
NAÇÃO E DEFESA



ANO VI — N.º 23 — JULHO - SETEMBRO DE 1982
(Publicação Trimestral)

INSTITUTO DA DEFESA NACIONAL — PORTUGAL

DIRECTOR

General ALTINO AMADEU PINTO MAGALHÃES
Director do Instituto da Defesa Nacional

Comissão de Redacção:

**Coronel Silva Carvalho, Capitão-de-mar-e-guerra Ferreira da Costa,
Capitão-de-mar-e-guerra Virgílio de Carvalho, Tenente-coronel Silva
Ramos, Tenente-coronel Oliveiros Martins (secretário).**

Propriedade, Redacção e Administração:

INSTITUTO DA DEFESA NACIONAL
Calçada das Necessidades, 5 — 1300 LISBOA

Reedição limitada de 1994

ISSN 0870-757 X

Depósito legal n.º 54801/92

EDITORIAL	5
ALLIED COMMAND EUROPE: KEEPING THE PEACE WITH FREEDOM <i>Bernard W. Rogers</i>	11
O FUTURO POLÍTICO DA EUROPA <i>José Medeiros Ferreira</i>	23
CONSTANTES E LINHAS DE FORÇA DA HISTÓRIA DIPLO- MÁTICA PORTUGUESA — ESTUDO DE GEOPOLÍTICA <i>Jorge Borges de Macedo</i>	37
REFLEXÕES SOBRE RECURSOS ENERGÉTICOS <i>Rui Figueiredo de Barros</i>	53
OS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES NO QUADRO DO DE- SENVOLVIMENTO E DA SEGURANÇA NACIONAL <i>Vilar Queiroz</i>	75
ALGUMAS REFLEXÕES SOBRE O CARÁCTER NACIONAL <i>José Augusto Seabra</i>	93
DAS VANTAGENS DUMA FILOSOFIA DE DEFESA MAIS ATLÂNTICA PARA PORTUGAL <i>Virgílio de Carvalho</i>	107
O PROCESSO DE PROFISSIONALIZAÇÃO MILITAR NO EXÉR- CITO PORTUGUÊS	123
A DEFESA NO MUNDO	135

EDITORIAL

EDITORIAL

1. *A humanidade tem vindo a fazer um uso crescente da energia, ao longo da sua história. Esse crescimento não tem sido uniforme. Após largos séculos de uma utilização, praticamente estacionária, das potencialidades energéticas do homem, do animal, da água, do vento, do sol, da lenha, seguiu-se um período de crescimento exponencial de uso do carvão, do petróleo e do átomo.*

No estado actual das vulgarmente designadas «sociedade industrial», «sociedade de consumo» e mesmo «sociedade em vias de desenvolvimento», o uso da energia, em larga escala, assumiu foros de indispensabilidade para a vida, ou, pelo menos, para um mínimo de bem-estar dos cidadãos. E, nestas condições, a carência de energia, comum em muitos Estados e em muitas regiões do Globo, projecta apreensões verdadeiramente sérias nas respectivas populações.

2. *O nosso país não foge a essas apreensões. Dependente, maciçamente, como a generalidade dos países do Ocidente Europeu, da importação de petróleo, para a solução de problemas fundamentais da vida e das justas aspirações de desenvolvimento das populações, vem sofrendo pesadamente as consequências dos chamados «choques do petróleo», desencadeados a partir dos principais produtores desta fonte de energia.*

De acordo com estudos da situação, poderemos concluir que a nossa dependência do petróleo será superior a 80 % do total de energia consumida no País, repartindo-se a restante parcela por dependências da energia hidroeléctrica (≈10 %), de combustíveis sólidos (≈6 %) e de outras fontes. Se nos lembrarmos que a factura do petróleo importado se projecta, de facto, com grande incidência na situação financeira portuguesa,

teremos a compreensão clara do que representa para o nosso país a problemática da energia. Em 1980, o montante que Portugal pagou pelo petróleo importado ascendeu aos 100 milhões de contos, o que representa cerca de 8 % do P. I. B., e 49 % do défice da balança comercial.

3. E esta situação agrava-se se recordarmos que também nos combustíveis sólidos (carvão) e em outras fontes de energia estamos parcialmente dependentes das importações. Decorre, de tudo isto, que a nossa dependência do estrangeiro, em matéria de energia, é da ordem dos 83 %. Esta situação é, portanto, grave, e é ainda reconhecida como dificilmente alterável, mesmo a longo prazo.

4. Com efeito, a exploração das potencialidades nacionais de energia, inventariadas nos campos hidro-eléctrico, geotérmico e do carvão, apresenta-se nitidamente insuficiente para enfrentar as necessidades existentes e previstas.

Outras fontes de energia, como o vento, o sol, as marés, as ondas, apresentam-se, por agora, sem qualquer outro interesse de utilização, que não seja o de satisfazer necessidades restritas e pontuais.

A energia nuclear, com base nas nossas disponibilidades de urânio, essa sim, oferece possibilidades de vulto, mas não poderá estar disponível a curto prazo, pois serão necessários 10 a 15 anos de trabalhos para pôr em funcionamento qualquer central. Entretanto, mesmo envolvendo a necessidade de importação de urânio enriquecido, a utilização desta fonte de energia apresenta-se como imperativa, não obstante as reservas (injustificadas?) que alguns lhe opõem em termos de riscos de poluição.

5. O problema da energia que, assim, se nos impõe, é um problema sério, difícil, a exigir decisões e acções urgentes, numa visão de defesa dos superiores interesses nacionais.

Trata-se de assegurar a disponibilidade, oportuna, da energia necessária para o desenvolvimento económico e para o bem-

-estar dos Portugueses. Haverá que fazer importantes esforços e investimentos para:

- Promover a exploração a fundo das potencialidades energéticas nacionais ainda existentes; é uma tarefa gigantesca de grande prioridade;*
- Garantir o abastecimento externo, pela possível diversificação de fontes de energia (carvão, petróleo, gás), pela diversificação de países fornecedores e pela consolidação das relações com esses países;*
- Conservar o mais possível a energia existente, consumindo-a com parcimónia e suprimindo os gastos supérfluos ou não necessários.*

6. O problema da energia é, de facto, um grande problema nacional. É dever, de cada um de nós, contribuir, activamente, para a sua solução.

IDN, 3 de Agosto de 1982.

**ALLIED COMMAND EUROPE:
KEEPING THE PEACE WITH FREEDOM**

General Bernard W. Rogers

**ALLIED COMMAND EUROPE:
KEEPING THE PEACE WITH FREEDOM (*)**

Five years ago the Atlantic Alliance initiated a comprehensive review of its long term defense needs. The result was consensus on two key points:

- The Warsaw Pact had not matched Western restraint on armaments in the early 1970s but had continued a massive military buildup despite its pronouncements of genuine interest in peace;
- To maintain deterrence the Alliance would have to respond with a comprehensive and sustained program for improving its military posture.

Thus, the commitment to real increases by allies in defense spending of 3 % annually and to the Long Term Defense Program (LTDP) became centerpieces of NATO's security policy for ensuring the viability of deterrence in the 1980s.

In late 1980 I presented in public fora an assessment of the evolving balance and the growing challenges to Alliance security within and beyond the NATO area. In brief, my assessment then was that the threat to the Alliance has grown rapidly over the past 20 years and continues to grow; that despite the efforts the Alliance has made, our relative military capability to counter the threat is declining; and, therefore, the credibility of our deterrent is diminishing and is in jeopardy. The negative tone of the assessment resulted from nations' failing to fulfill sufficiently their commitments to Force Goals and the LTDP.

(*) Este artigo do general Bernard W. Rogers, Comandante Supremo das Forças Aliadas na Europa (SACEUR) foi escrito para ser publicado em todos os países da Aliança Atlântica por revistas da especialidade.

What occurred during 1981 which impacted upon the balance? First, the Warsaw Pact. At the theater nuclear level:

- New «SS-20» sites became operational at a rate which equated to more than 5 new launchers per month in 1981; these new sites added over 200 warheads on launchers (over 400 counting refires);
- We continued to observe deployment or preparations for deployment of the new generation of Soviet medium range missiles — the «SS-21», the «SS-22» and the «SS-X-23» — all of which have improved accuracy and destructive power over the older systems they replace or supplement.

With regard to Warsaw Pact ground forces, during 1981:

- Our assessment of the ground forces facing Allied Command Europe (ACE) increased by 6 divisions;
- Divisional reorganization in the Group of Soviet Forces Germany was nearing completion, which, *inter alia*, adds an artillery battalion to all their tank regiments and upgrades the regimental motorized rifle companies in their tank divisions to battalions;
- Approximately 2000 «T-64/72» tanks were added to the inventory, with the «T-80» entering trial production.

In the air we saw in 1981:

- The addition of about 1000 modern aircraft to the Warsaw Pact inventory;
- Development of the modified FOXBAT, the USSR's first look-down/shoot-down fighter; and
- Continued trials of the new Sukhoi close air support fighter.

As for naval forces, I would note that in 1981 the Warsaw Pact:

- Increased its capabilities for long range operations and power projection by adding the KIROV SAM/SSM cruiser and SOVREMENNY Class destroyer to the inventory;
- Launched an additional 8 submarines (5 nuclear powered);
- Added 30 surface ships of all types to its operational fleet.

Across the board, the Warsaw Pact also continued to improve its significant capability to support and sustain its forces.

In sum, in 1981 we saw a continued increase in Soviet offensive capabilities, reflecting a determination to shift the balance further to NATO's disadvantage.

On the ACE side of the ledger, with respect to Tactical Nuclear Forces (TNF):

- The Alliance remained firm in its support of the December 1979 two-track decision, full implementation of which remains SACEUR's highest priority;
- The «zero level outcome» was defined and adopted;
- The deployment schedule of GLCMs and PIIs remained on track;
- Negotiations on TNF arms control and reduction measures got underway.

During 1981 we enhanced ACE conventional readiness in a broad range of national and multinational efforts. For example:

- We fielded a significant number of new anti-armor systems and several hundred improved artillery pieces, modern tanks and modern tactical aircraft;
- Although our modernization programs for maritime forces still lag behind the growing needs for them, the United States announced a major fleet expansion which will help secure control of the seas in the long term;
- Some slight improvement was made in our very inadequate ability to sustain our forces with fuel, ammunition and reserve materiel stocks;
- The AWACS program became fully supported and on schedule;
- The U. S. made decisions directed toward future major enhancements of its forces.

We further improved readiness in 1981 through significant advances in ACE reinforcement planning. National responses to the SHAPE Rapid Reinforcement Plan were generally favorable; we have completed the plan and forwarded it for approval by NATO's Political authorities. We wel-

come Germany's agreement to provide over 90,000 personnel for Wartime Host Nation Support, thus materially assisting the introduction of external combat formations into our Central Region.

Of particular importance to the Northern Region was the reaffirmation by Norway of the decision to pre-stock equipment for a US Marine Amphibious Brigade and to position in the North the equipment for a second Norwegian Regimental Combat Team. We are very pleased by Canada's announcement in December 1981 that it is funding the pre-stocking in Norway of equipment for its air and sea transportable brigade group.

The reintegration of Greek forces in the military structure holds the promise of considerably strengthening NATO's vital Southern Region. The willingness of the nations of the region to do more, and the military and economic assistance others provide to Turkey, Greece and Portugal are of continuing significance. Spain's prospective membership provides the potential to enhance materially the security posture of this key area.

These improvements to our security arrangements are most welcome. Some nations, however, decided in 1981 to reduce defense spending, which, in some instances, will result in a downward spiralling of their conventional capabilities. Nevertheless, if one gauges our military force structure in ACE today against that of a few years ago and takes into account the fiscal strains besetting our national economies, then our collective performance in the defense sector, despite its deficiencies, can be viewed in a positive light.

Unfortunately, measuring our efforts against national economic constraints does not give us a valid yardstick by which to assess our ability to deter and defend. It is in the more relevant context of comparative military capabilities actually available to NATO and the Warsaw Pact that our security must be judged.

In that context, the candid assessment which I presented in 1980 is still applicable today. Although ACE is stronger today than in 1980, the gap between NATO and Warsaw Pact relative force capabilities continues to widen. There is good cause for concern about the impact of this continually widening gap in real military capabilities on our ability to implement NATO strategy.

In the days of the West's nuclear superiority, a «trip wire» strategy of «massive retaliation» that posited the early use of strategic nuclear

weapons made sense. But a decade and a half ago, as the Soviets strove for strategic nuclear parity, NATO recognized the bankruptcy of that strategy and developed our current deterrent strategy of Flexible Response. This strategy is deliberately vague about the precise nature of our response to aggression; however, it envisions 3 types of military response:

- *Direct defense* to defeat an attack or place the burden of escalation on the enemy;
- *Deliberate escalation* on our part;
- *General nuclear response*, the ultimate guarantor of deterrence.

This strategy remains applicable today for meeting our security challenges if adequate and appropriate forces to fulfill it are available. But what is to be said of a strategy of deterrence, which, after several years of insufficient effort relative to the threats which must be deterred, approaches a point of being inoperable? Are we at or near such a point? Do we have in reality a strategy which requires capabilities so obviously greater than those which exist that the deterrent impact is lost upon the minds of the leaders of the USSR? These are unpleasant questions, but they are relevant in the context of the current Soviet quest for military superiority. To answer them we must take a hard look at the manner by which we are to implement Flexible Response.

If Flexible Response is to be credible, it must be supported by an adequate military capability for each leg of our Triad. At the strategic nuclear level, the Soviets have made vast improvements over the last decade; fortunately, the United States and the United Kingdom are planning to ensure the continued deterrent value of our strategic forces. At the theater nuclear level we must ensure that we implement the December 1979 two-track program if we are to succeed in eliminating the imbalance.

Thus, while we have no reason for complacency regarding the nuclear components of the Triad, we have recognized the need to improve them and have begun to act. Remaining is the third element of the Triad: conventional forces. It is with regard to their role in the strategy of Flexible Response, and our ability to fulfill that role, that I have the greatest concerns.

The awesome destructiveness of nuclear weapons and the grave risk of rapid escalation to a general nuclear exchange which could result from the first use of theater nuclear weapons are persuasive arguments for

keeping the nuclear threshold in Europe as high as possible. That can only be done by maintaining adequate conventional forces. In my judgment, by continuing to fail to provide sufficiently for these forces, we are committing the double error of reducing our ability to deter while lowering the nuclear threshold should deterrence fail.

Although our strategy calls for us to resort initially to conventional defense without escalation, its clear implication is that to deter conventional attack we must convince the Soviets of our *readiness*, if forced, to escalate to nuclear war. In 1967, when NATO possessed significant theater nuclear advantages, such reliance on escalatory potential was undoubtedly credible in Soviet eyes. But is it now, in a time when the Soviets equal or have surpassed the West in the measures of strategic nuclear strength and enjoy an unprecedented theater nuclear superiority? Might they believe that under such conditions we would not escalate to TNF?

The question is not one of our nations' confidence in each other or of our collective will, but rather one of the beliefs about us held by leaders on the other side. My concern is that in the context of international crisis, the Soviets would perceive that they possess both the capability to inflict a conventional defeat and a sufficient nuclear edge to deter NATO's escalation. Such a perception could well cause the Soviet leaders to justify the risks of direct attack, or of aggression against vital Allied interests outside the NATO area, or of political coercion of NATO nations.

Alliance defense policy has for some years implicitly recognized the impact on escalatory credibility of these trends in the nuclear balance. As a consequence, we dedicated ourselves to improving the deterrent contribution of both our theater nuclear and conventional forces. However, our commitment to conventional force modernization, implicit in adopting our strategy in 1967, reaffirmed by the LTDP in 1978 and biennially by the agreed Force Goals, has not been fulfilled and cannot be realized at current levels of effort. Consequently, what remains is a conventional posture which is clearly inadequate to accommodate the growing conventional threat and which leaves us terribly uncomfortable that it is we who will be forced to bear the burden of escalation to nuclear weapons in the event of major conventional aggression against us.

In my view, the viability of the Alliance strategy has arrived at a critical crossroads. On the one hand, with our current level of effort (and our inability to sustain our forces with manpower, ammunition and war reserve stocks in a conventional war), we can continue to maintain our present posture that in reality equates to a «delayed tripwire.» This is a posture which, against large scale conventional aggression, might at best — given adequate warning and timely and appropriate political decisions — be sufficient to allow us only the time and security necessary to deliberate and execute the employment of nuclear options — or, failing that, to capitulate. On the other hand, there is an alternative available to us which would seek a conventional capability that would give us a reasonable prospect of success in the forward defense, with success defined as the capability to check a major conventional aggression and place the burden of escalation — or withdrawal — on the aggressor.

For our planning to proceed in a coherent manner, I believe we need to determine which role we wish the conventional leg of the Triad to play. My own judgment is that there is a compelling case for adopting the alternative. In providing ourselves such a conventional capability, we would shift the decision of escalation to the potential aggressor who is no more anxious to escalate than are we in view of the uncertainty whether the first use of nuclear weapons will soon further escalate to the strategic nuclear level.

Moreover, to the extent that we are successful in the arms reduction negotiations in eliminating LRTNF and placing limitations on MRTNF systems, we must have a correspondingly strengthened conventional posture — or a sudden breakthrough at the MBFR talks — if we are to preserve our deterrence. Otherwise our deterrent spectrum would then consist of conventional forces on one end and strategic nuclear systems on the other, with our only escalatory option coupling the extremes being relatively short-range nuclear weapons, most of which would land on our own soil. The «zero level outcome» proposal is a move for peace that reflects our peoples' antipathy towards the risk of nuclear war; however, if achieved we would need to have increased confidence in the strength of our conventional capability.

Let me sketch out the basic requirements for the kind of viable

conventional deterrent I think we need. They fall in three areas: readiness, sustainability and survivability. In brief outline, we must have adequate, ready, in-place, triservice forces which are capable, with minimum warning, of preventing forward based Warsaw Pact forces from gaining air superiority, seizing exits to the Atlantic or Mediterranean, achieving early penetration of forward defensive positions or destroying vital rear area logistical installations. We must also be able to generate adequately trained and equipped European reserves and the initial increment of North American air and ground reinforcements. To ensure that we can maintain ground force ratios which permit a coherent defense, there is an urgent need to be able to target and destroy by conventional means the Warsaw Pact second echelon forces — its follow-on divisions — before they engage at the main battle area.

We must be able to *sustain* our forces with adequate personnel replacements, reserve materiel stocks, fuel and ammunition. In all this, defense of lines of communications, strategic lift, infrastructure and host nation support play key roles.

If our conventional forces are to *survive* on the modern battlefield, we must redress our mid-term vulnerability to air attack, ensure that our forces can survive and operate in a toxic environment, and improve significantly our electronic warfare capability. We are making very limited progress in the electronic warfare area, one in which our technological superiority could be applied to such great advantage to blind enemy electronic systems and to cut communications between the highly centralized direction of operations and the operational units.

We must also have an additional capability — the capacity to shift rapidly to the counterattack, the very essence of a viable defense. Defending Western Europe consists of more than merely occupying a series of delaying positions until we are at the English Channel; it means being able to conduct local counterattacks to check the aggressor, regain lost territory, and turn his forces eastward, carrying with it the increased Soviet concern about maintaining Warsaw Pact unity under those conditions.

The concept I have outlined may appear ambitious. Yet most of the additional capabilities called for can be accomplished within the constraint of a reasonable economic challenge to each nation and at levels of national

defense expenditure which are not so great as most persons imagine. In fact, most of what is needed for the conventional deterrent I have described is in the Force Proposals for 1983 to 1988, which we would hope that ministers will adopt as Force Goals—and national commitments—at their meeting in May 1982. Nations' meeting these Forge Proposals on the schedule set forth will provide us an adequate conventional capability by the end of this decade.

In summary, our ability to implement effectively our strategy of Flexible Response continues to decline and the credibility of our deterrent is jeopardized. At the strategic and theater nuclear levels, decisions have been made which, if carried out, will help arrest this decline. Either through new weapons deployments or arms reduction agreements—or a combination of the two—we are committed to redressing the nuclear balance. But at the conventional level, there exists no parallel sense of urgency or decisive action. ACE needs the conventional improvements outlined in our Force Proposals if we are to have ready, sustainable and survivable forces. Without them, and with continued Warsaw Pact military growth, we must all understand what the strategy is that *can* be implemented. Today—and for the foreseeable future at *current* levels of effort and status of our forces—it is one which, if we are attacked, will soon face us with 2 choices: escalation with whatever theater nuclear forces we possess, or capitulation. Further, any success we achieve through our negotiations in reducing the role of nuclear weapons must inevitably place greater weight on the conventional leg of the Triad.

The picture I have painted is accurate and somber, but it is also one overladen with shades of hope and confidence based upon our potential national and collective resolve—and ability—to regain the momentum we established with our previous commitment to continuous real growth in our defense spending. It is a regrettable but inescapable fact that we face a potential enemy determined to pursue the creation of massive military power in order to be dominant. Because of that fact, as a defensive Alliance—although we need not match the Warsaw Pact one for one in areas of statistical measurement—we are compelled to set our levels of defense spending higher than we would like; we are not afforded the luxury of setting them as we wish irrespective of the growing menace to

our freedom. However, until we can achieve real, verifiable and balanced arms reductions in all force areas, the strategic realities of our time —and for the future we would wish to have— require conventional forces truly capable of *sustained* defense. Fulfilling that need will enable us to complete NATO's fourth decade in peace with our freedom intact

General Bernard W. Rogers
Supreme Allied Commander Europe

O FUTURO POLÍTICO DA EUROPA

José Medeiros Ferretra

O FUTURO POLÍTICO DA EUROPA (*)

Não há nada melhor na abordagem de um tema difícil do que torná-lo ainda mais complicado. Assim, ao menos, fica o conferencista resguardado no meio da floresta de problemas que vai plantando.

Perante um tema, como este do futuro político da Europa, tenho porém uma boa defesa: não há prospectiva séria sobre o nosso continente que mantenha actualidade. Posso errar, pois, em boa companhia. E nem falo nos sedutores exercícios de l'Abbé de Saint Pierre, de Kant, de Saint Simon, de Buchez, de Proudhon, de Bakounine, de Aristide Briand, e de tantos outros, que viram as suas concepções europeias destruídas por diferentes guerras que assolaram o teatro continental nos últimos dois séculos, durante os quais os períodos de paz jamais ultrapassaram cinquenta anos. E só na primeira metade do século XX tivemos duas guerras mundiais originadas em conflitos europeus.

Não falo, pois, dos «profetas desarmados», para usar a expressão de Maquiavel, cujas concepções se tornaram quimeras perante a força da violência instituída. Refiro-me especialmente aos grandes planos que surgiram no fim da última guerra, nenhum dos quais foi realizado nem no tempo nem no modo previsto ou concebido pelos seus autores. Assim, os planos de Roosevelt e de Churchill não foram executados como previsto e há quem defenda que a aparente coerência e determinação do plano de expansão estalinista deve-se sobretudo às teorias justificadas da guerra fria e da divisão da Europa em blocos, ocorrida a partir de 1947.

Com efeito os diferentes planos existentes a partir de 1943/44 para organizar o continente europeu partiam do princípio de que não haveria, após a derrota do III Reich, influências exclusivas por parte das potências vencedoras sobre os países desta península da Ásia, embora se previssem distintas influências dominantes, consoante os resultados das ope-

(*) Conferência proferida na Universidade do Minho — Curso de Relações Internacionais, a 25 de Maio de 1982 por José Medeiros Ferreira, docente na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

rações militares e dos interesses estratégicos e económicos que se iam tecendo, quer da parte da U. R. S. S. quer da parte dos E. U. A. E estes, antes de abrirem a segunda frente europeia contra os alemães, insistentemente reclamada pelos soviéticos, aparecem sozinhos na Itália, acentuando dessa maneira a sua disposição de aplicarem as teorias geoestratégicas que Spykman expusera em 1942 na sua obra «America's strategy in world politics», e em que fundamentalmente se concluía pela necessária contenção das potências continentais através da existência de um «Rimland» que oferecesse à potência marítima o domínio das vias de navegação, onde se situava a maioria da população e muitos dos seus recursos. Esse «Rimland» corresponderia ao crescente marginal das teorias de Mackinder e permitiria dominar a «Euro-Ásia».

O gosto dos Estados Unidos da América pelas penínsulas deriva daí e a invasão da Itália no Verão de 1943 é a primeira ilustração europeia da aplicação desse princípio geoestratégico do «Rimland» de Spykman.

Alguns estudiosos das relações internacionais contemporâneas situam nessa tomada de decisão unilateral dos E. U. A. (leia-se sem negociação prévia com a U. R. S. S.) o começo da repartição das zonas de influência entre os E. U. A. e a U. R. S. S., embora ainda se concebesse, de um lado e de outro, que essas influências se bem que dominantes não seriam exclusivas.

Liga-se normalmente o processo de passagem das zonas de influência dominantes, da U. R. S. S. ou dos E. U. A., para zonas de influência exclusiva na Europa aos acordos de Yalta, ou a um plano deliberado de Staline posto em execução por forma premeditada entre 1944 e 1949.

Não está no âmbito deste trabalho tratar de tão vasto problema. Retenha-se no entanto que esta problemática está hoje em estudo, com o senão, embora, de se basear somente em documentos do lado ocidental (1).

(1) Os principais trabalhos nesse campo devem-se a D. S. CLEMENS *Yalta*, N. Y., 1970; Daniel YERGIN, *Shattered Peace. The Origins of the Cold War and the National Security State*, Boston, 1977, Houghton Mifflin Co.; V. MASTNY, *Russia's Road to the Cold War*, N. Y., 1979. (Este último livro de Mastny tem a particularidade de se apoiar sobre documentos publicados na Hungria, Polónia e Checoslováquia. Este autor conclui que os soviéticos tiveram uma estratégia dirigida para alvos de oportunidade («evolving arms»).

Sobre as origens da guerra fria e da divisão da Europa em blocos consultem-se ainda com proveito os trabalhos de Jean LALOY e André KASPI incluídos na obra orientada por Dominique MOISI, *Crises et Guerres au XX ème Siècle: Analogies et Différences*, Paris, 1981, I. F. R. I.

Para uma melhor compreensão do futuro da evolução dos países da Europa Central e Oriental afaste-se desde já a imagem de que todos esses países tivessem sido objecto do mesmo tipo de solução política internacional depois da II Guerra Mundial: assim, três países invadidos por tropas russas não se tornaram membros do Pacto de Varsóvia: Finlândia, Áustria e Jugoslávia. A Albânia afastou-se da órbita soviética. E os acontecimentos ocorridos na Checoslováquia entre 1947 e 1949 caracterizaram-se por uma forte indeterminação até ao golpe de Praga. Em síntese, os planos para o após-guerra, se os houve, não foram executados na íntegra e não permitiram prever os acontecimentos europeus que se revelaram mais relevantes para o futuro do velho continente.

A divisão da Europa em dois blocos deveu-se, pois, a uma série de contingências históricas, e os tipos de influência das superpotências variou e varia conforme os países em causa. A U. R. S. S. não encara a Polónia como se esta fosse a Roménia, e não age na Hungria em 1982 da mesma maneira que o fez na Hungria de 1956. Hungria que está num processo de maior liberalização interna e de diversificação das suas relações internacionais, como o pedido de entrada para o Fundo Monetário Internacional o demonstra. Pelo seu lado, os E. U. A. não consideram a Itália ou a Alemanha no mesmo plano que Portugal ou a Espanha, para já não falar no seu tipo de relacionamento com a França desde a V República. Também não deixa de ser evidente existir maior diversidade e liberdade de acção na zona de influência dos E. U. A. do que na zona de influência da U. R. S. S.

Estas constatações históricas permitem-nos situar melhor o nosso esforço prospectivo sobre o relacionamento dos países europeus pertencentes a alianças políticas ou militares adversas ou neutrais.

O «status quo» europeu saído das contingências históricas do período entre 1944 e 1949, da resolução do caso austríaco em 1955 e da «ostpolitik» de Willy Brandt no início da década de 70 com a normalização das fronteiras na Europa Oriental, foi ratificado pela Acta Final de Helsínquia em 1975 — esse momento alto do desanuviamento mundial.

A atitude da U. R. S. S. jamais foi clara durante esse período e o certo é ter instalado mísseis «SS18» e «SS20» — orientados para o teatro europeu —, ter desenvolvido a fabricação dos bombardeiros intercontinentais «Backfire», e ter invadido o Afeganistão em Dezembro de 1980, criando com tudo isto uma grande perplexidade sobre as suas verdadeiras intenções.

A decisão do Conselho de Ministros da O. T. A. N., em Dezembro de 1979, de implementar o estabelecimento de mísseis «Pershing II», em solo continental, veio pelo seu lado demonstrar que o período áureo do desanuviamento estratégico, conseguido pelos acordos Nixon-Brejnev de 1972, entrava em nova e mais delicada fase.

Porém, serão as medidas de bloqueio económico decretadas pelos E. U. A. contra a União Soviética por causa da invasão do Afeganistão, e um ano depois por causa da declaração de lei marcial na Polónia, que irão caracterizar um aspecto novo nas relações entre os E. U. A. e os seus aliados europeus, dado que a maior parte destes irá demonstrar o seu desacordo com aquelas medidas. O que nos leva ao tratamento do papel das relações económicas internacionais no futuro político europeu.

O papel das relações económicas internacionais acompanhou de perto a implementação do clima de desanuviamento estabelecido entre os dois blocos no início dos anos 70, como o tinha, aliás, previsto o economista ocidental Samuel Pizar, que defendeu o incremento das relações comerciais como meio de estabelecer interesses comuns capazes de obrigarem os países de ambos os blocos a cooperarem entre si.

Ora as teses de Samuel Pizar sobre o papel do comércio internacional no fortalecimento dos factos de cooperação e paz foram retomadas, ainda em Dezembro de 1980, pelo professor do Instituto de Estudos Orientais de Paris George Sokoloff. Segundo Sokoloff, os factos demonstram que as relações económicas entre a U. R. S. S. e os países ocidentais criam uma maior dependência por parte da U. R. S. S. em relação aos países da O. C. D. E. do que o seu contrário, pelo que os bloqueios económicos seriam contraproducentes, tanto mais que a estratégia militar soviética terá centros de decisão autónomos dos centros económicos. Em abono da sua afirmação Sokoloff apresenta, na revista *Politique Étrangère*, de Dezembro de 1980, alguns números significativos:

Assim, as dívidas dos países do leste europeu a credores ocidentais sobem a cerca de 65 mil milhões de dólares. Pelo seu lado, a União Soviética compra ao Ocidente, desde 1970, uma média de 6 a 7 mil milhões de dólares por ano de bens de equipamento. Se para os países da O. C. D. E. essas somas podem não ser muito significativas, elas representam, contudo, cerca de um oitavo do total dos investimentos produtivos em novos equipamentos feitos pela União Soviética.

Por seu lado, a R. F. A. embora mantenha um certo grau de comércio externo com a U. R. S. S. (55 % do urânio enriquecido utilizado na R. F. A. provém da U. R. S. S., 16 % do gás natural, idem), o total do comércio externo com os países do Leste não representava mais do que 4,9 % do total do comércio externo alemão em 1980. Mesmo acrescentando mais 1,3 % das exportações da R. F. A. destinadas à R. D. A. pode-se concluir que a economia da R. F. A. se mantém essencialmente integrada na C. E. E., embora esta naturalmente queira aumentar as suas relações económicas com o Leste.

Os recentes acordos entre a França e a União Soviética, para fornecimento, por parte da U. R. S. S., de gás natural, vieram demonstrar que mesmo os governos europeus mais decididos a obrigarem a U. R. S. S. a aceitar novos termos no estabelecimento de um clima de desanuviamento futuro não prescindem do aumento das trocas económicas, mesmo nos períodos mais tensos. Essa tendência deverá, pois, manter-se na década de 80.

Refira-se a título de curiosidade que, durante os anos 70, os teóricos russos de relações económicas internacionais dividiram-se sobre as prioridades a atribuir ao comércio externo da U. R. S. S. entre os E. U. A. e os países da Europa Ocidental. Os recentes embargos decretados pelos E. U. A. terão tido como consequência resolver «de fora» essa escolha, segundo Laird e Erick Hoffmann no ensaio «U. R. S. S.: Le Clan des Modernisateurs et les relations Est-Ouest», publicado em 1981.

Parece-nos estar na ordem natural das coisas a continuação do aumento das relações económicas internacionais entre os países do leste europeu e os restantes países do continente.

Ainda recentemente o chanceler austríaco Bruno Kreisky, em entrevista à «Newsweek», de 10 de Maio de 1982, disse:

«It is ridiculous to argue that the policy of détente has been ineffective. We austrians live only 31 miles from the Iron Curtain, but we are prosperous, and that is a result of detente.»

Os resultados da «Ostpolitik» e da Conferência de Helsínquia pareceram, no entanto, bastante ameaçados pelos acontecimentos no Afeganistão e na Polónia, já que as conclusões iranianas terão sido inspiradas por outros demónios bem mais irracionais do que os fomentados pelos jogos estratégicos. Há assim quem veja nos acontecimentos da Polónia

o fim do desanuviamento europeu, e quem preveja que uma nova guerra fria se instalará no teatro europeu no seguimento da proclamação da lei marcial em Varsóvia.

Estamos, porém, no meio de estudiosos que sabem distinguir entre a propaganda e a análise rigorosa das realidades. Se não nos quisermos enganar a nós próprios tenhamos em conta o que aconteceu, e o que não aconteceu, na Polónia, condenando sempre os atentados à dignidade humana.

Em primeiro lugar, os acontecimentos da Polónia anunciam a falência prática das teorias políticas marxistas-leninistas aplicadas às chamadas democracias populares.

