
GEOPOLÍTICA E GEOECONOMIA DE PORTUGAL
— OS CASOS DOS AÇORES, DOS RIOS E DO GÁS NATURAL —

Virgílio de Carvalho

GEOPOLÍTICA E GEOECONOMIA DE PORTUGAL

— OS CASOS DOS AÇORES, DOS RIOS, E DO GÁS NATURAL —

1. INTRODUÇÃO

Num cenário internacional em que o maior problema tende a ser, reconhecidamente, a incerteza e a instabilidade, é por certo dever de cada país, e sua política conveniente e prudente, investir o seu melhor na preservação e fortalecimento da «certeza» que ele próprio é, a bem do seu desenvolvimento individualizante, e da sua estabilidade. O que, além do mais, só pode beneficiar a Europa e o Mundo. Daí estarem na moda as teses de Michael E. Porter ⁽¹⁾ de que os países são hoje mais importantes que nunca, e da conveniência da exploração das suas vantagens competitivas, a estimar a partir do estudo dos factores que, no passado e no presente, fizeram de si países de sucesso.

Entre tais países, dão-se como exemplo neste estudo os casos da Dinamarca e da China.

Dinamarca e China, um país muito pequeno e um país muito grande, são dois exemplos a assinalar, pela influência que estão a ter na situação internacional, e pelo interesse que têm para Portugal.

São dois países cuja especial geografia os «condena» a afirmarem-se para o lado do mar, da sua fronteira marítima. A Dinamarca porque tem fronteira terrestre apenas com a Alemanha, e porque detém uma situação estratégica de grande importância para esta, pelo facto de dominar os estreitos chamados da Dinamarca (entre o Mar Báltico e o Mar do Norte), e de o seu território e o seu espaço marítimo serem solução de continuidade para o litoral daquela grande potência. A China, porque tem a Norte e a Leste o colosso Rússia, e a Sul o colosso União Indiana e um Sueste Asiático que a tem por sua ameaça histórica.

(1) «A Vantagem Competitiva das Nações».

A Dinamarca é exemplo de país de acentuado comportamento centrífugo apoiado na sua litoralidade e na sua arquipelagia, na sua aproximação cultural e política à vizinha Escandinávia de que é ponte natural para a Europa, e no seu desenvolvimento económico. Pelo que se lhe impôs forçar uma travagem a um projecto de Europa que parecia de cariz centripetista. Aliás, a sua prudência de pequeno país periférico, vulnerável, já estava consignada na letra do Tratado de Maastricht, no ponto em que conseguira inscrever nele uma cláusula proibindo cidadãos estrangeiros de comprarem casa própria no litoral dinamarquês. O que revela firme convicção nacional da importância que o litoral tem para o desenvolvimento cultural e económico individualizante dum pequeno país periférico vizinho duma grande potência de histórico comportamento hegemónico.

Quanto à China, instituiu o seu litoral como zona especial de desenvolvimento (com 14 cidades elevadas a pólos portuários-industriais), que tem funcionado como a locomotiva de desenvolvimento económico do país todo. E o caso é que a China é o país que mais depressa cresce no Mundo em termos económicos (12%), a ponto de se estimar que, a poder continuar assim, em 20 ou 30 anos poderá até ser a primeira potência económica mundial. Além do referido, a China tem mostrado o maior interesse por ilhas vizinhas, como as Spratly, as Paracel, e, naturalmente, a Formosa, demonstrando intenção inequívoca de jogar, não só na litoralidade, como na insularidade.

Portugal também é um país de sucesso, como se refere a seguir. É por conseguinte imprescindível que sejam identificados os factores que contribuíram para isso, a fim de não serem esquecidos na opção europeia, onde é vital que Portugal reafirme, decisivamente, o seu sucesso. E, entre tais factores, contam-se os tratados neste trabalho, seleccionados entre muitos outros por ser de reconhecida urgência e importância a sua atenta consideração.

a. Relembrando a História Estratégica de Portugal

Portugal é um país muito especial, e um país de sucesso. E de tal sucesso que conseguiu ser a única nação da Península Ibérica a juntar à identidade que todas as outras ainda têm, a individualidade de país. E conseguiu-o por obra de estrategistas notáveis, desde a sua formação à sua consolidação

como país independente. Com saliência para o rei D. Dinis que preparou sabiamente a opção atlântica; para os que a impuseram definitivamente na grave crise de 1383-85; e ainda para os que, na preparação dos Descobrimentos, juntaram à litoralização centrífuga do Continente a atlantização do País pelo achamento e pelo povoamento dos muito importantes arquipélagos da Madeira e dos Açores.

São factos históricos que convém de facto recordar, num momento particularmente crucial para o presente e para o futuro de Portugal, que se jogam, decisivamente, na cartada europeia que foi evitada até onde foi possível, por ser indiscutivelmente muito arriscada, dada a sensível localização de Portugal. Foi por isso que, inspirados pelo verso de Fernando Pessoa ⁽²⁾ «cumpriu-se o Mar, e o Império se desfez, Senhor, falta cumprir-se Portugal!», e pelo alerta do vertical e intemerato Alexandre Herculano ⁽³⁾ «no meio de uma nação decadente, mas rica de tradições, o mister de recordar o passado é uma espécie de magistratura moral, é uma espécie de sacerdócio... [e] não o fazer é um crime», que nos abalançámos a publicar em 1987 o livro «Cumprir Agora Portugal». E, agora, o presente estudo.

O caso é que, como muito bem o reconheceu o ilustre pensador espanhol M. Unamuno, «o que faz Portugal é o Mar». O que torna imprescindível não consentir que a sensibilidade e o sentido do mar («Mar» tomado na acepção de litoralidade, atlanticidade e universalismo) não seja diluído num logro de integração ibérica a sobrepor-se ao projecto que deve ser de integração mais vasta, europeia, e europeia atlantista. Por isso, para não se incorrer no «crime» a que alude A. Herculano, lembramos, uma vez mais, o que Jaime Cortesão ⁽⁴⁾, um notável historiador que chegou a prestar serviço como médico no Exército, escreveu quanto às razões principais do sucesso de Portugal. As quais, para ele, assentaram numa série de esforços que «forjaram a sua individualidade e influíram na História da Humanidade:

— o primeiro, de arranjo interior sobre o anfiteatro longitudinal virado para o mar;

(2) «Mensagem».

(3) «O Bobo».

(4) «História dos Descobrimentos Portugueses».

- o segundo, para utilizar as vantagens da sua posição à esquina de dois mares;
- o terceiro, para explorar todas as suas possibilidades em relação à parte restante do planeta, conhecida e por conhecer».

Noutra obra sua ⁽⁵⁾, o mesmo autor escreveu «... ao dealbar do Século XII... o Povo ocupa toda a costa e cria o género de vida nacional, a Nação organiza-se em função marítima e, por este esforço de massas, Portugal começa a viver de vida própria».

