua maior eficácia, deve actuar em consonância com instituições científicas produtoras de conhecimento, universidades e centros de investigação, sendo essencial o empenhamento político e a consonância com a definição estrutural jurídica.

Pretendo aqui reportar-me a simbólicos discursos políticos sobre a Economia do Mar, tida como desígnio estratégico nacional. A intenção é referenciar os contributos específicos de J.P. Oliveira Martins e Armando Gonçalves Pereira, na medida em que nos deixaram elaborações teóricas de questões relacionadas com a Economia do Mar. O primeiro mais numa perspectiva de político combativo do final da Monarquia Constitucional e o segundo com um substrato académico e político para a formação e afirmação do Estado Novo.

Os contributos dos dois autores - J.P. Oliveira Martins (1845 -- 1894) e Armando Gonçalves Pereira (1901 – 1983) -- foram publicados em tempos consecutivos. Reporto-me, no primeiro caso, a “Portugal nos Mares” (edição póstuma, de 1924) e, quanto ao segundo autor, ao livro “A Economia do Mar – Estudos de Geografia Económica” (Livraria Moraes, Lisboa, 1932).

Têm em comum terem-nos deixado obras relevantes onde apresentam trabalho de investigação, da qual decorrem elaborações teóricas relacionadas com a Economia do Mar. Cada um no seu tempo político e a seu modo.

II. Do discurso político de Oliveira Martins no final da monarquia

O discurso político de Oliveira Martins a favor da Economia do Mar constitui uma elaboração teórica sobre temas que dizem respeito à Economia do Mar”, talvez prematura e inconsequente mas convicta e empenhada.

O estudo do pensamento de Oliveira Martins é aliciante, pela fundamentação ideológica e combatividade política: teórico do socialismo em tempos da decadente monarquia constitucional, historiador, divulgador das teorias evolucionistas, integrou, numa perspectiva cultural e literária a Geração de 70 (1870).

Foi deputado, administrador de minas e caminhos-de-ferro e, por poucos meses, ministro de Fazenda.

Aqui limito-me a focalizar a obra, editada postumamente, em 1924, em dois volumes, “Portugal nos Mares”, que inclui conferências proferidas no final do século XIX.

No livro encontramos a característica visão estratégica de Oliveira Martins em relação ao desenvolvimento económico, doutrinando sobre a Economia do Mar. Não tendo formação universitária, a experiência profissional proporcionou-lhe o contacto directo com as questões laborais e sociais, o que o marcou indelevelmente.

Entre as conferências transcritas no livro “Portugal nos Mares” merece relevância capítulo respeitante ao “Comércio Marítimo Português”, incluindo as origens da marinha nacional e acentuando apoios pioneiros do rei D. Fernando ao desenvolvimento da marinha mercantil e das descobertas. Apoios como sejam: franquias de embandeiramento; isenções de direitos, privilégios dos armadores, prémios de construção e de navegação; seguros mútuos e inspeção técnica.

Comparativamente com a descrição que fazia das medidas de D. Fernando, declarava Oliveira Martins:

“Hoje, no final do século XIX, temos uma Marinha caduca. Só o fomento marítimo do século XIV permitiu as grandiosas navegações, as conquistas e colonização atlântica”.

Ao invocar os apoios, no passado fernandino ao comércio marítimo, nomeadamente seguros marítimos, legislação de comércio marítimo e apoio à construção naval, Oliveira Martins apontava políticas que tinha como exemplares, pretendendo vê-las transpostas para a sua época, como soluções para situações de crise do final da segunda metade do século XIX. “Estado de morte acabada”, na expressão de Oliveira Martins.

A liberdade de comércio marítimo mereceu um capítulo de Oliveira Martins, preocupado com a liberdade dos mares e a existência de corso no Atlântico: “a partilha de prezas em terra é banditismo, a partilha de prezas no mar é pirataria.”.

O direito internacional marítimo – que ainda hoje é subalternizado em meios universitários -- respeitante aos territórios ultramarinos era também motivo de reflexão de Oliveira Martins.

A componente essencialmente historiográfica contida em “Portugal nos Mares” alonga-se sobre os Roteiros da Índia, as viagens de Vasco da Gama e Fernão de Magalhães, a Marinha Portuguesa na era das conquistas, a descrição técnica dos navios, as estatísticas das Armadas da Índia, as causas da ruína do poder naval, as origens da dívida portuguesa e Relatório de Finança, de 1544, e apuros do Tesouro. Num longo capítulo Oliveira Martins aborda as relações comerciais e políticas com territórios como Malaca, Catai, Índia Oriental, Brasil, Austrália e China.

