

# **Análise Geopolítica e Geoestratégica de Portugal. Factores Físico, Humano e Circulação.**

Tenente-coronel  
João Luís Rodrigues Leal



## **Introdução**

A análise geopolítica e geoestratégica de Portugal requer reflexões de natureza profunda e complexa. Existem vários modelos para levar a cabo esta tarefa, sendo que um deles nos é proporcionado pelo Instituto de Altos Estudos Militares (1993). Este, sugere que comecemos com um quadro geopolítico de referência, e com o cenário estratégico base; que continuemos com o estudo dos factores geopolíticos e geoestratégicos (a «parte de Leão» da análise em questão); que tenhamos em conta a interacção com as influências externas; e, enfim, que arrebate as conclusões e considerações finais.

Já vimos que seria grande o desafio de efectuar um estudo da dimensão ora referida, mas razões que se prendem certamente com a incapacidade do autor, conjugadas com as limitações de espaço impostas e, principalmente, com a determinação de impor o maior rigor académico e conhecimento de que dispõe aos pontos abordados, levam-nos a desenvolver apenas alguns factores que consideramos essenciais neste limiar do século XXI.

Existem algumas análises geopolíticas e geoestratégicas de Portugal, mas que, em nosso entender, pecam por estar desactualizadas e, particularmente por serem demasiado descritivas, não cumprindo com o fenómeno analítico que é suposto fundamentá-los. Consideramos que um estudo desta natureza é de tal forma complexo que é merecedor de vários tomos e de uma equipa multidisciplinar que lhe dê corpo, mas também consideramos, numa posição muito própria, que constitui uma aposta bastante atractiva e que deve ser feita.

Decerto voltaremos a esta análise, em estudos futuros, desenvolvendo outros factores, para complementar e actualizar a análise ora iniciada.

A análise dos factores geopolíticos e geoestratégicos é usada para conjurar

potencialidades e vulnerabilidades. Estes factores “...não definem, por si só, o Poder de determinado actor, mas providenciam contribuição significativa para tal e para uma decorrente interpretação da realidade, quer nacional, quer internacional, utilizada em diferentes escalas, desde a regional até à mundial” (Dias, 2005, p.222).

Neste trabalho escolhemos analisar três factores, que em nosso entender justificam atenção redobrada no período que vivemos e nos permitem relevar aspectos que reputamos de bastante interesse. Assim, vamos analisar os Factores Físico, Humano e Circulação.

Portugal ao longo da sua história tem experimentado momentos de grande protagonismo mundial, ultrapassando em muito o que seria expectável para um país da sua dimensão física e populacional. Chegou mesmo a dividir o mundo, no período áureo das descobertas marítimas, celebrando o Tratado de Tordesilhas com Espanha.

O território nacional também tem variado de acordo com vários momentos históricos e, sobretudo, de acordo com a capacidade de afirmação que Portugal teve nesses mesmos momentos.

As últimas décadas do século XX e o início do século XXI provocaram alterações profundas na ordem internacional, induzindo forte redução do território nacional português, e gerando uma pluralidade de fenómenos e organizações que vieram tirar protagonismo às tradicionais fronteiras de soberania, dando ênfase a novas fronteiras que devem ser consideradas aquando da realização de um estudo como aquele que nos propomos realizar.

No capítulo 1 do nosso estudo caracterizamos a forte redução do território nacional português, pois essa redução ainda hoje não parece perfeitamente assimilada e, talvez possa justificar a tentativa que ainda hoje fazemos de assumir, por outras vias, um papel relativamente importante no mundo. No capítulo 2 apresentamos a pluralidade de fronteiras que hoje condicionam a acção do Estado português, e onde se jogam vários interesses que urge salvaguardar. No capítulo 3 analisamos o factor físico, desenvolvendo os vários sub-factores que nos permitem ter uma verdadeira percepção de Portugal, contextualizando-o e tirando ilações que nem sempre são consideradas num estudo desta natureza. No capítulo 4 aquilatamos do factor humano e da homogeneidade da população portuguesa, tendo em conta um conjunto indicadores que nos permitem identificar vulnerabilidades e potencialidades, bem como tendências que vão cimentando. No capítulo 5 dissecamos o factor circulação, nomeadamente nas comunicações de relação, e nas comunicações de transportes, dando ênfase às profundas alterações ocorridas a nível do transporte rodoviário, ferroviário e aéreo, não esquecendo as condutas que permitem transportar gás natural. Terminamos o trabalho tecendo algumas considerações finais que, em nosso entender, relevam os aspectos mais importantes deste estudo.

## **Capítulo I - O Território Nacional**

O Território Nacional constitui uma realidade objectiva e subjectiva de todas as Nações - grandes, pequenas, ricas ou pobres - que é produto e acompanha a manifestação da sua vitalidade, aceitando-se universalmente que haja por ela empenho permanente mas sem prejuízo do equilíbrio internacional e da paz (Alves, 1988).

É símbolo da Pátria, fulcro de vida da Nação e sede da soberania, constituindo-se no elemento básico em torno do qual se desenvolve e polariza toda a acção de Defesa Nacional (MDN, 1986).

Ao longo dos tempos têm-se verificado várias alterações do Território Nacional, pois após um longo período de expansão territorial regressamos às nossas fronteiras originais.

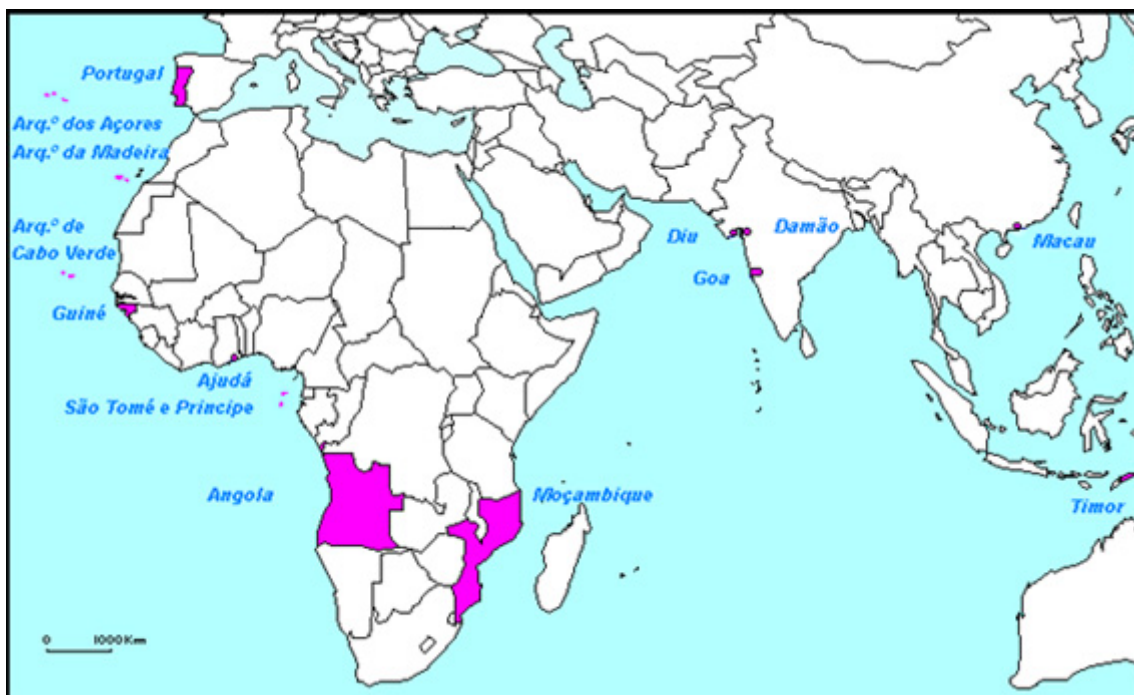
As últimas décadas coincidiram com a redução do Território Nacional<sup>1</sup>, mas essa redução deve ser estudada com a Constituição Política da República Portuguesa de 1933<sup>2</sup> e, com a Constituição da República de 2 de Abril de 1976.

A Constituição Política da República Portuguesa de 1933 define assim a pluricontinentalidade do território português (Figura 1):

- Na Europa: O Continente e Arquipélagos da Madeira e dos Açores;
- Na África Ocidental: Arquipélago de Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe e suas dependências, S. João Baptista de Ajudá, Cabinda e Angola;
- Na África Oriental: Moçambique;
- Na Ásia: Estado da Índia e Macau e respectivas dependências;
- Na Oceânia: Timor e suas dependências.

O mesmo artigo refere que a Nação não renuncia aos direitos que tenha ou possa vir a ter sobre qualquer outro território (Decreto-Lei n.º 22241/33).

O Acto Colonial<sup>3</sup> deixa bem claro o espírito do regime em relação ao Território Nacional, que não o da Europa, ao referir no artigo 2.º que “é da essência orgânica da Nação Portuguesa desempenhar a função histórica de possuir e colonizar domínios ultramarinos e de civilizar as populações que neles se compreendem, exercendo também a influência moral que lhe é adstrita pelo Padroado do Oriente”.



**Figura 1:** Território Português definido pela Constituição Política da República Portuguesa de 1933. Fonte: (Decreto-Lei nº 22241/33)

Através do artigo 3.º, reafirma o território de Portugal e atribui a designação «colónias» aos domínios ultramarinos de Portugal, passando estas a constituir o Império Colonial Português.

O artigo 7.º refere que o Estado não aliena, por nenhum modo, qualquer parte dos territórios e direitos coloniais de Portugal, sem prejuízo da rectificação de fronteiras, quando aprovada pela Assembleia Nacional (Decreto-Lei n.º 22465/33).

A 11 de Junho de 1951 foram introduzidas alterações na Constituição Política da República Portuguesa. O território de Portugal mantém-se, mas os territórios ultramarinos passam a ter nova designação, pois o artigo 134.º denomina-os genericamente de «províncias», e passam a ter organização político-administrativa adequada à sua situação geográfica e às condições do meio social.

No artigo 135.º da mesma Lei, afirma-se que as províncias ultramarinas, como parte integrante do Estado Português, são solidárias entre si e com a metrópole, sendo essa solidariedade definida no artigo 136.º: “A solidariedade entre as províncias ultramarinas e a metrópole abrange especialmente a obrigação de contribuir por forma adequada para assegurar a integridade e defesa de toda a Nação e os fins da política nacional definidos no interesse comum pelos órgãos da soberania” (Lei n.º 2048/51).

A 16 de Agosto de 1971 foi dada nova redacção a várias disposições da Constituição Política da República Portuguesa, algumas delas dignas de registo para o nosso estudo. Assim, logo no artigo 4.º é referido que a Nação Portuguesa constitui um Estado

independente, cuja soberania, una e indivisível, só reconhece como limites a moral e o direito. Prossegue, afirmando em § 2.º que o Estado Português cooperará com os outros Estados na preparação e adopção de soluções que interessem à paz entre os povos e ao progresso da humanidade, preconizando a arbitragem como meio de dirimir os litígios internacionais.

O artigo 133.º vai mais longe que o artigo 134.º da Lei n.º 2048/51, ao definir que os territórios da Nação Portuguesa situados fora da Europa constituem províncias ultramarinas, com estatutos próprios como regiões autónomas, podendo ser designadas por Estados, de acordo com a tradição nacional, quando o progresso do seu meio social e a complexidade da sua administração justifiquem essa qualificação honorífica (Lei n.º 3/71).

A dispersão do território português por vários continentes constituía, no início da década de 70, uma força imensa, pois parte do território localizava-se em posições geográficas muito sensíveis nas ligações intercontinentais. Este aspecto é importante na medida em que a confrontação entre os dois blocos políticos e militares - Americano e Soviético - se processava nos vários continentes (Ferreira, 1985).

Em 27 de Julho de 1974 é publicada a Lei Constitucional n.º 7/74 "(...) que esclarece o alcance do n.º 8 do capítulo B do Programa do MFA ao definir que de acordo com a Carta das Nações Unidas, Portugal reconhece o direito dos povos à autodeterminação, aceita a independência dos territórios ultramarinos, e dá competência ao Presidente da República, ouvidos o Conselho de Estado e o Governo Provisório, para concluir acordos relativos ao exercício do direito de independência" (Cardoso, 1995, p.378).

A descolonização das províncias ultramarinas<sup>4</sup> provocou uma grande redução do território de Portugal, que ficou confinado - de acordo com o artigo 5.º da Constituição da República de 2 de Abril de 1976 - ao território historicamente definido no continente europeu e aos arquipélagos dos Açores e da Madeira; prossegue afirmando que o Estado não aliena qualquer parte do território português ou dos direitos de soberania que sobre ele exerce, sem prejuízo de rectificação de fronteiras, e afirma que a lei define a extensão e o limite das águas territoriais (12 milhas), e os direitos de Portugal aos fundos marítimos contíguos - Zona Económica Exclusiva (200 milhas).

Com a descolonização, o País viu o seu espaço de referência grandemente reduzido: de um cenário que ia das duas costas de África até Timor, foram confinados ao recanto mais ocidental da Europa. É claro que assumiu outros compromissos internacionais e até abriu novas perspectivas de cooperação com os países Africanos Lusófonos.

À forte redução do Território Nacional que se seguiu ao 25 de Abril de 1974 haveria de seguir-se o período de internacionalização do País, consubstanciado na adesão à então Comunidade Económica Europeia (CEE) e na assunção plena das suas responsabilidades nas mais variadas organizações internacionais, com o conseqüente aumento dos espaços nos quais se encontra inserido.

Actualmente o território português apresenta uma configuração triangular, com vértices nos Açores, Madeira e Continente, e é normalmente denominado de Triângulo Estratégico Português. Localiza-se numa das áreas de maior confluência de tráfego marítimo do mundo, sendo que permite controlar ou proteger as rotas marítimas que ligam o Norte da Europa e o Mediterrâneo com a África e Médio Oriente, conferindo projecção mundial e inegável importância estratégica ao território português. As suas principais funções estratégicas estão ligadas ao reforço rápido do teatro de operações Europeu e aos conceitos de defesa avançada dos Estados Unidos da América (MDN, 1986; Martins, 1991).

O estudo Geopolítico e Geoestratégico que efectuamos incide sobre o território ora apresentado (incluindo fronteiras de soberania, águas territoriais e espaço aéreo), mas também sobre a Zona Económica Exclusiva e Mar inter-territorial.

## **Capítulo II - A Pluralidade das Fronteiras**

O conceito estratégico de Portugal desenvolveu-se ao longo dos séculos com uma fronteira fixa e outra em movimento. A fronteira fixa limitava os arquipélagos dos Açores e da Madeira, bem como a parcela do Território Nacional pertencente ao Continente Europeu; era apresentada como irrenunciável, com carácter de «sagrada», sendo que a sua defesa justificava todos os esforços da parte dos cidadãos. A fronteira em movimento resultou do esforço nacional de expansão da Fé Cristã e do Império, traduzindo-se nas campanhas contra os Muçulmanos e na epopeia dos Descobrimentos. Os territórios conquistados/descobertos haveriam de conferir novas fronteiras ao Território Nacional, no entanto, essas fronteiras revestir-se-iam de valor diferente para os portugueses: às fronteiras dos territórios que foram povoados pelos nossos concidadãos também foi atribuído o carácter de «sagradas», enquanto às fronteiras dos territórios não povoados foi conferido um carácter de menor importância, que permitia absorver eventuais alterações sem humilhações nacionais (à semelhança da retirada dos portugueses do actual Sri Lanka)<sup>5</sup>.