O «Mar» faz Portugal porque lhe proporciona poder geoeconómico, geocultural e geopolítico suficiente para equilibrar o poder centrípeto do corpo peninsular. «Mar» que, nessa acepção, tem a ver com litoral do Continente, arquipélagos atlânticos, pólos portuários, rios navegáveis, interior feito litoral por produções e ligações íntimas a este, marinhas de transporte, de pesca, de investigação, de turismo e de recreio, sensibilidade do Povo e do Governo para o entenderem, etc. Foi o que o Prof. Jorge Dias quis dizer ⁽⁶⁾ com «Portugal não teria sobrevivido até hoje, como nação independente, se não tivesse ligado o seu destino ao mar, estabelecendo amarras tão fortes com outras terras e outras gentes». Por outras palavras, doutro modo teria tido a sorte duma Galiza, ou duma Catalunha, a participar também com recursos seus para o fortalecimento da centripetista Castela.

b. Situação Internacional

Dada a vertiginosa evolução da situação internacional a seguir à queda simbólica do Muro de Berlim, os cenários elaborados há mais de três meses dificilmente mantêm interesse. Importa por isso atentar mais nos factos essenciais, mormente nos que tenderão, em princípio, a deteriorar-se menos com o tempo. E, em particular, com os que mais interessam a Portugal.

Assim, há que salientar, como logo de início se fez neste estudo, que as principais, e as mais preocupantes características da situação internacional

⁽⁵⁾ «Os Factores Democráticos na Formação de Portugal».

⁽⁶⁾ «Boletim da Academia Internacional de Cultura Portuguesa» (n.º 4 — 1966).

são a incerteza e a instabilidade. O que aconselha à maior prudência e à maior reserva quanto a ideias feitas (como a da paz perpétua chegada com o fim da guerra fria), e quanto a projectos transnacionais e transfronteiriços que se prestam a êxito de estratégias subtis do tipo Sun-Tsu, que devem levar a ter em conta, mais do que nunca, a máxima de que em política há interesses, não há amizades. É o caso duma CE, um projecto aliciante, mas que será preciso não esquecer que foi lançado antes do termo da guerra fria, e da vertiginosa evolução na situação europeia e internacional, que tem posto em causa, surpreendentemente, muito do que parecia inabalável.

Nomeadamente, será de ter na devida conta os factos de as ex-URSS e ex-Iugoslávia, países de tipo federalista, terem implodido mal sopraram os ventos de liberdade da democracia. No caso da ex-URSS, claramente por reacção centrífuga de periferias a um núcleo centripetista de histórico pendor imperialista.

De ter assim em boa conta o autêntico ameaço de implosão provocado na própria CE por um Tratado de Maastricht ambíguo, por receio duma unificação da Alemanha que, tendo chegado primeiro que a unificação da Europa, despertou o fantasma do imperialismo alemão. O que provocou reacção imediata da Dinamarca cujas geografia e memória histórica, como se referiu na Introdução, bem explicam.

Apesar do referido, parece bem possível que a Comunidade de Estados Independentes (CEI) possa ainda vir a ser a sucedânea da URSS, mormente se assumida como associação de mercado livre do tipo EFTA. Solução que talvez tenha um dia de vir a ser encarada também pela fragmentária China, e por outras regiões que apresentam ainda menor homogeneidade que a Europa, como sejam a África Austral, o Magrebe, a América do Norte já com uma associação desse tipo à vista (NAFTA), o Sueste Asiático (ASEAN já em evolução para AFTA), América do Sul (MERCOSUL), etc.

De salientar também, a propósito, o que ocorre com a luta de libertação de países recém-chegados à independência, como a Ucrânia e a Estónia, ambos periférico-marítimos, situados no caminho duma grande potência para o mar, como é o caso da Rússia. Situação especial caracterizada pelo geoestrategista francês Célérier ⁽⁷⁾ como de permanente risco de soberania. No caso da Ucrânia — situada no caminho histórico da Rússia para os mares

(7) «Géographie et Géopolitique».

Negro e Mediterrâneo, Canal de Suez e oceanos Índico e Atlântico — persistem as discussões quanto à partilha entre ambas de portos e de navios de guerra; e verifica-se, ainda, a chantagem do país quanto ao destino das armas nucleares que a ex-URSS tinha em seu território, e até uma sua aproximação ao Irão para o fornecimento de petróleo (inclusive talvez através de oleoduto), para fugir ao controlo energético da Rússia, e ainda ao Ocidente como seu aliado principal. Quanto à Estónia, a Rússia tem recorrido a cortes ao fornecimento de gás natural para pressionar o pequeno país báltico, e à ameaça de não retirar as suas tropas de lá, como estava acordado.

Outra situação do maior interesse é a que começa já a chamar-se de «guerra civilizacional», ou guerra de culturas, a propósito da política de promoção dos direitos humanos prevista no projecto da Nova Ordem Internacional.

Particularmente os países do Mundo Islâmico de propensão mais radical, parecem tender a ver na ONU, como promotora de tal política, e nos EUA, como seu principal braço armado e executor, antagonistas figadais, visando impor-lhes a filosofia de vida do Ocidente. Animosidade essa que tem sido fortalecida pelo facto de as punições aplicadas em nome da Nova Ordem Mundial terem visado até agora exclusivamente alguns daqueles países, e não os que, como a Sérvia, têm perseguido e maltratado muçulmanos na ex-Jugoslávia. Daí o receio de que EUA e sede da ONU em N. Iorque, possam ser alvo de ataques terroristas (uma nova guerra à distância) a atingir pela primeira vez na História o território da grande nação norte-americana. E também a punição dissuasória que os EUA empreenderam contra o quartel-general dos Serviços Secretos do Iraque em Junho último, com a arma apropriada à «guerra de premir o botão» à distância (o míssil de cruzeiro disparável do mar, inclusive de submarinos) de grande precisão, sem comprometimento ou empenhamento de aliados e de neutrais, e sem causar baixas a militares próprios, por não serem veículos tripulados.

De notar a resistência moral do Islão, e dos seus chefes carismáticos, a derrotas e punições humilhantes, e a sua constante preocupação em se dotarem de armas estratégicas. O que dá uma ideia da importância político-estratégica do vector fundamentalista, via Sudão-Norte de África, principalmente quando confrontado com a conhecida falta de sensibilidade das democracias para a defesa.

A situação do Magrebe tem ultimamente conhecido evolução marcada na Argélia e em Marrocos. Na Argélia, intelectuais que estão sendo alvo de terrorismo integrista propuseram já avançar-se para um governo de reconciliação nacional, reconhecendo assim, de facto, parecer-lhes inviável continuar a ignorar a força e implantação dos fundamentalistas. Em Marrocos registaram-se assinaláveis avanços eleitorais da oposição, mormente dos partidos nacionalistas, que aproveitaram para lembrar a questão do regresso dos territórios espanhóis de Ceuta e Melilha ao país. O que tem importância para a Europa e para a Península Ibérica, designadamente quanto à questão do gás que, da Argélia, vai já para o Sul da Europa por gasoduto submarino, e poderá também vir, por via idêntica, para a Península Ibérica, através de Marrocos e do Estreito de Gibraltar, via Espanha.