As pescarias nacionais mereceram a atenção do autor, nomeadamente a propósito da pesca do bacalhau. Analisou inquéritos sobre as “pescarias da costa” norte no ano de 1881. Considerava as pescarias como factor da maior relevância no conjunto da Economia nacional.

Na verdade a Pesca e as indústrias conexas, na época e em outras datas, constituíram uma forte e quase única componente da Economia do Mar. Hoje o conceito tomou outra amplitude, conforme referimos no início deste trabalho.

O próprio Oliveira Martins reconhece no próprio livro a que nos vimos reportando que “é composto por fragmentos, ainda que tenha uma unidade intrínseca”. Mas que “ficaria incompleto se não falasse das pescarias, esse alicerce da navegação”.

E explica que, além do mais, os “enxames de barcos de pesca esvoaçam junto das costas como os bandos das gaivotas e é desses enxames que se formam as tripulações dos navios, e desses primeiros ensaios saem as longas viagens aventurosas”.

Oliveira Martins volta à História, recuando ao século XII, para se deter no século XIV, quando “havia uma activíssima exportação marítima de pescado para a Espanha e para o Levante, principalmente”. Do século XV cita a pesca de baleias, a abundância de sável e a rentável pesca do atum.

A queda dos rendimentos já era pronunciada no início do século XVI, agravando-se cada vez mais, ainda na referência de Oliveira Martins. Colocou-se então a alternativa dos mares do Norte, com a pesca do bacalhau.

A partir de certo momento (página 255 do capítulo das “Pescarias Nacionais”), Oliveira Martins é especialmente expressivo e contundente, referindo-se ao final do século XIX mas mais parecendo que antevê o quadro do país um século depois.

Cito Oliveira Martins:

A barra de Aveiro “foi ficando atulhada, com pouco fundo, e foi diminuindo a navegação e o comércio”(…). “Tivemos, pois, a pesca do bacalhau enquanto a Inglaterra nol-a (sic) não tomou; tivemos igualmente a Índia enquanto ela e a Holanda nol-a não tomaram também. Com a grande navegação criada pelas colónias vivazes e activas do nosso litoral esterilizámos essa riqueza, abandonando a pesca das costas do mesmo modo que abandonámos a lavra dos campos. A alucinação do ouro, a vertigem da conquista fizeram-nos esquecer o solo e as águas da pátria; por isso quando voltámos a nós, nos achamos sustentados pelo trigo de fora pois que o não lavrámos em casa e pelo bacalhau inglês pois que desaprenderamos a arte de navegar”.

Afinal, “se nem lavrarmos a terra nem pescarmos no mar, preferimos os alimentos que vêm de fora”, conclui Oliveira Martins.

Um quadro do final do século XIX mas que “se parece em demasiado com os fins do século XVIII” e continuou semelhante, acrescento, com o quadro do final do século XX e princípio do século XXI.

Oliveira Martins, reconhece ele próprio, como citámos acima, que elaborou um “trabalho fragmentário” ainda que com uma “unidade de coerência”, referindo-se à Economia do Mar.

O seu discurso político sobre a Economia do Mar de facto é fragmentário mas a verdade é que o conceito de Economia do Mar não podia ter a amplitude que tem hoje.

Mas utilizando a invocação histórica analisou capítulos importantes da Economia do Mar, como a pesca, a navegação mercantil e militar, a legislação do comércio e dos seguros, o apoio à construção naval, as relações internacionais e a liberdade de comércio marítimo.

Afinal lembrou a História e, numa perspectiva de utilidade social, analisou o (seu) presente para evoluir para elaborações teóricas e opções políticas e económicas relacionadas com aquilo a que hoje chamamos de Economia do Mar. Porventura antes de tempo porque continua a ser pouco “ouvido”.

III. Discurso académico--político de Gonçalves Pereira no Estado Novo

Armando Gonçalves Pereira (1901-1983) doutorado pela Universidade de Toulouse e professor do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras na década de (19)30, escreveu sobre Ciência, Economia, colónias e o mar.

Alguns títulos são esclarecedores sobre as suas motivações e teorização: A Ocupação Científica do Ultramar (1935); A Economia Colonial de Portugal (1934); As Tendências da Administração Colonial (1931); Direito Comercial e Marítimo (s/data).

A “Economia do Mar”, de Gonçalves Pereira inclui um tratado de geografia económica geral, doutrina e a vida marítima portuguesa.

A compreensão da actividade marítima portuguesa no contexto da História e da Geografia levou Gonçalves Pereira a teorizar sobre a formação dos estados. Nesta área Gonçalves Pereira pode ser apontado como um teorizador da fase inicial do Estado Novo.