Com efeito, pela primeira vez na história das democracias populares do leste europeu, as Forças Armadas impõem-se politicamente ao partido de inspiração leninista na condução do processo institucional. Estamos perante uma autêntica revolução copernicana nas relações entre os partidos leninistas e as Forças Armadas nos países comunistas.

Há já alguns anos que determinados especialistas nesses assuntos haviam chamado a atenção para a hipótese de virem a ser as Forças Armadas a substituírem no poder os partidos leninistas, seja pela necessária substituição das gerontocracias que dominam a maior parte desses partidos, seja como consequência do aparecimento de crises internas.

Estas hipóteses dirigiam-se claramente à própria U. R. S. S., com os seus problemas de sucessão da gerontocracia partidária e do ordenamento das diferentes nacionalidades que compõem a União Soviética. Há mesmo quem julgue preferível tal evolução à pura mudança de pessoal dirigente por outro sem experiência, e sobretudo sem a noção dos mecanismos de equilíbrio mundial. Assim, os militares soviéticos, treinados nos jogos estratégicos, teriam tendência para manterem o «status quo», e não se envolveriam, por iniciativa própria, em conflitos externos sem altíssimas probabilidades de vencerem a guerra, o que no estado actual das relações internacionais está longe de ser previsível.

Ora o caso da Polónia presta-se a um autêntico ensaio geral sobre o modo de comportamento das Forças Armadas após a falência da governamentação dos partidos de tipo leninista. Essa intervenção militar vem ainda ao encontro dos interesses das entidades estrangeiras credoras das dívidas do Estado polaco, assim como dos estrategos da manutenção das condições de paz entre o Pacto de Varsóvia e a Aliança Atlântica.

Os desafios que os militares polacos têm à sua frente são enormes e dificilmente se poderá arriscar um prognóstico baseado em elementos seguros: conseguirão planificar uma estratégia de reformas institucionais tendo em conta a necessária participação das populações no exercício do poder político e o dinamismo revelado pelo sindicalismo independente? Conseguirão assegurar as condições de segurança externa da U. R. S. S.? Os anos 80 irão assistir aos desenvolvimentos dessa novidade polaca que não pode, de qualquer maneira, ser confundida nas suas consequências internas e no seu significado dentro do Pacto de Varsóvia, com as consequências derivadas das invasões soviéticas na Hungria, em 1956, e na Checoslováquia, em 1968.

A actualidade da questão polaca põe, pois, problemas quanto à previsão do futuro nas democracias populares. Uma outra questão futurável é prever a determinação do comportamento da União Soviética face à repetição dos fenómenos de liberalização política ou de diversificação das relações internacionais, tentados pelos países do leste europeu, como é o caso actual da Hungria no plano interno e externo, e como são os casos da Roménia e da Polónia face às instituições financeiras internacionais.

A década de 80 poderá assistir à multiplicação de fenómenos de liberalização nos regimes de democracia popular e é de calcular que a União Soviética tenha de enfrentar, a par do problema da sucessão de Brejnev, a adopção de novas formas de entendimento do que são os seus interesses vitais nos países do Pacto de Varsóvia.

A doutrina de segurança externa da U. R. S. S. esteve ligada, até hoje, à existência de regimes marxistas-leninistas de influência exclusivamente soviética nas suas fronteiras centro-europeias; à manutenção de estados neutrais como a Finlândia, a Suécia e a Áustria; ao não alinhamento da Jugoslávia; e, sobretudo, à possibilidade de contacto directo com a Alemanha, o que talvez permita entender melhor a tensão originada pelos desenvolvimentos políticos na Polónia.

A década de 80 poderá caracterizar-se pela gestão racional das tensões internacionais, preparando-se um patamar mais seguro do desanuiamento e do equilíbrio entre as duas superpotências que permita um desenvolvimento mais autónomo das relações intereuropeias, diminuindo drasticamente as zonas de influência exclusiva.

O Secretário de Estado norte-americano da Defesa, Gaspar Weinberger, exprimiu, na comissão senatorial de defesa, a 4 de Março de 1981, a opinião de que o controlo dos mares é tão essencial à segurança dos E. U. A. como o é o controlo das fronteiras terrestres para a União Soviética.

Com efeito, a administração Reagan aceitou agora reatar quer as conversações sobre a redução de armas estratégicas, alterando-lhes o nome de código para Start, quer as conversações sobre desarmamento mútuo em Genebra, embora deixando fora das discussões as armas que podem ser disparadas fora do teatro terrestre europeu como os mísseis estratégicos «MX», «Trident 2» e «Cruise», que têm como características comuns o facto de poderem ser lançados do mar e do ar.

E no seu discurso o Presidente dos E. U. A., no Eureka College, pronunciado a 9 de Maio de 1982, propõe o recomeço das negociações sobre armas estratégicas, afirmando pela primeira vez após a sua assunção ao cargo que agora ocupa: «I am optimistic we can build a more constructive relationship with the Soviet Union».

Resta acrescentar nessa análise sobre as relações Este-Oeste que as causas dos conflitos europeus que deram origem às guerras contemporâneas se encontram ultrapassadas pela ausência de tensões regionais entregues a si próprias: não há conflitos com capacidade de desenvolvimento autónomo nos Balcãs, no mar Egeu, entre a Checoslováquia e as Alemanhas, ou entre estas e a Polónia. Por paradoxal que pareça, a divisão da Europa em blocos tem impedido a emergência desses conflitos regionais, cujos desenvolvimentos foram as causas ocasionais de várias guerras no velho continente.

Um outro factor tradicional de guerra no continente europeu, as rivalidades franco-alemãs, foram resolvidas noutra quadra, o das Comunidades Económicas Europeias.

É aliás público e notório que quando se fala, entre nós, do futuro político da Europa, se quer sobretudo saber como irá evoluir a Europa Ocidental ou, mais precisamente, aquela parte que se encontra dividida por várias instituições de natureza diferente, reagrupando os países que têm regimes de democracia política.

Também aqui cumpre assinalar que os diferentes planos prospectivos têm vindo a revelar-se sucessivamente ultrapassados e sem capacidade de orientação. Por exemplo, o projecto de União Económica e Monetária

anunciado em reunião dos chefes de Estado realizada em Haia, em 1969, e referente à C. E. E., não se executou nos termos previstos, nomeadamente a meta de um sistema monetário único concebido aí para vigorar a partir de 1980.

Também a proposta feita, em 1974, de um «Conselho Europeu» informal mas prefigurando a instituição de um executivo comunitário não se desenvolveu como fora desejado. E o relatório Tindemans, entregue aos responsáveis da C. E. E. em Janeiro de 1976, contendo propostas moderadas, acabou por se revelar irrealista.

São aliás do conhecimento geral os últimos desenvolvimentos das questões relacionadas com o orçamento comunitário e o estabelecimento dos preços agrícolas comuns que parecem marcar uma nova fase na vida da comunidade a dez, sobretudo no que diz respeito à posição do Reino Unido.

A C. E. E. está em crise e repeti-lo é quase um lugar-comum. Desse entendimento geral ressalta que os últimos sinais de confiança no futuro da C. E. E. foram os pedidos de adesão da Grécia, de Portugal e da Espanha.

É certo que, mesmo nos seus melhores momentos, a C. E. E. não foi mais do que uma entidade coordenadora de certas actividades económicas, responsável embora pelo crescimento dos países membros na década de 60, tendo conseguido estabelecer um método pragmático de racionalização da desordem económica internacional com os acordos de Lomé, e tentado uma intervenção internacional limitada, intervenção internacional ansiada por parte dos partidários do desenvolvimento da multipolaridade dos centros de decisão da política mundial.

Não existe, contudo, dentro da C. E. E., nem política social nem política regional dignas desse nome, e todos os programas nesses sectores se têm revelado irrealizáveis. Existem ainda díspares estratégias energéticas entre os países membros, e mesmo naqueles sectores em que a política comum está mais avançada deparam-se frequentes disputas de interesses entre os Estados membros, o que estando na ordem natural das coisas não deixa de constituir uma caracterização a ter em conta na apreciação dos fenómenos da integração europeia.

Na perspectiva que mais nos interessa, a grande questão que se coloca à C. E. E. para os anos 80 é a da entrada, ou não, da Península Ibérica nos centros de decisão europeia.

Pelo menos desde a II Guerra Mundial que os dois Estados ibéricos estão marginalizados do processo institucional da integração europeia. A existência de ditaduras aparentadas com os regimes autoritários de entre duas guerras foi o motivo invocado para essa marginalização.

No entanto, a descolonização portuguesa e o estabelecimento de regimes democráticos em ambos os Estados peninsulares permitiu colocar a Europa perante as suas verdadeiras intenções sobre o papel que está disposta a atribuir à Península Ibérica, no processo de integração e decisão comunitárias.

A rapidez da entrada da Espanha na N. A. T. O. e a morosidade previsível no desenrolar das negociações para a adesão à C. E. E. parecem marcar uma preferência pela utilização estratégica da Península Ibérica em vez da organização de um esforço político e institucional por parte dos países com maiores responsabilidades na Europa Ocidental com vista a conseguir-se uma integração harmoniosa dos dois Estados da Península Ibérica na C. E. E.

A crise actual da C. E. E. sugere ainda que os factores determinantes no desenrolar da vida política europeia durante os anos 80 serão muito mais os factores relacionados com as relações interestatais entre países europeus pertencentes a diferentes alianças e com o diálogo americano-russo, do que propriamente o desenvolvimento do polo centrado na C. E. E.

Gostaria aqui de acentuar que é o estudioso que fala sobre esse assunto assim como sobre os demais, já que a questão das opções políticas se coloca noutra plano. A constatação da crise interna no Mercado Comum pode até motivar o aparecimento de uma vontade política capaz de fazer de novo da C. E. E. um pólo aglutinador da integração europeia, um centro de decisão internacional e uma entidade determinante na resolução dos conflitos Norte-Sul.

CONCLUSÃO

Esta exposição vai longa. É chegada a hora de inventariarmos algumas conclusões.

Nesta análise da evolução europeia durante a década de oitenta demos especial relevância aos modos de relacionamento entre os diferentes grupos de países europeus. Esta avaliação é tanto mais importante quanto as novidades que se podem anunciar no contexto internacional que aqui nos

ocupa, e nos preocupa, e é efectivamente o modo de relacionamento inter-blocos que se pode apresentar em quatro grandes alíneas apresentadas pela ordem do seu grau de probabilidade:

- 1.ª Manutenção do «status quo» com intensificação das relações económicas e das relações de cooperação entre países de blocos político-militares diferentes;
- 2.ª Manutenção do «status quo» com diminuição da cooperação e subida da tensão interblocos aumentando as probabilidades de conflito Leste-Oeste;
- 3.ª Modificação do «status quo» pela aceitação recíproca da passagem de zonas de influência exclusiva a zonas de influência dominante com o corolário de uma maior autonomia política do continente europeu face às duas superpotências;
- 4.ª Modificação unilateral do «status quo» acarretando desequilíbrios capazes de motivarem a passagem do conflito leste-europeu ao estado de guerra.

Em suma, durante a década de 80 tornar-se-á mais claro se as superpotências procuram o desequilíbrio unilateral ou se aceitam a evolução do «status quo» através da simetria de posições.

De um ponto de vista português, os factores que convém acompanhar de perto na década de 80 são:

- a) A questão da entrada dos dois Estados da Península Ibérica na política e nas instituições europeias;
- b) A movimentação do Estado espanhol no contexto internacional;
- c) O comportamento da C. E. E. perante a problemática do alargamento e a implantação da política social e regional;
- d) A dinamização das regiões europeias e as hipóteses de conflitos inter-regionais;
- e) A capacidade de intervenção no ordenamento económico internacional nomeadamente na questão Norte-Sul;
- f) A resolução do tipo de influência que cada superpotência exercerá no continente europeu: se exclusiva por ambos os lados, se apenas dominante, ou ainda se dominante num dos lados e exclusiva no outro.

Em conclusão, a prospectiva sobre a evolução europeia para os anos 80 é particularmente delicada, e por isso o contexto internacional se encontra num momento de oscilação e instabilidade. Assim, as realidades com que teremos de nos defrontar nos anos 80 serão provavelmente diferentes das que estamos habituados a encarar.

Sendo assim, a iniciativa de realização destes colóquios sobre a prospectiva internacional pela Universidade do Minho é da maior utilidade e oportunidade.

José Medeiros Ferreira

CONSTANTES E LINHAS DE FORÇA DA HISTÓRIA
DIPLOMÁTICA PORTUGUESA

ESTUDO DE GEOPOLÍTICA

Jorge Borges de Macedo

CONSTANTES E LINHAS DE FORÇA DA HISTÓRIA DIPLOMÁTICA PORTUGUESA

ESTUDO DE GEOPOLÍTICA

6 — *Comparações sincrónicas e diacrónicas*

Comparemos a posição internacional portuguesa assumida no decurso da Guerra da Sucessão de Espanha com as que se inserem no decurso da crise de 1383-1385, quando da perda da independência em 1580 ou da Restauração, em 1640, para só referirmos as que conduziram a situações relativamente estáveis. Embora, desde já, possa dizer-se que a posição portuguesa no início do século XVIII se aproxima mais da que caracterizou o período em que se desenrolaram os acontecimentos da crise nacional dos fins do século XIV, não deixa de ter interesse cotejá-la com a situação que levou à perda da independência, em 1580, ou à libertação, em 1640. Verifiquemos a primeira convergência.

Tanto na Guerra da Sucessão de Espanha, como na Guerra dos Cem Anos, Portugal defrontava uma Espanha, ou Castela, aliada com a França, numa luta que se integrava num âmbito mais vasto. Mas, reciprocamente, também é significativo que Portugal se encontrasse aliado à mesma potência — a Inglaterra ou a Grã-Bretanha — em ambas as situações. A via de contacto neste último caso era a mesma (o oceano), assim como era a mesma a área de confronto mais directo (a fronteira terrestre). Mas há diferenças fundamentais. No século XIV, a função do oceano Atlântico, embora ponderada era subsidiária para a movimentação das forças militares e navais, ou para o transporte dos produtos de diferentes regiões europeias. Nos séculos XVII e XVIII, como se viu, o oceano Atlântico constituía uma realidade essencial, tanto estratégica, como económica; transformara-se numa via de difusão demográfica, além de área de curso; já fornecia até algumas facilidades de bloqueio. Nesta altura, começava a não se

vislumbrar solução para a crise europeia sem que estivessem envolvidas garantias para o escoamento pelo tráfego com a Ásia, as Américas e a África, dos excedentes europeus ou sem que fossem asseguradas relações permanentes com os núcleos de população europeia ou europeizada aí estabelecidos. Um número considerável de habitantes, pelo seu número e influência, trabalhava neste intercâmbio, levado a efeito, sobretudo, por via marítima, utilizando todos os oceanos.

O mercado das populações fixadas em diferentes regiões extra-europeias tinha-se tornado indispensável à prosperidade geral: e o oceano Atlântico era, a esse respeito, predominante. Da influência costeira que tinha em fins do século XIV, passara a uma dimensão económica e a um significado, como área, tanto mais expressivo quanto é verdade que, nesta altura de baixa, só com novos consumos e novos abastecimentos os excedentes europeus se podiam valorizar. E esses novos consumos e novos abastecimentos só podiam ser levados a efeito através daquele oceano. Desse espaço estratégico, cujo delineamento foi iniciado no século XV, pelos portugueses, as potências marítimas, em especial a Grã-Bretanha e a Holanda, procuravam extrair recursos fundamentais para as suas tentativas de influência continental europeia que, decerto, continuava a ser a área decisiva como produção e como mercado. Mas já não bastava. Por sua vez, a França e a Espanha procuravam, pelo acréscimo do poder marítimo, enfrentar a ameaça que aquelas outras potências poderiam levantar à sua hegemonia continental. Caso o conseguissem, essa hegemonia exercer-se-ia sem quaisquer limites, uma vez que, pelos seus recursos militares e políticos, tinham assegurada uma presença insofismável em qualquer região europeia ocidental.

Um terceiro grupo de potências, encabeçado pela Áustria, fazia face à influência francesa na Europa Central mas dispunha de muito limitadas possibilidades de intervenção marítima. Mas podia ser, deste modo, o complemento dos recursos marítimos da Grã-Bretanha e da Holanda e estas podiam completar, naquela área específica e essencial, a posição continental austríaca. Nestes termos, a viabilidade estratégica e de pressão política da Grã-Bretanha, Holanda e Áustria tornavam-se excepcionais quando exercidas em conjunto. Só que a aliança França-Espanha tinha uma incidência potencial sobre a metrópole portuguesa extraordinariamente relevante e imediata. Todos o sabiam.

A França e a Espanha dispunham daquelas duas formas de pressão simultânea — a marítima e a terrestre — e estavam na disposição de criar uma aliança dinástica, muito mais duradoura, portanto, do que coligações precárias. Em contrapartida, afinal, como ambas partilhavam dessas duas formas de pressão, tinham também interesses específicos com possibilidades de colisão muito mais fortes. Foi o que veio a verificar-se, pouco depois do Tratado de Utrecht, quando a Espanha tentou recuperar a sua capacidade de intervenção autónoma e a exerceu na Itália com a oposição militar da França, já então aliada à Grã-Bretanha. Portanto, outro aspecto em em que a situação portuguesa de finais do século XVII princípio do XVIII diferia da que se tinha desenvolvido no século XIV: enquanto Portugal, neste último caso, era tão-só aliado da Inglaterra, no século XVIII fazia parte de uma coligação complexa, com potências de índole muito variada e interesses dispersos, onde a única unidade era a de não quererem a hegemonia francesa ligada à espanhola. A Áustria considerava que a hegemonia francesa a Ocidente ajudaria Luís XIV, nos seus projectos de intervenção em território alemão. Sabóia receava ser integrada na França; a Holanda temia estar rodeada por territórios de influência e definição continental, transferindo para a França as suas capacidades marítimas. A Grã-Bretanha enfrentava a concorrência francesa no oceano e na América do Norte e procurava, além disso, evitar uma interferência no mercado europeu que lhe permitisse dominá-lo. Portugal fazia tudo para não ser de novo integrado na Espanha, com o reaparecimento das possibilidades de unificação peninsular, com todas as consequências para a sua existência como Estado independente, em todos os domínios. E finalmente, enquanto se desenvolviam estas perspectivas, manifestavam-se a oriente da Europa, novos Estados e novos interesses — as regiões bálticas, polaca e russa — numa dimensão e viabilidade de interferência que, no século XIV, não tinha qualquer relevo.

O essencial era que, no plano marítimo, do século XV para o século XVIII, os oceanos tinham deixado de ser superfícies indiscriminadas para tomarem finalidade estratégica concreta, com uma dimensão onde os portos, as rotas, as zonas de abastecimento e de consumo, por onde se podiam conduzir tropas, mercadorias, riquezas e cultura tinham passado a ter presença na vida quotidiana da Europa. Estes elementos basilares passaram a pesar, no século XVIII, de um modo insofismável, não tanto já pela dinâmica inicial das descobertas mas pelas perspectivas

e estímulos de desenvolvimento que vieram inserir nas potencialidades internas da Europa. E embora a posse dos oceanos não fosse ainda decisiva, dispunha já de uma capacidade indiscutível para determinar as dimensões em que a hegemonia europeia podia ter significado. Por outro lado, enquanto no século XIV as posições militares eram essenciais à sobrevivência francesa, na luta com os ingleses instalados no seu território, no século XVIII o envolvimento de Portugal na luta resultava, sobretudo, de um projecto hegemónico de Luís XIV, que causava receio em toda a Europa. A resistência nacional portuguesa no século XIV era relativamente marginal à Guerra dos Cem Anos e de mera segurança local. No século XVIII dizia respeito à segurança europeia e ao domínio das rotas. Finalmente, enquanto no século XIV Portugal lutava contra uma Castela, numa península onde havia o reino de Aragão, os mouros e fronteiras militares no próprio interior da Península, no século XVIII enfrentava a Espanha unificada, apoiada na retaguarda pela França. Esta última pretendia ainda que a Espanha se sentisse compensada por Portugal, para os territórios que iria perder em benefício da própria França.

Se compararmos, agora, a situação portuguesa em 1700 com a que decorria em 1580, verificamos que, nesta altura da Guerra da Sucessão de Espanha, Portugal não tinha qualquer problema sucessório significativo, tanto mais que as cortes reunidas em 1697, expressamente para esse fim, estabeleceram claramente que a sucessão da coroa pertencia à pessoa do príncipe D. João. O acto público destas cortes, de outro modo insólito, tem pois significado internacional, mais do que nacional. Pelas suas determinações, desapareciam quaisquer possibilidades de provar, através da sucessão ao trono e da sua legitimidade⁽¹⁾, uma crise de regime, que pudesse ser internacionalmente aproveitada, como sucedeu em 1580.

No que se refere ao domínio marítimo possível da costa portuguesa (decisivo em 1580) por parte de uma coligação Espanha-França, embora fosse efectivo não tinha, em 1700, possibilidade de se desenhar com um carácter tão dominante como se revelara em 1580, nem tinha possibilidade de se exercer só sobre Portugal. A verificar-se essa hegemonia marítima franco-espanhola na costa portuguesa, tanto se dirigia a Portugal como

(1) Problema que, com a conspiração a favor de D. Afonso VI — e tão mal estudada ainda — tinha sido posto em 1672; portanto não tão tarde como isso.

à Holanda ou à Grã-Bretanha. Ao mesmo tempo, devem acrescentar-se todas as dificuldades tecnológicas que, na altura, apresentava a junção das forças navais, mesmo quando dispunham de comando unificado. A força particular de cada uma destas potências marítimas tornava-se decisiva para a resistência comum, mas a sua unificação tinha limites difíceis de ultrapassar, razão por que as possessões portuguesas tinham um interesse estratégico decisivo.

Em 1700, apesar dos riscos que podia reecer da Guerra da Sucessão de Espanha e da sua solução no sentido de uma dinastia Bourbon, Portugal não estava isolado, como tinha sucedido em 1580, assim como não era a única Nação a estar sujeita à ameaça de um poderio continental e marítimo exercido pela hegemonia da França apoiada pela Espanha.

Numa Europa muito mais alargada, a solidariedade das regiões criou à França uma retaguarda estrategicamente sensível, pelo que a diversidade dos teatros de operações dá uma imagem completamente diversa do que se verificava em 1580, onde era possível conceber e levar a efeito a concentração de forças para uma actuação simultânea. Foi dessa aplicação concentrada das forças espanholas ou da possibilidade dela se verificar que Portugal foi vítima e perdeu a independência: tanto por mar como por terra, como se disse atrás, Portugal, em 1580 tinha, na sua «fronteira», o mesmo país, a Espanha. Em 1700, a fronteira terrestre continuava espanhola, agravada pelo auxílio francês, mas a área marítima oferecia alternativas que Portugal não desprezou. E as áreas continentais sensíveis eram muito mais variadas.

Se passarmos à comparação com 1640, logo verificamos que Portugal se encontrava, durante a Guerra da Restauração, sem protocolo de Estado independente, enquanto em 1700 dispunha de ligações directas e oficiais, como país independente, com outros estados; em 1703 acabou por aderir à coligação oposta à França-Espanha, dispondo de recursos para decidir das suas próprias posições e intervir nas negociações. Todo o problema estava, em 1703-1711, em ser capaz de definir os seus interesses políticos, com a mesma cautela que revelara em 1640, sem se imiscuir nas áreas de decisão da Europa Central, só se mantendo activo, mas não isolado, nessa zona peninsular e marítima onde o seu papel podia ter significado. Por outro lado, em 1703-1711, era impossível à França-Espanha tentar o cerco económico a Portugal, assim como se não podia promover a ocupação

militar sem suscitar reacções imediatas, por parte das potências marítimas que, em caso algum, podiam admitir a perda do apoio dos portos de que Portugal dispunha.

Importa ainda chamar a atenção que, no conjunto, a região ocidental da Península Ibérica que constitui o território português, só começa a constiuir uma ameaça para a Espanha quando as potenciais tropas invasoras conseguem atingir a Meseta em boas condições e aí dispõem de recursos e de abastecimentos para atravessar, em força, a extensa área castelhana e atingir os centros políticos mais importantes, Madrid em especial. É muito mais fácil chegar a áreas essenciais portuguesas, vindo da Espanha, do que atingir os grandes centros espanhóis, partindo de Portugal. Esta realidade geoestratégica mais uma vez se revelou claramente, embora fosse bem conhecida desde Valverde, Toro e a Guerra da Restauração. Assim se explica que, mais uma vez, nos primeiros anos da guerra, se não tivessem verificado na fronteira portuguesa encontros militares de importância. A Espanha e a França tinham, muito naturalmente, os seus recursos militares essenciais voltados para a decisão militar da guerra na Europa Central ou na Itália. O papel de Portugal, interessante como base territorial de apoio, pelos portos de mar e modo de presença política em Espanha, não tinha dimensão estratégica para impor qualquer decisão militar. Nem mesmo em 1708 as operações militares realizadas a ocidente da Península revestiram carácter significativo. A fronteira portuguesa para a Espanha e a França foi sempre, tão-só, uma área de diversão. O facto era bem sabido, e as diligências de alguns responsáveis portugueses para aumentar o auxílio militar inglês a Portugal, no início do reinado de D. João V, estavam irremediavelmente condenadas ao malogro. O essencial, porém, era evitar que os compromissos solicitados, para o envio do auxílio de tropas terrestres para fazer uma campanha da Meseta, necessariamente secundária, se alargassem à «protecção» das frotas portuguesas vindas do Brasil. Em vista disso, D. João V recusou inteiramente a «cobertura naval» oferecida pelo governo inglês: Portugal aceitava os riscos de uma campanha continental para garantir as suas rotas e a fronteira terrestre, não para as comprometer (1708).

Houve, além disso, um outro fenómeno proveniente da Guerra da Sucessão de Espanha e que marcou profundamente a vida portuguesa, trazendo, à memória nacional, a experiência das guerras de D. Fernando, no século XIV, e das campanhas da Restauração: soldados estrangeiros em

território português, nem como aliados interessam. As despesas que acarretam, os incómodos que envolvem, os conflitos que geram quase não permitem distinguir os amigos dos inimigos. Portugal, ao ter de suportar os soldados ingleses, ou do arquiduque Carlos, retomou a consciência da inestimável importância da independência política e verificou que esta se mede essencialmente pela capacidade de serem os portugueses a assegurar a defesa do território nacional, sem interferência de qualquer outra potência: ou os portugueses são capazes de assegurar a sua defesa ou desaparece uma das maiores vantagens da independência política. A ausência de tropas estrangeiras em Portugal é vivida como essencial à independência do seu limitado território continental.

No contexto europeu continuava, pois, a pôr-se, como profundamente desejável para os pequenos estados a independência política. Problema era a sua manutenção. A França, durante o século XVII, tinha aglutinado ao seu corpo continental diversas nações, estados potenciais à espera da oportunidade que não veio e tentara submeter outros; a Espanha tinha conseguido retirar viabilidade à independência da Catalunha, enquanto a Áustria integrava no seu império, em modalidades hábeis, diversos estados menores, e a Turquia tinha disposto outros na esquadria estratégica do seu corpo islâmico, despojando-os de recursos políticos e militares: o que isso significava, em subserviência social, cultural e religiosa (onde tudo confluía) era notório na Europa e constituía um incitamento para pensar no efectivo alcance da categoria de estado; a Escócia e a Irlanda não passavam de áreas orgulhosas mas de autonomia tutelada, enquanto a Alemanha continuava desmantelada em pequenas unidades que desfibravam a força do seu nacionalismo cultural e o entregavam às vantagens tácticas dos vizinhos.

Em suma, no princípio do século XVIII, os pequenos estados existentes defendiam-se contra a chamada para o interior de unidades políticas maiores, mas nem sempre percebiam que, para o conseguir, não podiam só contar com a força militar e de armamento. Importava serem capazes de verter o seu nacionalismo indispensável em fórmulas de sobrevivência com ressonância supranacional de modo a suscitar compromissos de apoio: não é independente quem quer mas só quem pode. Para isso, é indispensável a capacidade dirigente do seu escol que, na arena internacional, se avalia, sobretudo, quando os seus responsáveis ou delegados

conseguem ladear os perigos internos e externos e encontrar meios e aliados convenientes para equilibrar amigos e inimigos, resistindo a uns e a outros, para impor a sua vontade nacional.

A nova definição, o esclarecimento destas condições ou viabilidades foram levados a efeito ao longo dos 12 longos anos da Guerra da Sucessão de Espanha e dos seus imediatos antecedentes. Por seu turno, esses mesmos anos assistiram, em Portugal, à consolidação da aliança inglesa, como escolha natural e ponderada em face das diversas opções conjunturais. De novo, a aliança inglesa se revelava mais útil quando não era um imperativo geográfico mas sim um cálculo ponderado de razões, indispensável para contrariar hegemonias continentais de intenção imperial.

Em suma, em face das diferentes possibilidades presentes à governação, quem decide só pode ser o interesse nacional que pondera a viabilidade internacional das alianças e a capacidade da Nação para as tornar exequíveis. Mas sem que esta capacidade dos responsáveis exista, nada é seguro, quaisquer que sejam as alianças e os seus compromissos.

7 — *Negócios, alianças e rotas*

Enquanto se desenrolavam estes dramas hegemónistas e se desenvolviam as viabilidades estratégicas consagradas em actos fundamentais decorrentes da aliança da França com a Espanha, a situação portuguesa reforçava-se numa dimensão cada vez mais atlântica, tanto no domínio económico, como nas vantagens que podia fornecer aos aliados. Na verdade, a crise económica que se seguiu ao tratado de paz com a Espanha, em 1668, acabou por ser enfrentada pelo aumento da produção vinícola de especialidade, pelo melhoramento da produção de tecidos portugueses e pela valorização dos «géneros» coloniais. Sucessos lentos. A situação económica deixou de se tornar alarmante, pois, em rigor, a área verdadeiramente deficitária só era Lisboa. E, assim, o vinho do Porto cuja produção se regularizou, em crescimento, a partir da década de 1670, veio, em grande parte, resolver a crise do Norte do País. Em Lisboa os problemas atenuaram-se com o aumento da carga fiscal para aí canalizada, pelo aumento das importações de artigos brasileiros e pela manutenção dos interesses orientais. Por sua vez, a baixa de preços dos cereais nas zonas

abastecedoras de Lisboa e a valorização dos produtos próprios, que aí se podiam obter, tanto regionais (sal, citrinos, vinho), como coloniais (couros, tabaco, açúcar, madeira), melhoraram as disponibilidades financeiras nacionais.

Ao mesmo tempo, ao fim de longos anos de procura, descobriam-se, no Brasil, grandes minas de ouro, chegando a Lisboa, por volta de 1697, as primeiras remessas. O acontecimento teve considerável importância na vida portuguesa e não deixou de se reflectir nas próprias relações internacionais. Deste modo, para além da sua produção, Portugal tornava-se um lugar onde se podia obter, em excelentes condições, ouro, o meio de pagamento de maior prestígio. Para tanto, bastava dispor de fornecimentos que não envolviam muita especialização nem tinham grande espera para pagamento: eram os produtos alimentares, precisamente aqueles que estavam em baixa na Europa e que tinham em Lisboa um valor muito superior ao que por eles se pagava noutras áreas ou regiões.

Desta maneira, Lisboa, para além de ser um porto de grande capacidade e segurança, tornou-se também um mercado de excepcional interesse comercial. Os interesses económicos que aí se fixavam tinham um papel decisivo na vida nacional. Nas opções lisboetas, o comércio internacional tinha uma influência muito superior às propostas políticas e dinásticas e a Grã-Bretanha oferecia, a esse respeito, muito mais vantagens do que a França ou a Espanha. Por outro lado, a aproximação que, através das alterações dinásticas, os franceses podiam ter relativamente às possessões espanholas da América do Sul e do Brasil era muito mais ameaçador para Portugal do que a própria situação na Península Ibérica. A segurança das rotas para o Brasil ou a Índia voltou assim a ter incidência decisiva na definição geral da política externa portuguesa.

Não deve concluir-se daqui que só contavam os interesses marítimos e coloniais, mas importa considerar que a política externa portuguesa envolvia duas faces que podiam estar em conflito. O problema básico para o governo português era encontrar a confluência entre os interesses continentais e os ultramarinos. Mas quando houvesse confronto, a defesa das linhas de tráfego e do comércio português acabaria por predominar.

Verdadeiramente, o território português peninsular representava a confluência dessas linhas de tráfego e a expressão política, cultural e administrativa de uma unidade intercontinental, assim como da própria unidade

brasileira. Importa salientar que, nos fins do século XVII não tem sentido falar só em Portugal continental. Portugal *está* na Península e na Europa mas os seus interesses estão também na Índia, na China, no Brasil e em África. Portugal continental é a confluência centrada de todos esses interesses. A participação portuguesa na Guerra da Sucessão de Espanha não pode desligar-se destas condições e exigências.

Assim, depressa se verificou, ao cabo de algumas hesitações, na corte de Lisboa, que os interesses representados pela união da Espanha com a França por meio de uma dinastia comum (embora o rei não fosse o mesmo) tinham muito pouco de tranquilizadores tanto para a fronteira peninsular como para a defesa das rotas e do tráfego comercial português, podendo até ameaçar o próprio Brasil. Mais, os interesses comerciais estavam bem definidos. A Inglaterra já consumia quantidades consideráveis de vinho do Porto; a Holanda já fornecia quantidades importantes de cereais e outros produtos alimentares; muitos navios daqueles países há muito que se abasteciam em portos portugueses, antes de se dirigirem às grandes viagens para o Oriente, a costa de África e o Novo Mundo. Inicialmente compreensivo para a subida ao trono de Espanha de um rei Bourbon, Portugal depressa alterou a sua posição e passou a favorecer a *Grande Aliança*. O partido «francês», sem desaparecer, perdeu alcance político na opinião pública, da Corte, como dentre outros responsáveis.