Uma evolução também importante, a salientar, é a política da ONU de promoção de governos de reconciliação, ou de união nacional — preparatórios da introdução da democracia plena — já em aplicação na Nicarágua e no Camboja, e prevista para a África do Sul, Angola, Moçambique, Argélia, Marrocos, etc. Política que, a resultar, poderá reduzir instabilidade e insegurança em alguns países, nomeadamente no Magrebe.

2. AÇORES E «IBERLANT»

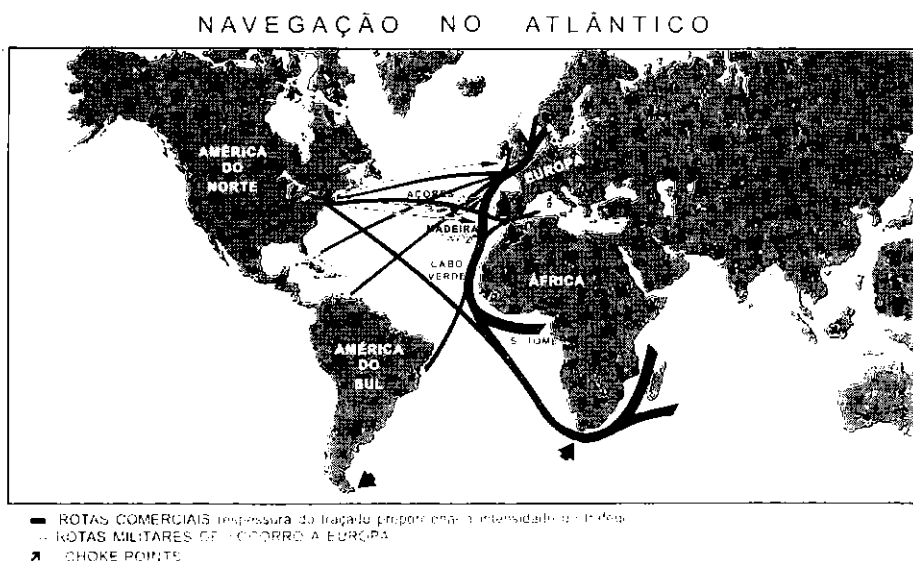
Portugal, como país euro-atlântico, isto é, com um pé no continente europeu e dois no Atlântico Norte (arquipélagos da Madeira e dos Açores), é uma peça de considerável importância estratégica para a fulcral Comunidade Transatlântica no plano da Nova Ordem Mundial. Isto, por ser ponte geográfica, natural, entre a Europa e a América do Norte que estão «condenadas» a ser aliadas para manter o equilíbrio e a segurança mundial, e a sua própria.

Por isso Portugal, o país mais atlântico da Europa, é o único membro europeu da NATO cujo território ficou inserido na área do importante comando norte-americano (SACLANT) daquela aliança, que é o responsável pelo reforço (militar e outro) à Europa em caso de guerra ou de crise grave.

O descontínuo território euro-atlântico de Portugal, tornado quase-arquipelágico pela «quase-insularidade» do seu território continental, e pelos

dois arquipélagos que, adicionando a sua atlanticidade à litoralidade dele, reforçaram consideravelmente o poder centrífugo do País todo, define uma vasta área de confluência de rotas oceânicas comerciais e militares muito importantes para a Comunidade Transatlântica e, consequentemente, para o Mundo Marítimo (figura 1).

Figura 1



Confluência essa explicável, quanto às rotas militares, por elas tenderem a preferir o caminho que passa pelo interior do conjunto territorial português ao mais curto do Norte, antes de se dirigirem ao Canal da Mancha e ao Estreito de Gibraltar, pela circunstância de ele:

- apresentar, apesar de tudo, condições de mar menos violentas, logo mais favoráveis a avanço rápido dos navios (que é factor de segurança), e também à eficácia dos equipamentos de luta anti-submarina, antimíssil e anti-aérea, e respectivos operadores;

- oferecer melhores oportunidades para a detecção acústica de submarinos em imersão, pela existência de condições mais favoráveis à propagação do som no mar;
- proporcionar defesa anti-aérea e antinavio mais eficaz a comboios marítimos e forças navais, com recurso a meios de superfície e aéreos operando a partir de bases portuguesas, e também a equipamentos assentáveis no fundo do mar, controlados de terra.

São circunstâncias como as referidas que fazem com que sejam aviões de patrulha marítima da US Navy que têm voado a partir da base aérea portuguesa das Lajes, desde tempo de paz, para exercerem vigilância numa área onde poderá vir a registar-se concentração de submarinos lança-torpedos ou lança-mísseis contra navios civis e militares, eventual prenunciadora de crise grave ou de guerra. E que fazem com que se conte, em caso de guerra, não apenas com a base aérea das Lajes, mas também com as de Cortegaça (Continente) e de Porto Santo (Madeira), actualmente em fase de congelamento, por razões conhecidas.

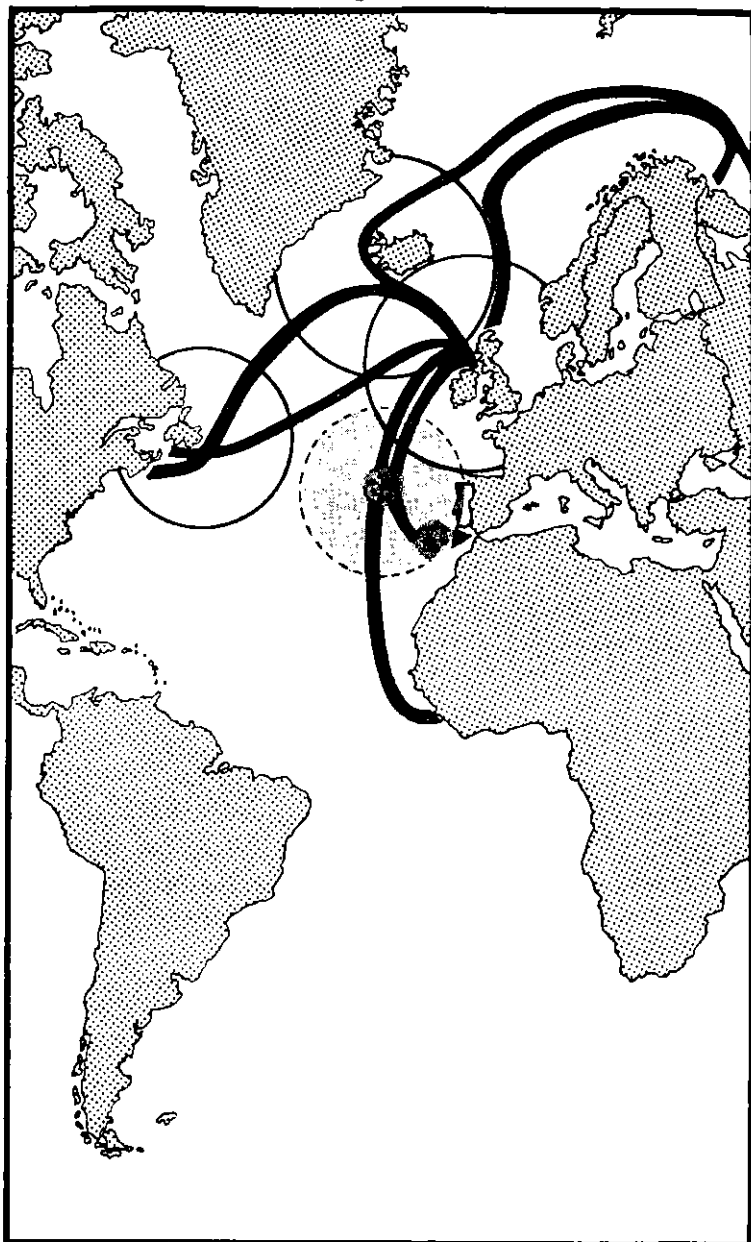
De salientar terem sido ainda as circunstâncias referidas que levaram os aliados a convidarem Portugal para ser membro fundador da NATO, quando não era ainda um país democrático pelos padrões ocidentais.