Com o fim do Império e o regresso às fronteiras originais, correspondentes a um território de 92 074 Km<sup>2</sup>, já não podemos permanecer vinculados a conceitos estratégicos anteriores que eram válidos no contexto em que foram aplicados, mas estão hoje ultrapassados, à semelhança das condições geoestratégicas que os determinaram.

Agora que o século XXI está no seu prelúdio, podemos afirmar que a fronteira se «desfibrou», exigindo novos conceitos e novas atitudes para uma resposta eficaz à realidade nacional e internacional. Esta, anuncia-nos uma multiplicidade de territórios e de traçados de fronteiras, com diferentes significados, em função dos objectivos dos Estados e das capacidades disponíveis, anunciando diversos espaços que não coincidem nos seus limites e apontando para variados compromissos e estratégias internacionais (Moreira, 1996a).

A fronteira de soberania<sup>6</sup> limita um espaço que a comunidade nacional acredita ser vital à sua sobrevivência (Leandro, 1992). Continua a ser mobilizadora de vontades, e qualquer Estado que a queira preservar e defender tem que olhar para além dela, uma vez que é hoje muito mais complexa e diversificada que aquando da Guerra-fria, sendo utópico desejar manter a sua estabilidade exclusivamente à custa de acções no interior do limite geográfico do Território Nacional (Nogueira, 1995; Vitorino, 1998).

A estabilidade da fronteira de soberania está ligada ao desenvolvimento económico e consequente organização harmónica do espaço nacional, bem como ao reforço da identidade nacional.

As vulnerabilidades da fronteira de soberania combatem-se através de uma teia de solidariedades e da criação de interdependências além fronteiras, constituindo-se uma fronteira alargada de segurança. Neste espaço estão em causa valores comuns, interesses nacionais e interesses das alianças, que pontualmente poderão não coincidir, sendo que neste caso, Portugal deve adoptar uma postura estratégica de garantia da fronteira de segurança, da defesa colectiva e de garantia da estabilidade nacional (Ramalho, 1998).

Com a adesão de Portugal à CEE - em 1 de Janeiro de 1986 - a fronteira de soberania, não deixou de ser um mero apontamento administrativo, mas viu diminuída a sua importância. Surgiu uma nova fronteira, a tender para política, mas que Adriano Moreira haveria de designar por fronteira económica<sup>7</sup>.

Durante a Guerra Colonial, os portugueses viram o «carácter sagrado» das fronteiras de soberania substancialmente empolado pelo discurso oficial. Esta realidade contribuiu para o retardamento da percepção cívica de que as fronteiras de segurança - mais vastas e duradouras - não coincidem com as fronteiras de soberania (Moreira, 1996b).

As nossas fronteiras de segurança passam pela União Europeia (UE) e pela Organização do Tratado Atlântico Norte (OTAN), coincidindo com o incremento do papel de Portugal nas organizações internacionais de que faz parte. Neste âmbito, a OTAN actua numa fronteira de segurança que nada tem a ver com a sua antiga área de responsabilidade, sendo antes caracterizada por fronteiras de defesa militar colectiva, que se prendem com a preservação da estabilidade e da paz mundial e permite a actuação em qualquer ponto do globo terrestre (Ramalho, 1998).

Países que integram o mesmo sistema colectivo de segurança não têm obrigatoriamente da total sobreposição de objectivos políticos. Podemos afirmar que os objectivos gerais são comuns, mas que os países divergem na prossecução de interesses próprios, podendo acontecer que haja zonas de colisão e competição entre membros do mesmo sistema colectivo de segurança. As fronteiras dos interesses variam de acordo com a história, com as necessidades e com as capacidades de actuação dos vários países (Leandro, 1992).

A fronteira dos nossos interesses estende-se desde o espaço europeu até aos países lusófonos (Ramalho, 1998), razão pela qual Portugal tem vindo a incrementar solidariedades horizontais com os membros da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) de forma a preservar a fronteira cultural. Esta tarefa não se afigura fácil, devido às fidelidades que os vários estados mantêm nos espaços em que estão integrados.

A evolução tecnológica e a globalização levaram ao aparecimento do conceito de interesses universais, normalmente associado a questões vitais para a sobrevivência da humanidade (Nogueira, 1995), e que só serão ultrapassadas se forem encaradas numa perspectiva mundial pela generalidade das Nações. Esta não-fronteira tende a reforçar o papel da Organização das Nações Unidas (ONU) e das suas agências especializadas: é no seu âmbito que decorrem as operações de paz e se desenvolvem acções de apoio alimentar, sanitário, económico e educativo. A afirmação na cena internacional de alguns países de média ou pequena dimensão tem sido construída à custa do envolvimento em operações de paz multinacionais (Leandro, 1992).

Podemos afirmar que os desafios que se colocam a Portugal são diferentes para cada uma das fronteiras exigindo um Conceito Estratégico Nacional claro, que faça um apanhado das obrigações internacionais a que o País está obrigado e que identifique os interesses nacionais em causa.

O nosso estudo irá incidir quase que exclusivamente sobre Portugal delimitado pelas fronteiras de soberania, no entanto, porque os portugueses e o interesse nacional estão muito para além desta, casos haverá em que faremos a nossa análise em espaços mais alargados. Nesses espaços, joga-se a afirmação política nacional, a liberdade de acção e, em casos extremos, defende-se e preserva-se a identidade nacional.

### **Capítulo III - Factor Físico**

Este factor é extremamente importante por permitir caracterizar Portugal com rigor, tendo ainda a vantagem de ser o factor mais estável e aquele que pode ser analisado com maior antecedência.

#### **1. Sub-factor Localização**

Portugal localiza-se no extremo ocidental do continente europeu, virando-se para o Oceano Atlântico, de onde lhe têm chegado, ao longo de séculos, influências físicas e culturais diversas.

Ao longo da Antiguidade e quase toda a Idade Média, Portugal foi verdadeiramente o fim do mundo - *Finisterra* - conhecido à altura.

Neste limiar do século XXI, como já se vinha verificando nas últimas décadas do século passado, constitui-se como «porta de entrada» ou plataforma de projecção de poder da



potência hegemónica, os Estados Unidos da América (EUA), na Europa.

O território português inclui Portugal Continental e os Arquipélagos dos Açores e da Madeira. Nesta fase do trabalho, queremos realçar a extrema importância dos arquipélagos ora referidos, pois são dos poucos existentes em todo o Oceano Atlântico<sup>8</sup>, e especialmente no Atlântico Norte.

Portugal Continental enquadra-se entre os paralelos 37º e 42º de Latitude Norte e os meridianos de 6º a 9,5º de Longitude Oeste. O Arquipélago dos Açores é limitado pelos paralelos 37º a 39,5º de Latitude Norte e, pelos meridianos 25º a 31º de Longitude Oeste. Finalmente, o Arquipélago da Madeira tem uma latitude muito próxima do paralelo 33º de Latitude Norte e, é limitado pelos meridianos 16º a 17º de Longitude Oeste (Medeiros, 2005a).

O Arquipélago da Madeira é o mais próximo do território continental. Localiza-se cerca de 900 km para sudoeste de Lisboa, dista cerca de 1 000 km do Arquipélago dos Açores, 700 km do continente africano e, apenas 400 km das Canárias.

O Arquipélago dos Açores dista cerca de 1 390 km de Portugal Continental, 1 500 km do continente africano e cerca de 4 000 km de Nova Iorque.

As características apresentadas conferem a Portugal uma posição que podemos definir como sendo «Marítima e Litoral», permitindo acesso directo e fácil a um mar aberto. “Ocupa uma posição privilegiada na Fachada Atlântica da Península Ibérica, graças às Regiões Autónomas, situadas em pleno Atlântico, e à faixa contínua de maior significado demográfico e económico existente no sudoeste europeu...” (Ribeiro, 2001). Por outro lado, consagra uma posição central em relação ao Atlântico e aos corredores marítimos e aéreos, com ênfase no controlo das rotas intercontinentais que ligam a Europa à África e à América do Sul, bem como o Atlântico Norte ao Mediterrâneo.

## **2. Sub-factor Extensão**

Portugal tem uma superfície total de 92 074 km<sup>2</sup>, sendo que 88 994 km<sup>2</sup> correspondem à superfície de Portugal Continental e, 2 333 km<sup>2</sup> e 793 km<sup>2</sup> à superfície dos Arquipélagos dos Açores e da Madeira, respectivamente (Medeiros, 2005a).

Entre os 25 Estados-Membros da União Europeia, ocupa o 11.º lugar em extensão. É cerca de seis vezes mais pequeno que a França, três vezes maior que a Bélgica e semelhante à Hungria. O seu vizinho mais próximo, a Espanha, é cerca de cinco vezes maior.

A largura de Portugal Continental oscila entre 112 km e 218 km, enquanto a sua extensão máxima de Sul para Norte é de 561 km. Tem 1 215 km de fronteira terrestre com a Espanha e 848 km de costa.

O Arquipélago dos Açores, com os seus Grupos Ocidental<sup>9</sup>, Central<sup>10</sup> e Oriental<sup>11</sup> tem ilhas com dimensões muito díspares, oscilando entre os 17 km<sup>2</sup> do Corvo e os 747 km<sup>2</sup> de São Miguel. A área dos Açores corresponde a 2,5% da área total do País. Este arquipélago tem uma dispersão bastante significativa, pois a distância entre as ilhas mais distantes (Flores e Santa Maria) é de cerca de 600 km, ou seja, é maior que a distância máxima entre o ponto mais a Norte e mais a Sul de Portugal Continental, como vimos no parágrafo anterior.

A extensão e dispersão do Arquipélago dos Açores levantam dificuldades<sup>12</sup> em questões de coesão interna, de ligação entre ilhas, e entre estas e o continente<sup>13</sup>, mas também de atitudes isolacionistas, próprias de comunidades pequenas e insulares.

O Arquipélago da Madeira<sup>14</sup> tem uma superfície de 793 km<sup>2</sup>, o que corresponde a uma área muito semelhante à da ilha de São Miguel nos Açores e a apenas 0,9% da área total do País. A ilha de Porto Santo (42 Km<sup>2</sup>) e as Desertas<sup>15</sup> (14 Km<sup>2</sup>) têm uma superfície bastante inferior à Ilha da Madeira (737 Km<sup>2</sup>).

A extremidade meridional do território português é nas Selvagens, que são um conjunto de ilhéus<sup>16</sup> que na sua totalidade não ultrapassam os 3,6 km<sup>2</sup> de área.

“Ainda que de forma difusa, registaram-se pretensões territoriais recentes por parte da Espanha, sobretudo em 1995-96” (Medeiros, 2005a, p.19); esta, considera as Selvagens como sendo simples rochedos, logo não tendo cabimento no Direito Internacional. É que a Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Portugal seria significativamente reduzida se as pretensões espanholas vingassem, pois não se prolongava até tão próximo das Canárias; por outro lado, a ZEE nas Canárias alargava para Noroeste, aumentando significativamente o valor geoestratégico do arquipélago espanhol. De momento este assunto encontra-se encerrado, mas foi neste contexto que dois Presidentes da República<sup>17</sup> efectuaram viagens presidenciais às Selvagens, demonstrando inequivocamente à Comunidade Internacional que continuava a manter a soberania sobre as ilhas em questão.

Nas duas Regiões Autónomas - Madeira e Açores - até ao momento, ainda não surgiram movimentos separatistas com significado. Esta realidade tem permitido uma gestão equilibrada da autonomia e a maximização dos proveitos decorrentes do estatuto peculiar que possuem dentro do Estado-Nação a que pertencem<sup>18</sup> (Leal, 2004).

Portugal continental não tem profundidade estratégica que permita o «amortecimento» de acções militares contra o nosso território e a «troca de espaço por tempo». Esta vulnerabilidade tem sido colmatada, ao longo da história, na busca da profundidade que os arquipélagos lhe conferem, embora de forma limitada e à custa da descontinuidade territorial.

Na óptica estratégico-militar, a pequena dimensão de Portugal não permite, a desejável dispersão dos principais complexos industriais e dos principais centros de decisão

nacionais, reduzindo acentuadamente a possibilidade de sucesso de defesas passivas, bem como a capacidade de sobrevivência contra ataques aéreos.

### **3. Sub-factor Configuração**

A configuração do território "...deve ser percebida como o seu "desenho" na carta ou no mapa, plasmando o espaço onde a soberania é também exercida e defendida e materializado por limites reconhecidos internacionalmente" (Dias, 2005, p.227).

Portugal continental não apresenta grandes irregularidades nos seus contornos e apresenta a configuração nítida de "...um rectângulo alongado no sentido do meridiano, que constitui uma das figuras de Estado mais harmoniosas e mais simples" (Ribeiro, 1987, p.59).

Do ponto de vista geopolítico e geoestratégico devemos analisar as três regiões naturais de Portugal: Portugal continental, o arquipélago dos Açores e o arquipélago da Madeira.

A dispersão das parcelas do território, de algum modo, dificulta a eficácia da administração, a circulação entre regiões naturais e a coesão política. Cientes destas limitações tem-se procurado uma maior integração e, quando possível, coordenação entre diferentes sectores da sociedade, através do estatuto de autonomia dos arquipélagos.

Portugal continental tem 1 215 km de fronteiras terrestres com Espanha, 339 km a Norte e 876 km a Leste. O facto de ter fronteira terrestre com apenas um Estado Soberano é deveras significativo e tem permitido que essa mesma fronteira seja das mais antigas e estáveis do mundo. Este facto é espantoso para um Estado pertencente ao continente europeu, onde rivalidades e reivindicações assentes em nacionalidades distintas e em culturas antigas tantas vezes têm induzido conflitos e deslocado fronteiras.

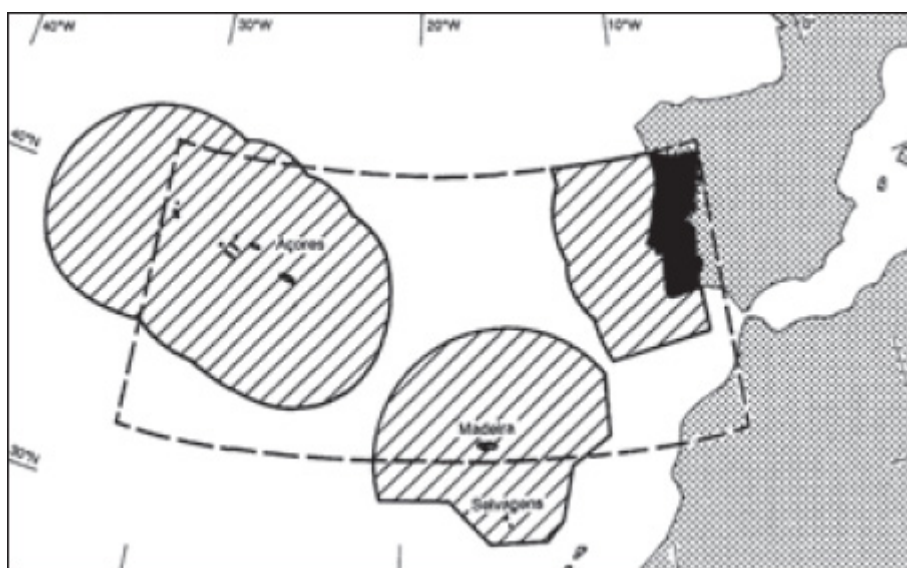
Com o Tratado de Alcañices, em 1297, fixou-se a fronteira portuguesa que, com pequenas alterações, chegou aos nossos dias, perfazendo uns notáveis sete séculos de estabilidade. O maior ultraje ao Tratado em questão tem a haver com a "...ocupação de Olivença pelos Espanhóis, em 1801, ainda que não reconhecida pelas convenções internacionais posteriores" (Medeiros, 2005, p.28), mas que parece não perturbar as relações actuais entre os dois Estados.