Esta alteração da atitude portuguesa em relação à *Grande Aliança* foi acompanhada pela mútua concessão de compensações, sendo anulados os compromissos assumidos por Pedro II de Portugal, para com o candidato apoiado pela França. Todo um novo conjunto de medidas aceites pela *Grande Aliança* tendia a favorecer os interesses marítimos e comerciais de Portugal, em troca das vantagens comerciais, políticas e estratégicas que ele mesmo representava. É neste contexto que se inserem os tratados de Methuen, um de natureza política e diplomática, outro comercial, mas complementares, na intenção de reter Portugal do lado do bloco onde confluíam, entre outros, a Holanda e a Grã-Bretanha, sendo esta última potência a mais representativa.

O primeiro tratado foi assinado a 16 de Maio de 1703, como uma aliança ofensiva e defensiva com a Grã-Bretanha, a Áustria e a Holanda. Entre outras condições, ficava autorizada a estada, em Portugal, de 15 000 soldados estrangeiros, estipulando-se que, com a paz, seriam entregues a

Portugal os territórios controversos da foz do Amazonas, assim como os territórios da margem norte do Prata. Ao mesmo tempo, Portugal libertava-se da hipoteca do sal de Setúbal tomada pelos holandeses, estabelecendo uma indemnização aceitável para estes últimos. Mais tarde, a 27 de Dezembro do mesmo ano, foi assinado um outro tratado, desta vez exclusivamente entre Portugal e a Inglaterra que estabelecia vantagens para os tecidos de lã ingleses em Portugal, a troco de outros benefícios para os vinhos do Porto, em Inglaterra.

Este é o célebre Tratado de Methuen, ou da Rainha Ana, muito discutido, sobretudo à luz de condições que não eram as que mais pesavam no tempo em que foi assinado. Estabelecido em situação de baixa de consumo agrícola e de preços, trouxe para Portugal uma posição privilegiada no comércio do vinho em Londres, assegurando-lhe um mercado, o que era importante, dado que Portugal, sem essa garantia, não dispunha de grandes recursos para o investimento a médio prazo a que a vinicultura obriga. Portanto, a certeza do escoamento da produção não podia deixar de ter grande interesse para Portugal: pelo Tratado de Methuen, o vinho do Porto, já bem conhecido e prestigiado em Inglaterra, consolidou e estabilizou a sua posição no mercado inglês onde, sem ser exclusivo, passou a ser dominante. Facto significativo. Em épocas de crise, a garantia de um mercado tem um valor inestimável, embora os beneficiados fossem só os vinicultores do Douro. Mas, reciprocamente, também é bem certo que a vantagem concedida aos tecidos ingleses, embora, nominalmente, dissesse respeito a todo o País, só podia ter significado económico pelo preço e condições de pagamento nas áreas próximas de Lisboa, pois os mercados regionais, com os processos de pagamento neles praticados, por meio de compensações locais de produção, tiravam aos tecidos ingleses uma parte sensível do mercado português. Na realidade o Tratado de Methuen, no que diz respeito à concorrência aos tecidos portugueses, só afectou os mercados lisboeta e portuense, aliás já muito «tocados» pela concorrência dos géneros de contrabando. Em Portugal, a situação verdadeiramente grave não provinha dos tecidos, ou da indústria, mas sim da agricultura que não estava em condições de enfrentar a concorrência da agricultura flamenga, francesa ou inglesa, muito mais produtiva. Nessas condições, a percentagem dos cereais portugueses no abastecimento dos

mercados citadinos — sobretudo os do Sul, Lisboa e Setúbal — reduziu-se consideravelmente: os fornecimentos chegados por mar e oriundos da Inglaterra e da Holanda eram mais baratos e garantidos do que a incerta e escassa produção nacional. Afinal, com os ingressos do ouro brasileiro, a grande prejudicada foi a agricultura portuguesa que, nestas condições, nunca conseguiu reconquistar o mercado lisboeta, dominado pela concorrência estrangeira, assim imbatível.

Toda esta situação pouco tinha, realmente, a ver com o estado de guerra, mas não seria enfrentada, nos seus aspectos possíveis, enquanto ela durasse. Por isso, a corrente de opinião contra a Guerra da Sucessão de Espanha, ou a favor da paz, tornava-se cada vez mais importante, para o que também contribuíam poderosamente os agravos da presença de tropas estrangeiras em Portugal. E embora se não desejasse que os sacrifícios feitos se perdessem com uma paz separada, o certo é que, ao verificarem-se sinais de paz, foram eles imediatamente apoiados pelos portugueses. Na verdade, a Grã-Bretanha a quem não interessava qualquer espécie de restauração do Império de Carlos V dispôs-se a negociar a paz, logo que Carlos III, o candidato ao trono de Espanha que até aí tinha apoiado, se tornou, em Abril de 1711, imperador da Áustria. Os esforços ingleses para a paz receberam a imediata anuência de Portugal.

Com efeito, a evolução militar da Guerra da Sucessão de Espanha tinha envolvido, na sua segunda fase, de 1705 a 1710, uma participação portuguesa mais activa, com campanhas militares levadas a efeito a partir do território nacional, e envolvera importantes efectivos portugueses, entregues ao comando do Marquês de Minas, pertencendo o comando geral a Galway. As maiores dificuldades dessas operações provieram da falta de cooperação eficaz entre os dois exércitos, nunca chegando a ter uma suficiente capacidade operacional conjunta. A combinação das forças era muito precária e por vezes nem sequer se chegava a um aproveitamento mínimo dos recursos comuns. Dessas circunstâncias, em grande parte, resultou a derrota de Almanza (1707). Os portugueses acabaram por ficar cientes do significado da estratégia geral da guerra e da inevitável secundaridade do teatro de operações do ocidente da Meseta, até porque o desenvolvimento das operações militares acabaria por ter reflexos no tráfego com o Brasil, como se verificou nas tentativas francesas de desembarque no Brasil, levadas a efeito por esta mesma altura. Assim, a retirada das forças inglesas da coligação, marcou também para Portugal a inevitabilidade das

negociações para a paz, qualquer que fosse o projecto da Áustria em prosseguir a guerra. Nesses termos, em fins de 1711 foram assinados os preliminares de Londres, entre delegados ingleses e franceses, seguindo-se a abertura do Congresso de Utrecht (29 de Janeiro de 1712). O armistício da França com a Grã-Bretanha tem a data de 17 de Julho; com Portugal foi assinado em 7 de Novembro do mesmo ano de 1712. Em 11 de Abril de 1713 foi assinado o Tratado de Utrecht e, um ano depois, o de Rastadt, assim se encerrando uma guerra que durou 14 anos. Pelas suas decisões foi aceite como rei de Espanha Filipe V, iniciador do ramo espanhol da casa de Bourbon, que assumiu o compromisso de uma definitiva renúncia ao trono de França. No mesmo sentido, a influência espanhola na Itália passava para a Casa de Áustria, enquanto a Prússia se aproximava politicamente do mundo ocidental, ao receber a região do Helder nos Países Baixos. A França perdeu a influência sobre a Lorena, embora as suas principais perdas se verificassem em territórios ultramarinos, nomeadamente na América do Norte. Por sua vez Portugal recebeu os territórios que pretendia, nas áreas brasileiras do Amazonas, consagrando o seu domínio sobre as duas margens daquele rio.

Jorge Borges de Macedo

Professor catedrático da Universidade de Lisboa
e da Universidade Católica Portuguesa

REFLEXÕES SOBRE RECURSOS ENERGÉTICOS

Rui Figueiredo de Barros

REFLEXÕES SOBRE RECURSOS ENERGÉTICOS

1 — INTRODUÇÃO

Falar de recursos energéticos é falar de energia e falar de energia, nos tempos de hoje, significa também falar de crise energética.

Estranha crise esta, paradoxal em todo o sentido, sabendo-se que, no nosso mundo, as fontes de energia mobilizáveis são inesgotáveis⁽¹⁾, para mais com matéria e energia a significarem uma realidade em que tudo se transforma, nada se perdendo.

A verdade, porém, é que a crise existe e existe porque, apesar dos enormes avanços tecnológicos já alcançados pela humanidade, ela ainda está longe de poder exercer os processos de transformação energéticos indispensáveis. E agrava-se porque o homem ainda não foi capaz de se harmonizar com uma ética de convivência social justa e equilibrada, indispensável ao crescimento económico e ao progresso de todos os povos.

Será neste enquadramento que se inserem as reflexões que a seguir se produzem como tentativas de penetração nos seguintes temas genéricos:

- O significado dos recursos energéticos actualmente acessíveis;
- A crise energética;
- O contexto energético mundial;
- Os recursos energéticos nacionais e sua hierarquização.

2 — *O SIGNIFICADO DOS RECURSOS ENERGÉTICOS ACTUALMENTE ACESSÍVEIS*

As condições de vida do homem, desde o seu aparecimento, têm dependido, essencialmente, da sua aptidão para a utilização da energia. Mas, em boa verdade, só a partir da invenção da máquina a vapor e da revo-

(1) O fluxo solar, por si só, fornece ao nosso planeta uma quantidade de energia 20 000 vezes superior ao consumo mundial actual.

lução industrial de meados do século passado se deu a grande viragem das sociedades de baixo rendimento energético para as de elevado rendimento. Até então e a partir do Neolítico, a conquista do progresso fora lenta: primeiro, com o homem, como força motriz, a substituir-se pelo animal; depois, com a mobilização gradual das fontes de energia renováveis.

Daí em diante, com estas fontes de energia — a água, o vento, o sol, a lenha — a darem lugar ao carvão, ao petróleo, ao gás natural e ao urânio e, conseqüentemente, ao tornar-se viável o desenvolvimento de processos tecnológicos de rendimento muito superior, foi possível beneficiar, em termos de vida moderna, largas camadas das populações dos países que, mais cedo ou mais tarde, vêm seguindo o movimento do progresso industrial. Todavia, daqui não resulta que a crescente instrumentação da energia, na sua cada vez mais forte projecção nos sectores socioeconómicos, corresponda uma distribuição equitativa. Bem ao contrário, infelizmente, pois o que ainda hoje se verifica é que o consumo de energia continua extremamente mal repartido em todo o mundo, com grande parte da humanidade a subsistir em condições que, nalguns casos, quase fazem reviver as primitivas sociedades de há milénios.

Sendo a energia indispensável a todos os sectores de actividade, fácil se torna imaginar o enorme esforço a efectuar no sentido de se estabelecer um equilíbrio desejável entre as necessidades energéticas e a capacidade de as suprir. Para mais, as fontes energéticas disponíveis na natureza não podem fornecer directamente energia útil, salvo em número limitado de casos, tais como o do fornecimento de luz durante o dia e de calor no Verão.

A fim de fornecerem energia útil, aquelas fontes requerem, portanto, transformações mais ou menos complexas que, num ou mais estádios, incluem a fase de produção ou extracção das fontes de energia primária e sua conversão em produtos energéticos secundários — combustíveis e electricidade — bem como, e não menos importante, a fase de transporte e distribuição da energia final. Em suma, são tudo passos dos sistemas de produção de energia útil, igualmente relevantes, mas, com pesos relativos muito variáveis na determinação das suas aplicações, conforme o sistema considerado.

Neste sentido, uma referência deve ser feita à energia eléctrica que, por virtude do seu carácter universal e polivalente, constitui uma forma

de energia indispensável, de qualidade superior, utilizada em tudo e por todos com alto rendimento. Acresce que todas as formas imagináveis de energia primária podem ser transformadas em electricidade. Mais ainda, a utilização em grande escala de certas fontes de energia — energia hídrica, eólica, maremotriz — é praticamente impossível sem a sua passagem pela electricidade, tal como o emprego pacífico da energia nuclear não é actualmente realizável sem esta fase de produção.

A opção e a utilização das diferentes fontes de energia primária estão sujeitas a múltiplos condicionalismos, nacionais e internacionais, que dependem contudo, em muito, das capacidades energéticas intrínsecas de cada país.

Um ponto importante que, neste campo, merece realce imediato refere-se às possibilidades de armazenamento da energia primária por mais ou menos tempo, de forma a poder ser utilizada nas ocasiões apropriadas, o que significa um dos grandes trunfos das sociedades modernas que já não podem nem querem confinar-se à energia de consumo diário do passado, de sobrevivência e pouco mais. A fim de se precaverem contra tudo, até contra o imprevisto, podem mesmo ter por conveniente fazerem reservas de energia primária com duração para vários anos de consumo.

Numa análise comparativa das diferentes formas de energia primária, independentemente dos condicionalismos económicos, diversos considerandos são determinantes da sua escolha quando, como no caso da produção de electricidade, se possam ponderar várias alternativas. É a garantia dos aprovisionamentos e a segurança dos transportes e armazenamento; são os problemas de dependência política e financeira; é ainda a estabilidade dos custos.

Os problemas de natureza ecológica representam outro importante argumento a que se não deve deixar de dar ênfase por virtude das preocupações que frequentemente geram às populações e pelas restrições que possam aconselhar.

A produção de electricidade e todas as demais actividades industriais afectam o meio ambiente duma maneira ou doutra. Interessa, pois, saber se, para os mesmos efeitos, a energia primária produzida por esta ou por aquela fonte é mais poluente e agressiva à natureza do que as restantes fontes concorrentes e se as vantagens que introduzem nos respectivos sistemas compensam os danos que eventualmente produzam no meio ambiente.

Restringindo esta observação aos domínios da produção de electricidade que, repete-se, podendo ser obtida a partir de qualquer fonte de energia primária se constitui, por isso, o melhor marco comparativo para o efeito, verifica-se que todas as vias possíveis influem no meio ambiente, porventura com uma incidência e gravidade maiores do que normalmente se presume. Até porque as atenções gerais se têm virado insistentemente e, quase sempre com desvirtualizações, para os inconvenientes do electro-nuclear, fazendo esquecer as restantes vias, numa atitude de análise e decisão falha de objectividade e eivada de parcialismo, nalguns casos mesmo de certo fanatismo demagógico.

Quanto à energia hidroeléctrica, verifica-se que ela tem geral aprovação, sobretudo, dos defensores das energias renováveis. Dela se poderá dizer ser a mais conveniente e a que melhor serve como elemento regulador das horas de ponta dos diagramas de consumo. Mas é manifestamente insuficiente e não deixa, em muitos casos, de apresentar fortes inconvenientes ecológicos e de segurança. Perdem-se os solos inundados; e não se podem evitar grandes modificações do meio ambiente, inclusive climáticas, nas zonas de influência das unidades de maior porte. Por seu turno, as grandes barragens não deixam de apresentar sérios riscos de acidentes.

No que se refere à utilização dos combustíveis fósseis nas centrais térmicas — o carvão, o petróleo e o gás natural — o problema agrava-se significativamente. A fase de extracção destes produtos comporta desde logo grandes riscos; o transporte do petróleo nos grandes monstros petrolíferos é o perigo que se sabe para a ecologia marinha; e o transporte do gás natural nos metaneiros não é menos isento de riscos, podendo provocar grandes catástrofes, sobretudo nas operações de transbordo portuário. Já na fase de transformação, os processos de combustão apresentam gravíssimos problemas de poluição, nem sempre bem avaliados nos seus efeitos: são os resíduos do enxofre e de metais pesados, como o vanádio e o mercúrio, que surgem como impurezas nos fumos resultantes e que podem ser levados com todos os seus inconvenientes a grandes distâncias; é também a libertação dos óxidos de azoto e dos hidrocarbonetos poliaromáticos tidos por fortemente cancerígenos; e é, sobretudo, a poluição da atmosfera pelo gás carbónico, numa envolvência de tal ordem que, com a queima dos combustíveis fósseis a aumentar ao ritmo actual, se

corre o risco de se chegar ao ponto de a temperatura se modificar em todo o mundo, devido à formação consequente dum tecto de isolamento dos infravermelhos.

Finalmente, o exemplo electronuclear, sem dúvida a via energética mais polémica que, em muitos países, se tem transformado em debate aceso, em verdadeira combustão política. Aos riscos de acidentes graves e aos perigos dos resíduos radioactivos, que uma corrente enuncia e sobrevaloriza, uma outra contrapõe com a lei das probabilidades a seu favor, suportada por severas medidas de segurança e protecção. Nesta linha, em comparação com as centrais térmicas clássicas, as unidades electronucleares pouco afectam o meio ambiente, designadamente do ponto de vista químico. Assim, bem se poderá dizer ser esta a solução ideal para os ecologistas. É limpa!

3 — A CRISE ENERGÉTICA

De tudo o que vem de trás, quase se conclui que a importância estratégica da energia resulta essencialmente da capacidade do homem disciplinar as potencialidades energéticas que a natureza tão generosamente lhe oferece. E esta conclusão só não é verdadeira porque aos problemas específicos de índole técnico-económica se sobrepõe todo um conjunto de manobras e influências geopolíticas em plena e efervescente transformação o que, naturalmente, conduz a mais um ponto de reflexão: a chamada crise mundial de energia.

Mas, realmente crise de energia, motivada pelo desequilíbrio da oferta e da procura ou, mais concretamente, provocada pela restrição na produção do petróleo e agravada pelo insuficiente poder de resposta das fontes energéticas alternativas?

Ou antes, crise económica-social, fortemente reflectida no sector energético, com o mundo entre dois mundos, o do produtivismo ameaçador e o dos países produtores de petróleo em vias de desenvolvimento?

Ou mesmo crise ecológica, a contrapartida negativa do progresso tecnológico da civilização moderna, tributo pago pelo agravamento da poluição e pelos efeitos destrutivos da desflorestação e desertificação que lhe são consequentes?

Crise única, esta ou aquela, ou acumulação de crises, para lá das responsabilidades que, não esquecendo o peso das grandes companhias petrolíferas, se possam atribuir, isolada ou conjuntamente, às sociedades altamente industrializadas e aos países produtores de petróleo, a sua origem resulta em muito dos desequilíbrios geopolíticos e geo-sociais subjacentes, desequilíbrios tornados mais significativos e sensíveis, por efeito dum incontável expansão demográfica e como consequência dum desenvolvimento tecnológico, porventura, demasiado acelerado mas, certamente, mal ajustado na sua distribuição pelas populações do Globo.

Em qualquer caso, como que num despertar do mundo árabe provocado pela Guerra dos Seis Dias — a Guerra do Kippur — a crise teve a sua origem em 1973, ano em que o preço do petróleo quadruplicou, gerando, subitamente, uma situação de desequilíbrio político-económico em que este produto deixou de ser tido como recurso abundante e barato. Caiu-se assim numa fase repentina de restrições forçadas do seu abastecimento que, com todas as suas implicações, conduziu ao acelerado processo inflacionário que hoje afecta grande parte dos países do bloco ocidental.

Esta crise tem-se manifestado como uma conjuntura persistentemente crítica, ameaçando tornar-se estrutural com os preços do petróleo a projectarem-se no mercado internacional de modo tão duro e tão brusco como desordenado, nada consentâneo com as regras de comercialização universalmente praticadas. Assiste-se por um lado à subida em flecha dos preços de custo e à sua introdução arbitrária — de efeitos fortemente recessivos — nos circuitos comerciais; sente-se por outro lado o espectro do embargo e, mais grave, pressente-se a própria exaustão dum produto vital. Pior ainda: cria-se a ideia de que os intervenientes neste complexo jogo jogam uma partida em que mais parece que se procura a perda do que o ganho.

Em suma, poder-se-ia afirmar que a alta dos preços de energia, tida como inevitável, maugrado o seu peso negativo não seria causa bastante para fazer perigar as estruturas económicas dos países industrializados, desde que tal alta resultasse de uma acção planeada e gradual, acordada entre os países produtores e os países consumidores o que, como se sabe, não se tem verificado. Para mais, o perigo do embargo, sempre latente, constitui uma constante incerteza para todo o mundo ocidental e parti-

cularmente para toda a parcela representada pelos países da OCDE, incerteza que os países da OPEP, responsáveis pela produção de mais de 50 % dos contingentes mundiais, têm utilizado como forma de pressão.

Mas no fundo perguntar-se-á quem ganha verdadeiramente com esta crise que se é grave a curto e médio prazos, resulta extremamente nebulosa para horizontes temporais mais distantes, já para lá do ano 2000. Aqui, será de antever uma produção de petróleo inevitavelmente menor e uma redução forçada da sua utilização, em contraposição com uma crescente procura, conseqüente do aumento progressivo da população mundial, tudo isto a significar estarem a desenvolver-se perigosamente as premissas duma potencial situação de rotura.

Neste jogo, em que uns jogam ao ataque e os outros à defesa, o comportamento dos parceiros que se confrontam constitui seguramente um dos aspectos mais difíceis de prever.

Do lado da OPEP, os aspectos mais surpreendentes talvez sejam a aparente inexistência de uma política de preços programada de harmonia com os seus próprios interesses e a falta de unidade grupal que a tem caracterizado.

No primeiro caso, bastará ver o desaproveitamento do dólar, em prejuízo do próprio grupo, que, como moeda de troca generalizada do mercado do petróleo, se transforma em capital inerte por razão dos excedentes⁽²⁾ criados.

No segundo caso, a situação explosiva do Médio Oriente só por si dispensa comentários. É, nas suas últimas manifestações, o drama do Irão com muitos dos seus efeitos já sentidos; é a guerra entre o Irão e o Iraque com todas as conseqüências que ainda se não podem avaliar.

Mas será que jogo aparentemente tão mal jogado resulta exclusivamente de inépcia e falta de talento? Ou será que o peso da política mundial intervém na sorte do mesmo, fazendo oscilar aqui, como em todo o lado, os pratos da balança geoestratégica que as preocupações dos dois grandes blocos mundiais movimentam em claras jogadas de parada e resposta dum jogo muito mais alargado, que tem como cartas fortes: o avanço

(2) Entre 1974 e 1980, os países que integram a OPEP depositaram em contas bancárias qualquer coisa como 2×10^{10} contos!

dos movimentos de libertação; o planeamento das forças de intervenção rápida; as estruturas de guerra nuclear; as pressões diplomáticas envolvendo a ameaça do petróleo; a invasão do Afeganistão e a guerra Iraque-Irão?

Espreitando o jogo dos outros parceiros, também aqui se conclui que a sua análise é complexa e igualmente afectada pelos efeitos geoestratégicos assinalados.

No grupo de países da OCDE, tal como no grupo da OPEP, não é possível esconder pontos de discórdia acentuados que resultam dos interesses e das capacidades dos seus membros não poderem ser convergentes em muitos pontos.

Na verdade, basta comparar as potencialidades energéticas dos EUA com a carência generalizada dos seus parceiros neste domínio, para se aquilatar da heterogeneidade e das dificuldades que só por isso se deparam ao grupo no sentido de estabelecer formas dialogantes e planos de acção conjuntos, suficientemente coesos e equilibrados.

A agravar este quadro, acontece que a América, sendo o maior consumidor mundial de petróleo «per capita», é acusada de não ter praticado, como seria desejo manifesto dos seus parceiros, uma política energética restritiva, tendente a aliviar a pressão sobre o consumo global e a reduzir a tensão existente, de forma a criarem-se melhores condições de negociação com os países produtores.

A cotação do dólar, com as variações a que tem estado sujeita, é outro elemento perturbador do bloco ocidental, já que as balanças comerciais de comércio externo dos vários países que o constituem são, consoante as circunstâncias, fortemente influenciadas num sentido ou noutro, pelo grau de competitividade dos seus produtos e pela capacidade de negociação delas resultantes.

Em conclusão, infere-se haver uma dificuldade tremenda em debelar a crise energética que afecta todo o mundo, até porque ainda se não visiona o seu verdadeiro sentido:

- Tenderá ela para a definição dum novo consenso, para a descoberta duma solução salutar a abrir novos horizontes a uma normal e equitativa progressão da humanidade?
- Ou resultará, pelo contrário, numa situação de agravamento, a alargar as clivagens socioeconómicas existentes?

O futuro o dirá mas, para já, qualquer solução que se procure partirá de um conjunto de premissas um tanto ou quanto paradoxais:

- Por um lado, haverá que consumir menos energia, o que aconselha uma acção directa sobre as energias disponíveis no mercado;
- Por outro lado, o crescimento económico que se procura assenta num maior consumo de energia, o que implica o desenvolvimento de todas as formas alternativas;
- Por outro lado, ainda, será imprescindível reduzir ao mínimo a dependência das fontes energéticas provenientes de zonas políticas nevrálgicas.

Ao que se pode acrescentar, dando passagem a mais um tema de reflexão — o contexto energético mundial — que a solução da crise terá de ser resolvida em dois tempos distintos:

- Aquele em que as feridas actuais comecem a ser saradas;
- Aquele outro, mais distante, que permita a introdução do desejável equilíbrio entre a oferta e a procura.

4 — O CONTEXTO ENERGÉTICO MUNDIAL

Numa perspectiva condicionante de que, quanto mais racionalizado for o emprego da energia, mais facilmente se caminhará para o progresso, a gestão energética, dado o sentido fortemente conjuntural dos cenários em que se desenvolve, assume particular relevância. Só através dela se viabilizará a conjugação dos vectores energéticos determinantes, ou seja a compatibilização das disponibilidades dos recursos primários com a tecnologia e a capacidade económico-financeira inerente à sua utilização. E só com ela, no plano da cooperação internacional, se poderão conciliar os interesses políticos, económicos e sociais de nações, as mais das vezes, dificilmente convergentes.

O desafio mais preocupante que se lançará à gestão da energia, face à evolução das sociedades que constituem o mundo de hoje, será talvez o de se saber até quando durarão os recursos energéticos primários actualmente disponíveis e de que maneira deverão ser utilizados e escalonados no tempo.

Em termos globais de reservas e recursos a situação energética actual é a seguinte:

Reservas — 1100 biliões de toneladas de equivalente de carvão ou 750 biliões de toneladas de equivalente de petróleo;

Recursos — 12 000 biliões de toneladas de equivalente de carvão ou 7800 biliões de toneladas de equivalente de petróleo.

Neste contexto, a correlação entre o consumo de energia e o produto interno bruto por habitante, vista em toda a sua amplitude, representa dado parcial importante. Mesmo tendo em conta que as necessidades de energia por habitante variam necessariamente, além do mais, com as condições locais e com as estruturas sociais, a expressão estatística global resultante das análises efectuadas pela Conferência Mundial de Energia representa uma directriz válida e realista.

O petróleo continua a ser a principal fonte de energia mundial, com uma participação da ordem dos 3Gt/ano ou seja cerca de 40% do consumo total de energia primária. As suas reservas, não contando com as zonas polares e do alto mar e com as areias e xistos betuminosos, correspondem a 30-40 vezes a produção actual, anual.

Dada a sua escassez, presume-se que a utilização do petróleo se oriente cada vez mais para a indústria petroquímica e transportes e cada vez menos para a produção de electricidade mas, mesmo assim, prevê-se que só a partir de 1990 a sua curva de produção comece a decrescer.

Os recursos em gás natural avaliam-se na mesma ordem de grandeza dos do petróleo mas o seu ritmo de produção é todavia muito menor — da ordem dos 18 a 20% — devido à necessidade de infra-estruturas apropriadas que oneram em muito a sua obtenção e transporte. Admite-se que a produção máxima de gás natural só se verifique a partir do ano 2000, porventura antecipada para 1995 no que diz respeito à Europa e aos Estados Unidos que o passarão a importar sob forma líquida.

A sua utilização, tal como se antevê para o petróleo, tende naturalmente para fins industriais.

No que se refere à energia hídrica, verifica-se que os seus valores de produção se mantêm praticamente sem grandes alterações em termos absolutos, o que traduz uma percentagem de participação cada vez menor no

cômputo dos consumos globais. Nos países industrializados pode mesmo afirmar-se que os recursos hídricos atingiram já o seu limite de aproveitamento económico.

Quanto às novas formas de energia, concretamente a biomassa (incluindo a lenha), a geotermia, o sol, o vento e as marés e até a fusão nuclear, prevê-se que antes do fim do século e mesmo para além dele, não possam assumir, em conjunto, mais do que um papel secundário, fundamentalmente de complementaridade, mesmo no caso da geotermia que, por virtude das suas características específicas, só localmente se revela como solução conveniente.

Perante este quadro e num horizonte temporal de 20 a 30 anos, chega-se à conclusão realista de que as únicas alternativas energéticas possíveis para o petróleo são o carvão e o nuclear que, neste espaço de tempo, deverão suprir conjuntamente para cima de 50 % das necessidades mundiais de energia eléctrica.

O carvão entra assim em novo período de influência, após a quebra sofrida a partir de 1950 em relação ao petróleo. As suas reservas são enormes, ultrapassando em termos económicos as 700 Gt, valor este que pode ainda ser substancialmente elevado pelo emprego de novas técnicas de extracção, tal como a gasificação subterrânea.

Presentemente, a capacidade de produção do carvão é de 2,7 Gt/ano o que corresponde a cerca de 30 % do consumo mundial anual de energia. A manter-se o actual ritmo de produção, as reservas carboníferas têm uma duração prevista de 300 a 400 anos.

A análise destes dados leva a um ponto de reflexão importante — a definição dos ritmos de produção e de consumo — o que, aliás, não é exclusivo do carvão.

No caso vertente, dada a crise do petróleo e tendo em conta as reservas disponíveis, tudo levaria a crer que a curto prazo a produção do carvão aumentasse significativamente. Todavia, tal não será provável, uma vez que isso implicaria, independentemente de sérios problemas ecológicos a vencer, a movimentação de meios humanos e materiais consideráveis, difíceis ou mesmo impossíveis de fazer actuar rapidamente.

Nestas circunstâncias, não será surpresa que a taxa actual do carvão — 30 % do consumo mundial de energia — possa até diminuir pois que, para a manter, seria necessário um aumento efectivo de 4 % da produção mundial, o que já é tido como demasiado elevado.

Tudo isto, independentemente dos seus justificativos próprios, evidencia que a via nuclear não pode deixar de ser ponderada em relação ao futuro.

Na verdade, havendo como há, necessidade de se encontrarem novas fontes de energia em substituição e complemento daquelas que vêm sendo utilizadas, verifica-se que o urânio, tanto a curto como a longo prazo, constitui uma fonte abundante, desde que convenientemente empregada. Esta é uma realidade que, numa visão objectiva, tem de ser enfrentada, tal como não podem deixar de ser consideradas todas as argumentações que, por outro lado, vêm limitando, no plano social, a expansão da energia nuclear. Não se ignore que ao perigo do nuclear se opõe o perigo, porventura maior, do não nuclear.

É evidente que a extensão dos recursos de urânio — e também de tório — e suas possibilidades de utilização representam factores preponderantes na escolha das alternativas da energia nuclear e do ciclo do combustível. As relações entre os recursos de urânio e a procura futura correspondente às diversas alternativas possíveis, constituem, sem dúvida, um importante factor de gestão da energia. Assim, admitindo-se para o urânio que os recursos computados — cerca de 11 milhões de toneladas — são suficientes para alimentar a expansão prevista das potências nucleares a instalar até ao fim do século, não será de excluir que, ao longo deste período, dificuldades de aprovisionamento se possam produzir com fundamento em eventuais restrições. A longo prazo, o aparecimento do parque de reactores avançados implicará provavelmente uma utilização mais racional de urânio, mas enquanto tal se não verificar, será preciso, certamente, descobrir novas reservas uraníferas. Em consequência, será pois indispensável acompanhar incessantemente o quadro de necessidades de combustível nuclear ditado pelo tipo e número de novas centrais, bem como a produção de urânio necessário à sua laboração.

Actualmente, a produção de urânio ronda as 40 000 t/ano, esperando-se que num curto período de 15 anos venha a triplicar. Será um salto tremendo, mas viável, dependente, sobretudo, da produção de concentrados que, para o efeito, deverá assumir uma distribuição geográfica mais alargada, que agora não tem, com apenas meia centena de unidades fabris em todo o mundo.

O traçado das curvas de produção do urânio, do petróleo e do carvão, sobretudo quando analisadas em paralelo, reflecte claramente muitos aspectos conjunturais que afectam estas matérias-primas energéticas, isolada ou conjuntamente. Mas, não menos importante, aquele traçado permite uma coerente análise previsionál, indispensável a uma gestão que necessariamente se debruce sobre horizontes temporais muito alargados. Repare-se que no nuclear, por exemplo, uma decisão de hoje implica, sem apelo, um amanhã de pelo menos 10-14 anos.

De tal traçado, infere-se igualmente que os preços futuros desta ou daquela matéria-prima energética, para lá das tendências inflacionárias, não reflectem frequentemente os custos básicos de exploração e de transporte. Sobre eles incidem diversos outros factores de natureza conjuntural, com peso significativo para os de ordem geopolítica, mas com não menos relevância para alguns outros, tais como os tempos de vida útil daquelas matérias-primas e as interdependências que entre si estabelecem. Estas mesmas terão sido as razões do aumento de preço global de 1500 % sofrido pelos recursos energéticos nos últimos 20 anos.

No fundo é a luta entre a procura e a oferta; mas é também a luta do mundo altamente industrializado pela obtenção de recursos; e é ainda a luta dos países produtores pela salvaguarda do seu desenvolvimento. Ou, indo mais longe, é a consequência duma distribuição irregular de riquezas, traduzida pelo desequilíbrio geográfico das concentrações de combustíveis fósseis, com o petróleo a criar uma zona de marcada influência no Médio Oriente e com $\frac{3}{4}$ dos recursos carboníferos disponíveis dependentes dos Estados Unidos, União Soviética e China.

Ainda no âmbito desta análise e a dar passagem para a última reflexão — os recursos energéticos nacionais — restará fazer umas breves obser-

vações de carácter geral sobre a possível evolução do contexto energético mundial.

A longo prazo, como se referiu, a crescente procura de energia resulta, em grande medida, do acelerado aumento da população mundial — a duplicar, no seu todo, por volta do ano 2025! — e da consequente necessidade de se promover riqueza.

