

Uma questão de espaços

Eduardo Zúquete

Resumo

Na primeira parte do trabalho evoca-se, muito rapidamente, a Segunda Guerra Mundial para recordar alguns momentos e actuações decisivas que se considera terem produzido profundas modificações do espaço, numa acepção alargada do conceito; e enuncia-se uma conjectura, como proposta de modelo de raciocínio; em geral, as grandes modificações do curso da guerra e que produziram alterações irreversíveis – as tais modificações de «espaço» – foram limitadas em tempo, em espaço, em efectivos, em recursos e em perdas mas tiveram consequências muito importantes no decurso do conflito e até no após-guerra – pelas alterações de conceitos, de doutrina e de procedimentos que criaram ou promoveram.

Na segunda parte do trabalho transpõe-se esta conjectura para a vida actual e procura-se, por analogia, aplicar este método de reflexão a quatro problemas da actualidade, referidos a título de exemplo: a circulação, a administração, a conservação e a telecomunicação.

Conclui-se sugerindo que a Defesa Nacional também se pode considerar um espaço de natureza particular, analisável de um modo semelhante ao que se usa na Geometria Descritiva – onde o espaço se define e se avalia pelo recurso a elementos mais simples, como o ponto, a recta e o plano.

*A todos aqueles
que dedicaram a sua vida
à descoberta de novos espaços*

Sun Tzu disse:
«... 16 - Os elementos da arte da guerra são: primeiro, a
noção de espaço; segundo, a apreciação das quantidades;
terceiro, os cálculos; quarto, as comparações;
e quinto, as possibilidades de vitória...»

Sun Tzu, *A Arte da Guerra*

1. FALANDO DE ESPAÇOS

A II Guerra Mundial foi uma grande lição sobre espaços.

De início, pela sua própria eclosão. A potência central requeria espaço para a sua expansão, uma vez que a anexação do Território dos Sudetas, da Boémia e da Morávia não lhe teriam trazido o espaço requerido – porque era menor e porque era outro; era, fundamentalmente, um espaço finito. Daí, o arranque para Leste, para a Polónia, ante-câmara de um espaço quase-infinito – tornado, por acordo diplomático, finito quando houve que acautelar a existência de um conflito na área, que não interessava na altura.

A entrada da França em cena foi uma transição de espaço fora da oportunidade própria. O conflito existe quando o espaço de soluções é menor que o espaço de intenções e do lado poente da Europa, não havendo intenções, não poderia haver conflito. Mas a arte diplomática, pelo sistema de alianças, reduziu o espaço de soluções – e o conflito nasceu, tão artificial e deslocado que logo ganhou, dos franceses, o cognome de *la drôle de guerre* – cuja tradução, do outro lado do canal era *the phony war*.

2. O CASO MAGINOT

A linha Maginot é um exemplo inesquecível nestas questões de espaço. Era, no essencial, uma peça notável no espaço de soluções de uma estratégia rigorosamente defensiva; e era também um monumento assinalável da arte de fortificação militar – uma instalação prodigiosa, complexa, dispendiosa, gigantesca⁽¹⁾. Mas a linha Maginot, que marcou uma época, estava criando, fora do tempo próprio, a consolidação solene de um modelo ultrapassado – a guerra das trincheiras. O espaço de batalha linear, regulamentado em ordem unida, estava associado à espingarda de recarga demorada; foi ameaçado pela arma de repetição e definitivamente liquidado pela metralhadora⁽²⁾. Quando a *phony war* acabou e começou a batalha de França, os blindados de Guderian, formatados em nova arma, portanto com novíssima concepção de espaço – especial valor acrescentado que, segundo o próprio Guderian, não foi fácil implantar⁽³⁾ – passaram à volta e atacaram um espaço não defendido; a linha Maginot quedou-se a defender um espaço não atacado. A diferença que decidiu a batalha foi que o primeiro espaço era elástico e ignorado, o segundo era rígido e conhecido de toda a gente.

Um novo material gera sempre uma nova estética, uma nova geração tem sempre uma nova linguagem, uma nova arma gera sempre uma nova doutrina de emprego. Pouco importava que a França tivesse, na altura, o exército mais poderoso do mundo; os espaços de intervenção não eram os mesmos, tinham datas diferentes e o adversário pudera escolher o que lhe era mais vantajoso.

Outro ensinamento se colhe deste desastre: o erro mais fácil de ocorrer em processos de investimento, comum a ricos e a pobres e a todos os tempos, é gastar no modo certo mas na época errada; com a aceleração prodigiosa da vida actual, este erro corre o risco, por desatenção ou lapso de cultura, de se tornar quase trivial.

(1) CARTIER, R., *A Segunda Guerra Mundial*, I vol., p. 29.

(2) GALBRAITH, J. K., *A Era da Incerteza*, p. 126.

(3) GUDERIAN, H., *Panzer Líder*, p. 21.

3. «NUNCA, NA HISTÓRIA DOS CONFLITOS HUMANOS...»

Consumado o conflito possível, porque se consumira o espaço plausível, a guerra parou outra vez. Para que pudesse aparecer um novo quadro de intervenção, era necessário um espaço que a prolongasse, porque ao contrário do que acontecera com os franceses, Wiston Churchill irá negar o armistício, reduzir a nada o espaço de atendimento, e recortar, no mapa da sua ilha, os espaços de confronto⁽⁴⁾:

«(...) we shall not flag or fail. We shall go on to the end. We shall fight in France, we shall fight in the seas and oceans, we shall fight with growing confidence and growing strength in the air; we shall defend our Island, whatever the cost may be. We shall fight in the beaches, we shall fight on the landing grounds, we shall fight in the fields and in the streets, we shall fight in the hills; we shall never surrender; (...)»

O exército alemão atingiu a orla costeira e não tinha experiência nem doutrina para operações anfíbias; a força principal da Grã-Bretanha residia na sua histórica marinha de guerra, porque o exército, em recuperação, deixara a maior parte do seu material em Dunquerque. Só restavam, para continuar o conflito, o espaço aéreo, único espaço comum, e o Atlântico, onde a arma submarina vai manter um enorme e prolongado espaço de conflito com o poder aeronaval da Grã-Bretanha e mais tarde, das potências aliadas. Winston Churchill anunciou a abertura do novo teatro de operações, da maneira que só ele sabia fazer⁽⁵⁾:

«(...) the battle of France is over. I expect the Battle of Britain is about to begin. (...)»