A figura 2 ilustra bem a importância que os Açores tiveram para a vitória dos aliados marítimos na Batalha do Atlântico na Segunda Guerra Mundial. Vitória sem a qual a insular Inglaterra não poderia talvez ter resistido ao bloqueio das potências do Eixo, e os aliados não poderiam ter acabado por vencer a guerra decisiva no continente europeu, por não lhes ser fácil transportar homens, material de guerra, combustível e outros produtos vitais para aqueles teatros de operações.

O caso é que o espaço marítimo interterritorial português, e boa parte do que o circunda, por falta de cobertura aérea (radar e visual), estava consentindo a submarinos alemães de propulsão «diesel»-eléctrica (ainda não estava operacional a propulsão nuclear) carregar baterias à sua vontade, à custa do equipamento de respiração designado por «snort», que permite lançar os gases tóxicos dos motores «diesel» para a atmosfera.

Uma vez sujeitos a detecção aérea, não só se reduziu drasticamente o grau de operacionalidade daqueles submarinos, nomeadamente quanto a

Figura 2



tempo de permanência na zona, como aumentou em flecha o número dos seus afundamentos.

Para além do referido, a «plataforma» dos Açores é também de considerável importância quanto às chamadas operações de «air lift» para transporte imediato de «forças de intervenção rápida» dos EUA para actuar em conflitos de baixa intensidade em regiões onde a sua presença tem sido decisiva para a resolução de crises de evolução perigosa para a paz global. Mas, aí, as bases dos Açores têm alternativa possível, como já tem acontecido, em bases espanholas e marroquinas. Continuam, no entanto, a ser mais importantes que elas como base para aviões de reabastecimento em voo dos grandes aviões de transporte militar que, podendo partir dos EUA com menos combustível, transportarão mais carga e mais homens.

Importa ainda chamar a atenção para três coisas deveras importantes, que convirá não esquecer:

- o facto de Portugal poder «oferecer» um pilar no meio do Atlântico, como os Açores, constitui factor determinante dum maior interesse dos EUA por um aliado como ele, relativamente às alternativas Espanha e Marrocos, que apenas o conseguem ser quanto a operações de «air lift»;
- que os EUA, herdeiros da memória histórica da Potência Marítima que hoje representam, não ignorarão que um poder ibérico integrado pode ser incómodo para a liberdade de manobra em região tão importante para a sua segurança, o que parece bem claro quanto ao caso de Gibraltar, que a escola castelhana de pensamento geopolítico insiste em considerar que, tal como Portugal, tem sido mantido desligado da Espanha por acção histórica da supracitada potência;
- que as potências marítimas também não ignorarão a importância que Açores e Madeira têm para o poder centrífugo individualizante de Portugal.

Para além do referido, há também a salientar a tendência de estrategistas e políticos dos EUA, de que são exemplo Henry Kissinger e Richard Nixon, para considerar que passa uma fronteira estratégica da defesa em profundidade da América do Norte entre os Açores e a Europa. O que

está realmente expresso na linha de separação ainda existente entre as áreas operacionais da NATO, a norte-americana WESTLANT (onde estão inseridos os Açores) e a portuguesa IBERLANT (onde estão Madeira e Continente). Circunstância que, parecendo ser aceite por uma Europa em que as vizinhas França e Espanha (figura 3) consideram ser do seu interesse estratégico apenas a Madeira e o Continente, autoriza a deduzir que o descontínuo território quase-arquipelágico de Portugal parece «repartível» entre áreas de interesse estratégico da América do Norte e da Europa. O que, levando Portugal a considerar ser do seu interesse a NATO e a Comunidade Transatlântica, para efeitos da sua solidariedade interterritorial e do seu poder negocial, o torna, obrigatoriamente, um adepto vitalmente interessado na promoção dum projecto europeu atlantista.

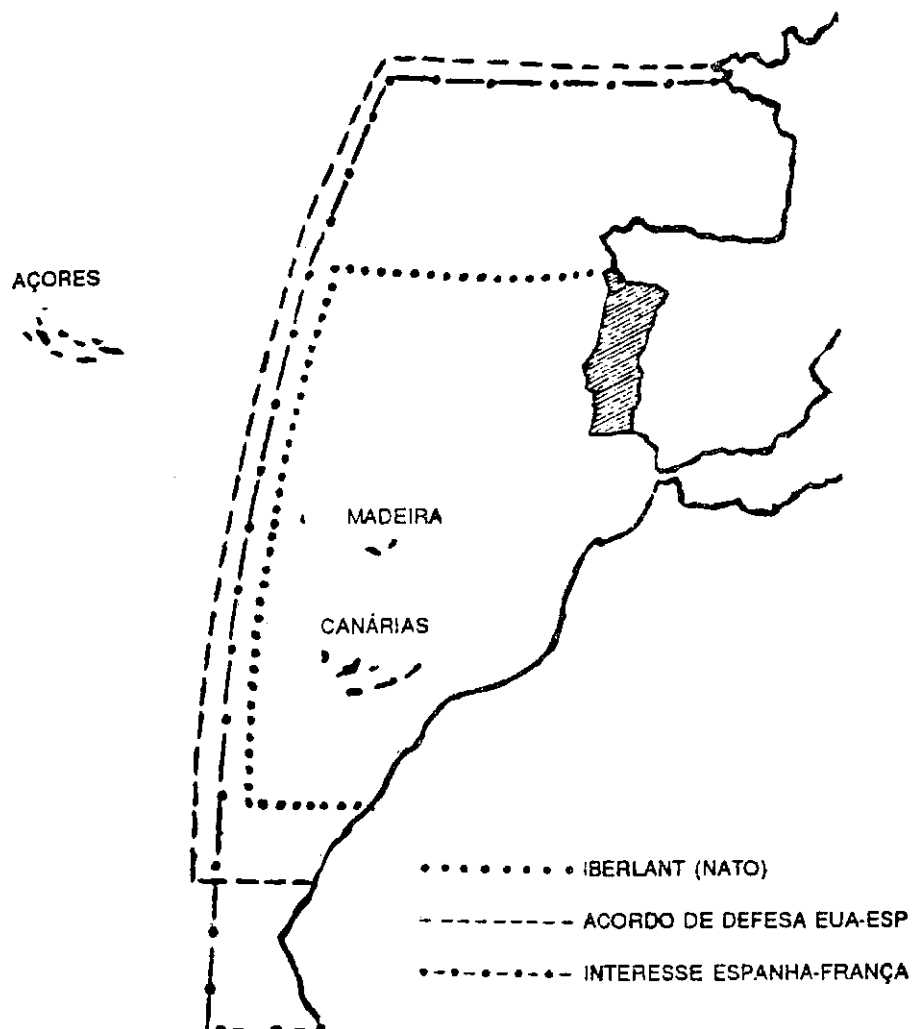
Pelo referido se pode avaliar também quão inconveniente seria para Portugal uma eventual transferência do «seu» IBERLANT da área norte-americana SACLANT para a europeia SACEUR, a pretexto duma Europa cuja defesa está afinal «condenada» a ser solidária com a da América do Norte.