### **4. Sub-factor Mar e Vias Navegáveis**

Portugal tem um território de dimensão reduzida quando comparado com outros países da Europa, no entanto possui a maior ZEE da UE com cerca de 1 700 000 km<sup>2</sup>, "...dos quais 437 000 km<sup>2</sup> se ligam à Madeira e 938 000 km<sup>2</sup> aos Açores" (Medeiros, 2005a, p.20).

A dimensão da nossa ZEE é cerca de dezoito vezes superior à da extensão terrestre (como podemos ver na Figura 2), conferindo a Portugal uma importância muito maior do que seria de prever para um país da sua dimensão. Para ilustrar a afirmação ora

efectuada basta verificar que só a ZEE dos Açores é cerca de dez vezes maior que a área de Portugal continental.



**Figura 2:** Território Português (e respectiva Zona Económica Exclusiva)

**Nota:** O conjunto das parcelas do território espalha-se por um enorme rectângulo esférico, com cerca 1 000 km de Norte para Sul (sem contar com os ilhéus desabitados das Selvagens), e cerca de 2 300 km, em média de Leste para Oeste.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar<sup>19</sup> define a ZEE até às 200 milhas medidas a partir da linha de costa. Esta Convenção confere a cada Estado o direito de gerir, conservar e explorar todos os recursos naturais, tanto das águas como do leito oceânico, mas também o dever de garantir a sua segurança e defender a sua posição geostratégica. Silva Cunha e Maria Pereira (2004, p.618) também ressaltam que “...todos os outros Estados, com ou sem litoral, beneficiam de certas liberdades” na ZEE portuguesa.

Portugal, pelos direitos e obrigações que a ZEE lhe confere, é um país privilegiado, mas está colocado perante desafios políticos, económicos, ambientais e de segurança que requerem linhas de acção políticas e estratégicas bem definidas.

A UE, no âmbito da «Política Comum de Pescas» detém a competência exclusiva na conservação dos recursos biológicos das ZEE dos Estados-membros, sendo que apenas a gestão e exploração desses recursos é competência dos Estados-membros (Medeiros, 2005b).

Como a UE está em permanente evolução, desde 1 de Agosto de 2004 passou a ter também responsabilidades na exploração dos recursos biológicos. Assim, na ZEE dos Açores, entre as 100 e as 200 milhas, qualquer frota pesqueira dos Estados-membros pode pescar exactamente nas mesmas condições da frota pesqueira portuguesa. É um recurso que fica mais exposto, pois há na UE frotas muito mais poderosas que a

portuguesa, com destaque para a frota espanhola, uma das maiores do mundo.

Virgílio de Carvalho (1995) alerta para o facto da fronteira dos interesses estratégicos da Espanha passar no espaço inter-territorial português, mais propriamente na vasta área atlântica nele centrada. Assim, a Espanha pode tender a conferir importância crescente ao espaço inter-territorial português, o que lhe permite complementar sobremaneira o eixo estratégico «Balears - Estreito de Gibraltar - Canárias»<sup>20</sup>.

Outro factor de enorme importância estratégica para o nosso vizinho peninsular tem a ver com o facto do «triângulo estratégico espanhol»<sup>21</sup> ter nos Açores um dos vértices (Figura 3). Através deste triângulo pode controlar o acesso ao Canal da Mancha e ao Mar da Irlanda (Carvalho, 1995), mas também o golfo Andaluzo-Marroquino e a passagem para o Mediterrâneo (Santos, 2001).

Portugal possui três Portos de Águas Profundas<sup>22</sup>: Leixões, Lisboa e Sines. Estes, em nosso entender, fazem com que Portugal possa constituir importante plataforma para a Europa, nomeadamente com o transbordo de cargas (de rotas oceânicas para rotas costeiras) e de entrada na Europa (ligação com ferrovia e rodovia).



**Figura 3: Zonas de Interesse Estratégico Espanhol**

## 5. Sub-factor Morfologia

A história geológica de Portugal continental está intimamente ligada à abertura do Atlântico Norte e à compressão mediterrânea. Já os arquipélagos dos Açores e da Madeira têm a sua origem estrutural estritamente ligada à evolução do relevo submarino do Atlântico (Ferreira, 2005).

## 5.1 Relevo

Portugal não é um país com acidentes orográficos muito acentuados, sendo que a sua altitude máxima é de apenas 2 351 metros, no Pico. Em Portugal continental, o ponto de maior altitude é na Serra da Estrela, mas não vai além dos 1 993 metros<sup>23</sup>.

Há, contudo, um amplo contraste entre o Norte, mais alto e montanhoso, e o Sul, mais plano e de altitudes muito inferiores. A faixa litoral Centro/Norte é caracterizada por possuir terras baixas.

Portugal continental apresenta uma compartimentação do terreno no sentido Nordeste-Sudoeste, e as suas principais montanhas estão integradas no Sub-sistema Pirenaico. O maciço montanhoso de maior significado é o Maciço Galaico-Duriense, mas também assumem especial importância os sistemas Divisório Central, Toledano e Mariânico (Figura 4).

Podemos afirmar que a compartimentação do terreno dificulta acções militares terrestres no sentido Norte-Sul, e vice-versa, mas permite materializar mais que uma direcção natural de penetração para o interior da Península Ibérica.

Numa óptica estratégico-militar, o Norte e o Interior Centro de Portugal continental podem proporcionar zonas de refúgio a pequenos grupos que pretendam conduzir acções de guerrilha, mas não apresentam condições muito favoráveis ao emprego de «carros de combate». O Sul apresenta menor valor defensivo, possibilitando o emprego mais fácil de todo o tipo de viaturas blindadas.



**Figura 4: Compartimentação do Terreno em Portugal Continental**

## 5.2 Hidrografia

Em termos de disponibilidade hídrica, Portugal, quando comparado com os países da região euro-mediterrânea situa-se numa posição intermédia, mas, quando comparado com os seus vizinhos já está numa situação privilegiada, pois apenas utiliza 16% dos seus recursos hídricos renováveis (Ramos, 2005).

A disparidade ora apresentada será exacerbada no futuro, fruto do forte crescimento populacional dos países árabes, conduzindo ao agravamento dos conflitos actuais, com destaque para os de disputa da água, bem como ao reforço das correntes migratórias em direcção ao Sul da Europa (e neste aspecto, como noutros, Portugal terá, certamente, alguma capacidade de atractibilidade).

Em Portugal só se legislou sobre as bacias hidrográficas transfronteiriças, aquando da adopção, em 2001, do Plano Nacional da Água. Este resultou de 15 planos de bacia, tantos quantos as bacias hidrográficas que drenam Portugal continental, e 2 planos regionais da água, correspondentes aos 2 arquipélagos (PNA, 2001).

Espanha e Portugal partilham as principais bacias hidrográficas da Península Ibérica, sendo que praticamente 2/3 do território português estão localizados em bacias internacionais<sup>24</sup>. Portugal tende a ficar refém de qualquer iniciativa espanhola no domínio da gestão dos recursos hídricos, pois a sua localização a jusante da Espanha constitui

uma vulnerabilidade nacional que justifica a adopção de um processo negocial contínuo, baseado nos Direitos Internacional e Comunitário, numa atitude de cooperação efectiva e, principalmente, na implementação de medidas concretas que minimizem essa vulnerabilidade.

Virgílio de Carvalho (1995) também salienta a urgência da gestão cuidada das águas<sup>25</sup>, chamando a atenção para a importância dos rios internacionais que sendo navegáveis permitem o relacionamento económico de algumas povoações espanholas com o Atlântico.

Julgamos importante salientar que os principais rios de Portugal têm reduzida navegabilidade, mas, por norma, terminam em bons portos.

Um projecto de grande envergadura foi realizado em Portugal com o intuito de minimizar a vulnerabilidade decorrente de estarmos a jusante das grandes bacias hidrográficas transfronteiriças: a barragem do Alqueva. Esta barragem deu origem ao maior lago artificial da Europa, com 250 km<sup>2</sup> de superfície, 83 km de comprimento e 1 160 km de margens!

Trata-se de um projecto<sup>26</sup> que quando concluído terá capacidade para garantir 110 000 ha de regadio numa das zonas mais secas do país, e constitui, já, uma verdadeira reserva estratégica de água, com capacidade máxima de armazenamento na ordem dos 4 150 hm<sup>3</sup>. Sobre este assunto, Catarina Ramos (2005, p.394) refere que a capacidade de armazenamento de água na parte portuguesa da bacia do Guadiana passou de 24%, antes da entrada em funcionamento da barragem, para uns impressionantes 243%.

A reserva de água ora constituída é estratégica<sup>27</sup> por ter capacidade para garantir o abastecimento público de água a toda a população daquela região do Alentejo durante praticamente um ano, permitindo fazer face aos anos de seca com menos custos para a população. Também é uma reserva estratégica por permitir simultaneamente o apoio à actividade económica (essencialmente na agro-pecuária), produzir energia<sup>28</sup>, apoiar a actividade náutica e, consagrar um turismo e lazer afoito na sustentabilidade.

## **6. Clima, Solo e Vegetação**

Portugal continental, apesar de ser uma estreita faixa de terras banhadas pelo Atlântico, apresenta contrastes climáticos nas suas regiões. Os Açores têm um clima de carácter profundamente oceânico, enquanto a Madeira tem um clima de tonalidade mediterrânea.

A influência térmica directa da massa oceânica e o ar marítimo proveniente do atlântico afectam largamente o território continental, no entanto, Portugal também sofre influência de outros climas<sup>29</sup>, ficando sujeito a uma fragmentação de massas de ar que sustentam a diferenciação regional do clima.

Podemos afirmar que o Portugal tem basicamente um clima mediterrâneo, que além de



moderado é francamente original à escala mundial, pois um Verão sem chuva, solarengo e quente, alterna com a estação fresca, onde se sucedem desordenadamente dias de chuva e abertas. “É o único tipo climático em que o pino do calor e a maior secura coincidem no tempo. Em todo o resto do Globo, a precipitação reparte-se quase igualmente entre os meses do ano ou, então, a estação chuvosa coincide com o momento em que o Sol sobe mais alto no céu” (Daveau, 1995, p.24).

O anticiclone subtropical dos Açores assegura um ar muito seco, que impede a formação de qualquer precipitação à latitude de Portugal, durante o Verão, e do Sahara, durante todo o ano.

Do ponto de vista estritamente militar o solo do Alentejo, por argiloso, logo dificilmente permeável às águas da chuva, pode diminuir a traficabilidade, pois as viaturas deparam com lama nos períodos de chuva. Esta situação não assume grande importância durante a maior parte do ano, porque é precisamente nesta região que a pluviosidade atinge os níveis mais baixos.

O Norte de Portugal continental é dominado por florestas caducifólias<sup>30</sup>, embora a pressão humana, através do fogo, pastorícia e agricultura, tenha conduzido progressivamente à sua substituição por matos, por vezes densos e altos. Estas representam actualmente mais de metade da cobertura vegetal do Norte de Portugal (Moreira e Neto, 2005), constituindo, em nosso entender, e porque frequentemente abandonadas e desordenadas, uma das principais causas das consequências desastrosas dos fogos que assolam o nosso país.

O Centro e o Sul de Portugal continental são dominados por florestas marcescentes<sup>31</sup>, nomeadamente pelos cercais da Estremadura e Serra da Arrábida<sup>32</sup>, pelos cercais do Algarve<sup>33</sup> e pelos sobreirais<sup>34</sup>.

Em Portugal também existem florestas de coníferas (vulgarmente conhecidos por pinhais), que já não são naturais, mas sim cultivadas. Nas Serras da Estrela e Gerês ainda existem algumas florestas de pinheiro-silvestre, no Sul de Portugal continental é vulgar ver matas plantadas com pinheiro-manso, mas o mais frequente são as florestas cultivadas por pinheiro-bravo, muito difundido pela totalidade do território nacional.

O solo português, com raras excepções<sup>35</sup>, não é particularmente interessante para ser explorado pela agricultura. A fraca produtividade dos solos, quando associada ao minifúndio ainda existente no Norte e no Centro interior de Portugal continental, às restrições impostas pela «Política Agrícola Comum» (PAC) da UE, e à enorme concorrência que o Mercado Único Europeu, fazem com que a agricultura em Portugal seja dificilmente rentável e atractiva.

O clima mediterrâneo também não é particularmente favorável à agricultura, pois a não coincidência do calor e da chuva desfavorece o crescimento das plantas (Daveau, 1995). Mesmo os cereais são de rendimento fraco.

A redução drástica da actividade agrícola em Portugal tem na destruição do tecido produtivo português a primeira e mais grave consequência. É certo que os portugueses podem, frequentemente, adquirir no supermercado produtos mais baratos (e por vezes de melhor qualidade) do que se fossem produzidos em Portugal, ou pelos próprios; mas, no que interessa para uma análise geopolítica e geoestratégica, embora nunca tivéssemos hipótese de obter a desejável «autarcia», deveríamos evitar a quase total destruição da produção agrícola e, logo, a enorme dependência de países terceiros para a obtenção de recursos alimentares essenciais a sobrevivência das pessoas. Esta vulnerabilidade nacional é deveras gritante, podendo assumir uma dimensão de enorme gravidade, em situações de crise, ao colocar em causa a própria sobrevivência da população.

## **Capítulo IV - Factor Humano**

O Factor Humano é um dos factores geopolíticos mais importantes, devendo ser analisado em qualidade e em quantidade, mas utilizando múltiplos indicadores que nos dizem das capacidades, valores, coesão nacional e possibilidade de fragmentação de uma unidade geopolítica.

É sem dúvida um factor que diz muito acerca do estágio de desenvolvimento de um povo e da sua capacidade para progredir ou regredir.

### **1. Sub-factor Demografia**

Portugal apresenta unidade nacional clara e inquestionável que advém essencialmente do facto do seu povo estar "...imbuído de uma cultura complexa e original, lentamente forjada ao longo de séculos por diferenciação progressiva em relação aos vizinhos, cristão e muçulmanos" (Daveau, 1995, p.80).

Não pretendemos fazer a análise da evolução demográfica em Portugal do último século, mas relevamos que na década de 60 e metade da década de 70 do século passado houve uma ligeira diminuição da população portuguesa, sobretudo da população jovem, que emigrou de forma intensa para os países industrializados mais próximos<sup>36</sup>, mas que experimentavam uma fase de desenvolvimento económico bastante rápida. Simultaneamente a taxa de natalidade ia baixando, com o saldo natural a aproximar-se do zero, e a população ia envelhecendo fruto do aumento da esperança de vida.

"A partir de 1976 a população portuguesa voltou a crescer, pela integração de numerosos «retornados» de Angola e Moçambique e o regresso de parte dos emigrantes, envelhecidos ou em risco de desemprego nos países de imigração" (Daveau, 1995, p.81).

A tendência de crescimento ainda hoje se mantém, tendo sofrido novo impulso na década de 90, quando, na sequência da queda do muro de Berlim e do final da Guerra-Fria, houve uma forte vaga de imigrantes provenientes da Europa de Leste<sup>37</sup>. É um fenómeno novo na nossa história, pois tradicionalmente fomos um povo de emigrantes e agora

experimentamos a qualidade de país receptor, que nos lança novos desafios a que teremos de dar resposta.