Na batalha de Inglaterra, os espaços de cada lado são desiguais e uma vez mais a diferença vai ser determinante: para os ingleses e graças ao radar o espaço de conflito é muito menor e garante-lhes, pela redução, a supremacia aérea. Além da bravura, da qualidade do material, da superior organização e da vantagem de combaterem sobre o território nacional, para os

(4) EYEWITNESS, *History of World War II*, I vol. p. 198.

(5) EYEWITNESS, *History of World War II*, II vol. p. 10.

ingleses foi decisiva a redução ao extremo do espaço-tempo de intervenção. Na circunstância, o radar foi muito mais que um instrumento científico ao serviço da guerra; foi uma arma indirecta que modificou o espaço de confronto em benefício de um dos contendores – que dele soube tirar real partido⁽⁶⁾. Tal como sucedera um século antes com o caminho de ferro, uma descoberta científica, associada a uma linha de produção industrial e a uma vontade política, modificaram em conjunto o espaço subjacente.

No imenso Atlântico Norte, a administração do espaço também era fundamental. A iniciativa do almirante Dœnitz de mudar a tática de emprego dos submarinos, que passaram a atacar em «alcateia», reduziu muitíssimo o espaço de liberdade dos comboios mercantes aliados, comboios esses que já eram uma particular organização do espaço que visava a maior capacidade de defesa. O grupo de submarinos reunia à chamada da primeira unidade que avistasse o comboio e acompanhava-o durante vários dias, atacando de noite à superfície e mergulhando de dia, para retemperar forças e ocultar-se⁽⁷⁾. O mesmo almirante Dœnitz promoveu, por sua vez, uma interessante alteração de espaço quando mudou o comando da arma submarina de Lorient para Angers e, mais tarde, para Paris; nesta última cidade estava mais bem colocado no espaço das rádio-comunicações e, para o comando remoto da sua armada, o bom acesso a este último era mais importante que a presença física no litoral⁽⁸⁾.

Na Inglaterra das horas amargas mas de moral elevado, pessoas com um assinalável sentido de oportunidade e uma capacidade de discernimento fora do comum descobriram um novo espaço científico de intervenção – ramo fecundo do pensamento e da acção que permitiu apoiar as operações militares com os resultados do labor de equipas de cientistas de formações variadas. Essa nova arte ou técnica ou ramo de ciência foi logo baptizado de *Operational Research*, talvez para mostrar a sua natureza intercalar entre a investigação pura e a operação militar; o seguimento iria mostrar que era também um novo, imenso e fértil espaço que se abria. Dois dos primeiros problemas que lhes foram apresentados diziam respeito justamente à distribuição óptima dos postos de radar e à determinação dos modelos de

(6) PRICE, A., *A Batalha do Radar*.

(7) PEILLARD, L., *A Batalha do Atlântico*, I vol., p. 149.

(8) MORDAL, J., *25 Siècles de Guerre sur Mer*, p. 184.

protecção mais adequados para os comboios que atravessavam o Atlântico⁽⁹⁾.

Os novos espaços do pensamento e da investigação iam ao encontro dos novos espaços de conflito.

4. A GUERRA NO DESERTO

Terminada a batalha de Inglaterra, o conflito desloca-se novamente; o novo teatro de operações vai situar-se agora no Mediterrâneo e no Norte de África, onde irão ocorrer duas novas lições de espaço – no deserto e no mar adjacente.

No deserto, a posse do terreno e a estabilização da frente eram virtualmente irrelevantes – porque não havia, quase, populações nem era significativa a ocupação do território. O blindado funcionava como um navio no imenso e árido areal e a quadrícula de ocupação reduzia-se à faixa costeira, acompanhando a importante via de comunicação longitudinal. Ambos os lados ignoraram quase totalmente o interior, onde a dispersão de forças seria absurda e dispendiosa; apenas algumas operações audaciosas e românticas do *Long Range Desert Group*, apreciáveis mas sem significativo efeito de escala, foram excepção assinalável a este quadro. Havia, sim, que garantir as fundamentalíssimas tomadas logísticas – como o porto de Tobruque, que foi disputado a palmo – porque tudo vinha de fora. E por esta razão simples, os aspectos tácticos cederam prioridade aos aspectos logísticos – porque mais do que da bravura dos combatentes, da qualidade do material ou da genialidade da manobra, a batalha do deserto iria depender das linhas de reabastecimento, no Mediterrâneo.

5. O ESPAÇO AERONAVAL

Os reduzidos efectivos aéreos e navais e a distância à base de operação constituíam, no seu conjunto, um quadro muito desfavorável aos ingleses.

(9) FAURE, R., *Précis de Recherche Opérationnelle*, p. 1.; e WADDINGTON, C. H., *OR in World War 2*.

Basta lembrar que a sacrificada e heróica ilha de Malta, peça fundamental em qualquer estratégia de interrupção do fluxo de reabastecimentos das tropas ítalo-alemãs no norte de África, dispunha apenas, no início do conflito, de três aviões *Gladiator* crismados, pelos locais, de *Fé, Esperança e Caridade...*⁽¹⁰⁾. Mas o génio do almirante Cunningham soube modificar radicalmente o quadro e em Tarento abriu-se uma nova espécie de espaço de combate – o aeronaval – numa experiência memorável que seria mais tarde consolidada na batalha do cabo Matapão, onde a combinação «espaço aeronaval – espaço de radar» foi usada de forma exemplar⁽¹¹⁾.

Esta extraordinária invenção do espaço aeronaval foi retomada mais tarde, com notável desenvolvimento, nas batalhas do mar do Coral e de Midway. O almirante Nimitz, confrontado com o aniquilamento da frota de couraçados em Pearl Harbor, criou por seu turno uma nova versão: o espaço aeronaval por medida, com as Forças Tarefa, que dispensavam os extintos couraçados. Para trás, ficava o tempo, o espaço e a doutrina das grandes batalhas exclusivamente navais, com gigantescas esquadras em confronto, agora definitivamente encerrado em Maio de 1916, nas águas da Jutlândia⁽¹²⁾. Nas novas batalhas navais as forças adversárias não se avistavam, por vezes nem sequer trocavam um tiro e funcionavam mais como plataformas móveis armadas, sedes de poder aeronaval, ofensivo e defensivo, de comando, de informação e de reaprovisionamento.