Os seus escritos – porventura mais técnicos mas também na sequência de opções políticas -- sobre a pesca foram considerados como a “melhor e mais útil parte do livro”, incidindo a atenção em situações referentes ao bacalhau, baleia, sardinha, atum, cetáceos, algas, sal, conservas e regime legal.

A leitura e o estudo desta obra de Gonçalves Pereira fornecem informação muito detalhada e fundamentada e, porventura, ainda pouco utilizada por estudiosos destas matérias, com referência ao preâmbulo do Estado Novo.

No entanto, no âmbito dos objectivos do trabalho que aqui apresento, pretendo reportar-me somente ao seu capítulo final, onde expressa claramente o seu discurso, mais académico que político, decorrente das investigações que efectuou e das suas opções sobre a “Necessidade de Reorganização da Economia Marítima Nacional”.

Com a autoridade de académico prestigiado e autor de uma obra de excepção, Gonçalves Pereira começa o capítulo citado, declarando peremptoriamente:

“Muito se tem escrito ultimamente em Portugal sobre a economia nacional embora desta literatura pouco haja de verdadeiramente aproveitável em matéria de sugestões práticas e de possíveis realizações. Os nossos economistas comprazem-se, por vezes, em divagações teóricas que não interessam para a solução concreta das questões portuguesas (...). Torna-se necessário orientar cientificamente o estudo”.

Especificamente quanto à “nossa economia marítima”, Gonçalves Pereira preconiza “bases sérias” para definir os problemas e encontrar as justas soluções, já que se trata do “elemento fundamental da nossa economia (...) que nos deu a extensão universal e garantiu a independência política”.

Gonçalves Pereira, com a maior veemência, enaltece profundas ligações históricas e geográficas do país com o mar, que aponta como “elemento seguro de valorização económica nacional”.

Mas, face à “perfeita desorganização da nossa indústria de pesca”, preconiza uma “profunda obra de transformação a realizar”, denunciando: falta de elementos científicos; deficiente educação técnica dos pescadores; práticas rotineiras; e falta de orgânica em matéria de comércio e distribuição.

O “ressurgimento da nossa economia” depende de soluções para estes factores, afirma o professor Gonçalves Pereira.

Prossegue, de maneira clara, escrevendo que “a navegação portuguesa, no seu estado actual, já não serve os interesses e as necessidades actuais. Tem que se reorganizar em ligação com os portos, as linhas ferroviárias e o sistema fluvial continental”.

Anoto que esta doutrina sobre a reorganização e interligação das várias componentes da política de transportes é hoje defendida como facto assente e essencial. Hoje acrescentaríamos aos portos e linhas ferroviárias, os sistemas rodoviário e aéreo.

Com a intenção de disponibilizar, publicamente, pistas concretas, junto dos meios políticos, científicos e empresariais, o professor Gonçalves Pereira, termina a dissertação sobre o “Comércio Marítimo Português” com uma longa listagens de 100 itens que aponta como uma “síntese de problemas que se encontram versados” no seu livro, “Economia do Mar”.

Obviamente nunca faria a maldade de aqui transcrever da obra a que nos vimos reportando, os 100 itens, mas sempre direi é somente a partir do nº 43 que o professor Gonçalves Pereira incide a atenção, mais concreta, na Economia do Mar.

Entretanto quem quiser ter acesso à obra completa terá que se dirigir à Biblioteca da Faculdade de Economia da Universidade do Porto. Onde a obra não era requisitada há, pelo menos, duas dezenas de anos.

Finalmente: com Oliveira Martins e Gonçalves Pereira ainda se estava longe dos tempos, como hoje acontece, em que as universidades estudam os oceanos, as empresas detectam as oportunidades e os políticos procuram garantir a soberania das plataformas marítimas.

Em Oliveira Martins e em Gonçalves Pereira já havia preocupações teóricas e práticas com a Economia do Mar, com discursos políticos incisivos, estudos e opiniões muito fundamentadas, ainda que muito centradas na navegação e nas pescas.

Os conceitos evoluíram e hoje o *hypercluster do mar* é um desígnio estratégico nacional, abrangendo áreas tão diversificadas como a pesca e indústrias conexas, as energias renováveis, a arqueologia marítima, a aquacultura, a biotecnologia, o ambiente/poluição, a logística, a construção naval, a exploração de hidrocarbonetos e de aglomerações mineiras, a náutica de recreio e outras actividades.

Bibliografia

**Martins, J.P. Oliveira, *Portugal nos Mares -- Ensaios de Crítica, História e Geografia*.
Livraria Editora/ Parceria António Maria Pereira. Lisboa, 1924.**

**Pereira, Armando Gonçalves, *A Economia do Mar*, Oficinas Gráficas da Sociedade Nacional de
Tipografia/Livraria Morais. Lisboa, 1932/1941.**