Os imigrantes da Europa de Leste, muitas vezes em situação ilegal, têm constituído uma mão-de-obra que - não obstante desconheça a língua portuguesa - apresenta uma cultura de trabalho idêntica à nacional, uma sobrequalificação para as tarefas que se dispõe a realizar, uma situação de vulnerabilidade que se traduz frequentemente em salários extremamente baixos, e na permanência em habitações improvisadas, sem as mínimas condições de higiene. Também estão sujeitos à exploração indecente por parte de «grupos mafiosos» dos seus países de origem.

O fenómeno de fuga das pessoas dos centros rurais para os centros urbano-industriais ou de forte potencial turístico, sendo um fenómeno que ocorre na totalidade dos países desenvolvidos, também se verifica em Portugal, embora - e apesar de tudo - em menor grau, pois a nossa taxa de urbanização ainda não é das mais elevadas<sup>38</sup>. Como em Portugal a maior parte dos centros urbanos se encontram no litoral, o fenómeno ora referido provocou a «litoralização» do povoamento.

Os centros urbanos são mais atractivos para a população porque oferecem mais oportunidades de emprego e mais progresso social. A terciarização<sup>39</sup> do país teve maior expressão nos centros urbanos, suprimindo as perdas de emprego advindas do crepúsculo do sector secundário, e ainda abriu perspectivas àqueles que vinham do campo à procura de oportunidades que o sector primário lhes havia negado.

João Ferrão refere que temos hoje um país "...especialmente mais desequilibrado - maior concentração de pessoas, actividades, competências e oportunidades numa parcela reduzida do território - mas socialmente menos heterogéneo" (2003, p.24).

Em Portugal também existem alguns exemplos, felizes, de constituição de pólos interiores (cidades) que conseguiram criar capacidades para fixar e atrair população de forma sustentada, tendo aumentado significativamente o número de habitantes, apesar de estarem inseridos em regiões em rápida desertificação. Este fenómeno é conhecido, no planeamento regional, por «efeito de centrifugação», e tem um exemplo em Évora<sup>40</sup>, que foi capaz de criar condições de atractibilidade assentes em redes de apoio social alargadas, no desenvolvimento de pólos industriais, na exploração de turismo de qualidade (aproveitando a condição de património mundial) e na consolidação da ligação entre a cidade e a Universidade. Certo é que o Alentejo tem a mais baixa densidade populacional do país, mas Évora cresce e apresenta um dinamismo invejável.

Portugal, em 2005, apresenta uma taxa de mortalidade infantil de 5 nados mortos por cada 1 000 nascimentos. Este valor é cerca de metade da média europeia<sup>41</sup> (UNFPA, 2005, p.109) e revela uma evolução notável em relação aos valores da década de 70 do século passado, constituindo hoje um caso-estudo para outros países. A melhoria significativa do índice apresentado deve-se essencialmente às condições higiénicas e sanitárias, mas também à melhoria muito significativa dos cuidados de saúde que o

Estado disponibiliza a mães e filhos.

A esperança de vida é de 74,2 anos para homens e 80,8 anos para mulheres (UNFPA, 2005, p.109), um pouco melhor que a média europeia<sup>42</sup>, mas muito melhor que a média mundial<sup>43</sup>. Quando comparamos a esperança de vida de um português com as dos países do norte da Europa, apresentamos uma ligeira desvantagem, que em todo o caso tem vindo a ser atenuada ao longo dos anos.

Por outro lado, em 2005, a taxa de fertilidade é de 1,47 filhos por mulher, praticamente a mesma da média europeia<sup>44</sup>, mas bastante menos que a média mundial<sup>45</sup> (UNFPA, 2005), aproximando-nos, também neste dado, do modelo demográfico europeu. Ora como o índice de degenerescência<sup>46</sup> é de 2,1 filhos por mulher, podemos afirmar que a população de origem portuguesa está inexoravelmente a diminuir, não havendo possibilidade das gerações vindouras substituírem aquelas que as antecederam.

A diminuição de população jovem, em termos de Defesa Nacional, implica a abreviação de jovens disponíveis para cumprir o serviço militar. Esta situação, em tempo de paz, não tem consequências de maior<sup>47</sup>, mas, em situação de crise ou de guerra, pode tornar-se numa vulnerabilidade significativa, devido à diminuta capacidade de mobilização do país.

A população portuguesa só ultrapassou, pela primeira vez, os dez milhões de habitantes no final do século XX<sup>48</sup>. Historicamente ainda não o havíamos conseguido fruto de “percalços, como as guerras, debilidades, como a excessiva exposição a epidemias e outras doenças infecciosas, e privações, como a fome e a miséria que alimentaram sucessivos fluxos emigratórios...” (Ferrão, 2005, p.51).

António Barreto (2000, p.595) considera que até 2020 a população total de Portugal não deve atingir os 11 milhões de habitantes e, de acordo com a ONU só atingira os 10,7 milhões de habitantes em 2050 (UNFPA, 2005). Os actuais fluxos migratórios<sup>49</sup> que trazem imigrantes para o nosso país, nomeadamente, como já vimos, dos países do Leste europeu e dos países de expressão portuguesa, terão um papel importante no crescimento da população, permitindo-nos afirmar que serão, neste limiar do século XXI, o novo motor do crescimento demográfico português.

A diminuição de população de origem portuguesa, que se está a deslocar dos centros rurais para os centros urbanos, deixando os primeiros numa situação de forte desertificação (evidente em todo o interior do país), aliada aos fluxos de imigrantes pode, em caso limite, gerar uma situação nova mas de contornos muito especiais e, quem sabe, até perigosos para a coesão nacional e integridade do território. Estamos a pensar na possibilidade de grande número de imigrantes se virem a concentrar em determinada localidade/região do país, onde ao fim de algum tempo se assumem como clara maioria étnica. Algumas décadas mais tarde, essas minorias podem querer reivindicar estatutos de autonomia ou mesmo de independência que vão colidir com a vontade de um dos Estados-Nação mais antigos do mundo. Esta situação, por mais improvável que nos pareça, já aconteceu no Kosovo<sup>50</sup>, deixando claro que vastas zonas despovoadas podem

vir a constituir-se como factor de fragmentação, logo numa clara vulnerabilidade para Portugal<sup>51</sup>.

Se analisarmos com rigor o aumento conjugado da esperança de vida, da diminuição da taxa de natalidade, logo da taxa de fertilidade, então podemos constatar que a população portuguesa está a envelhecer rapidamente e de forma contínua<sup>52</sup>, o que levanta enormes desafios ao país. Estes desafios, se não forem resolvidos também podem tornar-se vulnerabilidades.

O maior desafio talvez seja o da sustentação da Segurança Social, pois nas últimas décadas do século passado, fruto do facilitismo e da comodidade decorrentes do «modelo social europeu», cometeu-se reiteradamente o erro de antecipar a idade de reforma de mulheres e homens, ao mesmo tempo que se lhes aumentava o valor das suas pensões. Como a esperança de vida continuava a aumentar, era inevitável que os cidadãos tivessem cada vez mais tempo de reforma. A agravar esta situação está o envelhecimento simultâneo da população, o que torna inevitável a actual situação de pré-rotura da segurança social. A solução adoptada passa pela redução das pensões e pelo adiamento da idade de reforma<sup>53</sup>.

Por outro lado, a população jovem, mais qualificada, vê retardada a sua entrada num mercado de trabalho mais flexível e que já não lhes garante um emprego «para toda a vida». É a adaptação do país a uma economia mundial mais globalizada e competitiva que assim o exige, não deixando espaço às novas gerações para acumularem «direitos adquiridos» semelhantes aos das gerações que as antecederam, e criando um «*gap* geracional» que se não for gerido habilmente poderá, em situações de crise, ser potenciador de situações de instabilidade.

Idealmente, o crescimento lento da população portuguesa “...deveria ser conjugado com o crescimento da produtividade, com a qualidade e a qualidade das estruturas sociais, com a quantidade de recursos existentes...” (Dias, 2005, p.241), permitindo tirar o máximo proveito da população jovem, que possui maior iniciativa, vitalidade e adaptabilidade a novas situações.

## **2. Sub-factor Etnografia**

De acordo com Mendes Dias (2005, p.244) analisar as características de uma população implica “...reconhecer, identificar e distinguir os «vectores» rácico, étnico, religioso e linguístico e outros que se possam consubstanciar como pólos de união ou de fragmentação”. Também deve ser estudada a homogeneidade ou heterogeneidade das populações residentes e outros factores que possam gerar focos de tensão conducentes a rupturas sociais.

Portugal é um país com uma homogeneidade religiosa considerável, sendo que os cristãos de matriz católica são claramente dominantes, pois de acordo com o Censos 2001 são cerca de 84% da população. O Protestantismo, Judaísmo, Islamismo e

Hinduísmo também existem em Portugal, mas não têm expressão significativa.

O Estado é laico e tem uma lei de liberdade religiosa, embora exista uma Concordata<sup>54</sup> que dá alguns benefícios à igreja católica. Esta situação advém do papel social que a igreja católica tem desempenhado ao longo de séculos, colmatando frequentemente o papel do Estado, mas também pela importância que teve ao longo de períodos marcantes da história de Portugal.

Actualmente não se vislumbram quaisquer indícios de radicalismo nas diferentes religiões existentes em Portugal, não se abrindo aqui uma vulnerabilidade que vai sendo frequente em outros Estados.

A língua é um dos aspectos da tradição cultural que mais pode funcionar como elemento de coesão de um povo. A língua portuguesa é falada praticamente por 100% da população, constituindo-se como um dos principais factores de unidade nacional e que melhor evidencia o facto de sermos um Estado-Nação de idade cobiçável. O Mirandês é já uma língua oficial, mas apenas tem alguma expressão em Trás-os-Montes.

Não é de menosprezar a importância do português como instrumento de ligação aos países que no passado foram colónias portuguesas e, com os quais assentamos a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP). Se é verdade que para esses países o português constitui colossal instrumento de unidade nacional, também é verdade que para Portugal é instrumento de difusão da cultura portuguesa e da lusofonia.

Apesar das melhorias verificadas nas últimas décadas, a população portuguesa continua com baixos níveis de instrução e qualificação, quando comparado com os países mais desenvolvidos<sup>55</sup>. Esta situação deve-se a razões históricas que passam pela expansão tardia do sistema escolar, pela relativamente recente instauração e posterior alargamento do período de escolaridade obrigatória, mas também pela reduzida formação ao longo da vida e pela democratização do acesso ao ensino superior. Consideramos fundamental o alargamento da rede de ensino pré-escolar, bem como, a partir da década de 80, dos estabelecimentos de ensino superior (politécnico e universitário), públicos e privados, por todos os distritos do país. Estes, possibilitaram o aumento do número de estudantes e deram nova dinâmica cultural e empresarial às localidades que os receberam.

O progresso da escolarização da população é uma realidade que tem permitido a modernização social e económica do país, tornando-o mais competitivo e qualificado.

O analfabetismo continua a ser um traço estrutural de grande parte dos concelhos do interior, profundamente envelhecidos. O analfabetismo formal, em 2001, para cidadãos com mais de 10 anos, era ainda de 9%, mas se considerarmos o analfabetismo funcional<sup>56</sup>, essa percentagem é ainda maior (Benavente et al, 1996), constituindo uma clara vulnerabilidade do nosso país na adaptação, que se pretende rápida e eficaz, a um mundo cada mais globalizado.

Grande parte dos recursos humanos mais qualificados reside em contexto urbano, com destaque para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, ou em áreas rurais com base económica industrial e terciária.

Somos da opinião que em termos de escolaridade ainda há um longo caminho a percorrer, pois apesar de investirmos em educação praticamente o mesmo que os nossos parceiros da UE<sup>57</sup>, afinal apresentamos indicadores bastante desfavoráveis, mesmo no contexto mais amplo da Organização Para a Cooperação e Desenvolvimento da Europa (OCDE), de que são exemplo a baixíssima percentagem da população que atingiu o ensino secundário ou concluiu um curso superior (UNDP, 2004; André, 2005). Os baixos níveis de escolaridade e literacia, em nosso entender, edificam um grande obstáculo ao desenvolvimento do país.

As dinâmicas de investigação são quase que exclusivamente públicas, pois a estrutura empresarial está pouco habituada a partilhar riscos e investimentos inerentes ao desenvolvimento da ciência e tecnologia e, o conhecimento e criatividade estão longe dos parâmetros europeus, como é demonstrado pelo reduzido número de publicações científicas e patentes registadas. Também aqui estamos perante uma vulnerabilidade que reduz grandemente a possibilidade de competirmos com economias mais sagazes, mas que também estreita a possibilidade do nosso país poder participar em projectos tecnológicos de ponta, afinal, aqueles em que participam os países mais desenvolvidos e, que não estão, nem estarão a médio prazo, ao alcance de economias agora muito competitivas em virtude de possuírem mão-de-obra extensiva, barata, mas pouco qualificada.

A participação das mulheres no mercado de trabalho é das mais elevadas<sup>58</sup> da Europa, constituindo um dos traços mais marcantes da evolução do mercado de trabalho<sup>59</sup> desde os anos 60, e contribuindo fortemente para o aumento das taxas de actividade, nomeadamente no meio urbano. Mas, apesar das mulheres serem, há já alguns anos, a maioria dos estudantes do ensino superior universitário, o certo é que o número daquelas que ocupam lugares de topo na administração do Estado, em empresas privadas, ou mesmo em outro tipo de organizações, é muitíssimo inferior ao dos homens. Esta situação deve-se essencialmente à estrutura «patriarcal» da sociedade portuguesa, ainda bastante penalizadora das mulheres, mas que tenderá a esbater-se com a tendência actual das mulheres serem a maioria dos estudantes no ensino superior.

A actual conjuntura económica e as reformas estruturais que não se realizaram têm provocado perda de competitividade, diminuição das exportações e o aumento da taxa de desemprego.

Se é verdade que ainda temos uma posição relativamente favorável, no âmbito da UE a 25 Estados-Membros, também é verdade que o aumento do desemprego provoca verdadeiros dramas familiares (sobretudo num país onde a taxa de endividamento das famílias é de 120%) e sobrecarrega o Estado, que vê diminuir a sua população activa e vê

aumentada a população que beneficia de subsídios.

No entanto, Isabel André (2005) refere que Portugal tem uma parcela bastante extensa da população que não assegura níveis mínimos de qualidade de vida, estando sujeita à exclusão pela pobreza.

## **Capítulo V - Factor Circulação**

O factor circulação atende as comunicações de relação<sup>60</sup>, na sua capacidade de potenciar ou desagregar a coesão interna do Estado, mas também na aptidão para influenciar os processos educativos.

Ainda pende sobre as comunicações de transporte, atendendo às suas características e relacionando-as com efeitos na economia, bem como no eventual deslocamento de forças militares e equipamento associado (Dias, 2005). Nas comunicações de transportes abarcamos o sistema rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo e, de conduta.

### **1. Sub-factor Comunicações de Relação**

As tecnologias de informação e os serviços que proporcionam contribuem para o desenvolvimento de um país e favorecem a implantação de actividades económicas, sendo que em Portugal "...o acesso alargado aos vários meios de comunicação alterou completamente a estrutura do sector e a própria atitude reguladora do Estado para com essas actividades" (Teixeira, 2005, p.254).