Em Midway, a utilização otimizada por parte dos norte-americanos dos espaços que lhes eram possíveis – espaço de informação, espaço de decisão, espaço de intervenção – e os enormes erros de administração de espaço do lado japonês – excessiva dispersão no espaço estratégico, excessiva concentração no espaço tático e diminuto espaço de informação – inverteu a relação de forças em presença de tal sorte que determinou uma indiscutível e definitiva vitória norte-americana⁽¹³⁾. A este respeito, o historiador Henri Bernard comenta⁽¹⁴⁾: «*Midway constitue un exemple rarement rencontré dans l'Histoire d'une victoire à caractère décisif remportée avec des*

⁽¹⁰⁾ MORDAL, J., *25 Siècles de Guerre sur Mer*, p. 155.

⁽¹¹⁾ MORDAL, J., *25 Siècles de Guerre sur Mer*, p. 164.

⁽¹²⁾ HARPER, *A Batalha da Jutlândia*, e MORDAL, J., *25 Siècles de Guerres sur Mer*, p. 90.

⁽¹³⁾ Além das outras referências, ver ainda BOSCHESI, B., *As Grandes Batalhas Navais da II Guerra Mundial*, p. 119.

⁽¹⁴⁾ BERNARD, H., CHEVALLAZ, G. A., GHEYSENS, R. & LAUNAY, J. de, *Les Dossiers de la Seconde Guerre Mondiale*, p. 74.

moyens nettement inférieurs à ceux de l'adversaire». Cartier, por seu lado, conclui a sua minuciosa descrição da batalha de Midway em termos ainda mais dramáticos: «A 4 de Junho, de manhã, o Japão era invencível. A 4 de Junho à noite, o Japão é [está] vencido. Nunca a longa história movimentada das guerras registou uma alteração mais brutal e mais total.»⁽¹⁵⁾

Toda a campanha do Pacífico se desenrolou sob o signo de uma prodigiosa concepção de espaço, que ditou a estratégia do *salto de rã*, administrada com refinada coordenação: o espaço de conflito era sobriamente limitado às ilhas cuja posse fosse necessária e suficiente para garantir o apoio aéreo na caminhada descontínua para o arquipélago nipónico. Esta estratégia de redução do espaço ao mínimo indispensável ao cumprimento da missão traduziu-se numa grande economia de intervenções, de baixas, de recursos mobilizados e de tempo de combate, além de constituir uma extraordinária lição metodológica. Meses depois da guerra acabar, ainda existiam guarnições japonesas vivendo num espaço imaginário – preparados para defender a sua ilha de um invasor que jamais pensara ocupá-la.

6. ESPAÇO DE SEGURANÇA

Mais do que um factor objectivo, a segurança – ou melhor, a sua presumível inexistência, portanto, a insegurança – é um factor subjectivo, quantas vezes criado, aumentado ou fantasiado para instalar o desânimo ou o temor no adversário, argumento militarmente muito poderoso. Os mestres da guerra sabiam disso e sabiam o poder que a opinião pública tem nesse domínio. Quando, numa guinada estratégica muito criticada, a aviação alemã deixou de atacar o dispositivo aéreo britânico, com o objectivo de o aniquilar para permitir o suposto desembarque, e deu início aos bombardeamentos sobre Londres, a resposta dos ingleses foi imediata e localizada: oitenta aviões descolaram da ilha para atacar Berlim de noite. Pouco importou que metade dos aparelhos não tivesse alcançado o objectivo e que os estragos na capital alemã tivessem sido insignificantes; os berlinenses, apavorados, concluíram que a magnífica declaração do Marechal Gøring, chefe todo poderoso da

⁽¹⁵⁾ CARTIER, R., *A Segunda Guerra Mundial*, II vol., p. 135.

Luftwaffe – «Estou disposto a que me chamem Hermann Meier se um só avião inglês conseguir voar sobre território alemão» – era apenas uma arrogância de mau gosto⁽¹⁶⁾.

No Pacífico e na altura própria, a cena repetiu-se – com o presidente Roosevelt a sugerir que, como represália do bombardeamento de Pearl Harbor, se atacasse Tóquio pelo ar. Com os constrangimentos que existiam ao tempo, a operação era quase impossível e só a determinação e o entendimento entre dois extraordinários chefes – o tenente-coronel aviador Doolittle e o almirante William Halsey – permitiram, conjugando esforços e audácias, que 16 bombardeiros B-25, que descolaram de noite de um porta-aviões a que não voltariam, fizessem uma passagem meteórica mas psicologicamente arrasadora sobre a capital nipónica⁽¹⁷⁾.

7. ESPAÇO PARA A VITÓRIA E PARA A DERROTA

Enfim, duas últimas histórias sobre os espaços da II Guerra Mundial – das muitas que ela sugere e que ficam por lembrar: a prioridade de intervenção e a rendição incondicional. No princípio de 1942, pouco depois da entrada dos Estados Unidos na guerra, o presidente Roosevelt tomou uma corajosa atitude quando definiu, sem ambiguidade, que a prioridade em todo o conflito deveria ser dada à destruição e derrota da Alemanha, só depois vindo o Japão. Esta escolha estratégica valeu-lhe inúmeros opositores no seu próprio país, onde o cidadão comum estava infinitamente mais irritado com a traição japonesa de Pearl Harbor do que com a formal declaração de guerra que a Alemanha apresentara aos Estados Unidos – gesto político do qual não decorrera qualquer significativa actividade bélica e que tinha apenas um carácter de solidariedade com o seu aliado do outro lado do mundo. Solidariedade que, o futuro viria em breve a demonstrá-lo, se traduziu, para a Alemanha, por um desnecessário e contraproducente alargamento do espaço de conflito.