Em consenso generalizado, a evolução crescente desta tríplice relação não se irá projectar geograficamente de maneira uniforme, sendo previsível que se oriente com mais incidência nos países em vias de desenvolvimento.

Para o bloco da OCDE, de que Portugal é parte, prevê-se uma taxa de crescimento demográfico baixa, tal como se prevê que a sua participação no produto sofra uma redução significativa dos actuais $\frac{2}{3}$ do total mundial para menos de 50 % no ano 2025.

Mais concretamente, no que respeita às necessidades energéticas mundiais, admite-se que a parte que cabe a este bloco deverá igualmente decrescer, passando de cerca de 60 % em 1973 para pouco mais de $\frac{1}{3}$ em 2025, o que permite visionar uma ascensão importante do Médio Oriente, do Norte de África, da China e de alguns outros países em franco progresso industrial. A União Soviética e os restantes países da Europa de Leste deverão conservar uma quota bastante estável do consumo mundial de energia — cerca de $\frac{1}{5}$ — proveniente na maior parte dos seus próprios recursos, mas com forte possibilidade de necessitarem de petróleo importado no fim do século.

Concluiu-se assim que os países do mundo industrializado do Ocidente e marcadamente da Europa, sem deixarem embora de evoluir no sentido duma crescente necessidade de energia, enfrentam agora uma forte competição de outros países em dinâmica acelerada de desenvolvimento e melhor suportados pelas suas próprias disponibilidades em recursos energéticos. Para contrabalançar esta situação, isto é, para manter a sua independência e dimensão, a posição europeia só encontra defesa no avanço da sua capacidade técnico-científica ou melhor, no dizer de Alice Saunier-Seite, antigo ministro francês para as Universidades e Ciência: «Sem tecnologia própria, a Europa não passará, no futuro, de um refém energético».

5 — OS RECURSOS ENERGÉTICOS NACIONAIS E SUA HIERARQUIZAÇÃO

Observado no contexto mundial em que se insere, o quadro energético nacional é, em toda a realidade, um quadro de perspectivas cinzentas, onde as pressões conjunturais externas agravam seriamente as próprias carências e dificuldades estruturais internas. Para mais, Portugal encontra-se numa fase que se pretende de aproximação dos níveis económicos e sociais da maioria dos restantes países europeus, o que implica um significativo desenvolvimento industrial e, conseqüentemente, um acréscimo substancial das suas necessidades em energia.

A insuficiência em recursos energéticos próprios, capazes de garantir as necessidades de consumo do País, coloca-o obviamente numa difícil situação de dependência externa, com graves reflexos para a sua economia.

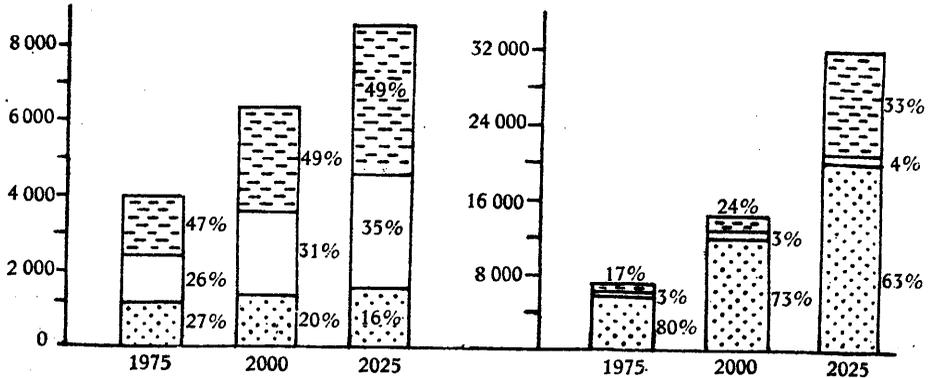
Para se aquilatar de tal dependência e da urgência em se encontrarem soluções alternativas ajustadas, bastará referir que a participação do petróleo nos consumos finais de energia ultrapassa em Portugal os 80 % — para cima de 80 milhões de contos saídos em divisas em 1980 contra 7 milhões em 1973!

Numa melhor caracterização do problema, a análise das disponibilidades energéticas nacionais, face ao crescimento da procura, permite concluir:

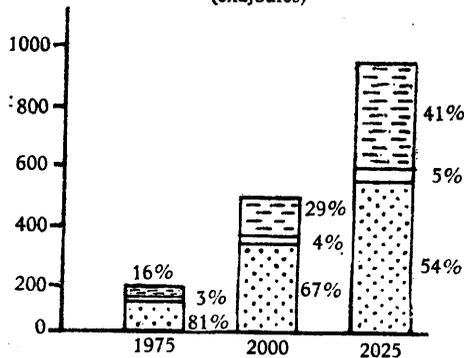
- a) Que os recursos hídricos existentes, ainda a principal fonte de abastecimento de energia eléctrica do País — 80 % — estão já aproveitados em mais de 50 % que, aliás, correspondem largamente à maior parte dos recursos hídricos economicamente exploráveis;
- b) Que os carvões nacionais, com uma produção que não atinge as 180 000 toneladas/ano, são manifestamente insuficientes para suprir as necessidades adicionais. Mesmo com melhor recuperação e com o reforço dos lenhitos de Rio Maior, o aumento da sua utilização não tem outro recurso que não seja o da importação;
- c) Que, como se sabe, as novas formas de energia, à parte o contributo que possam prestar para a produção de calor, e independentemente de casos esporádicos e isolados, estão ainda longe de podêrem

POPULAÇÃO
(milhões)

PRODUTO INTERNO BRUTO
(milhares de milhão, US \$ 1975)



UTILIZAÇÃO DA ENERGIA
(exajoules)



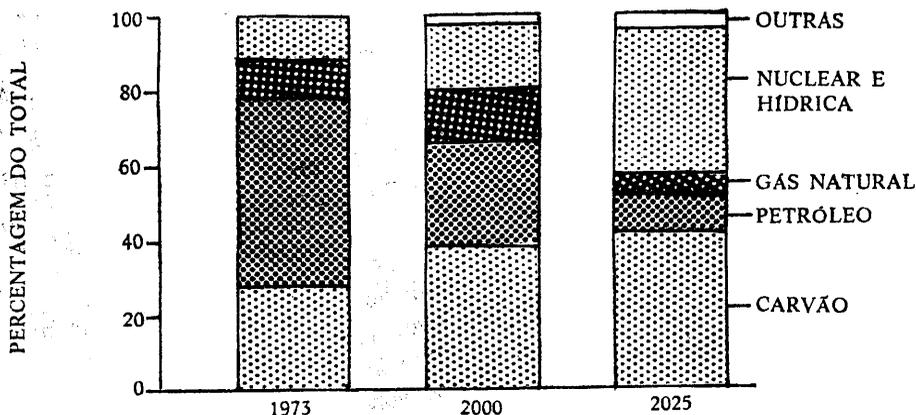
-  OCIDENTE INDUSTRIALIZADO, JAPÃO, EUROPA DE LESTE E UNIÃO SOVIÉTICA
-  PAÍSES DE REDUZIDA TAXA DE CRESCIMENTO ECONÓMICO
-  PAÍSES DE EVOLUÇÃO RÁPIDA

POPULAÇÃO MUNDIAL, PRODUTO INTERNO BRUTO E UTILIZAÇÃO DA ENERGIA

dar contribuição significativa para o abastecimento energético do País;

- d) Que os recursos de urânio, estimados globalmente em 10 600 toneladas, são uma contribuição muito positiva ainda que, no seu estágio actual, sem capacidade para suprirem integralmente as necessidades dum eventual sistema electronuclear a instalar.

De tudo isto ressalta que a gestão de energia em Portugal constitui problema de grande melindre, extremamente difícil de resolver. Até porque para lá da grave carência em recursos primários e duma elevada taxa



PRODUÇÃO DE ENERGIA PRIMÁRIA MUNDIAL POR FONTE

de crescimento, ela se encontra limitada na sua acção pela demora na apresentação de planos energéticos a longo prazo. É que, em energia, as grandes decisões ultrapassam o futuro próximo e mesmo médio. Saltam de geração! E não é por simples decreto que se muda de imediato todo um sistema e se altera uma situação de crise. Recorde-se, por exemplo, que o nuclear, a ser introduzido em Portugal, levará entre tomada de decisão e concretização cerca de 12 anos para instalação duma primeira unidade. Imagine-se também o tempo e o esforço indispensáveis à criação

das infra-estruturas inerentes à utilização dos carvões em larga escala, sobretudo as que se relacionam com transporte e manuseamento.

Mas nada como um exemplo sugestivo para que se ganhe ideia real da dimensão que o problema energético virá a atingir no nosso país. A uma taxa de crescimento que se pode prever varie entre 3 e 7 %, algures entre os anos 2010 e 2020, estará instalada em Portugal uma potência eléctrica à volta dos 20 000 Mw. Admitindo que esta potência seria principalmente suportada pelo carvão, ter-se-ia para o efeito um consumo diário de cerca de 100 000 toneladas ou seja, com todas as suas implicações, um movimento portuário por dia de 2 navios graneleiros de 60 000 toneladas!

Carvão e urânio, isolada ou conjuntamente, são as duas soluções predominantes que se antevêm para Portugal. A tendência equilibrada será a de uma provável solução conjugada, não só por razões económicas, financeiras, e operacionais, mas também para que se reduza o risco de dependência quase exclusiva duma só fonte, como acontece agora com o petróleo.

Na procura das melhores soluções nacionais, a natureza e as potencialidades dos recursos existentes são logicamente argumentos de muito peso, pelo que justificam todos os esforços que se efectuem no sentido do seu aumento.

No caso português, fez-se já bastante, faz-se alguma coisa agora mas muito há ainda a fazer. Salvaguardados os interesses e capacidades específicas, no petróleo, há que prosseguir com o esforço prospectivo; no carvão há, sobretudo, que valorizar o pouco que se tem; no urânio há que intensificar a prospecção, valorizar o que se conhece e desenvolver a exploração.

Enfim, trata-se de um conjunto de acções de grande relevância para o sector energético e que muito valorizam a indústria extractiva do País. O seu desenvolvimento exige correcto planeamento, perfeita identificação com os objectivos em vista, grande competência técnica e consideráveis investimentos. Mas, não menos importante, exige por parte de quem governa uma acção política vigorosa e coerente, bem informada e também pronta a esclarecer, que não hesite perante a importância das decisões a tomar, isto é, coragem política, o que nem sempre tem acontecido.

Uma certeza se pode dar a quem governa: a de que o petróleo é uma esperança em que se tem de insistir; o carvão, uma parcela que se tem de aproveitar; o urânio, uma realidade susceptível de ser largamente ampliada.

Maio/1982.

Rui Figueiredo de Barros
Auditor do CDN/82

OS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
NO QUADRO DO DESENVOLVIMENTO
E DA SEGURANÇA NACIONAL

Eng.º Vilar Queiroz

OS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES NO QUADRO DO DESENVOLVIMENTO E DA SEGURANÇA NACIONAL (*)

SUMARIO:

1. PERSPECTIVA HISTÓRICA

2. FINALIDADES SOCIAIS

- Contribuir para o desenvolvimento económico
- Assegurar mobilidade às pessoas
- Minimizar os efeitos negativos sobre as pessoas e o ambiente

3. POLÍTICAS DE TRANSPORTES

- Plano Nacional
- Custos Sociais
- Autoridades Locais

4. DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

- Benefícios directos
- Benefícios indirectos

5. DEFESA NACIONAL

- Planeamento
- Cenários alternativos
- Dependências do exterior

6. A TERMINAR

(*) Conferência proferida no Instituto da Defesa Nacional ao Curso de Defesa Nacional em Abril de 1982.

1. PERSPECTIVA HISTÓRICA

É usual sintetizar, a nível das definições, que a actividade Transporte assegura a circulação de pessoas e bens, deixando para a Comunicação a circulação de informações e mensagens.

A necessidade de circulação de pessoas e bens é vital nas comunidades humanas desde que, nos primórdios da história, se reconheceu e acolheu a especialização, num quadro de divisão cooperante do trabalho, sucessivamente pessoal, sectorial e nacional.

Por isso, tem sido íntima a correlação entre o Transporte e a actividade das comunidades humanas, traduzida nos seus modos de organização e padrões de vida. Ao longo dos séculos estão registadas acelerações dessa actividade, qualitativas e quantitativas, em ligação directa com o aperfeiçoamento tecnológico das soluções oferecidas pelo Transporte.

O conjunto Transporte + Comunicação é visivelmente o aparelho circulatório da Comunidade humana global, encarregado de levar a cada tecido e suas células activas as «substâncias» necessárias ao seu labor articulado e deles retirar, para distribuição, os produtos do seu trabalho e do seu espírito. É assim o suporte da *relação entre os povos*, cada vez mais necessária e intensa, por razões que relevam da vontade de progresso das comunidades humanas.

A eficiência do Transporte, como componente importante deste sistema circulatório, tem sido pois preocupação permanente das Comunidades e seus dirigentes, com experiências e soluções de perfeição variável.

Encarado durante muito tempo numa perspectiva exclusivamente económica e predominantemente comercial — levar os produtos aos locais de consumo — vem evoluindo numa perspectiva socioeconómica.

Nos nossos dias, é admissão pacífica o anacronismo dos conceitos de auto-suficiência e isolamento a nível de povos. Pelo contrário, é cada vez mais amplo o reconhecimento de ser indispensável incrementar a relação entre os povos, numa preocupação de minorar assimetrias que perturbam o desenvolvimento harmónico da Comunidade global.

Num plano mais restrito, o das Comunidades nacionais, uma dinâmica da mesma natureza vem progressivamente ganhando a consciência de dirigentes e dirigidos: o isolamento físico de grupos humanos no seu interior e as crescentes assimetrias regionais, obstam ao desenvolvimento estável

da Comunidade nacional e são fontes potenciais de fricção e conflito não desejáveis no quadro de uma vontade de progresso e estabilidade. Reconhece-se a necessidade de actuar privilegiadamente nas regiões e zonas desfavorecidas da Comunidade, por vezes bem próximas das metrópoles geradoras dos maiores quinhões de riqueza.

Surge, assim, nas preocupações dos responsáveis de cada Comunidade nacional, o problema do *ordenamento do território*, em que o Transporte desempenha um papel importante, sobretudo através da infra-estrutura dos transportes terrestres e do modo como estão ou são organizados.

2. FINALIDADES SOCIAIS

Na aceção de preocupações comunitárias podem-se delimitar para o Transporte 3 grupos de objectivos:

- 1.º grupo — Contribuir para o desenvolvimento económico;
- 2.º grupo — Assegurar mobilidade às pessoas;
- 3.º grupo — Minimizar os efeitos negativos sobre as pessoas e o ambiente.

No primeiro grupo tem particular relevo o serviço prestado à indústria, ao comércio e à agricultura.

À indústria interessa ver assegurados os fluxos de matérias-primas a receber e de produtos a escoar, numa forma rápida, barata e segura. Este objectivo faz intervir intensamente os transportes terrestres e marítimos, exigindo que a indústria disponha duma razoável possibilidade de escolha da forma de transporte melhor adequada a cada caso. Implica, para os governos, a necessidade de investir em infra-estruturas — estradas, caminhos de ferro e portos — e de melhorar a eficiência dos serviços de transporte.

O critério orientador desta intervenção será sempre o de conseguir maior velocidade de circulação das mercadorias, para fazer diminuir os encargos emergentes do tempo que leva o seu transporte, pois é uma componente que entra na formação do preço de colocação dos produtos no mercado.

O comércio, e particularmente o comércio externo, faz intervir intensamente o transporte marítimo e, ainda, nos grandes espaços continentais, também os transportes rodoviário e ferroviário. Participam, ainda, o

transporte fluvial em zonas geográficas de características especiais e o transporte aéreo para certos tipos de mercadorias. As exigências e implicações relevantes são as mesmas da indústria, tendo particular acuidade a eficiência dos terminais.

A agricultura requer do Transporte o escoamento dos seus produtos para os centros de consumo ou transformação e a distribuição de certos produtos que a sua actividade absorve em quantidades significativas (adubos, rações, etc.). Estes requisitos são assegurados principalmente pelo transporte rodoviário, em face da dispersão inevitável das explorações agrícolas. As suas exigências relevantes são a acessibilidade e o custo do transporte, implicando investimentos numa rede rural de estradas e criteriosa organização do transporte nesta área.

No segundo grupo de objectivos cabem as respostas que o Transporte proporciona às necessidades sociais de deslocação de pessoas: mobilidade internacional, inter-regional e regional, para a sua actividade profissional, o seu lazer, a sua cultura, as suas relações de convívio, o seu desejo de conhecer terras e gentes.

A mobilidade internacional faz intervir com relevância os transportes aéreo, ferroviário e rodoviário, com exigências de rapidez, comodidade e preço, o que implica cuidados na sua organização e articulação. Têm peso significativo as procuras de transporte para deslocações internacionais, visando:

- Negócios e exposições de produtos;
- Actividades científicas, culturais e políticas;
- Turismo;
- Emigração.

Os fluxos originados pelo turismo, incluindo as férias dos trabalhadores emigrados, usualmente voltados para o país de origem, são assimétricos, com épocas anuais de elevada concentração, implicando uma pressão suplementar sobre a organização e articulação da oferta do Transporte, tanto mais que constituem fonte importante de receitas.

A mobilidade inter-regional apresenta um quadro de natureza semelhante à mobilidade internacional, em escala própria ligada às dimensões física e social de cada país, e com apagamento do peso da procura por emigração. Coloca especial ênfase na exigência de rapidez. Assim, o trans-

porte aéreo — as linhas domésticas — vem-se juntando, em intervenção crescente, aos modos rodoviário e ferroviário que tradicionalmente asseguram este feixe de objectivos; estes modos, por sua vez, são continuamente pressionados a melhorar a sua infra-estrutura, o seu equipamento e a sua organização, para proporcionar deslocações rápidas.

O quadro nacional deste feixe de objectivos confere-lhe, por outro lado, um peso próprio nas preocupações quanto à organização do Transporte: investimentos e suas prioridades; complementaridade, sem perda de competitividade, nem introdução de desperdícios gravosos; quebra de isolamentos regionais entorpecentes.

A mobilidade regional, sobretudo o seu segmento urbano e suburbano, coloca objectivos diversificados de grande dimensão: deslocações casa-emprego; acesso às zonas comerciais; relação social de convívio; ocupação satisfatória dos tempos livres; acesso a escolas e centros de saúde; etc.

Faz intervir intensamente o transporte rodoviário, com forte interacção — e mesmo conflito de interesses — entre o privado e o público.

Nas áreas densas intervêm ainda, de forma crescente, o transporte ferroviário, de superfície ou subterrâneo.

Este aspecto da mobilidade regional coloca exigências de acessibilidade, rapidez e preço, nem sempre compatíveis. Implica esforços de organização, agravados, nas grandes áreas urbanas, por fenómenos de crescimento contínuo sobre infra-estruturas saturadas. Tem influência directa na qualidade de vida das populações, e por isso constitui um feixe de objectivos que pressiona de forma intensa e segundo vários planos de interesses.

No seu segmento rural é particularmente dramático o acesso a escolas e centros de saúde, pela baixa densidade destes e das populações, e também pela influência sobre a qualidade de vida das gerações seguintes.

Este grupo de objectivos abrange, ainda, o proporcionar mobilidade adequada às pessoas idosas ou fisicamente diminuídas, numa obrigação moral que nenhuma sociedade de hoje enjeita de forma explícita. É um objectivo que levanta exigências especiais, quer técnicas, quer de custos, que as comunidades humanas procuram satisfazer fora do quadro puramente economicista.

O *terceiro grupo* de objectivos volta-se para a redução dos efeitos nocivos sobre as pessoas e o ambiente que o Transporte acarreta, como consequência física directa do seu uso e desenvolvimento. As comunidades humanas precisam do Transporte para a sua existência activa no quadro

duma vontade de progresso; o seu desenvolvimento, de que o Transporte é componente em correlação estreita, traz preocupações de preservação das componentes humana e ambiental desse quadro. Esta a filosofia de base deste grupo de objectivos mais recentemente autonomizado nas preocupações das comunidades e seus responsáveis.

Trata-se, aqui, essencialmente de minimizar as perdas de vidas e bens, por acidentes, e a degradação do ambiente físico ligado à conservação de recursos e à qualidade de vida.

Os efeitos das vias e tecnologias do Transporte sobre o ambiente físico em que as comunidades humanas têm que existir são cada vez melhor entendidos, medidos e previstos. Desde a degradação de equilíbrios ecológicos à poluição sonora degradante da capacidade humana, passando pela utilização eficiente das terras e pela prevenção de acidentes, são numerosos os problemas de busca de equilíbrio entre custos e benefícios que se põem actualmente às comunidades humanas organizadas. Daqui resulta um feixe importante de objectivos voltados para impedir constrangimentos excessivos sobre o padrão de vida e, sobretudo, pesadas hipotecas sobre o futuro.

As suas implicações incidem fortemente na organização do Transporte em cada comunidade, segundo o valor que atribui a estes objectivos.

Estes três grupos de objectivos nem sempre são convergentes. Por exemplo, uma clara prioridade de desenvolvimento económico pode colidir com imperativos de protecção do ambiente. As necessidades de mobilidade social das pessoas colidem frequentemente com as necessidades do crescimento económico, face a recursos limitados na oferta de Transporte, e isto quer a nível nacional, quer local.

Por isso se torna necessário um instrumento de equilíbrio que vá procurar harmonizar os diversos interesses que emergem dos três grupos de objectivos, no quadro da comunidade nacional, e ainda defendê-los o melhor possível no quadro internacional através de acordos e convenções. Tal instrumento constitui, afinal, a Política de Transportes.

3. *POLÍTICAS DE TRANSPORTE*

A intervenção dos governos nesta matéria tem variado, na Europa Ocidental, desde posições de forte dirigismo até ao liberalismo amplo, conforme os países e a evolução do tempo.

Trata-se de uma problemática nunca completamente resolvida, porque complexa e evolutiva, onde sucessivas fórmulas vão sendo experimentadas, com base em estudos minuciosos e frequentemente muito complexos.

Na óptica actual predomina a preocupação de fazer intervir de forma crescente as Populações, o Parlamento, os Transportadores e os Sindicatos na discussão dos problemas de transporte. Nesta óptica os governos, conservando a sua função de determinar as regras e definir o quadro em que as principais decisões sobre transportes são tomadas, atribuem-se uma acção essencialmente motivadora da qualidade do transporte, através de medidas e iniciativas adequadas.

Alinham-se a seguir algumas considerações genéricas sobre aspectos importantes e sempre presentes na formulação das políticas de transporte: planeamento, custo social e participação das populações.

— *Plano Nacional de Transportes*

A necessidade de um Plano Nacional de Transportes decorre da constatação da vital importância que o sector tem em qualquer economia e da aceitação da conveniência de planear com antecedência a sua organização e coordenação. Nesta perspectiva, um PNT visa levantar as medidas necessárias para aumentar as eficiências e promover o desenvolvimento do sector, através da definição de critérios, modelos de análise e metodologias que permitam fazer a avaliação dos investimentos e das políticas sectoriais. É, portanto, essencialmente um instrumento de trabalho para orientação e enquadramento do binómio problemas-soluções.

Exige um bom apoio de dados estatísticos consistentes e implica uma possibilidade permanente de actualização, em regra anual.

Noutra perspectiva, um PNT conteria a distribuição a cada operador de transporte de uma fatia da procura esperada, a partir de previsões a longo prazo das necessidades de transporte das várias indústrias e comunidades. Nesta aproximação, deverá existir um órgão governamental encarregado de ajuizar qual o modo de transporte melhor colocado para satisfazer necessidades específicas e, quando conveniente, redistribuir tráfegos de um modo para outro.

Noutra perspectiva ainda, oposta ao dirigismo da anterior, um PNT visará mais a motivação dos transportadores do que propriamente os investimentos a fazer. Procurará, portanto, dar aos operadores de transporte

uma melhor perspectiva do mercado que se lhes oferece a longo prazo (15 anos, na Suécia) para que tomem iniciativas de resposta adequada.

Obviamente que este plano tem de ser orientado em conformidade com uma política de transportes, concertada a nível do Parlamento e do Governo, em que estejam apontados claramente os grandes objectivos a atingir.

Na fig. 1 mostra-se o esquema geral do processo em curso da elaboração do Plano de Transportes Nacional.

Na fig. 2 mostra-se o processo de planeamento operacional multimodal que foi seguido na elaboração do Estudo dos Transportes da Região de Lisboa, recentemente aprovado.

— *Custos Sociais dos Transportes*

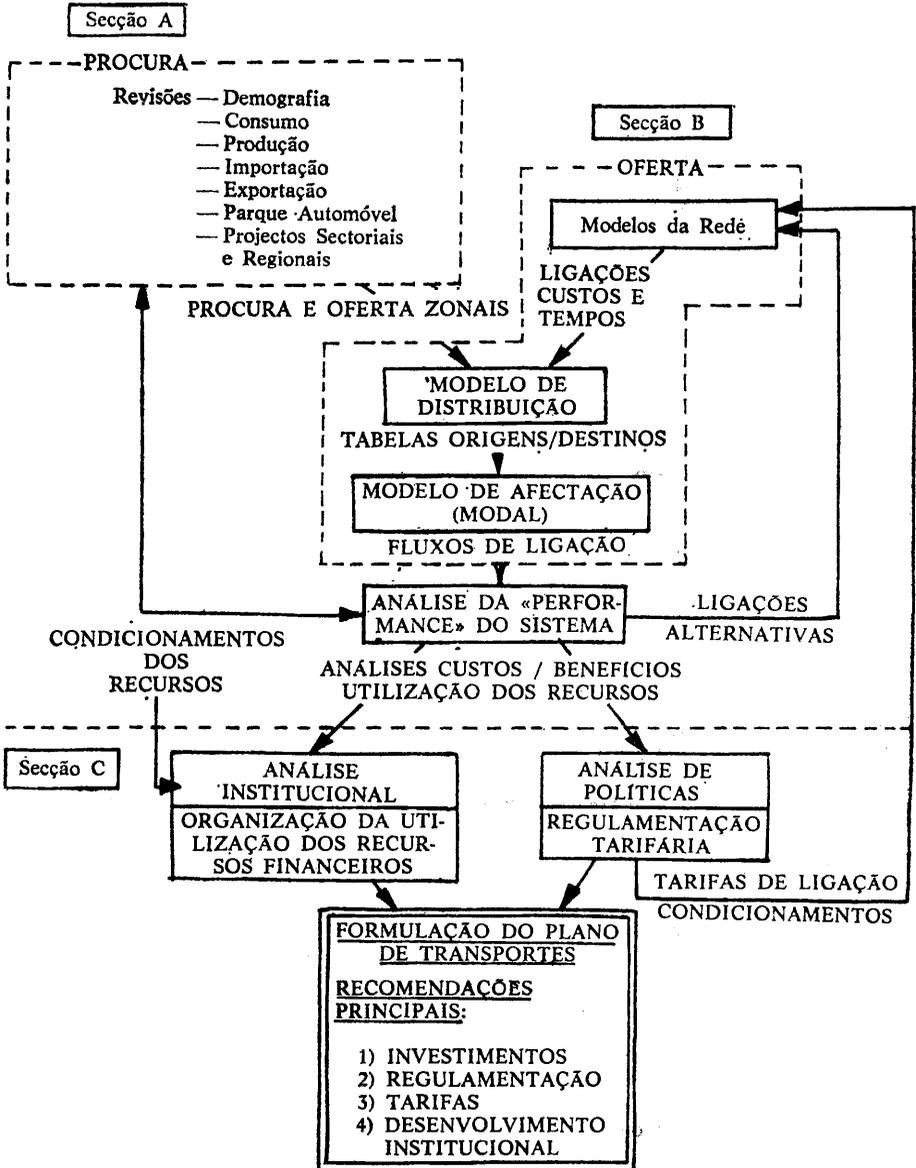
A terminologia generalizada de «custo social do transporte» engloba em regra, duas ordens de preocupações:

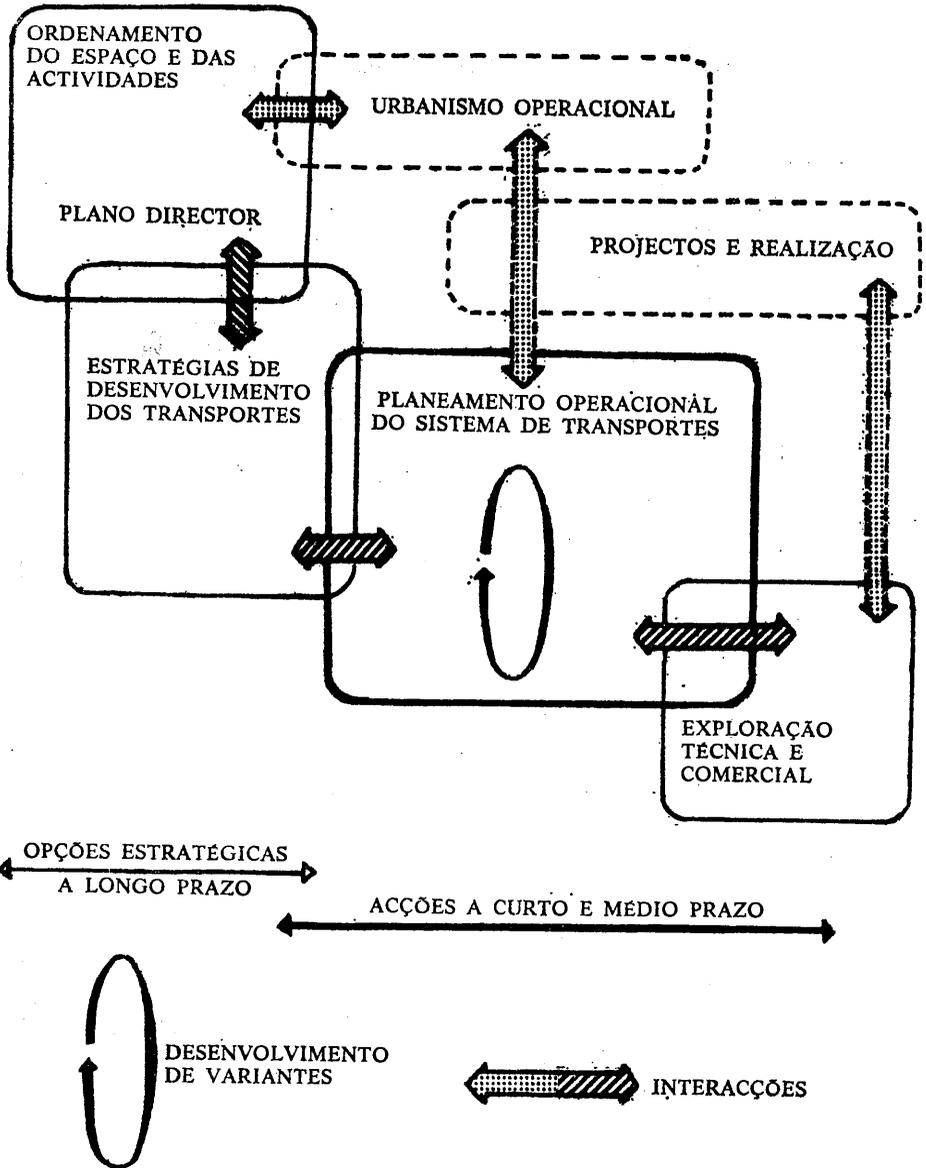
- Por um lado, a determinação dos custos de factores que, pela sua natureza, são obtidos por acção centralizada (infra-estruturas, segurança e preservação do ambiente) e a sua cobertura pela comunidade, em diluição correcta;
- E, por outro, a utilização do preço do transporte como instrumento de ajuda, quer ao desenvolvimento de regiões atrasadas, quer a certas classes da população (idosos, estudantes, etc.), quer, ainda, ao fomento de actividades novas.

A *primeira ordem* de preocupações implica uma minuciosa análise quantitativa dos custos e uma definição, necessariamente complexa, de fórmulas de taxação dos utilizadores do transporte, incidindo habitualmente sobre os combustíveis e as viaturas.

A *segunda ordem* de preocupações conduz à concessão de apoio financeiro aos operadores de transporte, que pode revestir várias formas: subsídios às receitas, amortização de dívidas, benefícios fiscais, comparticipação nos investimentos. A escolha e o peso relativo destas formas de apoio depende da atitude política dos poderes públicos face aos objectivos sociais do transporte.

ESQUEMA GERAL DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO NACIONAL DE TRANSPORTES





Processo de planeamento operacional multimodal

O subsídio é a forma mais usual de intervenção nesta ordem de preocupações. É mesmo, hoje em dia, prática generalizada quanto ao transporte urbano, em que se reconhece a impossibilidade crescente de compatibilizar o equilíbrio económico com a satisfação adequada da procura, e quase generalizada quanto ao transporte de mercadorias (política adoptada na CEE).

Contudo o subsídio implica, para plena validade social, uma previsão rigorosa, antes do início do respectivo período de exercício, do défice de receitas a cobrir, para inscrição no Orçamento de Estado. Desta implicação deriva a exigência aos operadores de transporte de terem montado e a funcionar capazmente um sistema estatístico, cujos dados são analisados por auditoria governamental para avaliação dos défices apresentados e do grau de satisfação das necessidades da comunidade.

No caso português está-se hoje a recorrer ao uso da fórmula da indemnização compensatória pela qual o transportador é ressarcido da diferença entre o custo real da tarifa e o preço que o utente paga. Esta diferença para certos tipos de transporte, designadamente o colectivo urbano, é afinal o encargo que o Estado suporta para manter as tarifas em valores social e politicamente recomendáveis.

No quadro 3 mostra-se a sua aplicação no caso da CARRIS e no quadro 4 assinala-se que os factores exógenos à empresa, designadamente a gestão da rede viária, condicionam fortemente os encargos, o que se vem a reflectir no montante daquela indemnização.