As telecomunicações conheceram na última década o efeito conjunto da abertura dos mercados, das privatizações e a intensificação tecnológica, assumindo hoje papel preponderante na melhoria da qualidade de vida das populações (Teixeira, 2005). Os desenvolvimentos ora referidos constituem premissas essenciais da «sociedade da Informação», que também conta com a liberalização do mercado para enfrentar os múltiplos desafios que se colocam à sociedade portuguesa.

As novas tecnologias de informação e comunicação tornaram os consumidores mais vulneráveis à instrumentalização por parte de vários grupos de interesses, nos quais podemos incluir os que controlam a comunicação social em Portugal. Os portugueses deixaram de ser colocados perante a tradicional difusão da «doutrina oficial do Estado», relativamente previsível e de contornos algo claros, para passarem a ser confrontados com interesses menos cristalinos e de entidades que desconhecem.

A rápida adesão dos portugueses às novas tecnologias de informação e comunicação não foi feita de forma uniforme. Foi nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, e na península de Setúbal, que a adesão obteve resultados esmagadores<sup>61</sup>, pois é também nestas áreas que se encontra a maior percentagem de alojamentos com múltiplas cablagens, ou seja, onde há oferta do mesmo serviço por mais do que um operador



(Teixeira, 2005). O interior do país, com destaque pela negativa<sup>62</sup> para Trás-os-Montes, Beira Baixa e Alto Alentejo, podemos considerá-lo «info-excluído», tão baixa é a utilização das tecnologias em questão.

Pensamos que este desequilíbrio, mais um, entre o interior do país e o litoral, se deve essencialmente a três factores: o primeiro prende-se com o facto da maior parte das empresas, grandes utilizadoras das tecnologias de informação e comunicação, se localizarem no litoral; o segundo, tem a haver com o facto da população com índices mais elevados de literacia (que, com já vimos, se localiza no litoral) ser simultaneamente aquela que está mais disponível para aderir e tirar proveito destas tecnologias; e, o terceiro factor deve-se à baixa densidade populacional das regiões do interior que leva muitas empresas do sector a não investirem aí, por considerarem difícil o retorno do investimento feito.

O arquipélago da Madeira também apresenta uma situação mais favorável que o arquipélago dos Açores, onde, por razões que se prendem com a dispersão e descontinuidade das ilhas, existem muito menos edifícios cablados<sup>63</sup>.

Consideramos que a liberalização do sector da comunicação social (nas últimas décadas do século passado) em geral, e da televisão em particular, bem como, já neste século, do aparecimento da televisão por cabo e a disseminação exponencial da Internet de banda larga, constituíram momentos particularmente importantes para um país que tradicionalmente não dispunha das mesmas «ferramentas competitivas» que outros com os quais partilha o mesmo espaço económico.

Já referimos que a comunicação social, em Portugal, desde há cerca de uma década que vem sendo controlada por alguns grupos financeiros. Estes, em alguns casos até têm a maioria de capital em mãos estrangeiras e, naturalmente têm interesses a salvaguardar. A nova realidade tem provocado, em muitos casos, menor autonomia dos Jornalistas, que se vêm limitados na informação que poderem veicular, pois não podem ir contra os interesses do grupo financeiro que suporta o órgão de comunicação social onde trabalham. São grupos de forte expressão económica, que abrangem um largo espectro de actividades, nos mais diversos sectores, sendo fácil perceber que a manipulação da informação, pode, reiteradamente, ter como intuito espoletar um conjunto de decisões que favoreçam o grupo.

Trata-se de uma questão que deve merecer toda a atenção dos Governos da República portuguesa, pois os importantes passos que foram dados no final do século XX no sentido de acabar com o monopólio do estado em diversas áreas da comunicação social, favorecendo o surgimento de órgãos de comunicação social independentes, e difusores de várias correntes de opinião da dita «sociedade civil», estão agora postos em causa pela pertença desses órgãos a alguns grandes grupos económicos. Os governos não devem ser alheios a grupos que detêm instrumentos potenciadores da desagregação do próprio Estado, devendo desenvolver as acções que julgarem apropriadas para evitar o surgimento de mais uma vulnerabilidade.

## **2. Sub-factor Comunicações de Transporte**

“A organização das sociedade nos espaços que ocupam é em grande parte consequência das capacidades e possibilidades dos sistemas de transporte de que dispõem e do modo como os utilizam... são por isso elementos fundamentais na estruturação da forma como os indivíduos e as sociedades se organizam no território” (Abreu, 2005, p.334).

Os transportes têm o condão de refazer o espaço geográfico, permitindo novas possibilidades às actividades económicas e sociais, conquanto permitem movimentos de pessoas e mercadorias.

Já vimos que a análise das comunicações de transporte de Portugal deve contemplar o sistema de conduta, rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo.

### **2.1 Sistema de Conduas**

Portugal importa da Argélia 85% do gás natural que consome. O restante gás é importado liquefeito da Nigéria<sup>64</sup> e de outros países, mas já sem grande significado.

A tendência é para aumentar a dependência do gás proveniente da Argélia, em detrimento da importação de gás liquefeito. Do ponto de vista geopolítico trata-se de um enorme erro, pois a diversificação das fontes de abastecimento de gás natural evita eventuais posições de chantagem por parte dos fornecedores.

As principais cidades portuguesas, e quase todos os centros urbanos do litoral, onde reside a maioria da população e se localizam a maior parte das empresas, estão profundamente dependentes do gás natural (Figura 5). É fácil prever as consequências catastróficas para a economia, e para a população em geral, de um eventual corte do fornecimento de gás pela Argélia, ou de um aumento exponencial do preço do gás fornecido<sup>65</sup>. Só a constituição de reservas estratégicas de gás natural e a diversificação das fontes de abastecimento consegue minimizar as consequências das acções ora sugeridas.



**Figura 5:** Rede Ibérica de Gás Natural. Fonte: (GALPENERGIA, 2005)

O transporte do gás natural liquefeito é consumado, de barco, para o Porto de Sines. Os 85% transportados por conduta são-no através do Gasoduto euro-magrebino, que sai da Argélia, deixa o continente africano através de Marrocos<sup>66</sup>, atravessa o Estreito de Gibraltar, entra em Espanha e posteriormente em Portugal<sup>67</sup> (Figura 5). Uma conduta da dimensão ora apresentada, mesmo que só consideremos o ramal existente em território português, pode ser destruída por sabotadores e provocar o caos.

Também existem outras condutas, de menor importância, no arquipélago dos Açores. Servem para transportar energia geotérmica, resultante da exploração, desde a segunda metade do século XX, dos recursos geotérmicos com vista à produção de electricidade.

As condutas em causa apenas têm significado na ilha de São Miguel, onde se encontram as principais centrais geotérmicas: Pico Vermelho e Ribeira Grande.

A energia geotérmica representa apenas 18% da produção de energia eléctrica do Arquipélago, mas contribui com cerca de 35% da produção de São Miguel (CMRG, 2005), logrando, por isso mesmo, a nossa atenção.

## 2.2 Sistema Rodoviário

Os Planos Rodoviários Nacionais (PRN) são os principais elementos estruturantes das redes de estradas em Portugal. Foram aprovados três: em 1945, em 1985 e em 2000.

Estes instrumentos de planeamento procuraram dar resposta à necessidade de alargar a rede viária a todo o país e, de fortalecer as ligações entre os centros populacionais mais importantes.

O PRN de 1985, diligenciava dar resposta aos desafios da CEE, contando com os fundos estruturais que se avizinhavam. Assim, ao contrário do PRN precedente, privilegiou as ligações a Espanha, logo à Europa. Assegurar o crescimento económico, diminuir os custos de transporte<sup>68</sup> e possibilitar menor concentração urbanística eram os objectivos ambicionados (Abreu, 2005).

Podemos afirmar que os objectivos foram alcançados, com excepção do último, mas redundou numa rede muito mais alargada<sup>69</sup>, com melhores rodovias e em ligações mais eficazes entre centros urbanos, portos, aeroportos e fronteira.

O PRN de 2000 diligenciou solucionar os estrangulamentos e deficiências entretanto evidenciados pela duplicação de tráfego de pessoas e mercadorias, que ocorreu entre 1985 e 1995 (Abreu, 2005). Ainda queremos acrescentar a nossa convicção de que a rede rodoviária é, desde há duas décadas, o principal meio de comunicação do país<sup>70</sup>.

A Figura 6 consubstancia o PRN de 2000 e, indicia que a malha de Auto-estradas, Itinerários Principais e Itinerários Complementares cobrem, por igual, todo o território de Portugal continental. As ligações «interior-litoral» estão asseguradas, mas falta construir, de facto<sup>71</sup>, uma auto-estrada que ligue todo o interior do país.

As ligações à fronteira com Espanha têm continuidade para a Europa, em rodovias de idêntica qualidade. Há, porém, um aspecto de primordial importância para o nosso estudo que merece séria reflexão: o correspondente espanhol do nosso plano rodoviário organiza as principais rodovias de forma que o resultado final é a ligação «radial» a Madrid (Figura 7). É inequívoca a vontade de aglutinar as principais cidades espanholas à capital, numa demonstração patente de que no país vizinho as questões fundamentais não acontecem por mero acaso. Voltaremos a este assunto mais à frente no nosso trabalho.



**Figura 6:** PRN 2000. Fonte: (EP, 2005)



**Figura 7:** Rede de Carreteras del Estado. Fonte: (MF, 2005)

Outro aspecto a reter é a circunstância de Espanha ter, relativamente a Portugal, uma posição geobloqueante, pois é a única porta de acesso rodoviário ao resto da Europa. Portugal está colocado perante uma clara vulnerabilidade, como ficou demonstrado mais que uma vez aquando do bloqueio dos camionistas franceses às vias de comunicação terrestres que permitiam ultrapassar as fronteiras de Espanha, isolando, ainda que temporariamente, Portugal e Espanha do resto da Europa. Esta vulnerabilidade poderia ser depreciada se dispuséssemos de uma «marinha mercante» forte, que constituísse verdadeira alternativa à rodovia, mas tal não acontece, por motivos que discutiremos a seu tempo.

### 2.3 Sistema Ferroviário

Os tempos áureos dos caminhos-de-ferro, em Portugal como na Europa, foram os da segunda metade do século XIX. Recuamos a este período para relembrarmos que já nessa altura havíamos definido como primeira prioridade a ligação ao estrangeiro e, sobretudo, que "...no início do século XX estava já configurada a rede ferroviária fundamental, com quatro ligações a Espanha, no Norte com a Galiza em Valença e com Salamanca em Barca de Alva, no Centro em Vilar Formoso e no Sul em Elvas, três vias de penetração no interior, seguindo os vales de três dos quatro rios principais, Douro, Mondego e Tejo, estes dois ligados na Guarda pela Beira Interior, configurando uma ligação norte-sul de Valença a Faro, que no Norte e Centro se faz pelo litoral e no Sul pelo interior alentejano, desconectada em Lisboa devido ao largo estuário" (Abreu, 2005, p.338 e 339).

Com o decorrer dos anos, fruto do despovoamento progressivo mas inexorável do interior, muitas dessas linhas passaram a gerar pouco tráfego, tornando-se inviáveis do ponto de vista económico. As consequências são bem conhecidas: melhoraram-se as linhas com mais tráfego e encerraram-se as de menor tráfego; e, como muitas ligações não são rentáveis, mas continuam a ser garantidas por uma empresa<sup>72</sup> que presta o importante serviço público de permitir o acesso de cidadãos do interior aos maiores centros urbanos, a consequência imediata é o acumular de dívida.

Um aspecto pouco relevado em estudos desta natureza prende-se com o pequeno tráfego de mercadorias na sua componente nacional e, com a relativamente pequena expressão da componente internacional<sup>73</sup>.

“As maiores dificuldades em captar clientes residem no material circundante, e nos equipamentos de carga e descarga, obsoletos e pouco adaptados às necessidades dos clientes, nas características técnicas das vias, que obrigam a baixíssimas velocidades de exploração e também nos pequenos volumes a transportar que determinam tempos de espera nas estações muito elevados” (Abreu, 2005, p.341). A conjugação de todos estes factores leva a que o transporte ferroviário de mercadorias<sup>74</sup> não seja, em Portugal, uma verdadeira alternativa ao transporte rodoviário e marítimo. Também aqui estamos colocados perante uma vulnerabilidade que urge colmatar.

Em 1988, o governo português determinou<sup>75</sup> que o conceito de «alta velocidade» se aplicava apenas a valores de 300 km/h ou superiores, e que todas as vias de alta velocidade deveriam ter “...bitola europeia de 1,435 m, em vez da tradicional bitola ibérica de 1,668 m...” (Abreu, 2005, p.344). Também aqui se rompeu com um enorme *handicap* que penalizava claramente os países ibéricos. A utilização de uma bitola diferente de todos os outros países com os quais se relacionam economicamente é, hoje em dia, factor de «enorme desvantagem competitiva», que só não o era no passado porque se tratava de dois países que em plenos regimes ditatoriais pouco se relacionavam com países terceiros.

Aquando da Cimeira Ibérica, realizada na Figueira da Foz, a 7 e 8 de Novembro de 2003, ficaram acordadas as seguintes ligações internacionais em bitola europeia:

- Porto-Vigo, a concluir até 2009;
- Aveiro-Salamanca, a concluir até 2015;
- Lisboa-Madrid, a concluir até 2010. A ligação seria próximo das cidades de Elvas e Badajoz e, que a ligação dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines a Puertolano-Madrid seria efectuada por esta fronteira;
- Faro-Huelva, a concluir até 2018.

Na Cimeira Ibérica de Novembro de 2005, em Évora, foi reafirmado o interesse de Portugal e Espanha em consubstanciar as ligações referidas. Especificou-se que a linha Lisboa-Madrid deveria suportar tráfego de mercadorias, que o tempo do percurso deveria

rondar as 2h45min, e que a data de início do serviço de alta velocidade seria adiada de 2010 para 2013. Paralelamente o governo português confirmou que a ligação de alta velocidade Faro-Lisboa-Aveiro-Porto-Valença deveria estar concluída em 2015.

Do ponto de vista português, deveria ter-se evitado a ligação directa Lisboa-Madrid, sendo que a alternativa poderia ter surgido de «uma ligação em T deitado» ligando as cidades do Porto e Lisboa com um nó de ligação a sair de Aveiro ou Coimbra. A análise atenta da Figura 8 é particularmente demonstrativa do sucesso da política espanhola de ligar radialmente a Capital à periferia peninsular, tendo conseguido resultado similar com Lisboa, que parece ser apenas mais uma cidade! O resultado, à semelhança do que aconteceu com as ligações rodoviárias, foi a ligação radial de todo o espaço ibérico a um ângulo denominado Madrid, materializando-se uma organização territorial que tende a ignorar as fronteiras de soberania.