A decisão acabou revelando-se acertada, porque o império japonês «era

⁽¹⁶⁾ As transcrições desta famosa frase diferem com os autores. A escolhida está referida na Grande Crónica da Segunda Guerra Mundial, vol. I, p. 213.

⁽¹⁷⁾ CARTIER, R., *A Segunda Guerra Mundial*, II vol., p. 118.

um gigante com os pés de barro» e a verdadeira ameaça vinha do lado da Europa; e foi cumprida à risca, não obstante o desagrado de alguns chefes militares, como Douglas MacArthur, que contestavam a subalternidade conferida ao teatro de operações do Pacífico. A redução do espaço de conflito, tornado ajustado a capacidade de intervenção, constituiu uma notável decisão política⁽¹⁸⁾.

Em Casablanca, em Janeiro de 1943, o mesmo presidente Roosevelt e o *premier* Churchill anunciaram, com uma certa surpresa, a sua intenção de obrigar o inimigo a uma rendição incondicional, atitude que, limitando drasticamente o espaço de decisão do inimigo, teve uma influencia nítida, não só no seguimento das operações, mas também nas modificações posteriormente verificadas no plano psicológico – enfraquecimento da resistência interna alemã, radicalização da luta terminal em solo alemão, endurecimento e frustração das negociações no final da guerra⁽¹⁹⁾.

8. OS ESPAÇOS DO QUOTIDIANO

Os exemplos sumariamente transcritos da Segunda Guerra Mundial, permitem imaginar que a evolução do conflito poderia ser modelada por uma sucessão animada de espaços, como se de um gigantesco teatro se tratasse. O pano levanta com uns actores em palco, outros vão entrando e ficando em cena, assumindo protagonismo e desempenho, enquanto os anteriores se retiram, ultrapassados pelo enredo ou com os papéis esgotados. No final da tragédia, o elenco é outro e a renovação prevaleceu; só por este espantoso mecanismo se poderá explicar o que não é explicável por nenhuma outra razão – a fúria, o entusiasmo, a competência com que os países destruídos se entregaram a reconstrução das suas pátrias depois da mais devastadora de todas as guerras, da mais sangrenta de todas as hecatombes.

Podemos então retirar a seguinte conjectura: as fases mais importantes, mais significativas e mais decisivas na história do conflito corresponderam a modificações profundas no inventário ou na geometria dos respectivos espaços – por extinção, criação ou modificação da estrutura dos espaços

⁽¹⁸⁾ CARTIER, R., *A Segunda Guerra Mundial*, I vol., p. 81.

⁽¹⁹⁾ LAUNAY, J. de, *Segredos Diplomáticos 1939-45*, p. 101.

precedentes. Esses pontos singulares não foram em geral muito sangrentos, nem de complexa ou demorada evolução, nem foram, pelo número de baixas ou pela área destruída, os mais relevantes. Ocorreram pela acção isolada ou combinada da necessidade, do talento, da oportunidade ou do acaso; tiveram ou não autor conhecido a eles associado; por via de regra, modificaram o quadro antecedente de forma irreversível. E foi esse o seu principal atributo, porque a irreversibilidade é a mais consistente das características do desenvolvimento.

A guerra é uma forma de evolução convulsiva, acelerada, turbulenta que decorre da necessidade de ajustamentos rápidos nos espaços económico, social ou político. Em geral, esta mesma transformação é feita de uma maneira mais tranquila, mais progressiva e menos gravosa pela via reformista, que, dentro dos próprios processos e sistemas, cria, gere e anula gradientes de evolução. O quotidiano está para a guerra como a combustão lenta para a explosão.

A vida actual comporta, todavia, tal aceleração que quase se poderia considerar, com patente exagero, um estado de pseudo-guerra, dada a forma como ocorrem, se propagam, se entrecruzam e se influenciam reciprocamente todas as transformações. De modo rápido, embora não turbulento, registam-se constantemente inúmeras modificações de toda a natureza – materiais e imateriais, controláveis ou não controláveis, de âmbito universal ou apenas local, saudáveis ou indesejáveis, independentes ou relacionadas.

A este ritmo e nestas condições, afigura-se impossível proceder a uma leitura universal e analítica desta multidão de factos, fenómenos, números, circunstâncias e hipóteses e daí extrair uma opinião sintética e consistente sobre o quadro actual e sobre as respectivas linhas de tendência. Com este propósito, a descoberta de analogias e o recurso a modelos poderão ser vias mais frutuosas de pesquisa.

Voltando ao exemplo; aceitando como válida a conjectura proposta, seria interessante tentar entender a derivada do momento que passa inquirindo sobre espaços – os espaços que temos, os espaços que poderemos vir a ter, os espaços que devemos ou teremos de encerrar; em que espaços tradicionais ocorreram ou estão ocorrendo modificações significativas ou irreversíveis; em que espaços estamos, provavelmente, insistindo noutras enormes «linhas Maginot», dispendiosas, ultrapassadas e pouco úteis; em que espaços se podem adivinhar os actuais «Tarentos», diagonais de génio que encurtem

processos de reequilíbrio e actualização; em que espaços poderíamos, com vantagem, deixar afundar «a frota de couraçados».

Sem dúvida, o assunto é vasto e muito complexo e excede largamente o âmbito regulamentar do presente trabalho. Limitaremos o estudo a este enunciado e ilustraremos eventuais seguimentos, bordando algumas muito breves considerações sobre quatro exemplos, que temos por relevantes. Fica a sugestão para que se retome a ideia com uma análise mais profunda, mais demorada e mais consistente, que parece pertinente e poderá ser fecunda.

9. ESPAÇO URBANO

Na cidade, no conceito tomado no sentido lato, há dois grupos de espaços – os espaços de ocupação e os espaços de circulação. Nos primeiros, temos os locais de residência, os locais de trabalho, os locais de ensino, os locais de cultura e lazer, edificados ou ao ar livre; os segundos ligam entre si os primeiros, permitindo a conjugação das diversas áreas de actividade que, por razões de organização compreensíveis, se apresentam geralmente disjuntas no espaço respectivo.