— *Autoridade Local de Transportes*

A constatação de que a maioria dos problemas reais de coordenação dos transportes — sobretudo no transporte terrestre — ocorrem a nível local, e só a esse nível existe a sensibilidade plena (e a experiência) para os resolver de forma equilibrada, tem levado nos países europeus a aumentar progressivamente a participação de organismos locais na problemática do Transporte, desde o planeamento à regulação dos tráfegos.

Este incremento de participação local é ainda justificado e fomentado pelas políticas de descentralização de poderes na organização dos Estados, em ordem à melhor satisfação das necessidades e anseios das suas comunidades nacional e regionais.

**REPERCUSSÃO DO AUMENTO DAS VELOCIDADES COMERCIAIS
NA DIMINUIÇÃO DOS CUSTOS DE EXPLORAÇÃO DA CARRIS**

UM AUMENTO DA VELOCIDADE COMERCIAL DE 10 %, 25 % e 50 %, RESPECTIVAMENTE, CORRESPONDERIA, EM 1980, A UMA DIMINUIÇÃO DOS CUSTOS DE EXPLORAÇÃO DA CARRIS TRADUZIDA PELOS SEGUINTE INDICADORES:

Aumento da Velocidade Média de Circulação	Velocidades Comerciais Correspondentes (Km/h)		Redução Percentual da Indemnização Compensatória Calculada para 1980
	Autocarros	Eléctricos	
10 %	16,8	12	Cerca de 15 %
25 %	19,1	13,6	Cerca de 33 %
50 %	22,9	16,4	Cerca de 54 %

INDEMNIZAÇÃO COMPENSATÓRIA

$$I = \Sigma \text{ custos teóricos} - \Sigma \text{ receitas teóricas}$$

ou

$$I = D - R$$

calculando-se D por:

$$D = \Sigma D_i + DG + DF + DK + DC + DL$$

sendo:

D_i = Despesa teórica da exploração

DG = despesas gerais + despesas administrativas

DF = despesas financeiras

DK = despesas de formação

DC = remuneração do capital investido

DL — rendas de «leasing».

Surgem, assim, as Autoridades Locais de Transporte, de composição variável, mas sempre integrando a representação dos interesses envolvidos, que estão já estabelecidos em muitos países europeus.

Estes órgãos intervêm na procura do melhor aproveitamento dos modos de transporte existentes, na avaliação da qualidade do transporte, na decisão sobre novas infra-estruturas de transportes e repartição do respectivo investimento, na atribuição de subsídios de transporte em áreas menos desenvolvidas, no encerramento de linhas ferroviárias, no ajustamento dos transportes às necessidades das populações e muitas outras questões de interesse geral e local. Actuam junto dos operadores de transporte para que estes melhor se ajustem às necessidades da população, resolvendo-se a este nível a maior parte dos problemas.

Nesta óptica, o governo central reserva para si a formulação das políticas nacionais e a criação dos instrumentos de organização, regulamentação, financiamento e fiscalização do Transporte, como guias para melhor eficiência no quadro do equilíbrio entre os três grupos de objectivos: económicos, sociais e ambientais.

4. DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

— *Benefícios directos*

Conforme já atrás se assinalou, a movimentação de pessoas e bens está inteiramente relacionada com todas as formas de progresso, quaisquer que sejam os estados por que vêm passando.

Os próprios esquemas de transportes marcam frequentemente a configuração de todo o desenvolvimento duma região ou dum país.

As antigas estradas romanas delinearão caminhos de progresso por toda a Europa. As vias fluviais e os seus estuários fizeram nascer por todo o Continente Europeu, e pelos demais, pólos de civilização e centros de comércio com importância sempre crescente no progresso dos povos. As infra-estruturas rodo e ferroviárias do Fontismo marcaram em Portugal, na segunda metade do século anterior, as principais linhas de desenvolvimento económico.

A rede ferroviária de Moçambique — nascida nos fins do século — foi sem dúvida o berço de todo o desenvolvimento daquele país no século actual. Macau está hoje em vias de um notável redimensionamento, face

às infra-estruturas que para ali já estão em curso ou se projectam no domínio das telecomunicações, do transporte aéreo e marítimo. Assinale-se também que estando hoje assumido, como uma questão do regime, o Desenvolvimento Regional, e estando este intimamente correlacionado com a rede de transportes que venha efectivamente a servir as várias regiões do país, poder-se-á afirmar que só haverá Desenvolvimento Regional na medida em que houver desenvolvimento regional dos transportes.

— *Benefícios indirectos*

Presumo que a medida destes benefícios não pode quantificar-se. Apenas se poderão assinalar em termos qualitativos. Vejamos algumas situações:

Os transportes e comunicações exigem infra-estruturas e equipamentos em valores quase incalculáveis, o que vai criar e promover intensamente actividades industriais tais como:

- A indústria de construção civil solicitada para as infra-estruturas ferroviárias, rodoviárias, portuárias e aeronáuticas, reclamando intensa mão-de-obra para a sua execução e envolvendo a operação de vastos parques de maquinaria;
- A construção e manutenção dos veículos transportadores empenhando hoje por todo o lado as Indústrias mais diversas, realçando-se nestas as mecânicas e eléctricas;
- As telecomunicações encontram na Indústria Electrónica o seu grande suporte, Indústria, aliás, que deve a sua razão de ser às próprias telecomunicações.

Como ordem de grandeza em termos de aquisições na presente década da frota de transporte e sistemas de telecomunicações apontam-se valores de centenas de milhões de contos, o que logo nos chama a atenção para a necessidade dum meticuloso planeamento e programação de aquisições neste domínio, o que julgo não estar feito a âmbito nacional.

Doutros benefícios se poderia falar, como sejam o desenvolvimento de «Know How», da Qualificação Profissional, do equipamento social que, de uma forma ou de outra vão influenciar muito favoravelmente múltiplas actividades económicas e sociais.

5. DEFESA NACIONAL

É óbvio que dada a total inserção da função transporte na vida do País, a sua estrutura e funcionamento interligam-se, em sentido lato, no seu quadro de defesa. Logo, não pode deixar de se fazer intervir esta preocupação sempre que se planeiem as infra-estruturas de base ou aquisições significativas de equipamento, devendo solicitar-se, na altura própria, a intervenção dos estrategos da defesa nacional.

No traçado de vias de superfície, na localização e configuração de terminais aéreos ou portuários, há que providenciar no sentido de se aproveitarem as infra-estruturas resultantes com eventuais adaptações à problemática da defesa.

Também se deverão procurar construir cenários alternativos a modos de transporte que, pela sua natureza e condições de operação, provoquem acentuados prejuízos a importantes sectores económicos e sociais, no caso de os mesmos apresentarem ruptura definitiva ou mesmo temporária.

Como ponto sensível assinala-se também a dependência do exterior, em particular na importação de equipamento e sobressalentes que não estejam ao alcance da indústria nacional. É o caso, por exemplo, da frota aérea, sendo cada vez menos da ferroviária, da rodoviária e da marítima.

6. A TERMINAR

Procurou-se fazer uma síntese de uma matéria vasta e complexa. Procurou-se trazer a esta síntese aquelas questões e reflexões que, pensamos, mais se situam no domínio da atenção das pessoas aqui presentes. Daí a saliência dada às Finalidades, mas sobretudo à Política Nacional de Transporte e à sua correlação estreita com o desenvolvimento Económico e com a Defesa Nacional. Houve o propósito, oxalá se tenha atingido o objectivo.

Eng.º Vilar Queiroz

**ALGUMAS REFLEXÕES
SOBRE O CARÁCTER NACIONAL**

José Augusto Seabra

ALGUMAS REFLEXÕES SOBRE O CARÁCTER NACIONAL

Em que sentido poderá hoje falar-se de «carácter nacional»? Noção controversa da etno-psicologia, a que a antropologia cultural deu um novo alcance dentro das ciências humanas, no prolongamento da chamada «psicologia dos povos», que historiadores, filósofos, ensaístas e escritores da mais variada inspiração foram ao longo dos séculos delineando, em tentames impressionistas e intuitivos tantas vezes penetrantes mas também aleatórios, ela conserva entretanto suficiente pertinência, ao menos como ponto de partida do nosso questionar, para servir-nos de guia numa reflexão sobre o que aqui mais nos importa: a nossa própria identidade como Nação, que hoje se tornou um lugar-comum dizer em crise, sem frequentemente se buscar, para usarmos as tão justas expressões de Joaquim de Carvalho, definir «o seu *estar* mudável em concordância com o seu *ser* permanente» (1).

Passar da «characterologia» individual à «characterologia étnica», como propôs um discípulo de Le Senne, Paul Griéger, procurando determinar a existência de um «etnotipo», que daria conta dos traços dominantes numa dada população homogénea, é algo que não vai sem dificuldades múltiplas, do ponto de vista metodológico (2). E se um Guy Michaud, servindo-se do mesmo termo, chega à elaboração do modelo de um «etnotipo» semioticamente formalizado, isso representa, dentro de uma tendencial «ciência das civilizações», o cruzamento de várias contribuições interdisciplinares (3). Mas observe-se como este mesmo autor, na charneira entre a literatura e a antropologia, começou por examinar os «retratos» ou «perfis» dos povos traçados por escritores que à respectiva psicologia se consagraram, como um Keyserling ou um Salvador de Madariaga, acabando por elaborar a partir deles o que designou por «etno-

(1) *Compleição do Patriotismo Português*, Coimbra, 1953, pág. 30.

(2) Cf. A. Miroglio, *La Psychologie des Peuples*, Paris, 1971, pág. 56.

(3) Guy Michaud e Edmond Marc, *Vers une Science des Civilisations?*, Paris, 1981, pág. 112.

gramas» (4). Considerando «sedutoras», pela sua finura, as «descrições intuitivas do carácter nacional» de tais observadores, Michaud chama porém claramente a atenção para o facto de que «elas apresentam o perigo de fazer tomar uma imagem da identidade nacional pela realidade da personalidade étnica», levando a confundir «a tentativa brilhante de um ensaísta» com a «*démarche* rigorosa do antropólogo» (5).

Queríamos desde já, pela nossa parte, pôr em guarda os que nos ouvem para com o que pode haver de convergente e de divergente nas duas perspectivas, a literária e a científica, de abordagem da «psicologia dos povos», ou do «carácter nacional». Tanto mais que, por formação, não deixaremos de recorrer aqui, exemplificativamente, à primeira, embora tanto quanto possível em diálogo com a segunda. Isso porque, como Abel Miroglio, pensamos que é necessária uma «coexistência pacífica» entre ambas, para glosar uma terminologia estratégica... Como acentua este autor: «que elas se menosprezem mutuamente, e isso será desastroso; que elas se reconheçam uma à outra o direito à existência, sem se ignorarem, e uma fecundação mútua daí decorrerá» (6).

Temos, na nossa literatura, antiga e moderna, casos significativos e aliantes de caracterização da nossa maneira de ser e de estar no mundo; como dispomos, também, de observações privilegiadas de autores estrangeiros sobre a nossa personalidade nacional que são para nós preciosíssimas, mesmo quando relevam do mito ou até da lenda. Como nota Marius-François Guyard, «a literatura comparada pode ajudar dois países a operar uma espécie de psicanálise nacional: conhecendo melhor a raiz dos seus preconceitos mútuos, cada um conhecer-se-á melhor a si mesmo» (7). Quem não recordará, por exemplo, as visões que um Unamuno, ou um Eugénio d'Ors, nos deram de Portugal?

Procederemos, pois, à maneira de Guy Michaud, tentando cotejar os retratos, não raro desfocados, ou sobrepostos, que escritores portugueses e estrangeiros de nós esquisaram, com o perfil mais nítido que resultará de uma objectivação científica precisa. Sem esquecer que, como nas ciên-

(4) Cf. A. Miroglio, op. cit., pág. 45.

(5) *Vers une Science des Civilisations?*, pág. 113.

(6) Op. cit., pág. 34.

(7) Marius-François Guyard, *La Littérature Comparée*, Paris, 1978.

cias humanas acontece, a *compreensão* predominará sempre sobre a *expli-
cação*, nas acepções de Dilthey, até porque somos neste caso nós próprios
analistas e analisados, sujeitos e objectos de indagação.

Uma primeira dificuldade que a noção «carácter nacional» apresenta
é a que resulta da justaposição de um conceito político a uma realidade
psicológica. Ora nem sempre a Nação — para não falar do Estado, que
com ela pode não coincidir — se apresenta como etno-psicologicamente
homogénea. Para além dos fenómenos de tipo tribal, em certas civiliza-
ções, basta lembrar as *regiões* actualmente em renascença nesta nossa
Europa. Mas certo é também que, sobretudo no caso dos países de for-
mação mais antiga, a Nação foi um factor poderoso de homogeneização
étnico-cultural, mesmo e às vezes sobretudo quando heterogeneamente
constituída. E não é por acaso que os países africanos recém-independentes
recorrem ao quadro nacional para afirmar o seu voluntarismo estatizante.
Reversivelmente, a «psicologia nacional» implica a consideração dos seus
elementos integrantes, qualquer que seja a respectiva natureza e estrutura.
Numa palavra, unidade e diversidade, «carácter nacional» e «caracteres
regionais», iluminam-se e explicitam-se reciprocamente. Daí que a etno-
-psicologia se desdobre com frequência no que poderá designar-se por uma
geografia psicológica, complementar da *geografia humana*.

Mas este fenómeno de unificação e diversificação, manifestando-se
a vários níveis, supõe a existência de modelos culturais que dão forma
aos tipos de personalidade dominantes. Assim se chegou, com Kardiner,
à ideia de uma «personalidade de base», comum aos membros de um
determinado grupo e a partir da qual os seus elementos elaboram múlti-
plas variantes. Essa «personalidade» pode encontrar-se em comunidades
do mais variado género, desde a tribo à nação. Neste último caso ela
corresponde, de muito perto, ao que designamos por «carácter nacional».
Sendo o resultado de uma mediação entre o que Kardiner chama as «insti-
tuições primárias» (familiares, educativas) e as «instituições secundárias»
(costumes, normas morais, religião, organização social e política), a «per-
sonalidade de base» admite modulações diferenciadas, à volta de modelos
normais predominantes: por isso alguns falam de preferência em *persona-
lidade modal*, para dar conta da diversidade na unidade, em que temos
vindo a insistir⁽⁸⁾.

(8) Cf. Guy Michaud e Edmond Marc, op. cit., pág. 109.

Postos estes marcos de referência, que nos irão servir de balizas metodológicas e teóricas, vejamos então o que poderá recobrir, em síntese, a noção de «carácter nacional». Tomando uma definição que nos parece à primeira vista bastante clara, de Guy Michaud, este será o «conjunto de representações, valores, modos de pensar, atitudes e condutas próprias dos indivíduos de um conjunto nacional dado»⁽⁹⁾. Mas esta clareza aparente não deixa de suscitar problemas, na medida em que, ao lado do «carácter nacional», e modulando a «personalidade de base» correspondente, existe, por exemplo, o que um discípulo de Kardiner, Ralph Linton, chamou a «personalidade estatutária» (dependente do estatuto sexual, etário, sócio-profissional, etc., dos membros da comunidade) e ainda o que Erich Fromm designou por «carácter social», a partir do estatuto de classe⁽¹⁰⁾. Assim, no entrecruzar da antropologia cultural, da psicologia, da psicanálise e da sociologia, a explicitação do sentido do «carácter nacional» exige, como é evidente, uma perspectivação interdisciplinar, em termos de pesquisa científica.

Isso não impede, como já vimos para os modelos do *etnograma* e do *etnotipo* de Michaud, o recurso às aproximações de carácter literário e artístico, em cotejo com as científicas. Como observa este autor, «as obras literárias e artísticas podem ser uma via de acesso aos códigos sociais e aos modelos culturais, com a condição de não as tomar como um «reflexo» da realidade mas como produtos em que as estruturas do etnotipo podem detectar-se através das transposições e das transformações que implica a criação artística»⁽¹¹⁾.

Partamos da análise de alguns textos de escritores, ensaístas e historiadores nossos em que a problemática do «carácter nacional» se exprime como interrogação típica do homem português — e esse é já um dos traços do seu carácter. Confrontemo-los em seguida com os de alguns autores estrangeiros que pela nossa fugidia personalidade se deixaram seduzir. E tentemos enfim ver — hipótese que formulamos — se a imagem pluri-facetada da nossa idiossincrasia não traduz precisamente aquela unidade na diversidade, ou diversidade na unidade, a que aludimos, quando pusemos a questão da identidade caracterológica nacional como indissociável da heterogeneidade.

(9) Idem, pág. 110.

(10) Idem, págs. 111-112.

(11) Idem, pág. 113.

Peguemos por exemplo — e perdoe-se-nos se começamos por um autor que de perto estudámos — neste apontamento de Fernando Pessoa:

«Sendo nós portugueses, convém saber o que é que somos.

- a) Adaptabilidade, que no mental dá a instabilidade e portanto a diversificação do indivíduo dentro de si mesmo. O bom português é várias pessoas.
- b) A predominância da emoção sobre a paixão. Somos ternos e pouco intensos, ao contrário dos espanhóis — nossos absolutos contrários — que são apaixonados e frios.

Nunca me sinto tão portuguêsmente eu como quando me sinto diferente de mim — Alberto Caeiro, Ricardo Reis, Álvaro de Campos, Fernando Pessoa, e quantos mais haja havido ou por haver» (12).

Como se vê, o fenómeno da heteronímia poética é por Pessoa projectado no «carácter nacional». A pluralidade de pessoas — de *personae*, de máscaras — seria constitutiva do modo de ser típico do português: do «bom português». A «diversificação do indivíduo dentro de si mesmo» — a sua capacidade de se «outrar» (como diz o poeta), de se diferenciar multiplicando-se — é ao mesmo tempo uma característica individual e nacional, como noutros textos insiste e reinsiste. E anote-se que ao descrever antropológicamente (e até antropometricamente) os vários heterónimos, cujo nascimento distribui de norte a sul pelo território português, Pessoa atribuiu a cada um deles, mesclando-os, caracteres múltiplos, a que correspondem temperamentos, atitudes, condutas, educações e linguagens diversificadas, compondo assim — e aqui o termo é pertinentíssimo, pois se trata de escrita — um autêntico *etnograma* do português (13).

Que a preocupação com o «carácter nacional» foi em Fernando Pessoa obsessiva, comprovam-no os apontamentos publicados por Joel Serrão no volume *Sobre Portugal*, em que está recorrentemente acentuada a nota da diversidade. Não resistimos a citar mais longamente um deles, pelo que

(12) *Páginas Íntimas e de Auto-Interpretação*, Lisboa, s. d., pág. 94.

(13) Cf. Carta a Adolfo Casais Monteiro sobre a Génese dos Heterónimos, in *Páginas de Doutrina Estética*, Lisboa, 1946, págs. 266 e 267.

tem — em ironia inconfundivelmente pessoal — de penetrante, polémico... e actualíssimo:

«Há três espécies de Portugal dentro do mesmo Portugal; ou, se se preferir, há três espécies de português. Um começou com a nacionalidade: é o português típico, que forma o fundo da nação e o da sua expansão numérica, trabalhando obscura e modestamente em Portugal e por toda a parte de todas as partes do Mundo. Este português encontra-se, desde 1578, divorciado de todos os governos e abandonado por todos. Existe porque existe, e é por isso que a nação existe também.

Outro é o português que o não é. Começou com a invasão mental estrangeira, que data, com verdade possível, do tempo do Marquês de Pombal. Esta invasão agravou-se com o Constitucionalismo, e tornou-se completa com a República. Este português (que é o que forma grande parte das classes médias superiores, certa parte do povo e quase toda a gente das classes dirigentes) é o que governa o país. Está completamente divorciado do país que governa. É, por sua vontade, parisiense e moderno. Contra sua vontade, é estúpido.

Há um terceiro português, que começou a existir quando Portugal, por alturas d'El-Rei D. Dinis, começou, de nação, a esboçar-se Império. Esse português fez as Descobertas, criou a civilização transoceânica, e depois foi-se embora. Foi-se embora em Alcácer-Quibir, mas deixou alguns parentes, que têm estado sempre, e continuam estando, à espera dele...» (14).

Para lá das flechas aceradas e visando alvos múltiplos, de modo a acertar em cheio tanto nas qualidades como nos defeitos do nosso povo, é interessante assinalar que Pessoa procura, depois das referências históricas, fundamentar a mentalidade do português no seu carácter:

«O português, no seu fundo psíquico, define-se por três características:

- 1) O domínio da imaginação sobre a inteligência;
- 2) O domínio da emoção sobre a paixão;
- 3) A adaptabilidade instintiva» (15).

Segundo Pessoa, decorrendo estas «características» de uma «mentalidade comum», é o «uso» dela que diferencia os portugueses. Questão

(14) *Sobre Portugal*, Lisboa, 1978, págs. 82 e 83.

(15) *Idem*, pág. 84.

de grau e de dosagem. Assim, face ao «português normal e típico» o «português de tipo oficial» seria «a mesma coisa com água»... Em suma, o «carácter português», instável e adaptável, é em rigor indefinido: nele coexistem a identidade e a não-identidade, o ser e o não-ser — como na lógica poética pessoana.

Atente-se bem: o «etnograma» heteronímico pode servir-nos, na sua ficção e figuração, de modelo ideal a contrastar com os que, pela via da observação e da reflexão científicas ou filosóficas, tentarmos delinear. Não afirmou um dos nossos mais sérios estudiosos contemporâneos, de formação racionalista — o Professor Joaquim de Carvalho — que «a elaboração de um conceito que englobe a totalidade da nossa existência nacional é um intento difícil e eminentemente falível, dado a realidade portuguesa ser múltipla, na sucessão das gerações, e diversa, na pluralidade e no matiz das suas manifestações»⁽¹⁶⁾? Ele bem sabia que até a visão que os portugueses têm de si próprios é fugidia e contraditória: «Não direi — explicita ele — que cada português tenha uma ideia pessoal do que é e do que significa o nosso país, mas não hesito em dizer que os portugueses não coincidem na mesma concepção acerca de Portugal»⁽¹⁷⁾. Tal como Pessoa nos seus vários textos não coincidia, coincidindo... Será de estranhar que Joaquim de Carvalho acentue, como Pessoa, o «substracto afectivo» da estrutura do nosso temperamento, tendo por isso o patriotismo «escasso e ténue conteúdo intelectual»? O poeta e o pensador, neste e noutros pontos, por vias diferentes, acabam por encontrar-se.

Mas se esse encontro é já de si significativo, não se trata de uma coincidência ocasional. Outro tanto sucede com um poeta de cepa diferente, embora mergulhado no mesmo húmus originário, e que ao lado de Pessoa constitui, no nosso século, uma das figuras mais representativas do «carácter nacional»: Teixeira de Pascoaes. Não aponta também Joaquim de Carvalho a «tendência saudosista» como um elemento fundamental da nossa «compleição»⁽¹⁸⁾? E ao invocar o poeta de *Marânus*, que à frente da *Renascença Portuguesa* encarnou um movimento de ressurreição civilizacional e cultural de uma Pátria em crise, o homem de ideias vê nele não apenas o «poeta-metafísico» do «panteísmo transcendentalista», a que Pessoa n'*A Águia* aludira, mas o símbolo emblemático daquilo que

⁽¹⁶⁾ *Compleição do Patriotismo Português*, op. cit., pág. 11.

⁽¹⁷⁾ Idem, ibidem.

⁽¹⁸⁾ Idem, pág. 15.

o poeta dos heterónimos não hesitou em chamar a «Weltanschauung portuguesa»: o Saudosismo⁽¹⁹⁾. Desse mito poético fez Pascoaes a expressão por excelência de «carácter nacional»: «Não precisamos — escrevia ele na *Arte de Ser Português* — de reunir vários sentimentos comuns de Portugal para com eles desenharmos o seu perfil moral. Há um que o define por completo. Refiro-me à Saudade»⁽²⁰⁾. Apresentada como «sentimento-ideia» de um povo cujo génio Pascoaes reconhece — tal como Pessoa — ser «mais emotivo que intelectual», ele ergue-se à categoria de arquétipo étnico, que tem muito daqueles «perfis dos povos», ou «etnogramas», de que falava como vimos Guy Michaud: «perfil eterno» da «Renascença» — tal é, em síntese, para Pascoaes a Saudade⁽²¹⁾.

Estas fórmulas míticas de um poeta visionário não podiam deixar de suscitar reservas da parte de espíritos racionalistas seus contemporâneos, a começar por António Sérgio, que em dissidência com a *Renascença Portuguesa*, se tornaria, com Raul Proença, um dos mentores da *Seara Nova*. Pondo em causa, nas suas *Epístolas aos Saudosistas*, os pressupostos étnicos em que Pascoaes fundamentava o «génio nacional», os seareiros insistiram de preferência nas condições históricas, sociais e culturais que explicariam determinadas formas de mentalidade e de comportamento dos portugueses. Com outras bases e implicações teóricas e ideológicas, foi essa também a tónica posta em evidência pelas correntes que mais tarde se reclamaram do materialismo histórico e dialéctico, ou afins. As insinuações e suspeições de «nacionalismo» que impenderam sobre Pascoaes e a *Renascença Portuguesa* — como sobre o Pessoa da *Mensagem* — não colhiam no entanto, quer pela irradiação ibérica de um, quer pela ressonância europeia de outro: e em última instância pelo alcance universal de ambos.

As intuições visionárias do poeta das *Sombras*, bem como as construções imaginárias e simbólicas do poeta dos heterónimos, encontram curiosamente confirmação na imagem que de Portugal nos restituíram alguns dos mais apaixonados e penetrantes dos nossos analistas estrangeiros, como Miguel de Unamuno em *Por Tierras de Portugal e de España* ou Keyserling na sua *Análise Espectral da Europa*. Se o primeiro, nas deambulações e encontros que fez no nosso país, bem como nas meditações sobre a nossa literatura, buscou entre nós aquele «sentimento trágico da vida»

⁽¹⁹⁾ *Páginas Íntimas e de Auto-Interpretação*, pág. 121.

⁽²⁰⁾ *Arte de Ser Português*, Lisboa, 1978, pág. 94.

⁽²¹⁾ *A Águia*, 2.ª série, n.º 1, Janeiro de 1912.

que com expressões diferenciadas abarcava o «comum espírito ibérico» de que falava Oliveira Martins, confrontando-se sempre com algo de indefinível («Que terá este Portugal para assim atrair-me?») (22), já o segundo deparou em Portugal com o que considera o «exacto contratipo» de Castela e que é antes de mais, por oposição ao carácter inteiriço do espanhol, a «multiplicidade» do português: «cada um — diz ele — alberga ao mesmo tempo tese e antítese» (23). Não se diria o retrato do «carácter nacional» feito pelo poeta dos heterónimos? Ambos estes autores põem por outro lado em realce o temperamento «saudoso» e «sentimental» do nosso povo, mas ambos também chamam a atenção para o que há de potencialmente «explosivo» nesse temperamento: «a brandura, a *meiguice* portuguesa, não está senão à superfície — escreve Unamuno —; raspai-a e encontrareis uma violência plebeia que chegará a assustar-vos» (24). Explosão que teriam sido para Keyserling as Descobertas, como para Unamuno o era o regicídio, que vivamente o impressionou. Ninguém melhor do que os estrangeiros para se aperceber desses contrastes de carácter! Não se trata de simples testemunhos de ocasião, nos casos vertentes, pois por detrás dessas imagens de Portugal estão não só uma observação e uma intuição profundas mas visões estruturadas e coerentes: assim, Keyserling pratica um método que ele próprio explicitou e exemplificou, e que vai da «particularidade única», dada por «uma imagem concreta perfeitamente típica», até ao «carácter geral» de um povo (25). O que lhe empresta, para além do interesse que a sua «análise espectral» para nós especificamente apresenta, um alcance teórico inegável.

Mas voltemo-nos agora para um outro género de analistas do «carácter nacional» que entre nós tem predominado: os historiadores e, por extensão, os ensaístas que numa perspectiva diacrónica se têm consagrado à problemática da realidade portuguesa. Admitida, a partir dos depoimentos já citados, de precedência literária ou filosófica, a diversidade caracterológica do português, vejamos como ela foi encarnada pelos que sobre a génese e a evolução da nossa nacionalidade se debruçaram. Um deles — e dos maiores — foi Oliveira Martins. Tendo na *História da Civilização Ibérica* procurado encontrar o que considera «um corpo etnológico dotado

(22) *Por Tierras de Portugal e de España*, Madrid, 1960, pág. 77.

(23) *Analyse Spectrale de l'Europe*, Paris, 1965, pág. 230.

(24) *Por Tierras de Portugal e de España*, pág. 85.

(25) Cf. Abel Miroglio, op. cit., pág. 106.

de caracteres gerais» comuns a todas as populações hispânicas, ele intentou em seguida, na *História de Portugal*, verificar se havia «uma originalidade colectiva no povo português, em frente dos demais povos da Península» (26). A sua indagação levou-o a uma resposta positiva, mas circunscrevendo essa originalidade a «traços secundários». Em todo o caso, a descrição que faz do «carácter nacional», em contraposição com o espanhol, é curiosamente convergente com muitos aspectos do perfil do português que já conhecemos de fonte não histórica: «Há no génio português — escreve Oliveira Martins — o que quer que é de vago e fugitivo, que contrasta com a terminante afirmativa do castelhano; há no heroísmo lusitano uma nobreza que difere da fúria dos nossos vizinhos; há nas nossas letras e no nosso pensamento uma nota profunda ou sentimental, irónica ou meiga, que em vão se buscaria na história da civilização castelhana [...]. E as diferenças da história traduzem as dissemelhanças do carácter» (27). Repare-se: é da estrutura do «carácter nacional», primeiramente considerado do ponto de vista sincrónico, em cotejo com o «carácter» espanhol, que decorrem as respectivas diferenciações diacrónicas. E lá estão as características que, à sua maneira, intuitiva ou reflexiva, poetas e pensadores detectaram: a indefinição, o predomínio do sentimento, por exemplo. Na tese de Oliveira Martins, a «individualidade do carácter dos lusitanos» resultaria da predominância do elemento céltico, que as analogias com os galegos comprovariam. Entrando entretanto em linha de conta com o factor da diferenciação geográfica, é aos lusitanos da Serra da Estrela que o nosso historiador acaba por dar prevalência como base do «carácter nacional»: «Se há um tipo propriamente português; se através dos casos da história permaneceu puro algum exemplar de uma raça ante-histórica onde possamos filiar-nos, é aí que o havemos de procurar, e não entre os galegos ao norte do Douro, nem entre os turdetanos da costa do Sul, nem entre as populações do litoral cruzadas com o sangue de muitas raças e com os sentimentos e costumes das mais variadas nações» (28). Tese discutível e discutida. Mas o que importa sobretudo salientar é que, mesmo admitindo o predomínio do carácter do povo de uma dada região no «carácter nacional», este pressupõe desde logo uma diferenciação, só em função dela sendo pensável a unidade e a identidade.

(26) *História de Portugal*, Lisboa, 1920, tomo I, pág. 5.

(27) *Idem*, págs. 5-6.

(28) *Idem*, pág. 38.

O debate acerca da importância relativa das várias regiões do país, e nomeadamente, *grosso modo*, do Norte e do Sul, teve implicações múltiplas ao longo da história do nosso país, como se sabe, em termos económicos, sociais e políticos, mas também no que respeita, para lá desses níveis, aos factores culturais, de temperamento e de mentalidade que os condicionam⁽²⁹⁾. Bastará lembrar a tese de Basílio Teles — uma grande figura política e intelectual do Porto republicano, injustamente esquecida, *et pour cause* — acerca da importância que o carácter do português do Norte — guerreiro, agricultor com os pés fincados na terra, arraigadamente patriota, de estirpe ariana — teve na formação da nacionalidade e no predomínio do municipalismo e da descentralização até à crise de 1383; enquanto o português do Sul — comerciante, dado à navegação e à conquista, submisso, sem o sentido do realismo, de ascendência semita — seria responsável pelos regimes de centralismo absolutista e pelas veleidades imperiais que depois dessa crise alimentámos. Esta tese voltou à cena da discussão pública — em confronto com a de Oliveira Martins, que tendia a privilegiar como causa dessa diferenciação os respectivos regimes de propriedade — por iniciativa de António Sérgio, a propósito do que chamou as «duas políticas nacionais»: a da «Fixação» e do «Transporte»⁽³⁰⁾. E mesmo se Sérgio lhe opõe uma explicação de tipo económico e social (a predominância do burguês do litoral na política do Transporte) nem por isso deixa de admitir, se não factores étnicos, pelo menos de índole psicológica e sociológica, no contraste das populações. O que reverte, indirectamente, a admitir também que o «carácter nacional» é inseparável dos «caracteres regionais»: e nessa medida as duas «políticas nacionais» sergianas também «regionais» são.

Desembocámos, deste modo, depois de pela via literária e filosófica termos procurado apreender o perfil indefinido, esfumado e fugidio, por que plural, do carácter do português, numa perspectiva que permite uma sua análise em bases antropológicas, sociológicas e psicológicas, tais como cientificamente são hoje possíveis: e será o caminho — o método — a prosseguir, num horizonte interdisciplinar que aqui perfunctoriamente apon-támos. Assim se iluminarão muitas questões que se consideram hoje candentes, mas são, ou podem volver-se, pela forma como são adrede e

(29) Num outro estudo, no prelo, sobre *O Lugar do Norte na Cultura Nacional*, desenvolvemos este tema.