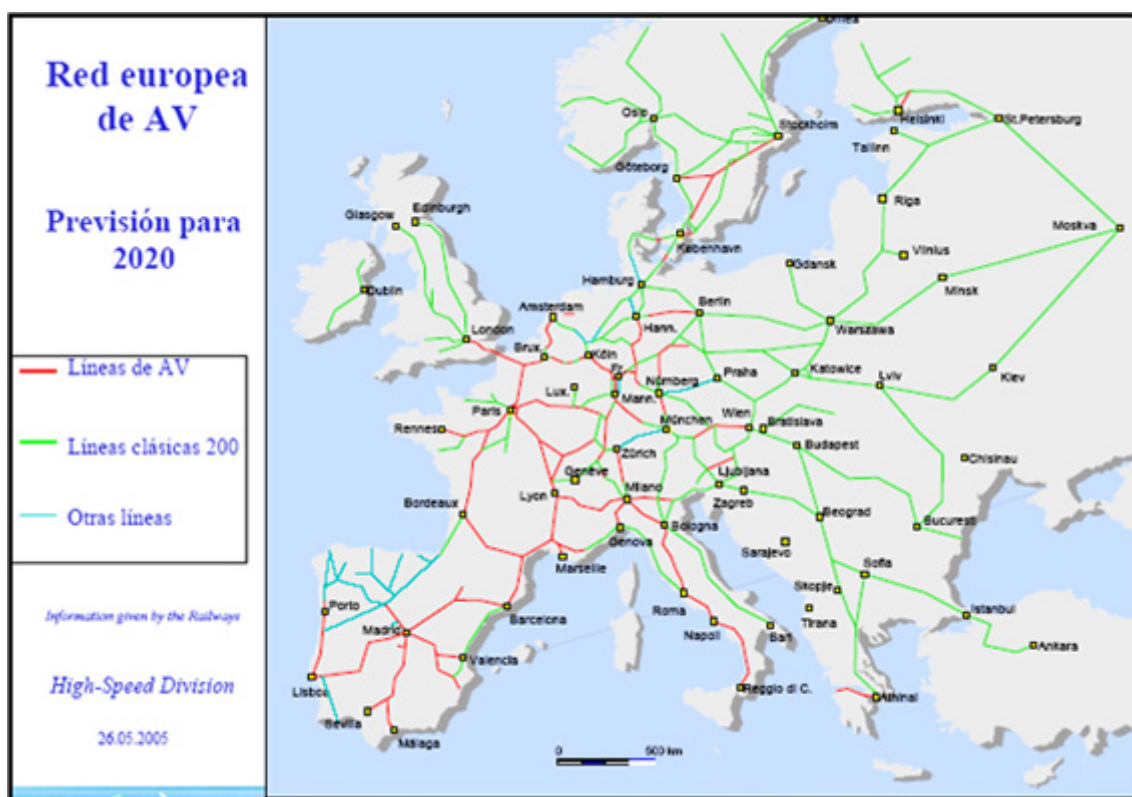
**Figura 8:** Rede Ibérica de Alta Velocidade. Fonte: (RAVE, 2005a)

Por outro lado, meditando sobre a rede europeia de alta velocidade em 2020 (Figura 9), somos de opinião que «a ligação em T deitado» além de evitar que Lisboa fosse colocada em pé de igualdade com outras cidades espanholas, finalmente teria a enorme vantagem de nos fazer aceder mais rapidamente às principais cidades europeias, pois o trajecto seria claramente mais curto<sup>76</sup>, e continuava-se a assegurar a ligação a Madrid<sup>77</sup>.

“Contudo, a «realidade dos factos» ditou a ligação directa Madrid-Lisboa, pois enquanto Espanha estendeu a linha de alta velocidade de Madrid até Badajoz, Portugal, debatendo-se com as suas habituais hesitações, prolongou por demasiado tempo a tomada de



decisão sobre o assunto em questão (denotando uma clara falta de visão estratégica), o que lhe retirou margem de manobra negocial” (Leal, 2004, p.1062).



**Figura 9:** Rede de Alta Velocidade na Europa em 2020. Fonte: (RAVE, 2005b)

Os transportes ferroviários só terão viabilidade nas médias distâncias, a velocidade elevada e a baixo preço, num serviço frequente e flexível. É um tipo de transporte particularmente adequado para ligações entre uma e três horas ou, aludido de outra forma, entre 150 km e 800 km (utilizando a alta velocidade). Ora estas velocidades não são compatíveis com o elevado número de estações intermédias que estão previstas, sentenciando que apenas na ligação Lisboa (ou Porto)-Madrid seja concebível a alta velocidade (Abreu, 2005). A ligação Lisboa-Porto, por exemplo, prevê as seguintes estações intermédias: Ota, Leiria, Coimbra, Aveiro e Porto! Mesmo que cada comboio pare apenas numa estação intermédia, não tira proveito da velocidade que se espera de um transporte desta natureza, logo dos benefícios inerentes.

Idealmente a «agregação» do eixo Lisboa-Coimbra-Porto poderia funcionar como verdadeira plataforma giratória para a entrada na Europa, polarizando a posição de Portugal no espaço ibérico.

Estamos seguros que a alta velocidade, se fosse utilizada com grande frequência e a preços acessíveis, poderia catalizar uma dinâmica empresarial, universitária, cultural e social entre as áreas metropolitanas em questão que materializaria uma verdadeira alternativa a Madrid. Também aqui a realidade parece não ir de encontro aos nossos

propósitos, pois se é verdade que um transporte ferroviário competitivo pressupõe, como já vimos, um serviço frequente e flexível, também é verdade que as ligações em alta velocidade previstas pelo governo português não asseguram um transporte frequente, logo, previsivelmente, também não proporcionarão preços atractivos.

## **2.4 Sistema Marítimo**

Para que retenhamos a importância do tráfego marítimo no nosso país, começamos por referir que a maior parte do comércio externo ainda se processa por mar. Em 2001, foram efectuadas por mar 60,6% das nossas exportações e 87,3% das importações. A maior parte das mercadorias vão e provêm da Europa, seguindo-se por ordem de importância a América, África, Ásia e os PALOP<sup>78</sup> (Abreu, 2005).

O transporte marítimo é especialmente vocacionado para grandes volumes de produtos pesados e de grandes dimensões. Idealmente o transporte é feito a grandes distâncias, ligando origens e destinos que se localizam próximo da costa.

A navegação de longo curso, normalmente aquela que traduz o tráfego internacional, é assegurada por navios de grande porte, capazes de transportarem contentores e granéis sólidos ou líquidos. A navegação nacional, conhecida por cabotagem<sup>79</sup>, é assegurada por navios mais pequenos, mas adaptados a carga geral.

Abreu (2005, p.360) refere que “os quatro portos com maior movimento no país são os de Sines, Leixões, Lisboa e Setúbal, que em conjunto detinham 88,2% do movimento total que se verificou nos portos em 2001<sup>80</sup> (91% das cargas e 88% das descargas)”. O porto de Lisboa desde meados da década de 90 do século passado que tem vindo a perder importância no tráfego de mercadorias, enquanto o de Leixões estabilizou desde a mesma altura e, o de Setúbal tem vindo a crescer lenta e sustentadamente<sup>81</sup>.

O porto de Sines “...é o melhor porto de águas profundas do nosso país e um dos melhores da Europa...” (Abreu, 2005, p.360). Pelas suas características, serviu a indústria pesada e de interface dos grandes navios intercontinentais para barcos mais pequenos, que partiam para os destinos mais variados na Europa. Actualmente serve essencialmente para a descarga de hidrocarbonetos e gás natural, procurando simultaneamente reassumir a importância que já teve na gestão e transferência de cargas para o continente europeu. Este último aspecto não deve ser menorizado, pois o porto de Sines é o porto de águas profundas mais próximo de Madrid, razão pela qual nas cimeiras ibéricas já referidas houve o cuidado de assegurar que a alta velocidade, na linha Lisboa-Madrid deveria suportar tráfego de mercadorias e contemplar a ligação ao Porto de Sines.

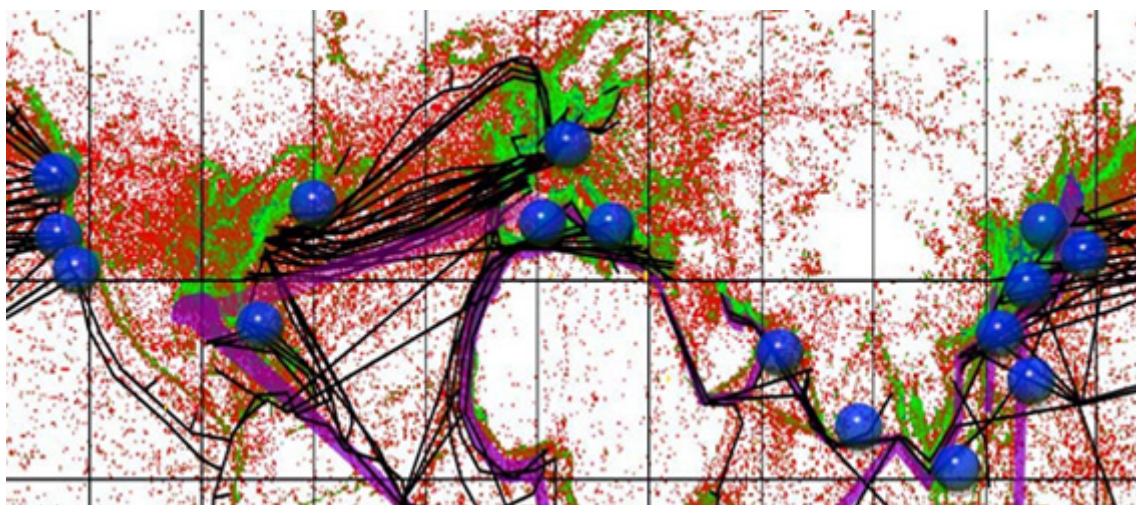
A «marinha mercante» é importante para qualquer país e traduz-se no conjunto de navios e embarcações destinadas a actividades comerciais, nomeadamente de transporte de mercadorias, de passageiros e de apoio à exploração de recursos marítimos. Portugal apresenta aqui uma vulnerabilidade bastante significativa, pois a sua «marinha

mercante» é praticamente inexistente, não permitindo alargar o leque de transportes capazes de ligar Portugal ao centro e leste europeu. Esta vulnerabilidade dificilmente poderá ser ultrapassada, pois o investimento nesta área é condicionado pelo reduzido arcaboço económico dos empresários e armadores portugueses que operam nesta área, e pelas limitações impostas pela UE, que privilegia a substituição de frotas em detrimento da construção de novos navios mercantes.

A importância do transporte marítimo é claramente apontada pelo DN (2005), ao esmiuçar que 80% do valor do comércio mundial e 99% do volume do comércio mundial circulam através dos mares, tendência que se tem vindo a acentuar com o advento da globalização.

A mesma fonte salienta que, na perspectiva dos Estados Unidos da América (EUA), a livre fluência do comércio através dos mares de todo o mundo provoca benefícios económicos directos aos EUA, sustentando o crescimento da sua economia.

A Figura 10 não é uma carta, mas sim um registo que o *Department of the Navy/United States of America* (DN, 2006) efectuou das emissões electrónicas ocorridas em todo o planeta, no período de 24 horas, e merece que nos debrucemos sobre ele com toda a atenção.



**Figura 10:** Registo de Emissões Electrónicas em 24 horas. Fone: (DN, 2006)

As «áreas a verde» representam as linhas de maior concentração de actividade electrónica. Ao analisarmos o registo em questão dimanam dois aspectos fundamentais:

- A maioria da actividade electrónica, logo do comércio e da população, localiza-se na América do Norte e num «arco» que começa na Europa ocidental, passa pelo Golfo Pérsico e segue para o Extremo Oriente;
- A nitidez das costas continentais torna claro que a esmagadora maioria do comércio mundial ocorre ao longo da linha de costa.

As «linhas a roxo» representam as maiores rotas comerciais do mundo. Com excepção da

Rota do Cabo, as outras rotas seguem e ligam as quatro áreas vitais ora referidas<sup>82</sup>.

As «linhas a preto» representam os principais cabos de telecomunicações e fibra óptica lançados ao longo do Globo. Também aqui é evidente a ligação entre a América do Norte e o «arco» já referido.

A «azul» estão assinalados os 16 melhores portos do mundo, devido à sofisticação das suas infra-estruturas e às «águas profundas» que os qualificam, permitindo a utilização dos maiores navios comerciais do mundo.

A análise atenta da Figura 10 também exprime com nitidez a importância, já por nós diversas vezes vincada, da posição de Portugal e, especialmente, do arquipélago dos Açores. De facto é nesta região que se cruzam algumas das principais rotas mundiais<sup>83</sup>, nomeadamente as que ligam a Europa à América do Norte, e estas ao Mediterrâneo (logo, ao Golfo Pérsico). São rotas onde fluem grande parte dos hidrocarbonetos que se consomem a nível mundial, mas é também através delas que um número significativo das principais potências económicas faz as suas exportações e importações.

O controlo das rotas ora apresentadas concede enorme importância estratégica a Portugal, que ao longo dos tempos tem sabido tirar proveito dessa mais valia. Mesmo numa altura em que a crescente dimensão e autonomia dos navios, e a maior segurança das operações de trânsito naval são uma realidade<sup>84</sup>, não se deve menosprezar a importância negocial que a posição de Portugal confere.

Por tudo aquilo que já afirmámos, mas também pela posição relativamente periférica de Portugal em relação ao espaço económico<sup>85</sup> em que se insere, especialmente em relação aos transportes ferroviário e rodoviário, podemos afirmar que o transporte marítimo nos ajuda a ultrapassar essa situação periférica fazendo-nos avocar uma posição central relativamente à Europa e à América do Norte.

## **2.5 Sistema Aéreo**

Até ao 25 de Abril de 1974 os três vectores estratégicos do transporte aéreo “...eram as ligações com a África portuguesa, as relações com a Madeira e Açores e o apoio à comunidade de emigrantes na Europa, América do Norte e Brasil” (Abreu, 2005, p.354).

A «revolução de Abril»<sup>86</sup>, a descolonização e conseqüente perda do mercado africano que se seguiu, e a adesão<sup>87</sup> de Portugal à CEE - que progressivamente foi legislando no sentido da liberalização do mercado de transporte aéreo e da restrição das possibilidades dos governos nacionais atribuírem subsídios às empresas transportadoras - viriam a provocar enorme mutação nos vectores estratégicos do transporte aéreo em Portugal. Agora, a prioridade vai para as ligações aos mais importantes destinos europeus e, mais recentemente, para a ligação ao mercado turístico brasileiro.

O mercado de transporte aéreo em Portugal é explorado por várias companhias<sup>88</sup>, com

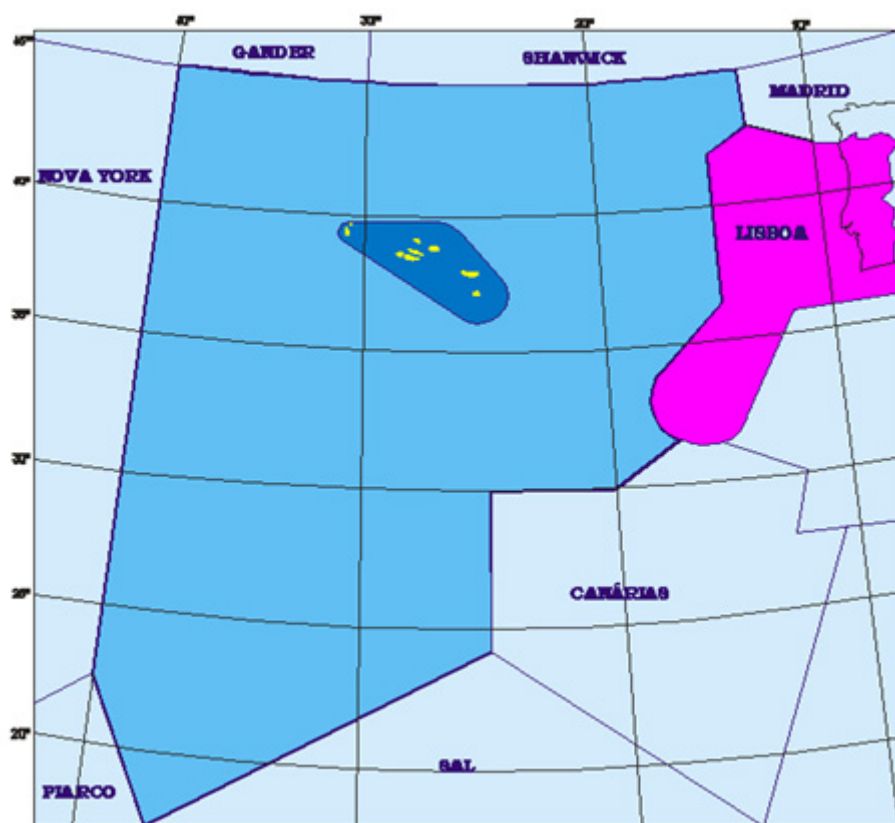
destaque para a TAP Portugal (Transportes Aéreos Portugueses) que, apesar da difícil situação económica que tem atravessado, tem sabido resistir ao desaparecimento e à fusão de empresas congéneres, mas também à descomunal quebra de tráfego aéreo mundial que se seguiu aos atentados de 11 de Setembro de 2001.