É que, para além de arriscar introduzir um factor potencialmente divisivo no fragmentário conjunto territorial português (a arquipelagia marítima é tida como a segunda condição mais perigosa de fragmentaridade potencial dum território), poderia proporcionar condições mais favoráveis à intromissão da Espanha e da França num IBERLANT europeu, ou seja, no espaço aero-marítimo português, que aquelas duas potências, que são ambas atlântico-mediterâneas, têm tendência a considerar como solução de continuidade para o seu próprio. E isto porque, como é fácil de perceber, não se pode pôr de parte a hipótese de que os EUA tenderiam a procurar manter os Açores na sua área de interesse estratégico.

O referido parece de qualquer modo mais que suficiente para se ter presente que a Portugal convém procurar estar onde puderem estar todas as parcelas do seu descontínuo conjunto territorial.

Saliente-se ainda que o interesse dos Açores para a segurança e para a defesa do Ocidente não diminuiu obrigatoriamente com o chamado fim da Guerra Fria. E isto porque, antes do mais, a Nova Ordem Mundial pressupõe vir a ter como seus pilares principais o Mundo Continental e o Mundo Marítimo, como atrás se referiu. Os quais, embora em cooperação e diálogo

Figura 3



que substituam confrontação e violência por cooperação e diálogo para dirimirem conflitos de interesses que continuarão a existir, poderão não evitar que à Guerra Fria suceda uma «guerra» mais encoberta, mais sofisticada e menos perigosa, uma autêntica «Guerra Gelada».

Nomeadamente nada garante, num cenário internacional em que a instabilidade e a incerteza são a maior preocupação actual de segurança, que não possa registar-se um súbito recuo da evolução na ex-URSS, por eventual regresso ao poder de sectores conservadores (militares e civis) descontentes com o rumo que as coisas tomaram no implosivo Império Soviético.

E, por outro lado, começam a registar-se alguns progressos quanto a uma eventual concretização da Comunidade de Estados Independentes (CEI) de mercado livre, após Boris Ieltsin ter prometido respeitar a soberania das nações periféricas e concordar com forças armadas autónomas para elas, e de lhes «lembrar» a sua dependência da Rússia quanto a matérias-primas vitais (como as energéticas) e quanto a armas estratégicas dissuasórias, que continua a modernizar. CEI cujo embrião possa já estar a nascer no recente projecto de espaço económico comum Rússia-Ucrânia-Bielorússia. E isto, ao mesmo tempo que Moscovo propõe a revisão do tratado CFE (redução de forças convencionais nas periferias oeste e sudoeste da ex-URSS para tornar menos provável um ataque de surpresa à Europa) a pretexto de melhorar a sua capacidade de intervenção militar na agitada Transcaucásia. O que já aconteceu, com o empenhamento numa divisão na fronteira sul da CEI, entre o Tajiquistão e o Afeganistão, para conter o que consideram o perigo islâmico.

3. O CASO DOS RIOS INTERNACIONAIS

Na sua obra ⁽⁸⁾, o historiador norte-americano Daniel J. Boorstin salienta: que «Portugal não tinha nenhuma janela para o Mediterrâneo, o Mar-do-meio-da-Terra, mas fora abençoado com extensos rios navegáveis e portos fundos, virados para o Atlântico; que se desenvolviam cidades nas margens dos rios que corriam para o Atlântico; e que, assim, o povo português voltou-

⁽⁸⁾ «Os Descobridores».

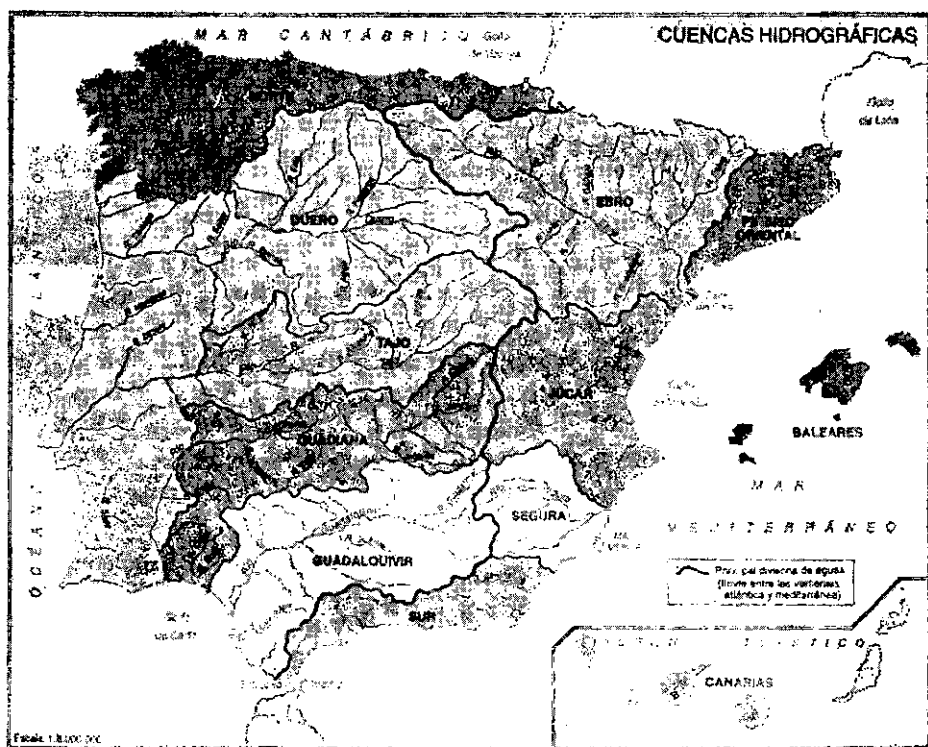
-se naturalmente para fora, em sentido oposto aos centros clássicos da civilização europeia, para ocidente, na direcção do oceano insondável, e para sul, na direcção de um continente que, para os Europeus, era também insondável».