(30) *Ensaaios*, Lisboa, s. d., tomo II, pág. 85 e segs.

vulgarmente postas, falsas questões. A da famosa crise de identidade, antes de mais. Pois não será essa «identidade» — como o nosso carácter — esquivamente múltipla, tais os heterónimos, as máscaras de Pessoa? Mas por isso mesmo não exigirá ela, para ser plenamente assumida, uma aceitação da diversidade intrínseca — e extrínseca — que é a nossa? A começar, hoje, pela das regiões que empreendem uma *Nova Renascença*, não apenas política e administrativamente, mas sobretudo culturalmente, através da afirmação da sua personalidade, em diálogo livre e solidário umas com as outras, no todo nacional independente que é o nosso. Assim Portugal se tornará mais unido internamente e mais aberto ao exterior: à Europa como à África e às Américas, sem esquecer o Oriente longínquo, por onde, de errância em errância — traço essencial do nosso carácter universalizante, tanto como o enraizamento originário —, disseminámos a língua, nossa pátria comum. Porque a língua é um elemento permanente do carácter nacional: é nela que *somos* portugueses. Nesta «portuguesa língua» de António Ferreira, que foi capaz de florescer, falar, cantar, fazer-se ouvir e viver por todo o mundo, como a nossa Diáspora migratória, até vir a ser a língua poética de Pessoa, que se multiplicou em línguas, como a pátria se multiplicou em pátrias.

José Augusto Seabra

Professor da Faculdade de Letras do Porto

**DAS VANTAGENS DUMA FILOSOFIA DE DEFESA
MAIS ATLÂNTICA PARA PORTUGAL**

Virgílio de Carvalho

DAS VANTAGENS DUMA FILOSOFIA DE DEFESA MAIS ATLÂNTICA PARA PORTUGAL

1. Terminou a primeira fase — a política — da adesão da Espanha à NATO, a qual não tinha de pôr problemas de maior, uma vez que o esquema de segurança do Ocidente não dispensa o concurso de uma potência com a força moral, histórica, económica e militar do país vizinho. Efectivamente, a entrada da Espanha para a NATO tem, entre outras vantagens, a do reforço da confiança no sensível flanco sudoeste da Europa, o que decorre da sua geografia, do controlo que pode exercer ao longo do sensível eixo estratégico Baleares-Gibraltar-Canárias e da adequação do seu importante Poder Militar à exploração de tal potencial geoestratégico. O Poder Militar espanhol constitui ainda um precioso contributo para minorar uma das vulnerabilidades mais importantes da Aliança, a qual consiste, como é sobejamente conhecido, na sua presente inferioridade em forças militares convencionais relativamente ao Pacto de Varsóvia. As Forças Armadas da Espanha parecem efectivamente com capacidade para poderem vir a ser utilizadas como reforço de qualquer dos flancos ou frentes terrestres da Europa, para contribuir para a protecção próxima e longínqua das rotas marítimas dos aliados, e até talvez ainda para participar em missões de presença militar em áreas sensíveis fora dos limites geográficos da NATO, onde se torne eventualmente conveniente dar uma imagem de determinação do Ocidente na defesa dos seus interesses vitais e dos seus amigos.

Para além do mais, o especial relacionamento da Espanha com o Mundo Árabe e com a América Latina hispânica constituem certamente instrumentos preciosos para a causa do apaziguamento mundial, dadas as potencialidades que contém para uma melhor compreensão da sensibilidade destas importantes regiões pelos aliados e, por conseguinte, para um entendimento mais profícuo com elas.

2. Os problemas verdadeiramente dignos desse nome decorrentes da entrada da Espanha para a NATO são de esperar relativamente à sua inserção no esquema colectivo de defesa militar. Aqui, há que encontrar

uma acomodação que seja aceitável para todos os países mais directamente envolvidos e, designadamente, para o próprio país vizinho, o qual, diga-se desde já, dispõe da influência suficiente para acabar por levar os seus aliados a compreender que nem todos os «statu quo» poderão resistir indefinidamente. Isto não quer dizer que a Espanha não deva por seu turno ser persuadida a não ter pressa, dado ser inegável que a Aliança pôde estar décadas sem o seu concurso directo e que, inclusivamente, foi agora renovado o seu acordo bilateral de defesa com os EUA.

Seja como for, os aliados, e a própria Espanha, precisam efectivamente de ser pacientes e prudentes, para se evitar que a acomodação do novo parceiro no esquema de defesa militar da NATO tenha reflexos negativos, em vez de positivos, na difícil e vital solidariedade atlântica. A este propósito conviria salientar que o mais seguro em termos de confiança mútua e de solidariedade interaliada será sempre o respeito pela primazia das potencialidades geoestratégicas sobre as militares na estrutura dos comandos, como modo mais eficaz de se eliminarem à nascença sensibilidades de soberania e tentações de promoção de gendarmes regionais que não seriam certamente bem recebidas. Efectivamente, as potencialidades geoestratégicas são menos mutáveis e intimamente ligadas à individualidade, soberania e importância político-estratégica, pelo que os países são naturalmente ciosos delas, enquanto que as potencialidades militares são conjunturais e corrigíveis, sendo por conseguinte mais acertado que se actue nestas, e se evite «ofender» aquelas. Há, pois, que ter a preocupação de respeitar as sensibilidades de todos os países envolvidos. Neste campo será de chamar a atenção para a espécie de fascínio que os EUA e a RFA estão a dar a impressão de nutrir pelas potencialidades militares do novo aliado ibérico, admitindo-se que tal aconteça por estarem interessados na possibilidade do concurso de efectivos militares espanhóis para reforço da frente leste europeia em substituição de contingentes norte-americanos e outros que estão sendo cada vez mais solicitados para diferentes paragens. É claro que este fascínio pode ser susceptível de arrastar compensações que preocupam naturalmente vizinhos da Espanha como a França, Inglaterra e Portugal, para não falar em Marrocos, o que poderá estar já a dar lugar a desconfianças e a consequentes alinhamentos reactivos mais ou menos subterrâneos que são claramente inconvenientes para a solidariedade atlântica. Uma menor prudência no aludido fascínio pode ainda fornecer argumentos a importantes sectores polí-

ticos dos referidos países que não deixariam escapar a oportunidade para apontar os EUA, a Espanha e a NATO como hostis aos seus interesses. A inserção da Espanha no esquema de defesa militar da NATO deve fazer-se assim de forma equilibrada. Tal pressupõe, desde logo, um esquema gradual a longo prazo, sem pressas, para que possa ir assentando, através de uma estratégia equilibrada, a confiança pelo respeito que todos os países aliados esperam merecer. Há que ter a lealdade e a coragem de se dizer que nenhum dos países mais directamente ligados à questão deixaria de reagir a que qualquer dos seus parceiros se aproveitasse da Aliança para tentar solucionar frustrações ou para procurar concretizar objectivos que doutra forma não têm podido alcançar. Não se trata, por conseguinte, tanto de nacionalismos que devessem estar já menos exacerbados, mas sim, e principalmente, de reacções legítimas preventivas quanto a possíveis tendências hegemónicas que já deveriam, essas sim, ter sido abandonadas, principalmente quando o que está em causa é a reunião de meios e de vontades para se fazer face a uma séria ameaça comum.

3. No que respeita a Portugal, há que reconhecer que algumas fragilidades e determinados bloqueamentos mentais e psicológicos constituem afinal motivo de preocupação e até factor de potencial desequilíbrio e instabilidade na região. Isto porque, sendo de molde a impedir que o País possa assumir a vocação geoestratégica predominantemente marítima do seu território através de adequada composição e orientação do dispositivo do seu Poder Militar, acabam por tentar e até obrigar terceiros a fazê-lo por si em nome da segurança colectiva e da sua própria. Esta espécie de demissão nacional constitui também ela uma vulnerabilidade que importa identificar e reconhecer como sendo responsável por impedir que o País possa disfrutar de importância e influência no seio da comunidade atlântica que lhe permitiria obter contrapartidas e benefícios que outros mais esclarecidos e mais adequadamente armados vão acabando deste modo por ir chamando a si. Será porventura isto mesmo que alguns políticos e governantes estão já reconhecendo muito acertadamente, quando sustentam que Portugal não pode nem quer participar na Aliança apenas em termos geoestratégicos.

Mas, antes de prosseguir, cumpre esclarecer que as presentes reflexões, na linha das publicadas anteriormente nesta Revista, decorrem de

percepção e de posição exclusivamente pessoal, e continuam a ter como único propósito tentar contribuir para uma filosofia nacional de segurança.

Dêem-se as voltas que se derem, é facto incontroverso que o Território Nacional português tem principalmente potencialidades geoestratégicas reconhecidamente à medida do que bem poderia ser uma importante potência marítima norte-atlântica. Deverá mesmo atentar-se em que nenhum outro país europeu sobreleva Portugal neste domínio, pois nenhum território do Velho Continente, para além de não apresentar a composição quase arquipelágica do português, reúne simultaneamente, ou com o mesmo grau de importância, as três possibilidades seguintes: de controlo das comunicações marítimas vitais para o abastecimento da Europa, de apoio às rotas marítimas e aéreas de reforço e socorro do Continente Norte-Americano à Europa em caso de guerra, e de trampolim intercontinental para movimentação de poderio militar («sealift» e «airlift»). Por outras palavras, pudesse Portugal dispor de um Poder Militar com adequada componente naval e aeronaval como a Holanda (para recorrer a um exemplo de um pequeno país, cujo território não tem de forma alguma expressão ou interesse geoestratégico semelhantes ao português) e com componentes terrestre e aérea melhor identificadas com a geografia, e o peso do País na Aliança bem poderia ser outro. Quer isto dizer que poderia haver maior facilidade para a obtenção de benefícios de vária ordem (tecnológica, económica, financeira, etc.), e os portugueses sentir-se-iam certamente mais seguros e mais tranquilos ante a perspectiva da inserção da Espanha no esquema de defesa militar da NATO. Tal como as coisas estão, dada a precária «ocupação» portuguesa do espaço interterritorial nacional (que constitui a parte mais relevante da área do Comando Ibero-Atlântico da NATO) por meios navais e por meios aéreos de autêntica vocação marítima, será efectivamente de rezear que o maior peso político-militar dos supracitados países aliados mais directamente preocupados com a adesão da Espanha à NATO acabe por empurrar a Marinha (e a sua Aviação Naval) espanhola para o «*mare nostrum* [económico] português», um pouco à semelhança do que já está acontecendo com as Pescas do país vizinho, que têm vindo a ser gradualmente impedidas de actuar em ZEE de países mais distantes. Neste caso das pescas, curiosamente, Portugal tem graves problemas também por falta de «ocupação» do seu mar interterritorial. É assim indispensável que se diga que não é tanto o Poder Terrestre da Espanha o factor determinante do seu peso negocial na

Aliança nas questões que mais directamente respeitam a Portugal, designadamente no problema da estrutura de comandos, muito embora ele possa actuar como moeda de troca, como atrás se referiu. Por isso, alguns especialistas começam agora a declarar, embora sem explicar porquê, que o problema do «comando unificado» para a Península Ibérica é, afinal, um falso problema. Para se entender melhor esta questão, será preciso contudo esclarecer que o «fantasma» do comando unificado ibérico poderia ter levado à conclusão que Portugal, para defender a sua individualidade na Aliança, precisaria de reforçar preferencialmente o seu Poder Terrestre. É claro que esta posição tem efectivamente a sua lógica no reconhecimento da necessidade de preservar a individualidade nacional na Aliança. Simplesmente, acontece que o Território Nacional que há realmente a «ocupar» com meios militares portugueses não se limita ao Teatro de Operações terrestre do Continente. Por outro lado, o que a Aliança precisa efectivamente de cobrir dele é mais o espaço interterritorial e as Ilhas, a partir das quais poderiam desenvolver-se as principais ameaças à sua segurança individual e colectiva. Isto, aliás, pode ver-se claramente pela geometria da ZIC («Zona de Interesse Comum» prevista no anterior acordo bilateral de defesa entre os EUA e a Espanha), em que o espaço português aparecia repartido entre a Espanha e os EUA, de forma em tudo idêntica ao que acontece com a estrutura dos comandos NATO entre o IBERLANT (com sede na Península — em Portugal — onde não estão os Açores, tal como na ZIC), e o WESTLANT (com sede nos EUA, onde estão os Açores), tal como se a «ocupação» do espaço nacional pelas Forças Armadas portuguesas não fosse realmente de ter em consideração. Diga-se entretanto claramente que não é do interesse de Portugal manter os Açores separados do restante território português na estrutura de comandos operacionais da NATO, e que não há razões de ordem operacional suficientemente fortes que o justifique.

4. Para evitar e resolver convenientemente estes e outros problemas pensa-se que Portugal precisaria realmente de mostrar propósitos credíveis de reestruturação e de reforço do seu Poder Militar em conformidade com as necessidades reais de segurança da Aliança, as quais, conforme se defendem em reflexões anteriormente publicadas nos números 15, 18 e 20 da revista «Nação e Defesa», são afinal idênticas em muitos pontos às nacionais. É claro que seria sinceramente de esperar que, perante eventual

coerência de tais propósitos, os aliados pudessem estar mais facilmente interessados em reequacionar a sua ajuda militar a Portugal e à Espanha em termos mais equilibrados, e em esperar o tempo que fosse necessário para o País poder assumir as responsabilidades que a sua geografia e as suas tradições marítimas requerem.

Impõe-se ainda esclarecer que a reestruturação do Poder Militar português nos termos que se preconizam não teria de afectar o Poder Terrestre e, muito menos, o Poder Aéreo, conforme poderá depreender-se das reflexões publicadas acima referidas. Isso poderá depreender-se também da composição das Forças Armadas de algumas potências marítimas europeias, como a Inglaterra (150 000 homens no Exército, 85 000 na Força Aérea e 70 000 na Marinha), a Holanda (75 000, 19 000, 17 000, respectivamente), ou a Dinamarca (21 000, 7000, 6000). A questão reside sobretudo no discurso, e na orientação do dispositivo, que se julga que conviria obedecessem preponderantemente a uma mentalidade atlântica, e não continental. O exemplo da Segunda Guerra Mundial, em que o Exército português teve de seguir muito apressadamente, e em força, para os Açores com o objectivo de evitar o seu «guarnecimento» por países amigos e aliados, com todos os inconvenientes decorrentes da improvisação, da inadequação, e até do choque moral e psicológico que provocou, parece bem elucidativo do que se pretende dizer. A presença dos aviões FIAT-G91 nas Lajes, é um bom exemplo da orientação atlântica a dar ao dispositivo de defesa militar. Aliás, a percepção que a Aliança Atlântica também tem do papel e da participação de Portugal no domínio da defesa militar colectiva foi claramente mostrada logo de início, quando fez saber que se esperava do nosso País principalmente Marinha e Aviação Naval. Ora o que acontece é que a Força Aérea Portuguesa não tem hoje realmente um corpo especializado para apoio à Marinha (principalmente aviões especialistas de patrulha marítima de longo raio de acção e de luta anti-submarina); e que, se é verdade que a Marinha tem ainda algumas unidades navais oceânicas que lhe tem tornado possível manter-se relativamente a par da evolução da guerra no mar por meio de contactos nunca interrompidos com a NATO, elas são já inadequadas para as actuais ameaças de superfície, submarina e aérea, e não existe qualquer uma para luta antiminas. A simples comparação da pretensão de adquirir meio grupo de fragatas (3) para a Marinha portuguesa com as realidades da Holanda e da Espanha fala por si. Assim, enquanto a Holanda pretende

uns 5 grupos de fragatas e de outros navios, e dispõe de importante Aviação Naval, a Espanha tem um plano naval onde, além de genuínos aviões de patrulha marítima e luta anti-submarina de longo raio de acção, e de numerosos submarinos, se prevê a constituição de dois fortes Grupos de Combate de superfície, cada um constituído por um porta-aeronaves (porta-«Harriers»), um ou dois cruzadores e várias fragatas lança-minas, para além da modernização da sua Força Anfíbia, que já é a segunda mais importante da NATO. Entretanto, a imediata admissão de Portugal na NATO aquando da sua criação, ao contrário do que sucedeu com Espanha, apesar de ambos os países apresentarem então idêntico inconveniente de regime político, constitui um exemplo prático do reconhecimento de uma vocação geoestratégica atlântica mais marcada do território português. Isto deve-se, evidentemente, ao posicionamento dos respectivos territórios face às rotas marítimas vitais para a Europa, em que a posição dos Açores, por não ter alternativa no Território espanhol, foi provavelmente um dos factores predominantes. Hoje, face à deslocação das rotas de socorro da América do Norte à Europa mais para Sul, para fugir à ameaça dos aviões navais «Backfire» soviéticos com base na Península de Kola, e para procurar maior protecção da costa e melhores condições acústicas para a detecção de submarinos, aumentou por seu turno a importância geoestratégica do arquipélago da Madeira e do Continente.

É claro que não parece tarefa fácil, e constituirá talvez até algo de quixotesco, tentar fazer aceitar a importância do mar num País que, a despeito de ser o mais atlântico da Europa, e de dispor da sua mais vasta ZEE, deixou cair o seu Poder Marítimo a um nível tal que hoje apresenta, no Velho Continente, as menos significativas Marinhas de Recreio (praticamente sem iates, sem marinas e sem campeões de vela), de Pesca (a menor taxa de capturas e incapacidade para ocupar sequer a zona do mar territorial — 12 milhas), Mercante (menos de 15 % das necessidades de transporte cobertas por meios nacionais, incluindo algumas ligações interterritoriais e até interilhas), Científica (apenas uma unidade civil e uma outra naval) e de Guerra. É que, conforme sustentou o clássico Mahan, o Poder Marítimo dum país não decorre apenas das potencialidades geoestratégicas do seu território, nem também somente das embarcações de todas as suas Marinhas, mas tem muito a ver com o seu desenvolvimento económico e industrial e, sobretudo, com o que ele designou por «Carácter do Povo» e «Carácter do Governo», querendo certamente

aludir ao gosto, atracção e experiência dos cidadãos e à sensibilidade e entendimento dos sectores liderantes, relativamente ao mar. Poderá ainda por cima parecer uma contradição ou um contra-senso apelar-se para uma filosofia mais atlântica na era da atracção pela CEE. Convirá no entanto lembrar-se mais uma vez que nenhum país da Comunidade prescindiu ainda de nenhum dos factores que marcam a sua individualidade e independência, talvez antes estejam a mostrar-se cada vez mais ciosos deles, agora que a crise económica, social e política alastra. Ora, como se sabe, a individualidade e a independência de Portugal têm, desde a sua origem, a marca indelével do mar. Lembra-se ainda que, em termos de defesa militar, a Europa admite duas componentes desde a Primeira Guerra Mundial, uma Continental e outra Atlântica (constituída pelo reforço e pelo socorro da América do Norte), e que esta foi decisiva para a vitória dos aliados nas duas últimas grandes conflagrações. Ora o papel de Portugal, pelo facto de ser naturalmente na Componente Atlântica (inserido no SACLANT, com sede nos EUA) não deixa por isso de estar na defesa da Europa, pelo que se torna também por aqui lógico, e nunca contranatura, o apelo a uma mentalidade de defesa predominantemente de pensador atlântico. O que não se pode é, por exagero, ir-se tão longe em matéria de demissões relativamente ao mar que, um dia, o País tenha que pedir licença à CEE para pescar na ZEE portuguesa e à NATO para desminar os portos nacionais.

5. Terminada a fase em que os países aliados foram obrigados pela conhecida reacção nacional, e também pela de outros países membros da NATO, a atentar melhor em problemas que a inserção da Espanha no esquema de defesa militar da NATO pode levantar, e tendo responsáveis portugueses sido bem claros quanto ao que consideram como sendo inegociável para o País, torna-se a partir de agora indispensável aprofundar a questão e estar preparado para soluções aceitáveis, entre o desejável e o inegociável. Para já, conviria realmente ter presente que o nível do que poderá ou terá de vir a ser eventualmente aceite tende a ser directamente proporcional à «taxa de ocupação» do Território Nacional por um Poder Militar português concebido numa perspectiva de potência marítima; isto é, aquele nível será tanto mais baixo quanto maior for o desfasamento entre o potencial geoestratégico do Território Nacional, o seu poderio aeronaval e o seu dispositivo militar. Por outro lado, parece que

uma filosofia nacional de defesa de tipo atlântico (se viesse a ser essa a opção dos sectores liderantes políticos e militares do País) para ter força negocial, terá de contar claramente com a aceitação e o comprometimento dos sectores mais representativos dos cidadãos das três parcelas do Território Nacional, o que será mais fácil e mais credível se eles tiverem a oportunidade institucional de participar nos competentes órgãos superiores de estudo e de decisão. Além do mais, o Conceito Estratégico de Defesa Militar a adoptar deverá assentar na realidade geoestratégica do País e terá de ser adequado aos clássicos objectivos a atingir, designadamente a contribuição para a liberdade de manobra política do País. Outra condição a que o Conceito terá de obedecer é a da exequibilidade, isto é, que seja viável adquirir, utilizar e manter meios militares. Neste ponto, há a distinguir entre os meios adquiridos por esforço próprio, e os obtíveis por ajuda aliada. A propósito, parece não ser inteiramente correcto classificar-se os gastos com a defesa militar como meras despesas. Por exemplo, nunca terá sido contabilizado o que a Lisnave efectivamente terá ganho em competitividade internacional com a experiência tecnológica adquirida aquando da construção nos seus estaleiros das fragatas de origem norte-americana da classe «Almirante Pereira da Silva», como não muito se tem falado a tal respeito quanto às Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, para não referir outras indústrias e as subsidiárias que desses esforços beneficiam, e o pessoal especializado que as Forças Armadas estão regular e discretamente devolvendo ao País devidamente desenvolvido. Se não é por razões deste tipo, como explicar o interesse da Holanda pela Marinha? Quanto aos meios a obter por ajuda aliada, crê-se que poderá ser determinante a existência de um plano de reestruturação e de reequipamento a longo prazo que vise a diminuição coerente do distanciamento entre os potenciais militar e geoestratégico de Portugal, no qual se contemple uma ampla coincidência entre objectivos de defesa militar do País e da Aliança no Território Nacional, o que se julga perfeitamente viável, conforme se tem vindo a defender em reflexões publicadas nesta Revista. A terceira condição essencial a que o Conceito terá de obedecer é a correspondência entre a importância do objectivo a atingir e o nível dos sacrifícios a fazer, o que depende fundamentalmente da percepção que se tiver da importância dos riscos existentes, percepção essa a que muitas vezes se chega demasiado tarde e, quase sempre, após amargas experiências.

Porque se falou atrás de Poder Marítimo, pareceria ainda muito conveniente referir algo de importante a que se está assistindo em França a tal respeito, e a que já se havia feito alusão no n.º 4 da revista «Nação e Defesa» (Jan78), isto porque Poder Naval tem necessariamente íntima relação com Poder Marítimo. Citou-se então um artigo da revista francesa «Revue Maritime» onde se escreveu: «estamos nós no dealbar de uma civilização predominantemente marítima? Parece bem que sim, dado que o mar vai desempenhar na vida das nações e dos homens um papel sem precedentes nas próximas décadas, fornecendo uma parte importante da alimentação, pela pesca industrial e pela aquacultura, contribuindo para a produção de energia, constituindo um vasto reservatório de matérias-primas, e sendo enfim o lugar privilegiado da Defesa, com o advento dos submarinos nucleares lança-mísseis». Recentemente, aconteceu que o Governo francês decidiu-se por uma ambiciosa política de exploração de recursos do mar, passando pela investigação científica e tecnológica, acontecendo ainda que designou para a presidência do Centro Nacional de Exploração dos Oceanos (CNEXO) nada mais, nada menos, que o ex-director do Centro Nacional de Estudos Espaciais, a quem se deve em boa parte o êxito do foguetão europeu ARIANE (o rival do «shuttle» COLUMBIA da NASA), o que reflecte uma preocupação evidente de eficácia. É por factos como estes que se pode aferir do valor do factor do Poder Marítimo enunciado por Mahan como «Carácter do Governo». Mesmo ressaltando as convenientes distâncias, não é possível deixar de comparar-se o referido com a situação nacional, em que se verifica simultânea carência de embarcações em todas as Marinhas e de trabalho nos estaleiros de construção e mesmo de reparação naval. Isto num País que poderia e deveria ser mais que auto-suficiente em termos de pesca para compensar e reduzir as suas elevadas despesas com a importação de carnes, e que acaba afinal por importar também pescado. Singularmente, acontece que o mar não conseguiu nas últimas décadas ocupar na vida portuguesa o lugar que o interesse nacional justificaria, a não ser nas letras de fados lisboetas e nas obras de alguns poetas. A propósito, refere-se que o General De Gaulle disse um dia que apenas um país com sentido de objectivo é senhor dos acontecimentos e não seu escravo.

6. Por último, em defesa do indispensável equilíbrio, convirá referir-se que a defesa militar do País não se esgota necessariamente no quadro da Aliança Atlântica, nem no mar. Assim, a posição específica do Território Nacional relativamente a outros países e seus interesses, e a outros cenários, e a sua composição e forma particulares, contêm vulnerabilidades e admitem riscos e ameaças possíveis de outras origens. Tais riscos podem decorrer de hipotéticas tensões e conflitos regionais, situações estas para as quais as Alianças nem sempre se mostram vocacionadas ou decididas a intervir, ou porque carecem de mecanismos e de meios adequados, ou por falta de vontade política, devido a hesitações compreensíveis para tomar o partido de uns aliados e amigos contra outros. Apresentam-se como exemplos a chamada «Guerra da Sardinha», em tempos surgida entre Marrocos e a Espanha, que acabou felizmente por não ter consequências de maior, mas que chegou a envolver alguns meios navais e aeronavais, e o grave contencioso existente entre a Grécia e a Turquia por causa de Chipre, do acesso aos recursos económicos do Mar Egeu, e da estrutura dos comandos NATO na região, em que a Aliança e os EUA, dadas as dificuldades políticas com que se debatem para tomar uma posição clara, estão sendo olhados com desconfiança por ambas as partes. Quer isto dizer que outros riscos e outras possíveis ameaças fora do quadro da NATO, e passíveis de afectar outros cenários, que não apenas o marítimo, não poderão deixar de ser consideradas numa filosofia nacional de segurança e no Conceito de Defesa Militar do País, com reflexos naturais nos sistemas de forças. São considerações como estas, entre outras, e tão importantes como tradições e equilíbrios que têm de ser respeitados, que influenciam as composições das Forças Armadas de potências marítimas como as atrás citadas. Por isso, não é lícito concluir-se da argumentação utilizada que se pretenderia induzir a instilar uma saudável dose de atlanticidade na filosofia de defesa militar à custa de diminuição do papel do Exército. A questão é outra, e tem mais a ver com a hipótese, para a qual conviria ir preparando os espíritos e as estratégias, de que, a ter de continuar a actual modéstia de meios navais e de aéreos com vocação inequivocamente marítima, e a orientação do dispositivo militar, será de reear que se possa manter indefinidamente o presente arranjo conseguido para o IBERLANT, face à crescente influência político-psicológica do cada vez mais importante Poder Naval espanhol (Marinha e Aviação Naval).

7. As reflexões formuladas não deverão ser interpretadas como mera apologia do Poder Marítimo e do Poder Naval. Poderão perfeitamente servir, tão-somente, para tomar consciência dos inconvenientes que o País sofre se não houver realmente capacidade ou vontade para os valorizar. É que, quer se queira, ou não, quer se goste, ou não, o mar português e as ilhas portuguesas existem, e são incontestavelmente muito importantes para o País. Tão importantes para a sua influência e para a sua própria viabilidade, que apenas poderão interessar as opções que reforcem a coesão interterritorial, ou que, no mínimo, não atentem contra ela.

Para além do mais, o mar pode ainda vir a revelar-se como um novo futuro para o País, pelo menos a ajuizar pelo supracitado exemplo da França.

8. A defesa constitui, além de tudo, um importante instrumento da política no complexo jogo das influências internacionais. É igualmente sabido que as relações entre os países, mesmo no âmbito das alianças naturais, pautam-se bastante mais pelos interesses, sendo principalmente destes que decorrem as amizades e, quase nunca, o contrário. Ora acontece que, no domínio da defesa ocidental, Portugal, exactamente como a Holanda, terá provavelmente melhores hipóteses de pesar mais se puder afirmar-se como potência predominantemente marítima, o que decorre da sua Geografia muito especial e da sua própria História, a qual deve ao mar a sua projecção e respeito internacionais. Por isso, pareceria realmente de todo o interesse que pudesse ser formulado um conceito estratégico de defesa militar em conformidade, que servisse como guia para as aquisições de material e para a reformulação do dispositivo que importaria ir fazendo à medida do possível, em nome do interesse nacional e da Aliança. Pensa-se que só assim a defesa do País poderia passar a assumir sentido ainda mais autêntico, a ser racionalmente gerível, a deixar de ser tomada apenas como despesa e, até talvez, a poder ser melhor compreendida e apoiada pelos aliados, em termos de reapetrechamento. A prevalecer outra orientação, poderá estar reservado ao País um apagado, inglório, perigoso e pouco «remunerativo» papel de mera plataforma de serviços.

É sabido que o recurso aos exemplos da História tem os seus detractores, entre os quais os que sustentam que ela jamais se repete exactamente. No entanto a Geografia persiste, e o controlo do mar português

foi sempre decisivo em momentos capitais da História nacional distanciados de séculos uns dos outros. Por isso, embora os tempos sejam efectivamente outros, e hoje se encontrem como aliados naturais povos que outrora se guerrearam duramente, não deverá isso ter pretexto para que se abrande de prudência por forma a deixar que se repitam situações de vulnerabilidade que, no passado, tiveram consequências trágicas. Não quer isto dizer, de forma alguma, que uma insuficiente «ocupação» do espaço interterritorial português por meios nacionais possa hoje levar à perda da independência, como sucedeu em 1580 com o decisivo desembarque das forças do Duque d'Alba em Cascais. Nada disso. Quere-se dizer é que tal vulnerabilidade, a manter-se, será provavelmente susceptível de poder causar crescente perda de prestígio, credibilidade e liberdade de acção, com reflexos certamente negativos nos destinos do País.

Julho de 1982.

Virgílio de Carvalho

Capitão-de-mar-e-guerra

O PROCESSO DE PROFISSIONALIZAÇÃO MILITAR
NO EXÉRCITO PORTUGUÊS (II)

Maria Carrilho

O PROCESSO DE PROFISSIONALIZAÇÃO MILITAR NO EXÉRCITO PORTUGUÊS (II)

Dos heróis aos organizadores

Na primeira metade do século passado, com a resistência oposta aos invasores franceses, e os recontros internos dos anos 30-40, que trouxeram para a ribalta várias figuras de chefes militares, verifica-se a nítida predominância da componente «heróica» e «interveniente» nas carreiras dos mais importantes oficiais do Exército português. Ao longo de todo o século era comum o preenchimento e acumulação de funções políticas e militares por parte dos oficiais que se distinguiam como chefes combatentes, o que resulta claro da análise biográfica, por exemplo, dos vários comandantes do Corpo de Estado-Maior ⁽¹⁾.

Quando, a partir de finais do século — devido à Conferência de Berlim e, principalmente, à humilhação resultante do Ultimato inglês — Portugal se lança no grande esforço militar das campanhas de ocupação colonial, renova-se o *élan* heróico nas fileiras do nosso Exército. A geração dos capitães de então é lançada na tarefa de assegurar uma posição portuguesa em África — com o estímulo das conveniências materiais que essa solução parecia implicar para o País e com a respectiva carga ideológica e cultural superestruturante.

Entretanto, a instituição militar a nível mundial sofrera profundas transformações de ordem tecnológica e organizacional e, no caso português, o período correspondente à época do esforço colonial-militar caracterizava-se pela instabilidade resultante de solicitações divergentes, umas inseridas na lógica do desenvolvimento e adequação da instituição às novas condições técnico-organizativas, outras decorrentes da necessidade nacional de responder — apressadamente — a uma imposição histórica de crescimento em termos económicos e políticos contando sobretudo com os meios humanos — e mais individual do que colectivamente aproveitados.

(1) Ver «Breve notícia histórica acerca do Corpo do Estado-Maior», separata do «Boletim do EME», n.º 8, 1969.

Celestino da Silva, Caldas Xavier, Mouzinho de Albuquerque, Alves Roçadas, Teixeira Pinto, contam-se entre os nomes dos oficiais que desenvolveram mais intensa actividade militar nas campanhas coloniais, tendo sido condecorados e distinguidos com várias honrarias formais. Nenhum deles, porém, conseguiu a contrapartida que lhes pareceria devida pelas acções levadas a cabo e riscos pessoais sofridos, nem contou com a esperada colaboração ou protecção por parte das autoridades centrais.

Celestino da Silva, o mais velho dos referidos «heróis da ocupação», nascido em 1894 e capitão na época do Tratado de Berlim, travara amizade com o então príncipe D. Carlos, ao tempo do seu ingresso no Regimento de Lanceiros da Rainha. Em 1894, como governador da colónia e com a graduação de tenente-coronel é enviado para Timor, território «em completa rebelião». Os violentos combates pelo controlo da ilha prolongam-se até 1900, ano em que a varíola dizima os indígenas que, sucessivamente, recompõem a resistência e obrigam os soldados portugueses a uma contínua actividade armada até 1906.

Ao mesmo tempo que lhe são conferidas condecorações e outros reconhecimentos honoríficos, Celestino da Silva é visto com desconfiança pelos círculos governativos da metrópole, em resultado do poder pessoal que localmente desenvolvera na ilha de Timor. Historiando para o rei a sua intensa actividade, que teve como resultado fundamental, segundo as suas próprias palavras, conseguir «o respeito pelos europeus e suas propriedades», Celestino da Silva mostra-se sinceramente desapontado: «E eu que por tudo o que fiz, sou agora acoimado de déspota, de cruel e de prepotente» (2).

Em 1908 um decreto remove-o de governador, sem qualquer menção de apreço, ao mesmo tempo que o governo de Lisboa fazia chegar a Timor o seu substituto «tal era o pravor que o seu prestígio o encaminhasse para uma revolta» (3).