O espaço restante não é urbano: campos, florestas, desertos, montanhas, oceanos, ravinas, são locais onde a presença humana é acidental e não-continuada. Estes últimos espaços agrupam-se numa classificação recente de reservas – reserva agrícola, reserva ecológica, etc. – que parece ser designação avisada, porque limita a presença humana permanente e desejada aos espaços anteriores.

Até ao advento da circulação acelerada, nada de especial ocorreu neste ordenamento que mereça referência. O alcance da deslocação normal da grande maioria das pessoas era reduzido; poucas eram as pessoas que se deslocavam, e a frequência e extensão das deslocações também eram, em geral, pequenas. Era uma civilização predominantemente estática e daí o custo elevadíssimo das mercadorias que dependiam do transporte para estar presentes no consumo.

A circulação acelerada começou com o caminho de ferro – o qual, porque tem um espaço próprio, deforma o espaço real por ele servido sem nele sem incorporar. Por esta específica razão, o caminho de ferro vai ser, na origem, o principal promotor da circulação rodoviária: ele criou e alimentou a

necessidade da viagem e do transporte e favoreceu a distribuição e o encaminhamento – portanto a indústria – sem atingir contudo a totalidade do espaço servido, porque a isso a sua tecnologia se opunha.

Assim, porque o novo espaço de intenções não era coberto pelo espaço ferroviário, tornou-se inevitável a expansão rodoviária⁽²⁰⁾, que vai ser, todavia, mais uma questão de avanço conjugado do que uma relevante inovação, como fora o caminho de ferro. Neste, verificou-se um facto sem precedentes: pela primeira vez produziu-se e administrou-se energia de uma forma apenas dependente da vontade humana, sem sujeição a marés, ventos ou correntes. O vapor permitiu a criação da indústria; em paralelo foi inventado o caminho de ferro, que ira distribuir o produto industrial e encaminhar para melhores locais as matérias-primas, consolidando e alargando o campo de intervenção da actividade industrial. Sem transporte, o processo industrial teria tido uma evolução mais lenta e, provavelmente, muito diferente.

Progressivamente e de uma forma satisfatoriamente paralela, foram aparecendo as inovações técnicas nas viaturas, os aperfeiçoamentos do processo industrial, as cadeias de montagem e as técnicas de fabricação maciça e acelerada, as redes rodoviárias e as melhorias nos revestimentos das estradas, as cadeias de abastecimento de combustíveis e de distribuição de sobressalentes, o novo conceito de estação de serviço, o restaurante rodoviário, o motel, mais tarde, a área de serviço e a área de repouso; enfim, a formação, por todas as vias e em todos os azimutes, de uma nova forma de cultura – a cultura rodoviária – na utilização, na apreciação, na reparação, na compra, na venda, no desporto, na comunicação, na arte, etc.

Este enorme esforço conjugado, que foi interferindo de uma forma cada vez mais decisiva no espaço de circulação, encontrou uma cidade que não alterara o seu padrão tradicional de crescimento e de organização, no que respeita aos espaços de ocupação. O nascimento e o crescimento das cidades têm continuado a ser feitos da mesma maneira milenar como aconteceu até aqui – e os poucos exemplos de cidades construídas do nada por voluntarismo

⁽²⁰⁾ O que permite a seguinte reflexão: nunca podendo haver correspondência integral entre os espaços do caminho de ferro e da rodovia, como hoje é bem patente, o espaço de relação entre os dois modos era, predominantemente, de complementaridade e não de concorrência, real ou administrativa. Abona esta conjectura a verificação que os países do mundo com mais elevadas taxas de motorização são os que apresentam os melhores sistemas ferroviários, o que, em espaço de concorrência, não teria sentido.

político não deixaram marca de continuidade. As melhorias verificadas nos instrumentos de circulação foram até interpretadas num sentido inverso – sugerindo e fomentando a criação de bairros especializados no alargamento ordenado da cidade clássica, onde a mancha correspondente ao crescimento era sucessiva e desordenadamente acrescentado a cidade anterior. E assim apareceram os bairros residenciais, os bairros industriais, os bairros comerciais, as cidades universitárias, os complexos desportivos – consolidando uma forma de ordenamento urbano que requeria, naturalmente, viação acelerada para materializar no terreno as transições de ocupação da vida quotidiana. No plano mais amplo, a cidade ganhou entretanto uma enorme mobilidade. Apareceram os fins de semana de longa duração, as férias pagas, as migrações para a praia, para a serra, para o campo, para o estrangeiro. A viação acelerada criava e alimentava o fenómeno turístico que realimentava, por seu turno e em retorno, os sistemas e meios de transporte. Era um crescimento ordenado, monótono, previsível, conforme.

Todavia, nos últimos anos algo começou a não funcionar de forma satisfatória, pelo menos a luz das ideias convencionais. A evolução da mobilidade foi-se realizando persistentemente no triplo sentido de uma maior quantidade, de uma melhor qualidade e de uma mais alargada utilização: muito mais viaturas, com níveis de desempenho inexistentes algumas décadas atrás, e conduzidas por pessoas de todas as classes sociais, idades e profissões começaram a percorrer em todos os sentidos, com grande frequência e de um modo maciço, a cidade. A quantidade e a qualidade de prestação do transporte cresceram de tal modo que se alteraram completamente as características primitivas do processo: tinha surgido, assim, e apenas por efeito de escala no seguimento do desenvolvimento intrínseco e autónomo do sistema, um novo espaço – o espaço automóvel – que ultrapassou a escala de mero serviço ou utensílio de apoio para materializar uma nova entidade, um espaço próprio. Esta nova situação modificou o quadro urbano por completo; não se pode falar mais da cidade, sim ou não, com o automóvel mas da evolução possível de dois espaços de personalidade e geometria próprias, a preservar.