Em termos de movimentos<sup>89</sup>, passageiros e volume de carga, os aeroportos nacionais mais importantes são o da Portela<sup>90</sup> (em Lisboa), Sá Carneiro<sup>91</sup> (no Porto), Faro<sup>92</sup>, Santa Catarina<sup>93</sup> (na ilha da Madeira) e João Paulo II<sup>94</sup> (em Ponta Delgada), por esta ordem.

O aeroporto da Portela por se localizar na capital serve a maior concentração de população e riqueza do país e, tem funcionado como “...um pequeno *hub* (aeroporto de concentração e dispersão de tráfego para uma dada região” (Abreu, 2005, p.356) com destinos na Europa, Açores, Madeira e Comunidade de Países de Língua Portuguesa.

A navegação aérea e a gestão de aeroportos são áreas fundamentais do sector do transporte aéreo. Em Portugal quem tem a responsabilidade de garantir a gestão da navegação aérea é a Empresa Pública de Navegação Aérea de Portugal (NAV-EP), enquanto a responsabilidade dos serviços prestados e disponibilizados pelos aeroportos é da ANA - Aeroportos de Portugal, SA<sup>95</sup>.

A NAV-EP tem a missão fundamental de garantir o controlo de tráfego aéreo nas duas *Fly Information Region*<sup>96</sup> (FIR) que podemos ver na figura 11.



**Figura 11:** As Duas Fly Information Region Sob Responsabilidade de Portugal. Fonte: (NAV, 2005)

**Nota:** A FIR de Lisboa é controlada a partir do Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa; a FIR de Santa Maria é controlada pelo Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Santa Maria (desde 1946).

Portugal tem que prestar serviços de controlo de rota e de controlo de aproximação aos aeroportos dentro das FIR sob sua responsabilidade. Esta missão gigantesca é materializada com os Centros de Controlo de Tráfego, que para isso se servem de radares, estações de comunicações e rádio-ajudas.

A título de exemplo, para melhor percebermos as responsabilidades decorrentes das FIR vamos explicar os procedimentos a observar quando um avião com destino a Lisboa entra no Espaço Aéreo Nacional: fica sob intendência do «Controlo Regional de Lisboa» que o monitoriza em «altitude de cruzeiro» (entre os 9km e os 11km); passa-o para o «Controlo de Aproximação de Lisboa» no momento em que inicia os procedimentos de aproximação à pista via radar (a aeronave segue sempre por um corredor aéreo, sob supervisão dos controladores de tráfego aéreo); o serviço final é prestado pelo «Controlo do Aeroporto de Lisboa» que a encaminha até ao estacionamento final, via torre de controlo.

“Um aspecto poucas vezes referido e que tem importância capital, é que Portugal tem a responsabilidade de garantir todas as operações de busca e salvamento que venham a ser necessárias dentro da área correspondente às duas FIR. Todas as aeronaves que sobrevoam as FIR sob responsabilidade portuguesa pagam uma taxa que se destina a proporcionar as condições financeiras conducentes à concretização desse desiderato. Portugal assegura as buscas e salvamento em todas as áreas da FIR, contando para o efeito, entre outras aeronaves, com o P3 Orion; este avião, se descolar carregado de combustível das Lajes ou de Porto Santo pode permanecer cerca de 2H30 a 3H00 na extremidade Sudoeste da FIR”.<sup>101</sup>

Enquanto o aeroporto da Portela se prepara para atingir o limite da sua capacidade dentro de uma década, os vários governos portugueses vão se desdobrando em múltiplos estudos sobre o novo aeroporto, em decisões e indecisões, em polémicas que ora versam a localização, ora versam o modelo de financiamento e a dívida pública. Mais uma vez estamos colocados perante a habitual incapacidade de tomar decisões atempadas acerca de assuntos verdadeiramente fundamentais para o nosso futuro. Já tínhamos verificado esta mesma incapacidade em relação à alta velocidade. Uma vez mais deparamos com a inexistência de linhas de acção políticas e estratégicas bem definidas.

Infelizmente, as nossas indecisões e a indefinição de uma estratégia nacional clara têm repercussões que não podem nem devem ser descuidadas. É que Espanha partilha a Península Ibérica com Portugal, logo o mesmo espaço e, certamente, interesses que geram relações conflituais<sup>97</sup> que requerem respostas atempadas e ajustadas para a sua resolução.

Num mundo onde os efeitos da globalização se fazem sentir de forma crescente na economia mundial e de cada um dos Estados, descuidar a adoção de medidas que possam produzir vantagem competitiva sobre outros actores do sistema político internacional pode significar que se está a penhorar o futuro.

A Espanha, à semelhança das linhas de acção política e estratégica que adoptou nos sistemas de transportes já abordados, também aqui demonstra ter ideias lúcidas daquilo que pretende: atribuir a Madrid um papel central na Península Ibérica e, através do seu principal aeroporto, funcionar no médio prazo como verdadeira placa giratória dos transportes aéreos europeus<sup>98</sup>.

O aeroporto de Barajas, sendo um dos três aeroportos que se localizam nas proximidades de Madrid (Figura 12), localiza-se apenas 12 km a Noroeste do centro da cidade. Em 2005 "...movió 42 millones de pasajeros, ocupando el puesto número 12 a nivel mundial y quinto europeo por número de pasajeros transportados" (Wikipédia, 2005). Em contraponto, o aeroporto da Portela apenas movimentava cerca de 9 milhões de passageiros<sup>99</sup>.



**Figura 12:** Aeroportos Próximos de Madrid.

**Nota:** O aeroporto de Torrejón é um aeroporto militar.

Barajas é o aeroporto mais importante da Península Ibérica, dispendo de 4 pistas de aterragem de grandes dimensões que garantem capacidade de funcionamento durante mais de 40 anos. Acresce referir que ainda há espaço para a construção de mais uma

pista, quando necessária. O aeroporto de Barajas ainda tem a valia de ser a porta de entrada dos países latino-americanos na Europa, com cerca de 5 milhões de passageiros anuais.

O aeroporto da Portela corre o risco de se tornar, a médio prazo, num aeroporto secundário na Península Ibérica, assumindo um papel semelhante ao dos congéneres que se localizam próximo de outras cidades espanholas. Por outro lado, Barajas tende a avocar um maior protagonismo no espaço ibérico, que penderá a traduzir-se na concentração dos voos das principais companhias aéreas do mundo e das principais rotas de onde provêm os passageiros com destino a Portugal. Neste cenário, seriam ligações secundárias a assegurar as ligações Madrid-Lisboa, subalternizando o aeroporto da Portela e a cidade que serve, mas também hipotecando as possibilidades de desenvolvimento económico da região. À Portela poderiam destinar-se os voos de *low coast*, que consubstanciariam uma organização territorial do espaço ibérico onde Lisboa seria deveras periférica em relação a Madrid.

O aeroporto que se prevê venha a ser construído na Ota terá menos pistas, não terá capacidade para crescer, localizar-se-á mais longe da cidade mais importante de Portugal e, sobretudo, não parece constituir uma solução de longo prazo que permita rivalizar com Barajas. Também aqui estamos colocados perante uma vulnerabilidade que poderíamos minimizar.

## **Conclusões**

As conclusões da análise geopolítica e geoestratégica de Portugal devem advir de um cenário estratégico base e da análise cruzada dos diversos factores geopolíticos e geoestratégicos, permitindo, assim, que se possam traçar diversos cenários de evolução. Pelas razões apontadas na introdução deste trabalho, escolhemos analisar, com profundidade, três factores geopolíticos e geoestratégicos que consideramos relevantes<sup>100</sup>, razão pela qual a síntese conclusiva que se segue irá basear-se apenas nos factores em questão, não resultando da interacção entre factores, que seria sempre incompleta.

Em pleno século XXI, a posição simultaneamente «Marítima e Litoral» de Portugal ainda lhe permite funcionar como plataforma de apoio logístico e operacional, mas também o controlo e defesa das linhas de comunicação do Atlântico, Europa, Médio Oriente e Norte de África. Também proporciona a vigilância e controlo do Mediterrâneo Ocidental. Portugal pode funcionar como base de operações, com relevo para *Peacekeeping* e *Humanitarian* em África, mas também de apoio logístico a eventuais operações no quadro da CPLP. Relevamos ainda a possibilidade de garantir operações de controlo aeronaval no oceano Atlântico e, de assegurar a manutenção da liberdade de movimento Norte-Sul de Este-Oeste, bem como o reforço do elo transatlântico.

A pequena dimensão de Portugal não permite a dispersão dos principais complexos industriais, nem dos principais centros de decisão nacionais, materializando um



vulnerabilidade que urge atenuar.

Portugal é um país privilegiado por possuir uma ZEE de enormes dimensões, com o consequente direito de gerir, conservar e explorar todos os recursos naturais das águas e do leito oceânico. Pelas mesmas razões deve desenvolver linhas de acção políticas e estratégicas que lhe permitam dar resposta aos desafios políticos, económicos, ambientais e de segurança que a ZEE lhe coloca. Vulnerabilidades como aquelas que resultam dos poucos meios colocados à disposição da Marinha e da Força Aérea portuguesas para patrulharem a ZEE dos Açores e da Madeira, e a incapacidade para se assegurarem operações de busca e salvamento, em áreas incomensuravelmente mais extensas, mas que constituem compromissos assumidos pelo Estado, são dificilmente aceitáveis ou mesmo compreensíveis no século XXI.

A drástica redução da actividade agrícola e o minguar do tecido produtivo português, têm criado excessiva dependência de países terceiros para obtenção de recursos alimentares essenciais a sobrevivência da população, materializando uma vulnerabilidade nacional que deve merecer a atenção das classes dirigentes.

Portugal experimenta, pela primeira vez a qualidade de país de imigrantes, sendo colocado perante desafios que passam pela inserção deste no mercado de trabalho e na própria sociedade. Linhas de acção políticas adequadas permitirão tirar proveito do facto dos imigrantes permitirem colmatar a baixa taxa de natalidade existente em Portugal, bem como as consequências que advém do envelhecimento da população.

O aumento da taxa de urbanização tem-se traduzido na «litoralização» do povoamento, pois os centros urbanos são mais atractivos por proporcionarem mais oportunidades de emprego e progresso social. Alguns exemplos felizes têm permitido a constituição de pólos no interior do país com capacidades de fixar e atrair população de forma sustentada, à custa da criação de condições de atractibilidade assentes em redes de apoio social alargadas, no desenvolvimento de pólos industriais, na exploração de turismo de qualidade e outras.

Os baixos níveis de escolaridade e literacia da população, e dinâmicas de investigação incipientes, têm edificado obstáculo de monta ao desenvolvimento de um país que se quer cada vez mais competitivo e tecnologicamente evoluído.

As diversas comunicações de transporte portuguesas, existentes e projectadas, permitem estabelecer ligações a rotas e redes mundiais de transportes de pessoas e mercadorias, embora não minimizem a posição geobloqueante de Espanha, pois a Marinha Mercante é praticamente inexistente e, as redes estradais e de alta velocidade deveriam privilegiar a ligação directa à Europa sem passar obrigatoriamente por Madrid. As soluções adoptadas minimizam o papel de Lisboa e Porto no espaço ibérico, não salvaguardando uma identidade nacional própria, ficando, à semelhança das restantes cidades ibéricas, ligadas radialmente à capital espanhola, que vê o seu papel fortemente polarizado.

A alta velocidade, se utilizada a preços acessíveis e com grande frequência poderia

catalizar a «agregação» do eixo Lisboa-Coimbra-Porto, assente numa dinâmica empresarial, universitária, cultural e social que materializaria uma verdadeira alternativa a Madrid. A conjugação dos diversos sistemas de transportes, tal com preconizamos ao longo do último capítulo, permitiria que o eixo sugerido funcionasse como plataforma giratória para a entrada na Europa, polarizando a posição de Portugal no espaço ibérico e Europeu.

## **Bibliografia**

- ABREU, Diogo (2005). "Os Transportes: Considerações Gerais", in Vários, *Geografia de Portugal: Actividades Económicas e Espaço Geográfico*, Volume III, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 334-365.
- ANDRÉ, Isabel (2005). "Desenvolvimento Humano e Coesão Nacional", in Vários, *Geografia de Portugal: Sociedade, Paisagens e Cidades*, Volume II, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 141-150.
- ALVES, José (1988). "O espaço das Nações: panorama Pós-Segunda Guerra Mundial", in Vários, *Nação e Defesa*, n.º 47, Instituto da Defesa Nacional, 11-35.
- ANTUNES, Carlos (1996). "Dispositivos Militares e Interesses Estratégicos", in Vários, *Janus 1997*, Público e Universidade Autónoma de Lisboa, Lisboa, 158-159.
- BARRETO, António (2000). *A Situação Social em Portugal 1960-1999*, Volume II, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa.
- BENAVENTE, Ana et al (1996). *A Literacia em Portugal. Resultados de uma Pesquisa Extensiva e Monográfica*, FCG-CNE, Lisboa.
- BONIFACE, Pascal (1997). *Dicionário das Relações Internacionais*, Plátano Edições Técnicas, Lisboa.
- BONIFACE, Pascal (2003). *Guerras do Amanhã*, Editorial Inquérito, Mem Martins.
- CARDOSO, Pedro (1995). "Cronologia geral", in Vários, *Estratégia*, Volume VII, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 239-427.
- CARVALHO, Virgílio (1995). *A Importância do Mar para Portugal*, Bertrand Editora e Instituto da Defesa Nacional, Venda Nova.
- CMRG (2005). *Geotermia*, www.cm-ribeiragrande.pt, Câmara Municipal da Ribeira Grande, 12 de Maio, 03h00min.
- CUNHA, Silva e PEREIRA; Maria (2004). *Manual de Direito Internacional Público*, 2.ª Edição, Almedina, Coimbra.
- DAVEAU, Suzanne (1995). *Portugal Geográfico*, 4.ª Edição, Edições João Sá da Costa, Lisboa.
- DECRETO DE APROVAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO (1976) - *Diário da República I Série*, 86 (76-04-10) 737-775.
- DECRETO-LEI N.º 22241/33, D.G. I Série, 43, Suplemento, (33-02-22) 227-236.
- DECRETO-LEI n.º 22465/33, D.G. I Série, 83 (33-04-11) 649-652.
- DIAS, Mendes (2005). *Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinos*, Prefácio, Lisboa.
- DN (2006). *A 21st Century Navy*, Documento policopiado, Department of the Navy, United States of America.
- EP (2005). *Plano Rodoviário Nacional 2000*, www.estradasdeportugal.pt, Estradas de Portugal, 9 de Maio, 19h45min.