É assim que, com 60 anos, volta à metrópole minado de doenças, vindo a acabar os seus dias cerca de três anos depois, já implantada a República.

Figura menos controversa, Caldas Xavier, que nasceu em 1852, brilhante aluno da Escola do Exército, seguira para Moçambique em 1877.

(2) Tenente-coronel Alves Martins, «General Celestino da Silva», págs. 28-29.

(3) Idem, pág. 30.

Só depois de 5 anos de actividade, como director das Obras Públicas de Inhambane e de participação nas operações militares de Inharrime, é promovido a capitão. Sucessivamente, na situação de director da Companhia do Ópio, em Mopeia, enfrenta a resistência indígena e a concorrência das outras potências coloniais.

Vários combates marcam a sua biografia militar — desde a expedição a Manica contra a polícia montada da South Africa Company, até ao combate de Marracuene onde, segundo os seus biógrafos, se cobriu de glória.

Não obstante a sua acção militar ter em muito contribuído para «colocar o prestígio de Portugal no seu verdadeiro lugar»⁽⁴⁾ morre, aos 44 anos, em Lourenço Marques, pobre, «à força de cansaço» segundo diz Mouzinho, e «sem que os portugueses lhe tivessem reconhecido na altura o seu grande valor»⁽⁵⁾. É o seu camarada Mouzinho que escreve ao secretário particular do rei a lembrar que no caso de D. Carlos entender merecer ele, o vencedor de Chaimite, «qualquer recompensa por ter apanhado o Gungunhana», então que providenciasse uma pensão adequada para os 5 órfãos de Caldas Xavier, viúva, pai, mãe e duas irmãs, de quem o malgrado herói era o único amparo⁽⁶⁾.

Casos como o de Caldas Xavier não os tinha certamente esquecido Mouzinho quando, pouco depois, volta a Lisboa, entrando em conflito com o Poder central. O celebrado «herói de Chaimite», três anos mais jovem do que o seu amigo, também acabara o curso na Escola do Exército no período em que a luta pelos interesses coloniais começava a apresentar-se como o reviver das longas tradições nacionais além-mar. No ano seguinte ao termo da Conferência de Berlim, Mouzinho segue para a Índia — promovido a capitão aos 31 anos — onde encontra Caldas Xavier.

Mais tarde, nomeado governador de Lourenço Marques e, sucessivamente, governador do distrito militar de Gaza, daqui parte em perseguição de Gungunhana, o prestigiado chefe tribal que longamente contrariou os planos portugueses de ocupação. Na sequência do que muitos definiram «aventuras temerárias» Mouzinho consegue, em Chaimite, aprisionar Gungunhana, acontecimento que logo foi alvo de grandes manifestações de regozijo em toda a imprensa e público portugueses.

(4) Major Augusto da Fonseca Lage, «Caldas Xavier», pág. 49.

(5) Citado por M. A. Fonseca Lage, op. cit. pág. 55.

(6) Amadeu da Cunha, «Mousinho», págs. 431-432.

Governador de Moçambique em 1896 e, ainda no mesmo ano, comissário régio, organiza um estado-maior profissionalmente competente — escolhe de que faziam parte, entre outros, Pereira d'Eça, Aires de Ornelas e Vieira da Rocha — e que, precisamente pela eficiência que prometia, desde logo se torna incómodo para alguns sectores da administração central.

As memoráveis manifestações oficiais e populares que marcaram a sua visita a Lisboa e ao Norte em 1897-1898 levam a presumir que, se tivesse desejado poder político pessoal, Mouzinho teria podido contar com o apoio das multidões, que o seguiriam «para a mais quimérica e absurda empresa que ele pudesse sonhar» (7).

Mas a Mouzinho não interessava o lugar na Câmara dos Pares, que lhe foi oferecido no auge da sua glória. Cumulado de louvores e condecorações nacionais e estrangeiras, era fundamentalmente um militar, e não o ditador que poderia «modificar profundamente os destinos da nação» (8) conforme teria sido desejo de alguns sectores sociais da época. Mesmo como administrador reformista que foi, em Moçambique, Mouzinho seguiu um padrão de comportamento em que predominaram o sentimento de dignidade e de orgulho típicos na auto-imagem do militar e do herói.

Receando-o como um competidor no terreno do poder político, o Governo central inibe-lhe as iniciativas e limita-lhe a acção em Moçambique, principalmente depois da sua triunfal viagem a Lisboa, e o protesto indignado de Mouzinho culmina com a sua exoneração do cargo de governador daquela colónia.

Em Lisboa é colocado na corte, tendo sido nomeado ajudante-de-campo do rei, que lhe confia a educação do príncipe herdeiro, D. Luís Filipe. A honra, invejada mas subserviente, de ser aio do futuro rei tão-pouco era situação em que um combatente, tão prestigiado, na plenitude das suas faculdades, desejasse estabelecer-se e, assim, sem outras perspectivas no seu horizonte, Mouzinho completa o seu perfil enigmático de herói militar romântico, suicidando-se num trem de praça, em 2 de Janeiro de 1902, aos 46 anos de idade.

A figura de Mouzinho torna-se desde logo um símbolo das virtudes militares e da insatisfação que percorria as fileiras dos oficiais do exército português, incluindo alguns mais jovens como Roçadas ou Teixeira Pinto.

(7) Escritor L. de Magalhães, citado por Ferreira Martins, «Mousinho», pág. 139.

(8) Ver Ferreira Martins, op. cit. pág. 192.

Alves Roçadas, nascido em 1865 em Vila Real, filho de pais incógnitos, primeiro aluno no seu curso de Estado-Maior, cumpre missões sucessivas em Angola e na Índia, mas é na situação de governador do distrito militar da Huíla que leva a termo a célebre campanha contra os Cuamatos, concluída em 1907. Em 5 de Outubro de 1910 continua no posto de tenente-coronel, a que fora promovido cerca de 3 anos antes. Mais tarde, iremos encontrá-lo, também descontente, a expor os seus pontos de vista às autoridades militares por se considerar lesado pelo respeitante aos critérios de promoção⁽⁹⁾.

Teixeira Pinto, nascido em Moçâmedes em 1876, depois de terminar o curso na Escola do Exército, em Lisboa, parte para Angola, contando quatro missões de serviço até 1912. O seu espírito de iniciativa, que por um lado lhe vale condecorações e louvores que obtém pelo seu «zelo e coragem na perseguição de uma quadrilha de Cuamatos», ou por salvar, arriscadamente, um seu soldado de morte certa, entre outros feitos, custalhe, por outro lado, alguns conflitos com a disciplina institucional. Assim, quando encarregado da administração do concelho de Huíla, sofre 10 dias de prisão disciplinar, por ter «reunido 60 indígenas, aos quais forneceu munições e ido atacar um tal Caputi, gentio de Mocuma, incendiando a cubata e apreendendo algum gado, *sem que para isso tivesse autorização*»⁽¹⁰⁾. Virá, mais tarde, a morrer em combate na defesa da colónia de Moçambique contra a invasão alemã.

A uma análise que ultrapasse as sugestões das hagiografias mais ou menos oficiais, ressaltam com evidência as tensões existentes entre os «heróis da ocupação» e o Poder central. No caso de Mouzinho de Albuquerque, como fazem notar alguns autores⁽¹¹⁾, a enredada burocracia de Lisboa terá reçado o prestígio e a energia reformadora daquele oficial, mas esta explicação revela-se insuficiente se, superando o fascínio da figura do «herói de Chaimite», observarmos os casos dos seus camaradas de armas.

Existe, em primeiro lugar, um elemento de carácter técnico que nos parece fundamental tomar em consideração: o tipo de combate travado em África ou no Oriente, substancialmente diferente da guerra para a

(9) Processo individual de Alves Roçadas, A. H. M.

(10) Folha de informação, processo individual de J. Teixeira Pinto, A. H. M. Subl. nosso.

(11) Douglas Wheeler, J. M. de Albuquerque e a política do colonialismo, «Análise Social», n.º 61-62, pág. 304.

qual os militares estavam treinados, apesar da anterior experiência recolhida na resistência às invasões francesas, que se perdeu posteriormente, por não se enquadrar nos moldes ingleses — ou beresfordianos — que vieram a ser aplicados ao nosso exército. A artilharia pesada de pouco servia, predominando a necessidade do uso de colunas facilmente deslocáveis na floresta ou no capim, de modo a atacar os indígenas de surpresa, ou a retirar rapidamente no caso de ataque sem possibilidade de resposta adequada, o que acontecia não poucas vezes, devido sobretudo às espingardas já utilizadas contra os portugueses (embora com pouca eficácia pois os mercantes que forneciam as armas aos africanos não se preocupavam com ensinar-lhes a manejá-las).

Mouzinho de Albuquerque, por exemplo, partiu para a temível empresa contra Gungunhana «com uma tropa composta por 45 homens⁽¹²⁾, 207 auxiliares de Languene, Xaixai e Rofogazi e 76 carregadores com arroz, tempêros e vinho»⁽¹³⁾, o que se demonstrou perfeitamente suficiente.

O êxito das operações dependia, em grande parte, da oportunidade e rapidez das iniciativas, facto que muitas vezes contrariava a tendência para a planificação centralizada, característica seja da organização intra-institucional seja do Governo metropolitano, e que acabava por tolher os movimentos aos que se encontravam no terreno de combate.

Por outro lado, o tipo de controlo exercido sobre o sector militar por parte do sector civil do Estado, não podia acolher a contradição insuportável que seria permitir a divisão de competências e descentralização de poderes, o que significaria destruir o modelo aristocrático de controlo, tornado-o integrado, participado a subjectivo, em vez de dicotómico e objectivo.

Em terceiro lugar o «*malaise*» dos «heróis da ocupação» — celebrados ou quase desconhecidos — e uma certa avareza com que a sociedade e sobretudo a própria instituição os compensava, revelam afinal uma latente inadequação.

O modelo ou ideal heróico, com as suas inerências de individualismo, tornara-se incómodo para a instituição recém-burocratizada, e que à volta de 1900, em pleno processo de profissionalização da carreira militar, não

⁽¹²⁾ Pressupõe-se, brancos.

⁽¹³⁾ Amadeu da Cunha, op. cit., pág. 247.

tinha ainda capacidade orgânica que permitisse absorver e neutralizar esse factor.

Encontramo-nos num dos períodos de transição mais dramática na histórica da implantação da moderna instituição militar, caracterizada pela constante, embora nem sempre evidente, tensão entre a componente operacional-heróica, na linha da tradição mais arraigada, e a nova componente organizativo-administrativa, requerida por uma condução mais complexa e científica da guerra. Trata-se, não tanto de uma luta em que os seus protagonistas se assumem como partes em causa, quanto de uma relação dialéctica que se desenvolve no seio da instituição, por vezes perpassando contraditoriamente o próprio indivíduo.

Na realidade um outro modelo de carreira começa a impor-se com nitidez: o de organizador/administrador militar. Para além das façanhas em combate que tradicionalmente constituíam factor de avanço na carreira, também o exemplar desempenho de tarefas na esfera organizativa começava a ser adequadamente distinguido.

A figura militar que talvez melhor exemplifica o modelo emergente de carreira e a crescente receptividade da instituição aos requisitos organizativos é a de José Estêvão de Moraes Sarmento.

Filho de um militar de ideias liberais, Moraes Sarmento completa o ensino secundário no Colégio Militar e segue para o curso de Infantaria na Escola do Exército, tendo frequentado a Escola Politécnica não só para os preparatórios como para cursar algumas cadeiras adicionais.

Aos 26 anos é tenente, e capitão aos 32, desempenhando então a função de promotor de justiça perante o 2.º conselho de guerra, e nomeado em 1878 vogal da comissão que organiza a participação portuguesa na exposição de Paris de 1878. Sucessivamente, é também vogal da comissão encarregada de organizar um projecto de regulamentação de polícia e serviço interno dos Tribunais Militares e, em 1881, é agregado à comissão de reorganização da força militar dos territórios ultramarinos.

Três anos mais tarde, aos 41 anos, é promovido a major para o Estado-Maior de Infantaria. Entretanto, distingue-se como escritor militar, fazendo parte do grupo de oficiais mais empenhados na já prestigiada «Revista Militar», para cuja direcção entra em 1878. Desempenha vários cargos relacionados com actividades organizativas e administrativas: na comissão que reorganiza os quadros da Guarda Fiscal; na direcção de uma repartição da Administração Geral das Alfândegas; na comissão incumbida de

elaborar um projecto de regulamento para as promoções da Guarda Fiscal; na comissão encarregada da revisão do Código de Justiça Militar e do Regulamento Disciplinar do Exército.

Depois de vários louvores pelo «zelo e inteligência»⁽¹⁴⁾, e mesmo a ordem de Torre e Espada «em relação aos seus merecimentos» no desempenho das suas tarefas nas várias comissões em que trabalhou, é promovido a tenente-coronel aos 45 anos. Interessado pela política nacional, enquanto continuava a desempenhar funções do foro militar, é deputado às Cortes pelo círculo de Beja e depois de Mértola, nas legislaturas de 1890-1893 e 1893-1896, ocupando-se principalmente de questões militares.

Assume o cargo de ministro da Guerra em 1896, e a sua passagem de cerca de 10 meses pelo Ministério fica assinalada pela supressão da pena de morte no crime de rebelião militar.

Seguidamente foi director do Colégio Militar e, já como general de brigada, posto a que foi promovido aos 57 anos, desempenhou os mais elevados cargos do Exército: vogal do Supremo Conselho de Justiça Militar, do Conselho Superior de Promoções, presidente do conselho de administração da Manutenção Militar e Depósito Central de Fardamento. Pouco antes da implantação da República, já em 1910, foi promovido a general de divisão — aos 67 anos. O novo regime encarrega-o da direcção da Escola do Exército e nomeia-o presidente do Conselho General do Exército no Supremo Conselho de Defesa Nacional.

A sua passagem pelo Parlamento pode ser caracterizada como a participação de um militar nos acontecimentos sócio-políticos da sua época, mas que se mantém, acima de tudo, um oficial do Exército sem grandes ambições de poder político pessoal — comprovam-no, entre outros factos, a sua recusa em desempenhar o cargo do governador-geral de Angola que lhe é oferecido pela monarquia, e a não aceitação do convite que, já em plena República, lhe é dirigido para ascender ao lugar de reitor da Universidade de Coimbra⁽¹⁵⁾.

Tendo desempenhado as mais altas funções no Exército, e rodeado de demonstrações de invulgar apreço, desde o ingresso para a Academia das Ciências até à grande homenagem pública de que foi alvo em 1923 por

⁽¹⁴⁾ Folha de informação, processo pessoal de José Estêvão de Morais Sarmento, A. H. M.

⁽¹⁵⁾ «R. M.», 1923, pág. 146 e seg., ver oração de Mendes Leal por ocasião da homenagem ao general M. Sarmento.

ocasião da investidura na dignidade de grã-cruz da Ordem de S. Tiago, José Estêvão de Morais Sarmiento morre em Lisboa aos 87 anos de idade.

Não há dúvida de que nos encontramos perante um tipo de carreira fundamentalmente diferente da carreira de qualquer dos oficiais atrás referidos. Se compararmos as folhas de assentos de Morais Sarmiento e de Mouzinho de Albuquerque⁽¹⁶⁾ ressalta imediatamente que as notas biográficas, assim como as condecorações e louvores, se referem a dois papéis profissionais distintos: um de tipo operacional-heróico, que corresponde à mais elevada imagem tradicional; outro, de tipo inequivocamente organizativo-administrativo, em que não se registam intervenções em combate mas que corresponde com grande eficiência às novas exigências organizacionais crescentes na instituição militar.

É, também no aparelho militar, o irresistível avanço dos aspectos organizativo-burocráticos, característicos da «moderna civilização», como irá teorizar Max Weber⁽¹⁷⁾.

Maria Carrilho

⁽¹⁶⁾ Processos individuais, A. H. M.

⁽¹⁷⁾ Max Weber, *Economía y Sociedad*, 5.ª edição, México 1980, págs. 732-737.

A DEFESA NO MUNDO

Redacção

A DEFESA NO MUNDO

«DEFENSA» (ESP), de Novembro de 1981

Com uma superfície de 8 511 685 km² e com uma população de 120 milhões de habitantes, o Brasil poderá, em caso de necessidade, recrutar anualmente 1 300 000 novos soldados. No entanto, as Forças Armadas brasileiras apenas utilizam 280 000 indivíduos do contingente anual e, em consequência, o país possui um Exército pequeno, uma Marinha costeira e uma Força Aérea que não dispõe de um único bombardeiro.

O Exército é constituído por 183 000 homens e, como armamento principal, conta com cerca de 250 carros de combate (C. C.) «M 41», americanos, dotados de um canhão de 90 mm e cujos primitivos motores estão a ser substituídos por novos «diesel». Além destes, existem ainda algumas dezenas de C. C. «M 4 SHERMAN», com mais de 30 anos de uso, e cerca de 80 C. C. ligeiros do tipo «X-1 A 2» que nasceu do aproveitamento do excelente «chassis» do «M 3 STUART», agora dotado com motor, lagartas, sistema de suspensão, torre e armas novas que o tornaram num eficiente engenho de reconhecimento.

No campo das viaturas blindadas de rodas, o Exército pode dispor de numerosas unidades equipadas com autometralhadoras dos tipos «EE-9 CASCAVEL» e «EE-11 URUTU», de produção quase inteiramente nacional, e conta, ainda, com cerca de 600 viaturas blindadas para transporte de pessoal (VBTP) «M 113», de origem norte-americana.

As Unidades de Artilharia estão armadas com obuses de 150 mm rebocados «M-101 A1» e autopropulsionados «M 7» e «M 10 B», e com obuses de 155 mm «M-114» rebocados, dos quais os últimos 38 foram recentemente comprados à Coreia do Sul.

A Marinha brasileira é constituída por 63 navios assim distribuídos:

- O porta-aviões «MINAS-GERAIS»;
- Quatro fragatas anti-submarinas e duas de emprego geral, armadas

- com mísseis «IKARA», anti-submarino, e «EXOCET» (superfície-superfície) construídas na Inglaterra e no Brasil;
- 14 «destroyers» de origem norte-americana de classe «FLETCHER», dois deles armados com mísseis «SEA CAT»;
 - 3 submarinos da classe «OBERON», britânicos;
 - 7 submarinos de classe «GUPPY II» e «III», fabricados durante a guerra e modernizados antes de entrar ao serviço da Armada brasileira;
 - 6 modernos navios lança-mísseis encomendados na RFA e destinados ao reforço dos draga-minas norte-americanos ainda remanescentes da II Guerra Mundial;
 - 10 corvetas de fabrico holandês, com mais de 30 anos;
 - Vários pequenos navios de patrulha costeira;
 - 1 navio-tanque;
 - Algumas lanchas de desembarque principalmente utilizadas pelo Corpo de Fuzileiros;
 - 4 navios de patrulha fluvial de concepção brasileira.

A Marinha brasileira não dispõe de aviação naval com poder ofensivo, pois possui apenas helicópteros, embora dos modelos mais avançados do Mundo: «SH-3D» e «WG-30 LYNX» para a luta anti-submarina, e «ECUREUIL» fabricados no Brasil sob licença francesa.

O Corpo de Fuzileiros Navais tem um efectivo de 12 000 homens, mas, por razões de ordem financeira, não está bem equipado.

A Marinha tem por missão a defesa de 7 400 km da costa e a enorme rede hidrográfica, para não falar na extensa área oceânica do Atlântico Sul e nas tarefas que é chamada a desempenhar em proveito do desenvolvimento geral do país.

A Força Aérea Brasileira (FAB) dispõe de um pequeno núcleo de combate relativamente moderno, composto de «MIRAGE III», de interceptação, e «F-5E TIGER», para combate aéreo e ataque ao solo, num total de menos de 60 aparelhos.

Existem também mais de 180 aviões «EMB XAVANTE», continuando a ser entregues mais destes aparelhos fabricados pela indústria aeronáutica brasileira. É um avião particularmente adaptado para a formação de pilotos e para o ataque do solo, embora de reduzidas capacidades para

cumprimento de outras missões que necessitem de aparelhos mais poderosos e velozes.

A indústria de defesa brasileira encontra-se numa fase de grande desenvolvimento, tanto no campo terrestre como no aéreo e naval, o que se pode verificar pela construção de um carro de combate de 30 toneladas (o «X 30», produzido pela fábrica Bernardini, de São Paulo), de um avião de combate (o «XAVANTE», realizado pela fábrica EMBRAER) e um submarino (do tipo 209, alemão, desenvolvido pelo Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro).

O Exército dispõe do maior parque industrial do país (indústria oficial e indústria privada) podendo fabricar mais de 200 artigos que vão desde o fardamento a canhões ligeiros, autometralhadoras, blindados anti-carro e lança-foguetes, passando pelo equipamento individual do soldado, por todo o armamento de Infantaria e pelos mísseis terra-terra.

Ao contrário do Exército, a Marinha tem deparado com grandes dificuldades para renovar a Esquadra porque a indústria nacional ainda não se interessa pelo fabrico de navios de guerra maiores e mais sofisticados, inclinando-se mais para a construção de navios mercantes de grande porte de que o Brasil tanto precisa. Apesar de todas as dificuldades, foi ultimamente aprovado um pequeno programa de equipamento naval que compreende a construção de dois submarinos, quatro corvetas de concepção europeia e de um navio escola.

A indústria aeronáutica nacional tem um desenvolvimento apreciável e cerca de 60% dos aviões da FAB são fabricados no Brasil.

No primeiro semestre de 1983 já deverá estar a voar o novo «EMB 120 BRASÍLIA» nacional, e o «AM-X» fabricado em cooperação com a AERITALIA.

O «BRASÍLIA» é um avião de transporte maior que o famoso «EMB-110 BANDEIRANTE» e o «AM-X» será um avião de combate para missões de intercepção e apoio tático.

«NAVY INTERNATIONAL» (UK), de Dezembro de 1981

Durante o exercício NATO «OCEAN SAFARI 81», juntamente com a defesa das comunicações marítimas com recurso aos clássicos comboios, foi experimentado o novo conceito das Estradas (Lanes) Marítimas, entre o Canal da Mancha e Lisboa, o qual consiste muito resumidamente em

defender as aproximações laterais das rotas marítimas com submarinos de ataque de propulsão nuclear, com fragatas dispostas de helicópteros e com aviões de patrulha marítima, até a uma distância superior à do alcance dos modernos mísseis antinavio utilizáveis por submarinos, o qual pode, em alguns casos, ser da ordem das 250 milhas marítimas. Para além dos conceitos de defesa das rotas marítimas referidas, a NATO continua a considerar a navegação sem navios rápidos de escolta, em áreas onde haja vigilância anti-submarina.

«NAVAL FORCES» (UK), N.º IV/1981, Vol. II

No Editorial da revista em questão refere-se que a segurança da Grã-Bretanha, como a de qualquer outro país, é influenciada primariamente pela geografia — o pior que poderia acontecer para o Reino Unido seria o domínio da Europa por um só país, potencialmente hostil. O Tratado do Atlântico Norte pressupõe, em tempo de paz, a ligação com os EUA, que veio duas vezes em socorro da Europa quando esta se encontrava em dificuldades. A Inglaterra é de vital importância para a NATO como base de reforço e como elo de ligação com a América do Norte. Por isso, deve ser defendida contra um ataque desarmante, para o que a manutenção da força de submarinos nucleares lança-mísseis balísticos é a mais eficaz medida, dado ser, de longe, o sistema mais difícil de neutralizar num ataque prévio de surpresa. Para a protecção da navegação deverá tirar-se partido das limitações impostas aos submarinos rápidos pelas águas pouco profundas em redor da Inglaterra. Aqui serão necessários sonares passivos rebocados, apoiados por helicópteros e corvetas. Reduzindo o número de fragatas da Royal Navy a metade e substituindo-as por corvetas, poderiam ser poupados uns 2000 milhões de libras em vários anos, que poderiam ser empregados no reforço das escoltas aos porta-aéreos da classe «Invincible» (incluindo nelas 1 submarino nuclear de ataque — «SSN») e numa força submarina de vigilância para reduzir a escala de ataque à navegação destruindo submarinos adversários em trânsito. Embora os comboios de navios mercantes devam, em princípio, manter-se, os navios para o reforço à Europa deverão ser mais pequenos e mais rápidos e operados como navios de guerra, explorando com a sua velocidade as informações existentes, e colocando a bordo deles equi-

pas táticas de 4 homens com os necessários meios de comunicação e cifra.

«NAVAL WAR COLLEGE REVIEW» (EUA), de Janeiro/Fevereiro de 1982

A US Navy mantém-se deficiente na área das armas nucleares de teatro. Entretanto, o Chefe das Operações Navais tomou a decisão de criar um gabinete responsável pelo estudo da guerra nuclear no mar, além de dinamizar o Comando do Material Naval no mesmo sentido. Há outros sinais que parecem apontar no sentido de estarem a chegar ao seu termo duas décadas de negligência neste campo, como seja o desenvolvimento, em curto prazo, de um míssil táctico superfície-ar nuclear para a Marinha. Mas os factos referidos constituem apenas um arranque superficial, pois há sinais contraditórios na nova filosofia imprimida pelo Chefe das Operações Navais, como seja o caso do importante míssil «Harpoon» (que se encontra limitado a capacidade convencional) e do míssil de cruzeiro «Tomahawk», (acerca do qual estão aumentando na Marinha os adeptos da sua não nuclearização), e ainda a circunstância de se verificar muito pouco treino de esquadra quanto a guerra nuclear no mar.

O cerne do problema parece estar nas atitudes de líderes civis e militares que se encontram relutantes em aceitar a possibilidade de guerra nuclear no mar, o que confere pouco apoio e credibilidade às tentativas de aumento da capacidade da US Navy neste domínio.

Por outro lado, no campo soviético, o panorama parece diferente, conforme transparece do espírito dos estudos publicados pela sua literatura militar, que denunciam claramente que a URSS desenvolve e dispõe as suas forças militares com o objectivo de conseguir capacidade para vencer uma guerra, inclusive nuclear. Além do mais, a doutrina militar soviética parece não distinguir entre capacidade de dissuasão e de combate nuclear.

«U. S. NEWS AND WORLD REPORT» (EUA), de 22 de Fevereiro de 1982

A Administração Reagan solicitou a inscrição no Orçamento de 1983 de uma verba de cerca de 700 milhões de dólares (aumento de cerca de 200 milhões relativamente a 1982) para enfrentar a ameaça soviética no

campo da guerra química, na convicção de que Moscovo poderá considerar como lógico reforçar o seu poderio convencional sem o perigo de desencadear uma guerra nuclear, recorrendo, por exemplo, ao emprego de gases venenosos num eventual ataque de surpresa na Europa Ocidental. A verba em questão destinava-se principalmente a melhorar a protecção das tropas americanas, mas visa, também, dotar o Exército norte-americano com uma capacidade retaliadora no domínio em questão. Ao que parece, as preocupações da Administração Reagan basear-se-ão em provas de que a URSS estará produzindo, armazenando e usando (Laos, Camboja e Afeganistão) armas tóxicas, em violação da Convenção sobre Armas Biológicas. Os EUA pretendem produzir munições para morteiros de 155 mm, bombas, e até ogivas para mísseis de cruzeiro.

«U. S. NEWS AND WORLD REPORT» (EUA), de 1 de Março de 1982

A aproximação entre os EUA e MARROCOS deve-se a interesse mútuo: dos marroquinos quanto a apoio militar para fazer face à Frente Polisário, e dos EUA quanto à estabilização da Região para a poder utilizar como passagem alternativa para o Médio Oriente e para o Golfo.

Os interesses dos EUA incluem designadamente a utilização do porto de Tânger pelos seus porta-aviões e de bases aéreas para trânsito da Força de Intervenção Rápida.

Os EUA poderão ainda vir a exercer esforços diplomáticos junto da Argélia com o objectivo de levar este país a deixar de apoiar a Frente Polisário.

«MILITARY TECHNOLOGY» (RFA), N.º 2, de Março de 1982

O Ministério da Defesa de Espanha compreende três estruturas diferentes, sobre as quais o Ministro exerce controlo, embora a níveis diversos.

A primeira estrutura é composta por uma série de organismos de conselho e de coordenação, tais como a Direcção-Geral de Armamento e de Material, o Secretariado para a Política de Defesa, o Secretariado de Administração de Pessoal e o Centro Superior de Informações da Defesa. O segundo elemento é constituído pelo Secretariado da Defesa que, fundamentalmente, trata das funções económicas e financeiras. A terceira

componente do Ministério da Defesa é a cadeia de Comando, encabeçada pela Junta dos Chefes do Estado-Maior. As funções destas três parcelas são reguladas por diferentes leis. Geralmente são chefiadas por oficiais gerais do grau mais elevado, o que permite que o ministro (civil ou militar) possa ser assessorado por pessoas que, em princípio, não actuam com base em opções políticas.

As funções de Comandante Supremo das Forças Armadas são exercidas pelo Rei, directamente e não por intermédio de outro corpo ou organismo. A Junta de Chefes de Estado-Maior, organizada em 1977, é definida como «organização superior de Comando Militar dos três Ramos das FA». É composta pelos Chefes de Estado-Maior do Exército, Marinha e Força Aérea e por um Presidente, pertencente a qualquer dos ramos. O Presidente é considerado o oficial general mais graduado.

As principais funções da Junta são as seguintes:

- Assessorar o Governo em matéria de defesa;
- Preparar o plano estratégico conjunto;
- Coordenar a actividade dos três ramos.

O *Exército espanhol* é composto pelo Estado-Maior do Exército, por unidades operacionais («La Fuerza») e por unidades auxiliares e de apoio («El apoyo à la Fuerza»).

O dispositivo do tempo de paz das unidades operacionais compreende as «Capitanias Generales» e as «Comandâncias Generales», das quais as unidades dependem para efeitos de administração, jurisdição, treino e actividade operacional.

O território espanhol está dividido em 11 Capitanias, 9 das quais na parte continental e 2 nas ilhas — Baleares e Canárias.

As Capitanias são comandadas por tenentes-gerais que, embora subordinados ao Chefe de Estado-Maior do Exército, gozam de um certo grau de autonomia.

Actualmente, existem completamente organizadas as seguintes Divisões operacionais:

- Divisão Blindada n.º 1 «BRUNETE». É a unidade mais importante de todo o Exército, quer em termos de equipamento, quer no nível de treino operacional. Dispõe de 210 carros de combate «AMX-30» e de viaturas blindadas para transporte de pessoal «M 113»; estas

últimas estão a ser substituídas pelas viaturas «BMR-600 PEGASO» construídas em Espanha.

— Divisão Mecanizada n.º 2 «GUZMAN EL BUENO»;

— Divisão Mecanizada n.º 3 «MAESTRAZGO».

Estas duas Divisões estão a ser modernizadas. Por enquanto estão equipadas com carros de combate (C. C.) m/47 e m/48 que foram recentemente modificados pela indústria de defesa espanhola, tendo recebido motores «diesel» e sofrido vários melhoramentos. Por outro lado, estas duas grandes unidades começaram a receber os seus primeiros carros «AMX 30». Está planeado que o número de Brigadas destas Divisões passe de dois para três.

— Duas Divisões de Montanha, a n.º 4 «URGEL» e a n.º 6 «NAVARRA», cada uma dispendo apenas do Quartel-General e de uma Brigada. Contudo, a estrutura existente permite a organização fácil e rápida de mais duas Brigadas em cada Divisão, levando ao efectivo normal de três Brigadas.

Além das mencionadas grandes unidades, o Exército Espanhol é ainda constituído por quatro Brigadas Independentes (cada uma com cerca de 5000 homens), uma Brigada de Cavalaria, uma Brigada de Pára-quedistas, uma Brigada Aerotransportada e uma Brigada de Montanha.

Na década de 60 foram organizadas e atribuídas às Capitánias continentais nove Brigadas de Defesa Operacional do Território (DOT). A criação destas Brigadas foi consequência da divisão do Corpo de Unidades Operacionais (La Fuerza) em dois grupos principais: Força de Intervenção Imediata, composta pelas unidades já existentes e vocacionadas para serem utilizadas onde necessário, e as DOT cuja missão principal era a segurança interna. Este conceito foi posteriormente abandonado e, actualmente, as 9 Brigadas DOT são consideradas Brigadas Ligeiras de Infantaria, com possibilidades de cumprimento de missões muito mais diversificadas.

O quadro geral das forças terrestres é completado por duas Brigadas de Artilharia (uma das quais possui um grupo antiaéreo equipado com mísseis «NIKE», «HERCULES» e «HAWK»), seis Regimentos de Engenharia e algumas unidades especiais, entre as quais se destacam três «Tercios» da

Legião com um total de 9000 soldados profissionais, bem treinados, aptos para actuarem no cumprimento de missões isoladas ou em reforço de uma grande unidade.

A Aviação do Exército só muito recentemente foi organizada para empregar a força de helicópteros em acções independentes ou em coordenação ou apoio a outras unidades terrestres. Actualmente existem 176 aparelhos de diferentes tipos e proveniências, que operam a partir de quatro bases principais.

A *Guarda Civil* tem um efectivo de 65 000 homens, é comandada por um oficial general do Exército, e encontra-se na dependência do Ministro do Interior, sendo o Ministro da Defesa responsável pelo armamento, organização e disciplina. Em tempo de guerra a *Guarda Civil* passa para o controlo completo do Ministro da Defesa.

O território nacional está dividido em seis zonas, cada qual comandada por um general da *Guarda Civil*.

A *Guarda Civil* é também responsável pelo controlo do tráfego rodoviário e possui um grupo antiterrorista rural, particularmente treinado e equipado para este tipo de acção.