Por esta singela mas fortíssima razão, todas as soluções de compromisso que tentem compatibilizar o automóvel e a cidade, continuando todavia a entendê-lo da antiga maneira puramente instrumental, estarão inevitavelmente condenadas. O automóvel e a rede de vias de circulação de que ele carece

mas que ele ocupa e domina são, no seu conjunto, um espaço real de especial cultura e dimensão que se tem de fazer coexistir com o antigo espaço urbano – na engenharia, no urbanismo, na legislação, no ensino, no quotidiano. Continuar a modificar pesadamente a cidade com novos e custosos empreendimentos que a descaracterizam e lhe reduzem a qualidade nuclear – ser ponto de encontro e de residência permanente, sem alternativa – para ensaiar arremedos de bons espaços de circulação, parece ser uma direcção errada para orientar o progresso. A cidade não é, certamente, o local mais indicado para o outro espaço exhibir o seu mais dourado atributo – a velocidade – porque as variáveis de encanto na cidade serão sempre outras.

O único espaço de entendimento que se vislumbra entre uma cidade com um poder enorme, que decorre do seu valor acrescentado acumulado durante séculos, enorme construção insusceptível de ser profundamente alterada ou reinventada, e um espaço de circulação que ganhou autonomia, expressão, autoridade e volume, com o incremento e o aumento de velocidade da viação acelerada, está numa muito clara e rigorosa estrutura de prioridades, a definir por via legislativa e sujeita a regras de demarcação de territórios muito claras, discretizando o que tende a ser um contínuo – devendo toda a gente ter de vir a saber, sem sombra de dúvida ou hesitação, e desde tenra idade, de preferência, onde a cidade tem prioridade, onde o espaço móvel tem prioridade e onde este atributo tem de ser judiciosa e milimetricamente repartido.

Parece claro que a justificação para o elevado nível de sinistralidade, que infelizmente continuamos a ter, não está no traçado das nossas estradas nem na qualidade das viaturas que nelas anda, como durante tanto tempo se acreditou; nem melhorou substancialmente com o aumento abrupto das penas⁽²¹⁾. Provavelmente a muito correcta definição da fronteira entre estes dois espaços – de que todos, sem excepção, somos habitantes em tempos diferentes – ajudará a melhorar este preocupante estado de coisas. E não será uma questão difícil de resolver, porque não depende da técnica nem carece de verba: basta tão somente a assunção do conceito.

Seria interessante que o próximo Código da Estrada fosse concebido

(²¹) No jornal APN de 29 de Agosto de 1996 e num artigo da primeira página intitulado «Road deaths pile up: we're now 2nd worst in world», pode-se ler o seguinte: «It appears that the new Highway Code, in which the monetary value of all fines were increased and a points system introduced, has not had the intended effect of lowering the accident rate.»

tendo em atenção estas observações; e que, na concepção da sinalização rodoviária, que do código é face visível, operacional e importante, estivesse presente a ideia que ela, a sinalização, tem de ser clara, unívoca, sóbria e fria – porque só deste modo ajudará a concretizar a disjunção que se preconiza.

10. O ESPAÇO DE ADMINISTRAÇÃO

A fórmula «Menos estado, melhor estado» é moderna, é bem intencionada mas não corresponde a uma correcta apreciação do espaço correspondente. O espaço ocupado pelo Estado, pelas estruturas administrativas e pelos respectivos funcionários tem crescido incessantemente. Esta situação não é particularidade nossa, nem é conotável com qualquer tipo de regime ou de modelo político. René Rémond, que cita vários exemplos quando se refere ao tema, escreve: «Todos os países conheceram uma progressão semelhante»; e, mais adiante, depois de analisar o aumento do número de funcionários nos Estados Unidos e em França, conclui: «E por toda a parte se regista tal aumento»⁽²²⁾.

O espaço de administração, de gestão ou de comando é um espaço arborescente, como os populares organigramas indicam, mas o espaço que eles pretendem modelar e enquadrar é matricial – porque o enorme acesso à cultura e à informação, e a mobilidade generalizada permitem agora, e cada vez mais, todas as relações possíveis entre os elementos do conjunto. Entretanto e classicamente articuladas, porque não se conhece outra maneira, múltiplas estruturas arborescentes enquadram, de uma forma cada vez mais perfeita, o polivalente cidadão, sujeito de todas as orações – tido como contribuinte para as finanças, como passageiro para os transportes, como aluno para a educação, como paciente para a saúde, como espectador para o desporto, como cliente para o comércio, como consumidor para a indústria, como inquilino para a habitação, como turista para o turismo, como peão para o condutor.

Esta polivalência, que envolve também uma multidão de prazos, todos diferentes, e que todos temos, por lei, de conhecer de cor, permite ao cidadão compreender, sem dificuldade, que todas as estruturas, respeitando embora ao

(22) RÉMOND, R., *Introdução a História do Nosso Tempo*, p. 194.

mesmo Estado, tem rotinas, processos, culturas e logotipos diferentes, como se de diferentes países ou galáxias se tratasse; que rivalizam entre si na procura, para elas próprias, de uma maior fatia de atenção e de tempo por parte dos utilizadores; e, ainda, que todas as questões intersticiais – ou seja, aquelas que dependem de duas ou mais das arborescências, que entre si têm de estender estruturas auxiliares de coordenação, para o efeito – são sempre as enteadas do processo e revelam muito menores predicados de desenvolvimento e qualidade. A endémica falta de coordenação de que tantos se queixam com tanta frequência não é resultado de inépcia ou de desleixo inelutáveis mas antes uma deficiência intrínseca do espaço de administração existente.

Este problema deve ser certamente daqueles de mais árdua resolução, mas os valores em jogo justificam uma aproximação metodológica, que tarda. Até lá, irá aumentando – sem qualquer sombra de dúvida – o número de organismos públicos, de agências governamentais, de diplomas publicados, de agentes e de instalações para os poderes central, regional ou local, de prazos a registar, a decorar e a cumprir – não obstante a ocorrência de alguns votos piedosos que recordarão a todos, de vez em quando, a necessidade de desburocratizar, de simplificar e de aligeirar a estrutura, os efectivos e a despesa da administração pública – que todos pagamos.

11. O ESPAÇO DA CONSERVAÇÃO

Uma das maneiras pelas quais se revela a complexidade do mundo actual é pelo fenómeno da conservação. Os produtos industriais carecem, como aliás também sucede com os produtos naturais ou artesanais, de uma assistência efectiva durante a sua vida útil. Essa função de assistência – designação aqui escolhida – pode tomar vários aspectos: observação, controlo de funcionamento, manutenção preventiva, revisão, pequena reparação, grande reparação, reconstrução.