O que Boorstin sustenta confirma a opinião que já havia sido expressa no Século X pelo lendário geoestrategista cuja fama chegou até ao presente sob o nome de Mouro Razis, segundo o qual na Península Ibérica são possíveis «duas Espanhas», uma ao sol nascente, e uma outra ao sol poente, ao correr dos rios.

Na sua obra inesquecível ^(*), J. Cortesão, lembrando que «o Português tenha suprido as debilidades congénitas da raia seca com uma linha múltipla de castelos e a muralha duma formação psicológica, em grande parte negativa, isto é, anticastelhana», recomendara que «nos fixemos de preferência nos caracteres marítimos do território, porque neles se filia a parte afirmativa, mais fecunda e humana da história nacional». Ainda segundo o mesmo autor, os traços determinantes geográficos de Portugal fundem-se naquilo a que chamou de «convergência atlântica», resultante da localização geográfica do País na ponta sudoeste da Europa, «à beira da estrada marítima que tornava os seus portos... o seu melhor cais de comércio e navegação para a África, a América Central e Meridional e a Ásia». Convergência essa completada com o «pendor da meseta... [que fez com] que quatro dos maiores rios da Península venham desaguar nas costas de Portugal». J. Cortesão reforçara a sua opinião recorrendo, ainda na obra supracitada, à de Teobaldo Fischer, em que este sublinha que «nenhuma outra região da Península, como Portugal, está [tão] intimamente ligada ao mar, que pelos grandes estuários penetra profundamente até ao interior das terras».

J. Cortesão, como que rematando as suas considerações (que levaram à sua síntese conclusiva registada na alínea a. do parágrafo 1. do presente breve estudo), salienta a importância do grande número de portos fluvio-marítimos que criaram uma vincada intimidade terra-mar, afirmando que isso «deve explicar em grande parte a fama de excelentes que os marinheiros portugueses cedo começaram a gozar». Factor esse que ele pretendeu realçar ainda mais, ao incluir na mesma obra ^(*) referências ao geógrafo português do Século XVII, Pedro Teixeira Albornoz, de que, sem contar com os portos do Algarve, Portugal dispunha de quinze portos de mar todos rios com barras, «salvo o de Peniche que é praia com molhes e o de Leixões que são uns penedos descobertos sobre a água».

Figura 4



«EL País», 4 de Junho de 1993.

Os elementos fornecidos por J. Cortesão, e pelos autores que ele cita, salientam factores que são importantes componentes do que tratadistas político-estratégicos e cultores da história estratégica tendem a chamar do Poder Marítimo, que consideram incluir elementos económicos, culturais, sociais, psicológicos e militares. Por exemplo, para o norte-americano Mahan (1840-1914), são factores decisivos do Poder Marítimo dum país a sua geografia e aquilo a que ele chamou de «carácter do povo» e «carácter do governo», ao tempo que lembrou que o carácter marítimo dum povo, que pode levar séculos a moldar, pode ser desfeito numa só geração, por

defeito de cultura e de sensibilidade adequadas. É aqui que a opção europeia, obcessivamente abraçada, contém um risco, exemplificado por uma ideia-força lançada em tempos de que «as novas caravelas de Portugal são os camiões TIR». A qual bem pode ter contribuído para que não se tenha tirado ainda todo o partido da localização do País a meio caminho entre o norte e o sul da Europa, e as potencialidades dos seus portos de águas profundas para transbordo de cargas de rotas oceânicas para rotas costeiras europeias, para o especializar competitivamente no domínio da cabotagem fluviomarítima europeia.

Também Oliveira Martins ⁽⁹⁾ realçou a importância extraordinária da protuberância da região da dupla de estuários Tejo-Sado, ao classificar Lisboa de «cabeça de gigante em corpo de pigmeu», como sendo o maior obstáculo à absorção do País pelo corpo peninsular. De facto, tal protuberância, situada a meio do litoral do Continente, à maior distância da fronteira terrestre, e à mais curta da Madeira e dos Açores, é uma autêntica «Madrid interior» do descontínuo sistema geopolítico, geoeconómico e geocultural português.

Acrescentando ao referido a importância geoeconómica própria dos pólos portuários-aeroportuários industriais e comerciais para o desenvolvimento especializante e centrífugo de países periférico-marítimos, como mostram exuberantemente os exemplos da China (o país que mais rapidamente cresce em termos económicos no mundo, à custa de catorze daqueles pólos), de Singapura e de Hong-Kong, poderá aquilatar-se melhor das preocupações a ter com o controlo dos rios internacionais, para que não acabem numa possibilidade efectiva de ver coarctada a liberdade de acção de Portugal.

A tal propósito, convirá lembrar os seguintes factos, todos eles bem importantes. Que, para além do litoral, cujas oportunidades já fazem com que mais de 70% da população mundial viva a menos de 70 quilómetros do mar, se está a verificar crescente afluxo de populações aos meios urbanos e às margens dos rios, como reacção a crescentes carências de recursos

⁽⁹⁾ «Portugal Contemporâneo».

alimentares. Que os rios que foram navegáveis em grandes extensões, como os internacionais Douro, Tejo e Guadiana e os nacionais Lima, Mondego, Sado e Arade, são importante recurso económico a ter em conta para o futuro próximo de Portugal, pela via da recuperação da sua navegabilidade. Que a Turquia, onde nascem o Tigre e o Eufrates que atravessam Síria e Iraque antes de convergirem no estratégico delta do Chat-El-Arab, é factor de potencial controlo de liberdade de acção destes países, através do seu «generoso» plano de irrigação «Água para a Paz».

O «Cumprir Portugal» de Fernando Pessoa ⁽²⁾ não é concerteza, como bem se pode depreender do que ele escreveu, substituir pura e simplesmente a opção atlântica pela europeia. É arriscar nesta, isso sim, mas mantendo e reforçando aquela para compensar exageros de continentalizações, com amarras de segurança para o «Mar» que, como atrás se referiu, é litoralidade, atlanticidade e universalismo que fizeram de Portugal uma nação independente, e um autêntico património histórico-cultural da Humanidade.

4. GÁS NATURAL E CARVÃO

O gás natural, a par do carvão, é um sucedâneo muito importante do petróleo já para o primeiro quartel do Século XXI, altura em que as previsões menos optimistas estimam poderem estar perto de se esgotarem as reservas conhecidas deste último. O que é razão mais que suficiente para se procurar assegurar, desde já, o oportuno abastecimento daqueles.