A *Marinha Espanhola* iniciou o seu desenvolvimento em 1965 com vistas à satisfação das novas exigências geoestratégicas, tendo o primeiro plano de modernização a médio e longo prazo determinado a construção de cinco fragatas da classe «BALEARES», de quatro submarinos e o recondicionamento de alguns dos «destroyers» existentes.

As segunda e terceira fases do plano de modernização iniciaram-se em 1971 e 1977, respectivamente; a quarta fase começou no final de 1981, tendo-se estabelecido que o programa deverá estar completo em 1986. A primeira, segunda e terceira fases estão já praticamente cumpridas com a entrega das seguintes novas unidades, todas construídas em Espanha:

- 1 porta-aviões;
- 8 fragatas;
- 8 corvetas;
- 10 submarinos;
- 22 patrulhas;
- 4 navios hidrográficos.

Tal como o Exército, a Marinha está organizada em três estruturas principais:

- Organização do Comando;
- Força Naval Operacional;
- Serviços.

Existe também uma organização territorial que compreende três regiões (Cantábrico, Mediterrâneo e Estreito de Gibraltar).

As unidades navais estão divididas pela Força de Vigilância (com cerca de 100 patrulhas e navios de diferentes tipos), Força de Protecção de Tráfego (com dois «destroyers» e oito corvetas da classe «DESCUBIERTA») e a Esquadra, que é comandada por um almirante que depende directamente do Chefe do Estado-Maior Naval.

A Esquadra compõe-se de unidades navais, de um grupo aeronaval (presentemente equipado com 12 «Av-8A MATADOR» embarcados no porta-aéreos «DÉDALO» e do «Tercio» da Esquadra (Fuzileiros) com o efectivo e equipamento comparáveis aos de uma Brigada Mecanizada de Infantaria.

Com um efectivo de 49 000 homens e com as suas 215 000 toneladas de deslocamento total a Marinha espanhola constitui já hoje uma importante força no contexto internacional, mas o seu valor aumentará ainda substancialmente quando o programa naval se encontrar completado conforme o planeado, o que, no fim dos anos 80, elevará para o dobro o deslocamento existente.

Com uma organização semelhante à do Exército e à da Marinha, a *Força Aérea* é composta pelos seguintes Comandos principais:

- Comando Aéreo de Combate («Mando Aéreo de Combate», MA-COM);
- Comando Aéreo Tático («Mando Aéreo Tático», MATA-C);
- Comando Aéreo de Transporte («Mando Aéreo de Transporte», MATRA);
- Comando Aéreo das Canárias (MACAN).

O MACON encontra-se equipado com aviões «MIRAGE III E», «MIRAGE F1», «F4-C», «RF-4» e «PHANTOM II» e constitui o mais eficiente elemento da Força Aérea para obter superioridade aérea sobre o campo de batalha.

Segue o seu processo normal o plano FACA de modernização, o qual contém a proposta de aquisição de mais 144 aviões de combate, a escolher entre apenas quatro concorrentes: «F-16A FIGHTING FALCON», «F-18A HORNET», «F-18L» e «MIRAGE 2000».

A MATRA está equipada com «C-130H HÉRCULES», «DHC-4A CARIBOU» e com «C-212 AVIOCAR». Os velhos «T-7 AZOR» e o «T-9 CARIBOU» estão a ser substituídos por um novo aparelho de projecto e construção espanhola.

A MATAC dispõe de aparelhos «F-5A», «RF-5A», «SAETA» e «SUPER SAETA» e constitui a principal força de apoio para outras forças de combate, terrestres e navais.

A MACAN, cujas responsabilidades se limitam ao arquipélago das Canárias, compreende elementos de combate aéreo e de transporte e táticos e está equipada com o mesmo tipo de aviões embora, como é óbvio, em número muito menor.

Em Janeiro de 1982 foram oficialmente entregues à NATO pela firma DORNIER os três primeiros aviões «AWACS E-3A — SENTINELA».

Estes aparelhos serão primeiro utilizados para treino das equipas de manutenção, depois para treino das tripulações, e só então serão considerados operacionais.

A Unidade Operacional, designada por «NATO AIRBORNE EARLY WARNING» (NAEW), foi criada em 1980 e será constituída, quando completa, por 18 aviões «E-3A» guarnecidos por pessoal de 11 nações (Bélgica, Canadá, Dinamarca, RFA, Grécia, Itália, Holanda, Noruega, Portugal, Turquia e EUA) e por 11 aviões ingleses «NIMROD».

O Quartel-General da NAEW será em MAISIÈRES, na Bélgica. A força terá duas bases principais — em GEILENKIRCHEN, na Alemanha para os «E-3A», e em WADDINGTON no Reino Unido para os «NIMROD», mas tem previstas bases operacionais avançadas na Turquia, Itália, Noruega e Inglaterra.

Está previsto um ritmo de entrega de um avião em cada dois meses, devendo estar o último aparelho pronto em Junho de 1985.

«THE ECONOMIST» (UK), de 13 a 19 de Março de 1982

As três mais importantes características de um carro de combate são a mobilidade, a protecção e o poder de fogo. O novo carro de combate americano, o «ABRAMS», representa um grande avanço no que respeita às duas primeiras características. O seu motor de turbina, que desenvolve 1500 c.v., é capaz de o levar de 0 a 30 km/hora em apenas 4 segundos e de o fazer deslocar sem esforço no terreno mais difícil, garantindo uma excepcional comodidade para a tripulação devido ao novo sistema de suspensão. Este motor turbo é mais silencioso e não produz tanta quantidade de gás de escape e, para peso igual, é mais potente que um «diesel», embora o seu consumo seja cerca de um quinto superior em deslocamento normal, enquanto que em combate poderá ser três ou quatro vezes mais. Como média o seu consumo poder-se-á considerar duplo do motor «diesel».

A blindagem do ABRAMS — de concepção britânica — tem capacidade para resistir às principais armas anticarro em uso e dispõe de um sistema de armazenamento de munições que garante a imunidade da tripulação mesmo que expluda toda a dotação.

A arma principal é a peça de 105 mm que, com uma moderna munição, pode destruir qualquer carro de combate do Pacto de Varsóvia, sendo a sua pontaria extremamente fácil e eficaz, mesmo em deslocamento, graças à suspensão e ao sistema computadorizado de tiro. O tiro nocturno é igualmente eficaz devido ao aperfeiçoado dispositivo de infravermelhos.

Todavia, o «ABRAMS» tem ainda alguns defeitos:

O comandante precisa de um dispositivo que lhe faculte uma visão de 360.º em vez dos actuais periscópios; o motor de arranque falha muitas vezes, o que é grave visto que o motor deverá ser desligado sempre que possível por uma questão de economia de combustível; não existe energia de alternativa para movimentar a torre ou o aparelho de pontaria; a turbina deve ser posta em funcionamento cada duas horas para manter as baterias carregadas.

A existência nas forças da NATO do «ABRAMS» e dos seus parentes próximos, o «LEOPARD 2», da RFA, e o «CHALLENGER», do Reino Unido, pode contribuir para atenuar o desequilíbrio com o Pacto de Varsóvia no que concerne a carros de combate e reduzir drasticamente o perigo de um ataque na Europa Central.

«TIME» (EUA), de 12 de Abril de 1982

Há anos que prossegue em Washington o debate sobre quem está à frente na corrida das armas nucleares, se a URSS ou os EUA. Realmente, os números são um tanto ambíguos. Por exemplo, os soviéticos levam vantagem em armas nucleares estratégicas quanto a peso de explosivo, 7868 megatoneladas (1 megatonelada = 1 milhão de tons de TNT) contra 3505 dos norte-americanos. Por outro lado, a URSS dispõe de 2537 sistemas de lançamento (mísseis, bombardeiros, submarinos) contra 1944 dos EUA. Mas, no que respeita ao número de ogivas nucleares, os norte-americanos têm sobre os soviéticos uma vantagem de 9480 contra 8040.

Os números, no entanto, não contam a história toda, pois o potencial nuclear estratégico dos EUA encontra-se mais disperso que o da URSS.

Realmente, cerca de 5000 das ogivas nucleares norte-americanas estão em submarinos difíceis de rastrear, enquanto que cerca de 70% das soviéticas estão em silos terrestres que seriam alvos primários numa guerra nuclear. E, ainda por cima, os EUA dispõem de 347 bombardeiros intercontinentais, enquanto que a URSS tem 150.

No entanto, a melhoria previsível da precisão de tiro dos mísseis soviéticos torna concebível que a URSS, lançando apenas uns 200 mísseis com ogiva múltipla, possa destruir quase todos os 1052 silos dos EUA, enquanto que a retaliação dos submarinos norte-americanos, dada a menor precisão dos seus mísseis devido ao movimento da plataforma de lançamento, não garantiria pôr fora de combate todos os restantes silos soviéticos.

É por razões como as referidas, e pelo facto de a URSS dispor realmente de capacidade para exercer chantagem nuclear suficiente para surtir efeito político, que a Administração Reagan assegura que os soviéticos têm agora «superioridade» nuclear sobre os EUA.

«TIME» (EUA), de 19 de Abril de 1982

A doutrina da iniciativa do recurso a armas nucleares em caso de ataque convencional soviético na Europa («first use doctrine») foi posta em causa por quatro antigos «arquitectos» de política externa dos EUA: Mc Namara (Secretário da Defesa de 1961 a 1968), Mc George Bundy

(Conselheiro de Segurança Nacional dos Presidentes Kennedy e Johnson), F. Kennan (antigo embaixador na URSS) e Gerard Smith (principal negociador do acordo SALT I). Segundo Mc Namara, ele e os seus três associados acreditam que a maior ameaça ao futuro do seu país e de todos os outros é a guerra nuclear, pelo que pretendem persuadir os EUA e os seus aliados a comprometerem-se a não responder com armas nucleares a um ataque convencional soviético na Europa, contrariando o que se encontra previsto desde que a NATO foi fundada em 1949. Os quatro políticos norte-americanos consideram a presente estratégia antiquada e perigosa, porque a guerra nuclear tenderia a não se limitar à Europa e não teria credibilidade, inclusivamente entre os europeus que não estão convencidos que os EUA queiram arriscar a sua própria destruição para salvar o Velho Continente. Mc Namara e os seus associados reconhecem, no entanto, que a sua proposta tem de ser acompanhada por um aumento das forças convencionais na Europa. Por outro lado, consideram ainda que a renúncia à doutrina do «first use» abriria o caminho para uma redução séria dos armamentos nucleares em ambos os lados.

Entretanto, na véspera da apresentação da citada proposta, o Secretário de Estado Haig classificou a renúncia à política do «first use» como o equivalente a tornar a Europa «segura» para sofrer um ataque convencional. Tal renúncia, segundo Haig, obrigaria a Aliança a igualar o poderio convencional soviético, o que quanto aos EUA implicaria o restabelecimento do serviço militar obrigatório, triplicar a dimensão das suas Forças Armadas e a colocar a economia em condições de guerra.

Na RFA, especialistas dos dois principais partidos políticos manifestaram-se contra a ideia do grupo de Mc Namara: na expressão do social-democrata Karsten Voight, «uma longa guerra convencional seria tão horrível nos seus efeitos como uma guerra nuclear limitada» e, segundo o cristão-democrata Alois Mertes, «a proposta é política, psicológica e extraordinariamente perigosa».

«MILITARY TECHNOLOGY» (RFA), N.º 3/82

Depois da União Indiana e da Argélia, a Líbia é agora o terceiro cliente da versão para a exportação das corvetas lança-mísseis soviéticas da classe «NANUCHKA», tendo já recebido uma dum conjunto que se

julga de quatro. A diferença entre as corvetas desta classe para uso soviético e para a exportação encontra-se no míssil superfície-superfície («SS-N-9» para as soviéticas, e o inferior «SS-N-2C» para as outras). A Marinha líbia está a caminho de ter a maior e mais forte frota de corvetas e vedetas lança-mísseis de todo o Mediterrâneo (120 unidades), tendo já 4 corvetas ligeiras da classe «WADI MRAGH», 10 vedetas da classe francesa «COMBATTANT F II», 12 vedetas «OSA» de origem soviética e as novas «AIN MARA».

O Governo britânico seleccionou finalmente o novo sistema «TRIDENT II (D-5)» de submarinos de propulsão nuclear lança-mísseis balísticos («SSBN»), na base do plano de modernização do seu dissuasor nuclear independente. O míssil em questão dispõe de ogivas «MARV» (Manoeuvrable Re-entry Vehicle), tendo sido preferido ao anteriormente projectado — o «TRIDENTE I (C-4)» — por sugestão dos EUA para se conseguir uma desejável homogeneidade entre as duas Marinhas. Os novos quatro submarinos terão 15 000 toneladas de deslocamento e doze tubos de lançamento. Claro que se levantou imediatamente uma acesa polémica sobre o assunto, argumentando os críticos que o dissuasor nuclear britânico independente é um mito e que a opção em causa se faz à custa de forças convencionais, particularmente da Royal Navy.

O grosso dos submarinos de ataque da US Navy é constituído por submarinos de propulsão nuclear («SSN»), sem desprezo pela utilidade dos submarinos de ataque de propulsão «diesel»-eléctrica («SS») em águas costeiras. Entretanto, o ritmo de construção de 1 «SSN» por ano decidido pela Administração Carter é muito baixo relativamente ao soviético, que é de 10. Mas deve ter-se presente que enquanto a URSS apenas opera 15 % da sua força de «SSN» em permanência, os EUA conseguem taxas de 55 %, para além de usarem ainda sistemas de detecção submarina estacionários e móveis para suplementar os «SSN», campo em que os soviéticos estão em desvantagem.

A US Navy tem menosprezado a sua frota de vedetas rápidas lança-mísseis, dedicando-se agora ao projecto «hydrofoil» «PEGASUS», o qual apresenta inconvenientes de falta de espaço para equipamentos anti-submarinos eficientes e fragilidade do seu sistema de deslizamento a alta velo-

cidade relativamente aos mais pequenos objectos com que possa eventualmente colidir.

Encontra-se previsto que a Força Naval Anfíbia dos EUA passe a poder transportar 1.15 dos efectivos da Força de Fuzileiros, tornando-se por isso necessário que, acima deste número, outros abastecimentos e outras tropas tenham de ser movimentadas por outros navios (do sistema «SeaLift») e por aviões. O número de navios para a taxa de 1.15 é de 67, dos quais se destacam os cinco poderosos «LHA» da classe «TARANA», e uma nova versão mais ligeira em estudo, preliminarmente designada por «LHDX». Os «Marines» entendem ainda que as peças de 5 polegadas (127 mm) não dão apoio de fogo naval suficiente e batem-se, por isso, pela reactivação dos cruzadores de batalha.

Hoje em dia a capacidade antiminas da US Navy é negligível, tendo apenas sido desenvolvida uma técnica de dragagem para águas costeiras com helicópteros, mas faltando-lhe capacidade oceânica que é extremamente importante face à crescente capacidade soviética para a minagem de águas oceânicas profundas, a qual constitui uma ameaça, inclusivamente, para os submarinos nucleares lança-mísseis balísticos norte-americanos.

Para que a US Navy readquira um potencial correspondente às necessidades do país, não basta, contudo, construir apenas mais navios e aviões, sendo ainda indispensável conseguir recrutar e manter pessoal competente, o que é inviável sem tornar os vencimentos militares equivalentes aos industriais.

Vão ser entregues no ano corrente à USAF os primeiros «F/A-18 HORNET» destinados a substituir os «A-7 CORSAIR» e os «F-4J». Também a USN e os Marines receberão «F/A-18» para substituição dos «4F PHANTOM» e «A-7». Os novos aviões em questão também se destinarão ao Canadá (138) e à Austrália (75). Serão equipados com o radar polivalente «APC-65» e mísseis ar-superfície «SPARROW» com alcance da ordem das 80 milhas. Além destes, disporão de mísseis ar-ar «SIDEWINDER» (guiamento por infravermelhos) com 20 milhas de alcance, e uma peça de 20 mm «VULCAN» com alcance de 5 milhas. Têm dispositivo para aterragem automática em porta-aviões, velocidade máxima 1.8 *Mach*, raio de acção 740 km e uma autonomia de 3700 km.

«RUSI» (UK), de 1 de Maio de 1982

Não há em Inglaterra uma resposta conveniente ao problema da vigilância e fiscalização da sua Zona Económica Exclusiva (ZEE), principalmente devido à extensão desta e à inexistência dos meios adequados. Entretanto, têm sido utilizados nesta missão vários tipos especializados de navios, enquadrados no «Fishery Protection Squadron», os primeiros baseados em cascos de arrastões de pesca (classe «Island»), além de draga-minas costeiros (classe «Ton») e de outros tipos desgarrados, sendo de salientar o uso experimental de um aerodeslizador («hydrofoil»), o «HMS Speedy», o qual, pela sua velocidade, parece, em princípio, vocacionado para tarefas implicando reacção e interdição rápidas. Para além dos navios, têm sido empregados aviões de patrulha marítima «Nimrod» da RAF e outros da Royal Navy, os quais constituem como que uma extensão dos olhos e dos ouvidos dos navios, sendo as suas missões programadas por forma a garantir que toda a área sob vigilância seja coberta pelo menos uma vez por semana. Felizmente, não há que cobrir toda a ZEE por navios e aviões, dado que é possível estimar-se a presença mais provável dos pesqueiros pelos seus hábitos e pela localização dos bancos.

Presentemente verifica-se certo entusiasmo e esperança pela utilização de dirigíveis, havendo já alguns projectos e previsão de encomendas, como o «AD 500», cujo emprego poderá ser na vigilância marítima, rocega de minas, luta anti-submarina e guerra electrónica.

Entretanto, só a experiência poderá dizer das vantagens e inconvenientes da integração de dirigíveis no «Fishery Protection Squadron».

«THE ECONOMIST» (UK), de 1 a 7 de Maio de 1982

A Guarda Nacional dos EUA é melhor conhecida pelo seu papel em casos de «desordem civil» ou de desastre natural nos seus Estados. Mas, embora constituída por voluntários em «part-time» sob o controlo dos governadores, a Guarda Nacional é uma parte importante das forças militares mobilizáveis pelo país. Numa emergência nacional, os planos do Pentágono prevêm que a Guarda forneça quase metade das forças combatentes do Exército e mais de um terço da Força Aérea. Recentemente, um grupo de generais da National Guard elaborou um relatório sobre o futuro

desta força militar, salientando a importância da sua missão e reclamando uma maior atribuição de recursos para a levar a cabo. Na realidade, a Guarda Nacional tem saído barata (3% do orçamento da Força Aérea e 5% do Exército) devido a utilizar material obsoleto cedido por aqueles Serviços, o que não quer dizer que não se mantenha em bom estado de eficiência, dada a frequência dos exercícios de fogos reais que leva a cabo. Os generais da Guarda Nacional prefeririam que lhes fossem fornecidas armas simples e que lhes merecessem confiança e, como esperam compreensão para isso por parte do Pentágono, propõem que os autorizem a proceder à sua obtenção. Os generais da Guarda Nacional no seu relatório foram ainda ao ponto de questionarem a doutrina convencional dos EUA, advogando uma doutrina alternativa de guerra de mobilidade, caracterizada por táticas de velocidade e imprevisibilidade, que exigem uma cooperação ar-terra que, à excepção dos «marines» (fuzileiros navais), é considerada no país como um anátema.

«TIME» (EUA), de 10 de Maio de 1982

Após 8 anos de negociações, 130 nações aprovaram na semana passada um projecto de um novo tratado destinado a aplicar a lei do mar ao mar alto, fora das ZEE. Os EUA, a Turquia, a Venezuela e Israel opuseram-se ao documento. Dezassete nações, incluindo muitas europeias ocidentais e o Bloco Soviético (excepto a Roménia), abstiveram-se.

Inicialmente, os EUA pareciam dispostos a aprovar o projecto, mas a Administração Reagan pretendeu rever todo o tratado, incidindo as suas dúvidas principalmente na parte dedicada ao leito do mar profundo, no respeitante a determinadas passagens limitativas do papel das companhias privadas na exploração de recursos dos oceanos. Entre as questões que mais parecem preocupar os norte-americanos incluem-se, por exemplo, a obrigação de as companhias privadas venderem a sua tecnologia de «sea mining» a uma agência internacional prevista no tratado, e a possibilidade de este ser alterado por voto nesse sentido de $\frac{2}{3}$ dos signatários, 15 anos após o início da exploração do fundo do mar, possivelmente contra os interesses dos EUA. Os membros do Terceiro Mundo ainda fizeram algu-

mas concessões aos EUA, mas a Administração Reagan não se mostrou satisfeita, restando-lhe agora os meses até Dezembro próximo, altura em que o tratado será assinado, para mudar a sua opinião.

«NAVY INTERNATIONAL» (UK), de Maio de 1982

Vai ser «testada» no próximo Verão uma nova plataforma de vigilância marítima, o dirigível «SKYSHIP 500», dotado de um equipamento rebocado de detecção sonora anti-submarina e de outros meios para o mesmo tipo de detecção, para além de contar com capacidade de aviso aéreo e para a guerra antiminas. Encontra-se já previsto o «SKYSHIP 600» que disporá de autonomia de 60 horas, o que constitui um significativo melhoramento às 30 horas do «SKYSHIP 500». O dirigível oferece, em relação ao avião de patrulha marítima de longo raio de acção «NIM-ROD», a vantagem de a sua operação ser muito menos dispendiosa (menos de metade dos custos).

Para além das decisões já tomadas quanto à construção dos mísseis balísticos «MX» e bombardeiros estratégicos «B-1», a Administração Reagan decidiu-se por outros projectos importantes, tais como os mísseis «TRIDENT II» (para lançar de submarinos nucleares) com alcance de 6000 milhas marítimas (os «TRIDENT I» têm alcance de 4000), mais carga de explosivo nuclear e maior precisão e, ainda, as novas modalidades de mísseis de cruzeiro, o «T-LAM» (contra terra) e «T-ASM» (contra navios), o primeiro com 2000 milhas marítimas de alcance e o segundo com mais de 300, todos lançáveis por submarinos, navios ou aviões.

«DÉFENSE NATIONALE» (FR), de Maio de 1982

Na procura do equilíbrio do terror, os EUA propõem-se juntar ao barril de pólvora sobre o qual vivemos os mísseis «MX», os «PERSHING II», os mísseis de cruzeiro e outros engenhos ofensivos. É nesta altura que um grupo de peritos norte-americanos (compreendendo Arnold Kramish, o general Richardson, o professor Robert Pfaltzgraff, John Morse e um número de especialistas de todas as disciplinas espaciais) dirigido pelo

general Graham, acaba de reagir tornando público, em 3Mar82, o seu projecto «HIGH FRONTIER», cuja aplicação subverteria as bases da actual estratégia do seu país.

A motivação essencial do «HIGH FRONTIER» seria basicamente o aproveitamento pelos EUA de uma fugaz oportunidade histórica para retomar nas suas mãos os próprios destinos, tirando partido da sua superioridade actual no domínio das técnicas espaciais. Segundo o projecto, será possível passar sem as doutrinas desastrosas do equilíbrio do terror, colocando defesas no espaço com recurso à tecnologia disponível e a preços suportáveis. Entre os objectivos do projecto contam-se a anulação da ameaça nuclear crescente da URSS contra os EUA e seus aliados, substituindo a desastrosa doutrina da MAD («Mutual Assured Destruction») pela da «Assured Survival», e garantindo segurança no espaço para abrir o seu formidável potencial industrial e comercial a fins pacíficos.

O aparecimento dos mísseis com ogivas múltiplas independentes tornou a taxa ataque-defesa totalmente proibitiva, ou seja, tornou impraticável a defesa com mísseis antimísseis e levou ao recurso da estratégia do «first strike», ou do ataque aos mísseis enquanto nos seus silos, o que explica a proliferação dos «ICBM» «antiforça». Quer isto dizer que o medo da guerra poderia ser a causa da guerra. Foi por isso que os especialistas do projecto «HIGH FRONTIER» pensaram que o melhor seria atacar os mísseis imediatamente após o seu lançamento (antes do destacamento das ogivas múltiplas), portanto na fase crítica da propulsão onde estes engenhos são extremamente vulneráveis durante longos minutos, podendo, inclusivamente, o menor impacto do menor projectil, bem como uma pequena explosão próxima, pôr o míssil em chamas. A única solução consiste em colocar no espaço «caçadores de mísseis» em permanência, a qual é apresentada no que chamam de «Global Ballistic Missile Defense» (GBMD). A GBMD pretende ainda explorar outra vulnerabilidade da trajectória dos mísseis na altura da sua reentrada na atmosfera, em que são muito frágeis devido à sua extrema velocidade que os fará desintegrar se colidirem com qualquer objecto. Isto servirá para proteger pontos sensíveis como silos, aeródromos, navios de superfície, e outros objectivos suficientemente pontuais.

A detecção do lançamento dum míssil adversário não é um problema, sendo hoje perfeitamente possível pôr em órbita através do foguetão do novo «ICBM» «MX» numerosos «caçadores», em número suficiente para se

proceder à observação permanente de todos os campos de tiro e de todos os mares. O número de «caçadores» (baptizados de «Trucks») capazes de intervenção será tal que mesmo uma salva maciça pode ser interceptada por uns cinquenta foguetões autoguiados anti-«ICBM» ou anti-«IRBM» adversários, os quais não precisam sequer de ogiva nuclear para os abater. Esta tecnologia pode entrar imediatamente em actividade, não sendo necessário estar à espera de «lasers» ou de armas de feixe de partículas. O total de «Trucks» necessários prevê-se que seja de 432, número que os especialistas do «HIGH FRONTIER» reputam suficiente para abater não apenas os «ICBM» e os «IRBM», como, ainda, os famosos «SS-20» soviéticos que tanto preocupam os europeus, e mesmo os próprios caçadores de satélites empregados pelos soviéticos. O sistema disporá de meios de identificação automática para evitar que os «caçadores» se «cacem» uns aos outros, para distribuir objectivos e para defesa contra ataques eventuais de caçadores anti-satélites.

Fica por resolver o problema dos bombardeiros e dos mísseis de cruzeiro, não cobertos pelo projecto «HIGH FRONTIER».

Actualmente, os norte-americanos atravessam uma fase de receio intenso da capacidade que atribuem aos soviéticos para eliminar de surpresa os seus «ICBM» enquanto ainda nos silos, ficando ainda com um número suficiente de «ICBM» que deixem as cidades dos EUA como reféns, constringindo assim a retaliação por submarinos lança-mísseis balísticos. Por isso, nos EUA se procuram afanosamente maneiras de aumentar a capacidade de sobrevivência dos seus «ICBM» enquanto nos silos (reforço de estruturas, mobilidade, medidas de decepção, etc.). O projecto «HIGH FRONTIER» propõe uma solução radicalmente diferente e extremamente simples na aparência, que pretende tirar partido da vulnerabilidade dos mísseis quando reentram na atmosfera a grande velocidade, como se disse atrás, em que é possível a sua desintegração pela colisão com o menor objecto. Assim poder-se-á provocar, a uma ou duas milhas apenas do ponto defendido, uma nuvem de metralha, ou outros tipos de soluções rústicas, como o projecto «SWARMJET» em que se projecta ao encontro das ogivas atacantes uma nuvem de pequenos foguetões pesando menos de um quilo cada, lançados por uma espécie de «órgão de Estaline». Outra possibilidade consiste em baterias de peças antiaéreas de pequeno calibre e de tiro muito rápido.

À pergunta que naturalmente se põe — porque não se pensou nisto há mais tempo? — o general Graham respondeu gracejando que a defesa

antimíssil era uma prerrogativa do Exército, que se preocupava pouco com a defesa dos silos que são da Força Aérea e que procurava, por outro lado, soluções mais espectaculares.

«CAMBIO 16» (Espanha), N.º 550, de 14 de Junho de 1982

Na cerimónia oficial de adesão da Espanha à OTAN, realizada em 5 de Julho na sede da Aliança, em Bruxelas, o Ministro Pérez Llorca formulou duas mensagens claras. Na primeira, dirigida ao próprio país, proclamou que o ingresso na Aliança consagra a supremacia do poder civil em Espanha. Na segunda, de carácter externo, declarou que o Estado espanhol não está disposto a renunciar aos laços ibero-americanos como consequência da formulação da sua opção atlântica.

Por seu turno, o Ministro Alberto Oliart declarou que Madrid pretende um comando autónomo sobre todo o Território Nacional, incluindo Baleares, Canárias, Ceuta, Melilla e também Gibraltar. Segundo o Secretário-Geral Joseph Luns, a cerimónia de adesão constitui apenas o começo dos trabalhos, devendo agora ter lugar as negociações — que não serão fáceis nem simples — sobre as consequências concretas para ambas as partes, em especial face à Grã-Bretanha por causa do problema de Gibraltar, a Portugal devido à repartição de competências no Atlântico, e à Grécia que começa já a preocupar-se com a reorganização de comandos no Mediterrâneo.

A Aliança Atlântica divide-se, actualmente, em três Comandos Supremos: o Comando da Europa (ACE), do Atlântico (ACLANT) e o Comando da Mancha (ACHAN), os únicos que dependem directamente do Comité Militar, que é o organismo supremo da OTAN para os assuntos militares, mas que se subordina ao Comité dos Planos de Defesa, constituído pelos Ministros de Defesa dos países membros. Quando forem colocadas na situação de atribuídas («assigned») à Aliança, as forças nacionais podem depender destes três Comandos Supremos, quer directamente, quer por intermédio de qualquer dos numerosos comandos subordinados.

Segundo a proposta de Oliart, a Espanha pretende a criação de um quarto Comando Supremo, com dependência directa do Comité Militar, com um chefe espanhol e com atribuições sobre todo o território incluindo as Canárias.

A criação do quarto comando sugerida pelo Ministro espanhol da Defesa parece ser uma resposta à atitude firme das autoridades portuguesas quanto à reestruturação do IBERLANT (comando subordinado do SACLANT, com sede em LISBOA) de modo a incluir a Espanha.

A hipótese de reorganização do IBERLANT conta com a oposição de Portugal, que teme perder a jurisdição sobre a área atlântica onde se encontram os arquipélagos dos Açores e Madeira.

Esta oposição portuguesa é de tal modo forte que o Presidente Eanes, durante uma recente visita à capital belga, declarou que o seu País está disposto a utilizar o direito de veto face a qualquer intenção de reorganização que seja prejudicial aos interesses de Lisboa.

Por outro lado, Madrid não renuncia à ideia de que o antigo Comando do Mediterrâneo Ocidental — cuja sede é em Nápoles desde que a França abandonou a organização militar da Aliança — seja reorganizado em Cadiz ou Cartagena e que toda a zona do Estreito, incluindo Gibraltar, passe a depender deste Comando, o que daria à Espanha um ascendente sobre o «Rochedo». Finalmente, este comando mediterrânico seria extensivo a Ceuta e Melilla que, na opinião do Ministro espanhol dos Negócios Estrangeiros, poderão perfeitamente ser incluídas nos comandos espanhóis integrados na NATO, sem que seja necessário reformular o Tratado de Washington, que não é aplicável a territórios africanos.

«CAMBIO 16» (Espanha), de 28 de Junho de 1982

Com a entrada da Espanha para a NATO surge a inevitável comparação das suas forças armadas com as de outros países da Aliança.

A Península Ibérica, afastada da suposta zona de choque num hipotético conflito na Europa, não se vê na necessidade de dispor de grande quantidade de carros de combate ou de caças-bombardeiros, mas é certamente um ponto de importância vital para a NATO.

Situando-nos no Estreito de Gibraltar, estaremos num autêntico centro de gravidade de dois triângulos de valor estratégico vital: um com vértices nos Açores, Cádiz e Canárias, e outro nas Ilhas de Alboran, Rosas e Sicília. Aqui entra em jogo a Marinha espanhola. Todas as missões de defesa do mar territorial, de protecção das comunicações marítimas, de guerra anti-submarina ofensiva, de bloqueio e minas, de interdição das

comunicações marítimas inimigas, destruição de forças e ataques a bases navais inimigas têm que ser cumpridas com apenas uma flotilha de submarinos que, no âmbito da NATO só supera a de Portugal, e com um número de fragatas e «destroyers» reduzido, se tivermos em consideração a extensão das costas espanholas e, isso sim, com o porta-aviões — o «Dédalo» — que está caíndo de velho.

Para corresponder às missões respeitantes aos dois triângulos citados, e sem esquecer a zona norte-atlântica e biscaíña, a Armada estima necessitar de dois grupos de combate, cada um dotado de um porta-aeronaves, um cruzador e entre seis a oito escoltadores, para o que concebeu a terceira fase do seu programa naval. Um porta-aeronaves, o «Príncipe das Astúrias», começou a ser construído em Maio último, sendo da categoria dos projectos britânico (o célebre «Invencible» que já actuou nas Malvinas com resultados não muito positivos) e italiano. Por ora, das Armadas europeias só a França conta com porta-aviões autênticos.

Os investimentos previstos em 1982 para a expansão e modernização das Forças Armadas supõem quantias ridículas, da ordem dos 40 000 milhões de pesetas (28 milhões de contos) tanto para a Armada como para o Exército, e de cerca de 20 000 (14 milhões de contos) para a Força Aérea, o que corresponde a menos de metade da Itália.

Em 1981 os gastos com o pessoal representavam 54,2% do Orçamento de Defesa Militar.

Quanto ao Exército, defronta-se com um período de transformação para o pôr ao nível de outros países europeus.

A Força Aérea entra na NATO com um conjunto de aviões dos Comandos Aéreo de Combate e Tático (50% obsoletos), e um Comando de Transportes bem dotado.

Segundo o exposto, a Aliança tenderá a exigir da Espanha a potenciação dos seus meios aéreos de luta anti-submarina, que hoje se resumem a 5 «Lockheed P-3 Orion» de uma versão antiquada, obtidos em segunda mão.

Redacção

**EXECUÇÃO GRÁFICA
DO CEGRAF/EX**