A escolha do escalão de intervenção depende da idade do equipamento, do tipo de disfunção verificada, do grau de raridade do equipamento de substituição, da sua maior ou menor prontidão no local requerido, da rotina de acompanhamento preconizada pelo fabricante, dos custos comparados, do preço e disponibilidade da mão de obra competente. É uma função profunda-

mente estudada e as instituições ou organizações que lidam ou que dependem do bom desempenho dos equipamentos, como as forças armadas ou empresas de transportes de grande porte, têm uma sólida experiência neste campo, que se reflecte na dimensão que as estruturas reservadas à função conservação têm relativamente ao total de efectivos e de instalações.

Mas a função conservação também se alarga a outros domínios, onde não transparecem benefícios económicos imediatos, como ocorre com as empresas de transportes, nem exigências de operacionalidade e de prontidão, que são requeridas às forças armadas, às forças de segurança ou às corporações de bombeiros. Temos o caso dos equipamentos pesados e não amovíveis, como as estradas ou as redes de esgotos; o caso das estruturas naturais insubstituíveis e de forte valor económico, directo, como os fundos da plataforma continental, ou indirecto, como as praias; o caso das estruturas naturais cujo mau funcionamento ou natural envelhecimento pode causar estragos de elevadas proporções, inclusivamente com risco de vidas humanas, como acontece com as ribeiras não limpas, com as arribas não consolidadas ou com as florestas não aceiradas; o caso dos espaços intercalares entre o espaço-cidade e o espaço-circulação, como os jardins ou os parques; o caso dos inúmeros monumentos de toda a natureza que documentam o nosso passado e que não são susceptíveis de reedição.

Grande parte das necessidades de conservação decorre do nosso elevado e exigente grau de conforto, de consumo e de apetrechamento. Um povo primitivo que exerça uma agricultura de captura ou de baixa tecnologia tem um período de estacionamento num local da ordem dos poucos anos, findos os quais a terra esgota e a peregrinação recomeça.

Por via disso, a sua habitação não deve durar nem mais nem menos que o período de vida útil do terreno, o que não estimula o desenvolvimento de habitações ou equipamentos sociais duradouros.

A cidade em si mesmo, pela sua natureza fixa e inamovível, que se pretende perene, e pela quantidade de equipamentos e sistemas de toda a espécie que a guarnecem, é uma fórmula avançada de civilização e, portanto, é, necessariamente, um alto consumidor da função conservação.

Para um país de reduzidos meios financeiros, a função de previsão e de manutenção preventiva nos domínios assinalados é uma enorme fonte de riqueza, porque permite encaminhar para áreas mais reprodutivas os recursos consideráveis que são delapidados sem benefício nas catástrofes evitáveis ou

na reconstrução por deficiente e oportuna conservação. Mas, muitas vezes, a dificuldade de conservação não se põe no plano dos custos mas na organização dos sistemas de manutenção, questão delicada, ou no preconceito a remover de que a atitude moderna e correcta é deitar fora e comprar ou construir novo, questão ainda mais delicada.

O espaço de conservação é um ónus de toda a nossa cultura, que tem de ser assumido colectivamente com voluntarismo e intenção – porque tem custos não dispiciendos, absorve consideráveis recursos humanos, exige apurada organização, requer formação adequada, reduz a competitividade global e exige dos restantes participantes consideração e entendimento; é um espaço que tem de ser administrado com atenção e rigor.

Há que fazer qualquer coisa na área. Continuar a investir fortemente na nova construção dispensando as correlativas estruturas de conservação, para poupar efectivos, é uma perspectiva demasiadamente estreita do futuro que, a prazo, atingirá negativamente uma função de nível superior – a qualidade de vida.

12. O ESPAÇO DA TELECOMUNICAÇÃO

Deixou-se para o fim o espaço da telecomunicação, sem dúvida o mais curioso e prometedor. Num salto extraordinário de desenvolvimento, o telefone portátil – o popular telemóvel – tomou de assalto o utilizador português. Este fenómeno não é, de resto, inédito: a agilidade dos portugueses na apropriação do uso do cartão bancário ou do código postal, por exemplo, foi tida na altura como surpreendente mas provavelmente corresponde a uma qualquer característica do nosso povo ainda não completamente analisada mas já evidenciada. De tal modo o telemóvel se integrou na nossa vida quotidiana – mercê, sem dúvida, de uma publicidade inteligente e bem dirigida, mas especialmente pelas suas vantagens intrínsecas – que o seu uso roçou o abuso e algumas vozes questionaram publicamente excessos notórios de utilização, que entravam no campo da comodidade alheia ou do respeito devido por funções ou lugares, reclamando legislação que enquadrasse a sua conveniente utilização.

Certo é que o telemóvel começou por entrar no nosso espaço tradicional como adereço útil e hoje já criou um espaço próprio, fortemente implantado

na população e com tendência para aumentar. A utilização em pleno do espaço de telecomunicação individual, desligado de redes locais, pode vir a modificar totalmente rotinas e procedimentos habituais pela prontidão que confere a todas as funções onde for determinante a gestão em tempo real – generalizando a muitas outras funções e actividades o sistema já usado e consolidado pelos rádio-taxis, e que agora, pela redução de preços e aligeiramento de equipamentos e rotinas, pode ser individualizado. Associado a outras redes de prestação de serviços, a utilização do espaço de telecomunicação pode reduzir ou mesmo anular deslocações para pagamentos de bens e serviços, muitas vezes de custo desproporcionado com o valor a que respeitam, diminuindo assim a carga no tráfego urbano – que tem de ser reduzido e, de preferência, por vias indirectas.

No limite, a gestão integrada de todas as valências do tele-espaço contribuirá fortemente para a desmaterialização do sector terciário e para um profundo reordenamento, que terá de ser estudado, da cidade e das funções de deslocação. Por sua vez, a utilização conjunta do tele-espaço e da navegação por satélite poderá ser, a prazo não muito distante, do maior interesse na gestão das redes públicas de transportes; a regulação do tráfego pela minuciosa e frequente tele-informação estará por certo presente no complexo sistema de deslocações que nos espera no futuro – quando já não for possível construir novas estradas nem sequer aumentar o número de vias das actuais e todo o *hardware* da função transporte se confine à conservação.