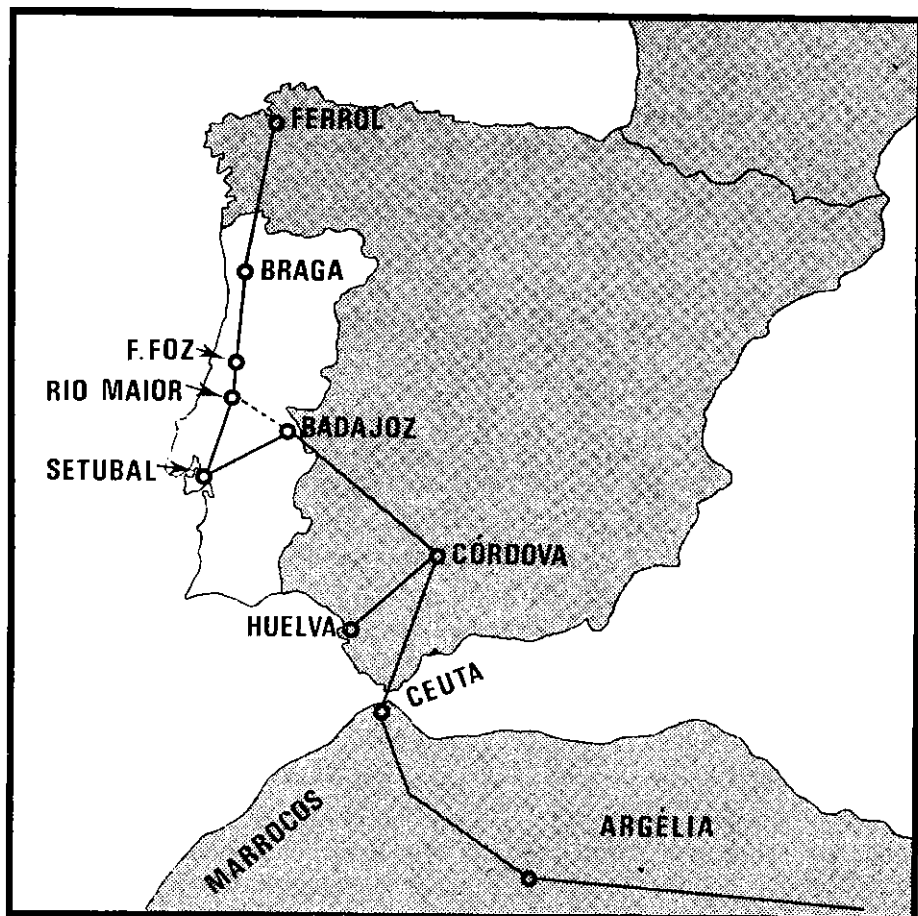
Como é sabido, o gás natural pode ser fornecido por via gasoduto, ou por via marítima.

A via gasoduto, vinculando fisicamente exportador e importador, pode criar problemas de ordem político-estratégica, cujos custos, difíceis de prever e de contabilizar, podem torná-la inclusivamente bem mais cara do que possa parecer à primeira vista. No entanto, em certos casos, o vínculo físico, se funcionar nos dois sentidos, pode atenuar os problemas referidos.

A via marítima, embora mais livre que o gasoduto, tem custos económicos acrescidos pela necessidade de se liquefazer o gás para o transportar

Figura 5

GASODUTO MAGREBINO



em navios especiais, e voltar a gasificá-lo para o distribuir. Mas tem por si a grande virtude de aumentar as potencialidades ímpares de pólos de desenvolvimento comercial e industrial que os portos são, relacionadas

com prestação de serviços, criação de empregos, trabalho para a indústria de reparação naval, etc. Além disso, a via marítima dá flexibilidade quanto à escolha de fornecedores e à sua diversificação, o que permite evitar melhor os problemas político-estratégicos que podem resultar de «se porem todos os ovos no mesmo cesto», como pode acontecer com a via unidireccional gasoduto.

Acrescente-se que, para o caso especial de Portugal, o seu encravamento geográfico entre o mar e o país vizinho recomenda reduzir ao mínimo, não aumentar, dependências de carácter estratégico do território dele, por razões de que os casos citados da Ucrânia e da Estónia são exemplo bem claro. Pelo que não é, de forma alguma, indiferente a via a escolher. Por isso, no caso de a via gasoduto magrebino se impor por razões de ordem político-económica imperiosas, ou por não haver disponibilidade de fontes alternativas para abastecimento de gás natural por via marítima, será da maior conveniência haver planos prontos a saltar da gaveta para explorar prontamente esta via, logo que fiquem disponíveis, a fim de não se correrem riscos de desequilíbrio geoeconómico e geopolítico peninsulares, senão pelo tempo que tal se torne mesmo indispensável.

O facto de o gás natural via gasoduto vir a ser proveniente da Argélia tem inconvenientes político-estratégicos, conjunturais, decorrentes da instabilidade e da imprevisibilidade política que caracteriza aquele país, e que fazem dele um caso de alto risco para fins de investimento. O que, aliás, acontece também um pouco com Marrocos, por onde terá de passar o gasoduto, a caminho do Estreito de Gibraltar, que atravessará a caminho da Espanha.

Trata-se efectivamente dum percurso de alto risco, pois, além do referido, as relações argelo-marroquinas continuam a ser afectadas pela incompatibilidade dos projectos Grande Argélia-Grande Marrocos, que colidem quanto à sensível questão do Sara Ocidental, e por velhas querelas quanto a traçado de fronteiras entre os dois países. Como as próprias relações entre Marrocos e a Espanha podem vir a toldar-se por causa dos territórios espanhóis de Ceuta e Melilha, em caso de viragem política em Rabat, como se lembrou atrás no parágrafo 1.b.

Em consequência, acontece que não pode pôr-se de parte a possibilidade de graves soluções de continuidade no fornecimento de gás natural

por gasoduto da Argélia à Europa do Sul e à Península Ibérica. E, a comprová-lo, verificaram-se recentemente prisões de fundamentalistas argelinos que pretendiam sabotar o gasoduto que já serve o Sul da Europa. Hipótese que tenderia a ser mais credível no caso de o fundamentalismo, antiocidental, acabar por triunfar no Magrebe.

Além do referido, sendo as áreas portuárias, como se disse, pólos privilegiados de desenvolvimento industrial e comercial, capazes de funcionar como autênticas locomotivas de desenvolvimento do litoral e do interior adjacentes, a solução Setúbal, de que se tem falado para a entrada de gás natural por via marítima, seria muito adequada para Portugal. Pois não só viria contribuir para o desenvolvimento do próprio Alentejo, como poderia ainda potencializar a protuberância da dupla de estuários Tejo-Sado (a tal «cabeça de gigante em corpo de pigmeu») com consequências decerto muito positivas para a coesão do País todo e para o seu saudável e legítimo poder centrífugo.

O exemplo da China, referido na Introdução, que baseou o seu desenvolvimento em 14 pólos portuários industriais-comerciais, porque é o país que mais cresce no Mundo (12%), é bem esclarecedor.