E atente-se na influencia cruzada: o uso clarividente do novo espaço de telecomunicação e de tele-operação terá profundas repercussões no espaço urbano e no espaço de administração, e em segunda linha, no espaço de conservação. Os exemplos aqui apresentados não são disjuntos – e cada vez menos espaços o serão; quanto mais cedo nos apercebermos desta especial circunstância, melhor será.

Julga-se poder concluir que o telemóvel é muito mais que um negócio de grande interesse ou uma nova tecnologia de eficaz apoio ao cidadão; está, sim, criando um novo espaço de contornos ainda não definidos e de surpreendente textura, que carece de ser administrado a preceito.

Recordem-se, a propósito, as referências anteriores, feitas ao caminho de ferro e ao radar, e muito provavelmente concluiremos poder estar numa situação muito semelhante.

13. DEFESA NACIONAL: TAMBÉM UM ESPAÇO

O conceito alargado de Defesa Nacional pode considerar-se um especialíssimo espaço, que lembra remotamente a banda de Möbius⁽²³⁾ – com duas faces, potencialidades e vulnerabilidades, que se opõem mas que se ligam e se prolongam, porque se referem a uma mesma realidade.

Encarar, segundo esta perspectiva, os problemas relacionados com a defesa nacional é enfrentar um espaço global e em permanente mutação, porque essa é a natureza do mundo actual. Num universo complicado e que promete sê-lo cada vez mais, este modelo simplifica a análise, é cómodo de operar, facilita a transmissão e não é redutor.

Na nossa formação ao longo do tempo, duas fases serão sempre distintas – a analítica e a sintética. Se a fase analítica nos ensina minuciosamente os alfabetos do ponto, da recta e do plano, como sucedia na difícil iniciação nessa ciência deslumbrante e completa que se chama Geometria Descritiva, a fase sintética reclama que se tenha, em resposta à aprendizagem anterior, um correcto entendimento de espaço – porque é essa a intenção última da mesma ciência: representar espaço a partir de outras formas geométricas mais elementares.

A Defesa Nacional pode ser imaginada do mesmo modo – porque a partir de outros pontos, de outras rectas e de outros planos, na acepção figurada dos termos, se pede igualmente a concepção e o entendimento de um espaço – um espaço complexo, facetado, multiforme, rico de eventos e de cambiantes, variável no modo e no tempo, que se pode entender ou sentir, limitado mas infinito, como a superfície de uma esfera.

Em breve e para terminar, fica o apontamento, a sugestão, o tema para reflexão: Defesa Nacional – uma questão de espaços.

Eduardo Zúquete

⁽²³⁾ A banda de Möbius, assim chamada do nome do matemático alemão do século XIX que primeiro estudou as suas propriedades, obtém-se tomando uma tira de papel, dando a uma das extremidades meia volta e unindo de novo os extremos da tira. Esta superfície tem, entre outras, a propriedade seguinte: partindo de um ponto qualquer e percorrendo a tira no sentido do comprimento atinge-se o ponto correspondente da outra face da tira sem ter passado por nenhum dos bordos da superfície. É, em Portugal, logotipo de um estabelecimento bancário. Ver, por exemplo, M. Denis-Papin, Colles et Astuces Mathématiques, p. 114.

BIBLIOGRAFIA

BERNARD, H., CHEVALLAZ, G. A., GHEYSENS, R. & LAUNAY, J. de, *Les Dossiers de la Seconde Guerre Mondiale*, col. Marabout Université, ed. Gerard & C°, Verviers, 1964.

BOSCHESI, B., *As Grandes Batalhas Navais da II Guerra Mundial*, ed. da trad. port. Editora Ulisseia, Lisboa, 1971.

CARTIER, R., *A Segunda Guerra Mundial*, ed. da trad. port. Círculo de Leitores, Lisboa, 1984.

DENIS-PAPIN, M., *Colles et Astuces Mathématiques*, ed. A. Blanchard, Paris, 1972.

Eyewitness History of World War II, col. Bantam Gallery, ed. Bantam Books Inc., New York, N. Y., 1962.

FAURE, R., *Précis de Recherche Opérationnelle*, col. Dunod Décision, ed. Dunod, Paris, 1979.

GALBRAITH, J. K., *A Era da Incerteza*, ed. da trad. port. Moraes Editores, col. Mundo Imediato, Lisboa, 1980.

GILBERT, M., *A Segunda Guerra Mundial*, ed. da trad. port. Publicações Dom Quixote, Lisboa.

Grande Crónica da Segunda Guerra Mundial, ed. Selecções do Reader's Digest (Portugal), Lisboa, 1975.

GUDERIAN, H., *Panzer Líder*, ed. da trad. bras. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1966.

HARPER, *A Batalha da Jutlândia*, ed. da trad. port. Editorial Enciclopédia, Lisboa.

HUGHES, *Histoire de l'Europe Contemporaine*, col. Marabout Université, ed. Gerard & C°, Verviers, 1961.

LAUNAY, J. de, *Segredos Diplomáticos 1939-45*, ed. da trad. port. Livraria Bertrand, col. Documentos de Todos os Tempos, Lisboa.

MORDAL, J., *25 Siècles de Guerre sur Mer*, col. Marabout Université, ed. Gerard & C°, Verviers, 1959.

PEILLARD, L., *A Batalha do Atlântico*, ed. da trad. port. Publicações Europa-América, col. Ventos de Guerra, Mem Martins, 1989.

PRICE, A., *A Batalha do Radar*, ed. da trad. port. Livros do Brasil, col. Vida e Aventura, Lisboa.

RÉMOND, R., *Introdução à História do Nosso Tempo*, ed. da trad. port. Gradiva, Lisboa, 1994.

SUN TZU, *A Arte da Guerra*, ed. da trad. port. Publicações Europa-América, col. Grandes Obras, Mem Martins, 1993, p. 70.

WADDINGTON, C. H., *O. R. in World War 2*, ed. Paul Elek (Scientific Books), Ltd., Londres, 1973.