A via marítima através de um porto nacional teria ainda para Portugal a virtude de permitir soluções mais seguras para a constituição de uma reserva estratégica de gás natural, evitando inconvenientes duma sua eventual localização na Espanha. Por isso, e pelas razões apontadas atrás, seria desaconselhável para o País que a alternativa marítima para a entrada de gás natural na Península (a estar correcta a informação dada em artigo do «Público» de 29.6.93) fosse o porto galego do Ferrol, fazendo Portugal ficar dependente da Espanha para o abastecimento de gás natural em qualquer das hipóteses. O que não poderá ter boas consequências para o país geograficamente encravado que Portugal é, que deve muito da sua identidade, da sua individualidade e da sua liberdade de acção a não ter precisado até aos dias de hoje de recorrer a portos espanhóis. Ser ponto de chegada ou de partida para gasodutos servindo a Península Ibérica, não é de facto de forma alguma indiferente para Portugal, para quem as opções de desenvolvimento deverão ser, sempre que possível, as que simultaneamente preservem melhor a sua individualidade e a sua segurança e, ainda, as que lhe forneçam melhores hipóteses de prestação de serviços ao exterior.

Os referidos casos respeitantes à Ucrânia e à Estónia são bem esclarecedores quanto aos inconvenientes de dependências energéticas de países periférico-marítimos de potências maiores vizinhas com pendor histórico centripetista. O que justifica que tudo se faça para se manter a maior liberdade de acção possível quanto à importação dos vitais produtos energéticos.

Porque é de facto assim, bom seria que, a par do gás natural — e ao mesmo tempo — se pudesse ir tratando também de assegurar o abastecimento de carvão, de que são muito importantes exportadores os EUA, a Polónia, a Rússia e a África do Sul, entre outros. A Alemanha, ao contar com o carvão em cerca de 30% (contra cerca de 25% do gás natural) para satisfazer as suas necessidades energéticas, é bom exemplo quanto ao referido. Como o é a Inglaterra, com percentagens idênticas às da Alemanha.

Além do mais, sendo um produto apenas transportável por mar, o carvão associa às virtudes desenvolvimentistas dos portos atrás referidas as da segurança, como convém ao geograficamente vulnerável Portugal. Motivo por que, sem se pesar criteriosamente o que se ganha e o que se perde com uma eventual solução única de abastecimento de gás natural por gasoduto do Magrebe, não se pode garantir que esta seja efectivamente a mais barata para o País. E isto porque, entre o que se perde, para além das hipóteses de interrupção de abastecimento, e das referidas oportunidades quanto a desenvolvimento de pólos portuários, há a não esquecer as das consequências de eventuais perdas de liberdade de acção quanto ao altamente estratégico abastecimento energético do País. Isto quando, devido à instabilidade e às incertezas do cenário mundial e europeu, se está ainda muito longe de se pensar que, afinal, na política poderá haver amizades, e não apenas interesses. Por isso é que a própria Espanha, além do porto do Ferrol, na Galiza, tem previstas entradas de gás natural portuárias também no Sul (Huelva e Cartagena) e alternativas de fornecimento do mesmo produto na Líbia e na Nigéria.

É bem verdade que a política é a arte do possível, querendo isto dizer que aos gestores da coisa nacional, em qualquer país, se lhes pode impor não seguir as vias mais indicadas pela fria ciência do planeamento estratégico. Além do mais, política e estratégia não são apenas ciência, são também arte, como dizem os respectivos tratadistas. Mas também é bem verdade que o pior seria que tais gestores enveredassem por vias teórica-

mente mais perigosas sem a devida consciência dos riscos que elas comportam. E isto porque só o facto de os conhecerem lhes poderá permitir planear e aplicar respostas prontas e correctas a eventuais situações críticas, e minorar os seus efeitos. E, até principalmente, munirem-se de hipóteses de vias compensatórias, e alternativas, para poderem aproveitar oportunidades que possam surgir para avançarem com soluções avisadamente pré-planeadas.

Nas democracias, que são frequentemente acusadas de não serem suficientemente sensíveis à segurança, está fazendo carreira, no ensino e na prática, a técnica de «marketing warfare», com aplicação dos princípios clássicos da Estratégia. Por isso se lembra que, entre estes princípios, é fundamental que sejam rigorosamente observados os do Objectivo (omnipresente, de preservação da individualidade e da liberdade de acção do País) e os da Iniciativa e da Surpresa, todos eles ligados à agressividade e à antecipação, que são factores primordiais de êxito da Estratégia.

Tudo razões por que há cada vez menos lugar para se pensar e se dizer que apenas os militares se preocupam hoje em dia com a segurança, as fronteiras e a soberania. Não é o que diz por exemplo o reputado Michael Porter ⁽¹⁾, que defende serem hoje os países, mais do que nunca, necessários. E necessários porque são a base material e anímica da criação da competitividade dos povos (que é de desenvolver, inclusive como dever para com a Europa e o Mundo «aldeia global»), e que estuda precisamente os factores que têm proporcionado êxito a países para fundamentar sugestões para que voltem a tê-lo.

Pelo referido se poderá considerar aceitável que, se for política europeia ajudar a desenvolver o vizinho Magrebe com o objectivo de o tornar mais estável, mais ligado à Europa por um vínculo de solidariedade, e de conter o preocupante fluxo migratório para a CE, e se não houver, por exemplo, disponibilidade da oferta de gás liquefeito de momento, se recorra para o fornecimento de gás natural ao gasoduto magrebino. Mas, em nome da competitividade e da segurança (que para o especial Portugal devem ser consideradas inseparáveis, como irmãs siamesas) parecerá muito recomendável manter-se ao mais baixo nível possível a taxa de dependência de gás argelino por gasoduto. E, além disso, tudo fazer para que o tal gasoduto (via Espanha) sirva também a França — que é afinal o país mais incomodado pelas migrações magrebins — por exemplo através da Cata-

lunha. E, paralelamente, além de se recorrer simultaneamente ao carvão (em taxa de dependência bem mais alta que a do gás natural magrebino) se preparem soluções para recurso imediato a fontes de gás natural transportável por via marítima que possam surgir até à data de entrada em funcionamento do gasoduto magrebino, como parece poder vir a ser o caso da Nigéria, da Venezuela, e até de alguns países do Médio Oriente. Para não se falar de mais intensivo aproveitamento de recursos hídricos nacionais, a explorar até ao máximo dos máximos. O que, como pode perceber-se, torna ainda mais necessário ter controlo sobre a questão dos rios internacionais levantada no parágrafo anterior.

5. NOTA FINAL

Ser um país de êxito é indiscutível Objectivo Nacional Permanente, histórico, de Portugal. E o caminho para o seu êxito na Europa, principalmente na Europa, continua a ter de privilegiar o mar, do modo como bem o entendeu Jaime Cortesão ⁽³⁾, ao afirmar que o País pôde passar a viver de vida própria ao organizar-se em função marítima. Isto é, o que serviu para garantir o seu êxito de individualidade político-económica viável, único entre todas as nações da Península Ibérica, é indubitavelmente o que mais pode contribuir para lho garantir também agora na Europa.

Trata-se duma marcada especificidade de Portugal, que se admite possa escapar a economistas estrangeiros, mesmo aos mais reputados, por não prestaram a devida atenção à geografia e à história estratégica do País. Mas não aos portugueses.

29 de Julho de 1993.

Virgílio de Carvalho