FERRÃO, João (2003). "Dinâmicas Territoriais e Trajectórias de Desenvolvimento: Portugal 1991-2001", in Vários, *Revista de Estudos Demográficos*, n.º 34, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, 17-25.

FERRÃO, João (2005). "População e Território", in Vários, *Geografia de Portugal: Sociedade, Paisagens e Cidades*, Volume II, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 49-174.

IAEM (1993). *Elementos de Análise Geopolítica e Geoestratégica*, ME 71-00-08, Instituto de Altos Estudos Militares, Lisboa.

INE (2003). "População", in Vários, *Portugal Social: 1991-2001*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, p.25-50.

LEAL, João (2004). "Geopolítica da Península Ibérica: Unidade ou Diversidade", in Vários, *Revista Militar*, n.º 2434-Novembro, Lisboa, 1055-1071.

LEANDRO, Garcia (1992). "A Teoria da Diversificação e Articulação das Fronteiras e os Sistemas de Forças", in Vários, *Boletim do Instituto de Altos Estudos Militares*, n.º 28, Instituto de Altos Estudos Militares, 11-28.

LEI n.º 3/74, D.G. I Série, 112 (74-05-14) 617-622.

LEI n.º 2048/51, D.G. I Série, 117, Suplemento, (51-06-11) 407-412.

LEI n.º 3/71, D.G. I Série, 192, Suplemento, (71-08-16) 1176(1)-1176(7).

FERREIRA, Brum (2005). "Formas de Relevo e Dinâmica Geomorfológica - Palavras Prévias", in Vários, *Geografia de Portugal: o Ambiente Físico*, Volume I, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 53-255.

FERREIRA, Gonçalves (1985). *15 anos da história recente de Portugal: 1970/1984*, António Coelho Dias, Lda., Lisboa.

GALPENERGIA (2005). *Gasodutos Ibéricos do Gás Natural*, [www.galpenergia.com](http://www.galpenergia.com), 28 de Julho, 11h40min.

MARTINS, Monteiro (1991). "Significado da posição geoestratégica de Portugal para a defesa do Mundo Ocidental", in *Estratégia*, Volume II, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 233-260.

MEDEIROS, Carlos (2005a). "Um Preâmbulo Geral", in Vários, *Geografia de Portugal: o Ambiente Físico*, Volume I, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 18-47.

MEDEIROS, Carlos (2005b). "A Pesca", in Vários, *Geografia de Portugal: Actividades Económicas e Espaço Geográfico*, Volume II, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 155-171.

MDN (1986). *Livro Branco da Defesa Nacional*, 2.ª Edição, Ministério da Defesa Nacional, Lisboa.

MF (2005). *Rede de Carreteras del Estado*, [www.mfom.es](http://www.mfom.es), Ministério de Fomento, 9 de Maio, 22h15min.

MOREIRA, Adriano (1996a). As Fronteiras Portuguesas, in Vários, *Conjuntura Internacional, 1996*, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa, 15-24.

MOREIRA, Adriano (1996b). Soberania de Serviço, in Vários, *Janus 97: Anuário de relações exteriores*, Público e Universidade Autónoma de Lisboa, 18-19.

MOREIRA, Maria e NETO, Carlos (2005). "A Vegetação", in Vários, *Geografia de Portugal: o Ambiente Físico*, Volume I, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 417-482.

NAV (2005). *Fly Information Region*, [www.nav.pt](http://www.nav.pt), Empresa Pública de Navegação Aérea de Portugal, 13 de Abril, 23h00min.

NOGUEIRA, Fernando (1995). *A Política de Defesa Nacional*, Ministério da Defesa Nacional, Lisboa.

PNA (2001). *Plano Nacional da Água*, 2 Volumes, Instituto da Água, Ministério do

Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa.

RAMALHO, Pinto (1998). "O conceito de espaço estratégico de interesse nacional", in *Estratégia*, Volume X, Instituto Português da Conjuntura Estratégica, 173-229.

RAMOS, Catarina (2005). "Os Recursos Hídricos", in Vários, *Geografia de Portugal: o Ambiente Físico*, Volume I, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 387-415.

RAVE (2005a). *Alta Velocidade: Portugal Mais Próximo*, www.rave.pt, Rede Ferroviária de Alta Velocidade, 10 de Maio, 02h05min.

RAVE (2005b). *Projectos de Alta Velocidade na Europa*, www.rave.pt, Rede Ferroviária de Alta Velocidade, 12 de Maio, 21h30min.

RIBEIRO, Orlando (1987). *Portugal. O Mediterrâneo e o Atlântico*, 5.ª Edição, Colecção Universidade Nova, Edições Sá da Costa, Lisboa.

RIBEIRO, José (2001). "Fachada Atlântica-duas perspectivas (I): visão ibérica", in Vários, *Janus 2002*, Público e Universidade Autónoma de Lisboa, Lisboa, 142-143.

SANTOS, Loureiro (2001). *Segurança e Defesa na Viragem do Milénio: Reflexões sobre Estratégia II*, Publicações Europa-América, Mem Martins.

TEIXEIRA, José (2005). "Os Serviços: Tendências recentes de Evolução", in Vários, *Geografia de Portugal: Actividades Económicas e Espaço Geográfico*, Volume III, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 240-247.

UNDP (2004). *Human Development Report 2004*, United Nations Development Programme, New York.

UNFPA (2005). *State of World Population 2005: The Promise of Equality*, United Nations Population Fund, New York.

VITORINO, António (1998). *Opções de Política de Defesa Nacional*, Ministério da Defesa Nacional, Lisboa.

WIKIPÉDIA (2005). <http://es.wikipedia.org/>, 5 de Agosto, 23h10min.

---

\* Adaptação do Trabalho de Investigação Individual efectuado no Curso de Defesa Nacional 2006.

\*\* Tenente-Coronel de Infantaria. Mestre em Geografia Humana, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Pós-graduado em Relações Internacionais, pelo ISCSP. Curso de Estado-Maior 2002/2004. Curso de Defesa Nacional 2006. Professor de Geopolítica e Elementos de Estratégia na Academia Militar.

1 Esta redução parece, por vezes, ainda não estar perfeitamente assimilada pelos portugueses. Estes, no seu imaginário, ainda conferem a Portugal um papel muito maior no Sistema Político Internacional do que aquele que seria de esperar para um país da sua dimensão.

2 Justifica-se a sua análise porque vigorou até 2 de Abril de 1976 (data do Despacho de Aprovação de nova Constituição da República), excepto no que estivesse em desacordo com o Programa do Movimento das Forças Armadas - publicado com a Lei n.º 3/74.

3 Publicado em 11 de Abril de 1933, em cumprimento do artigo 132.º da Constituição de 22 de Fevereiro de 1933.

4 Esta, ocorreu entre Setembro de 1974 e Novembro de 1975: independência da Guiné-Bissau em 10/09/74; proclamação da independência de Moçambique em 25/06/75;

independência de Cabo Verde em 05/07/75; proclamação da independência de S. Tomé e Príncipe em 12/07/75; proclamação da independência de Angola em 11/11/75; a FRETILIN proclamou a independência de Timor-Leste em 28/11/75, que não se viria a concretizar devido à invasão de Timor-Leste pela Indonésia em 07/12/75 (Cardoso, 1995).

5 Adriano Moreira, "Evolução do Conceito de Fronteira", Conferência proferida na Academia Militar, 16 de Março de 2000.

6 A fronteira de Soberania, tradicionalmente conhecida por fronteira geográfica, ou simplesmente por fronteira " (...) é uma linha imaginária a separar dois Estados, delimitando dois campos distintos de soberania. Com a constituição dos Estados modernos, a partir do século XV, as fronteiras tornaram-se cada vez mais concretas. Hoje, as fronteiras constituem em geral linhas de ruptura, podendo ser objecto de profundas disputas, mas oferecem também por vezes o aspecto de um traço de união. Tornam-se então particularmente propícias às trocas" (Boniface, 1997, p.154).

7 Adriano Moreira, Evolução do Conceito de Fronteira, Conferência proferida na Academia Militar, 16 de Março de 2000.

8 Mais à frente iremos tomar consciência da sua importância no controlo das rotas marítimas e aéreas.

9 Ao qual pertencem as ilhas das Flores e do Corvo.

10 Que integra as seguintes ilhas: Pico, Faial, Graciosa, São Jorge e Terceira.

11 Este grupo tem as ilhas de Santa Maria e São Miguel.

12 Estas dificuldades têm sido atenuadas através de um Estatuto de Autonomia,

13 As companhias aéreas dos Açores (SATA Internacional e SATA Air Açores) têm assumido papel preponderante, pois asseguram as ligações em questão, usufruindo do monopólio de algumas rotas e propiciando preços mais acessíveis aos naturais do arquipélago.

14 Este arquipélago inclui as Ilhas da Madeira, Porto Santo e Desertas, bem como os ilhéus das Selvagens.

15 Deserta Grande, Bugio e Ilhéu Chão.

16 Selvagem Grande, Selvagem Pequena e Ilhéu de Fora.

17 Mário Soares em 1992 e Jorge Sampaio em 2003.

18 Releve-se o importante papel das linhas de acção política no sentido de suprir eventuais vulnerabilidades decorrentes da descontinuidade territorial.

19 Esta Convenção data de 10 de Dezembro de 1982, mas só entrou em vigor em 10 de Março de 1983.

20 Este «Eixo Estratégico» é fundamental para a Espanha, pois confere-lhe a possibilidade de conter eventuais tentativas de projecção de poder dos países do Magreb para o Mediterrâneo Norte.

21 O Triângulo Estratégico Espanhol é materializado pelos «Açores - Estreito de Gibraltar - Canárias».

22 São portos que podem ser utilizados por navios de grande calado.

23 Diz-se com frequência que a Serra da Estrela tem 2 000 metros, mas tal afirmação não é verdade. No início do século XIX, D. João V, insatisfeito com os 1 993 metros de altitude mandou construir uma torre com 7 metros, para que a serra atingisse uns mais aceitáveis 2 000 metros.

24 As bacias hidrográficas transfronteiriças são 5: Minho, Lima, Douro, Tejo e Guadiana (Ramos, 2005, p.394).

- 25 Para se evitar o aparecimento de focos de instabilidade entre os dois países.
- 26 Para se ter a noção da dimensão deste projecto devemos referir que o sistema global de rega do Alqueva vai incluir 15 barragens de regulação (de menor dimensão), 314 km de canais a céu aberto, 9 estações elevatórias principais, 6 centrais micro-hídricas, 31 depósitos de regularização, 56 estações elevatórias secundárias, 2 240 km de condutas enterradas e 1 000 km de estradas e redes de drenagem.
- 27 Passe a «deriva do conceito».
- 28 A barragem tem capacidade para produzir 260 MW de energia hidroeléctrica, pois possui 2 turbinas de 130 MW. A Empresa de Desenvolvimento e Infra-estruturas do Alqueva, SA (EDIA) também produz energia fotovoltaica, eólica e biocombustíveis (com destaque para o biodiesel).
- 29 Como as massas de ar húmido e quente das regiões tropicais, a Sul; ou, o ar polar continental que por vezes afecta o Nordeste Transmontano.
- 30 São florestas maioritariamente constituídas por plantas que não perdem a folhagem.
- 31 São florestas constituídas por plantas semicaducifólias, ou seja, plantas que perdem as folhas durante um período de tempo muito curto, mas que durante a quase totalidade do ano apresentam folhagem.
- 32 Estes, preferem solos profundos, húmidos e de origem alcalina (Moreira e Neto, 2005).
- 33 Surgem em grande quantidade, mas são pequenos e isolados, sendo que o carácter pontual destas florestas "...transmite uma autêntica fisionomia de ilhas atlânticas" (Moreira e Neto, 2005, p.426).
- 34 São florestas de sobreiros existentes em praticamente todo o país, mas que ocupam áreas significativas no Alentejo Litoral. "É nítido que, quando se prossegue de Norte para Sul, os sobreirais tendem a deslocar-se do interior para o litoral" (Moreira e Neto, 2005, p.427), "...na procura da humidade das regiões mais próximas do oceano" (Moreira e Neto, 2005, p.427). No Baixo Alentejo Interior são substituídos pelas azinheiras, que suportam melhor a secura do Verão.
- 35 Entre essas excepções permitimo-nos destacar a Lezíria do Tejo.
- 36 Com destaque para a França.
- 37 Esta tendência ainda hoje se mantém, mas já com menor intensidade.
- 38 Em 2003, a taxa de Urbanização em Portugal era de 55%, bastante menos que a média da Europa, que era 73% (UNFPA, 2005, p.113).
- 39 A terceirização do país traduz o crescimento exponencial do sector dos serviços em Portugal. A este propósito, porque consideramos importante, para estudos futuros, sistematizar o que são afinal os serviços, socorremo-nos de José Teixeira (2005, p.248 a 249) que faz referência a um relatório elaborado pela CESO I&D/GEOIDEIA para o Observatório de Emprego e Formação Profissional e divide as actividades de serviços em 4 grandes domínios: o domínio da Inovação (que inclui serviços de I&D, mais a informação e difusão do conhecimento); o domínio da Integração (com serviços de logística, distribuição, comunicações, financiamento e apoio à produção); o domínio da Regulação (inclui os serviços da Administração Pública, a Ordem Defesa e Segurança e, a Organização Social); e, finalmente, o domínio do Desenvolvimento Social (inclui serviços de educação, saúde e acção social, apoio às pessoas e famílias e, turismo, lazer e cultura).
- 40 Podíamos apresentar outros casos semelhantes, como Viseu.

- 41 A média europeia é 9/1 000 (UNFPA, 2005).
- 42 69,9 anos para os homens e 78,2 para as mulheres (UNFPA, 2005, p.109).
- 43 63,7 anos para os homens e 68,2 anos para as mulheres (UNFPA, 2005, p.107). Em média vivem menos 11 anos que um cidadão português.
- 44 A média europeia é de 1,42 filhos por mulher (UNFPA, 2005, p.111).
- 45 A média mundial é de 2,6 filhos por mulher (UNFPA, 2005, p.112).
- 46 Este índice indica o número médio de filhos por mulher que são necessários para a total substituição das gerações.
- 47 Constitucionalmente o Serviço Militar já não é obrigatório e, a Lei do Serviço Militar determina que em tempo de paz a prestação do serviço militar é voluntária.
- 48 De acordo com o Censos de 1991 a população residente era de 9 867 147 habitantes, enquanto o Censos de 2001 já referia 10 356 117 habitantes (INE, 2003).
- 49 Pascal Boniface (2003, p.75) refere que os fluxos migratórios mundiais "...dizem respeito a cerca de 120 milhões de pessoas: desde as migrações de trabalho (cerca de 65 milhões de pessoas que mandam para os seus países de origem uma poupança total de cerca de 70 mil milhões de dólares por ano, ou seja, mais do que o valor da ajuda internacional ao desenvolvimento que é de menos de 50 mil milhões) até aos refugiados (entre 25 a 30 milhões), passando pelas pessoas deslocadas no interior do seu próprio país (25 a 30 milhões)".
- 50 O Kosovo era o centro do Império Medieval Sérvio. No século XIV caiu sob domínio do Império Otomano e assim permaneceu até às guerras dos Balcãs, no início do Século XX. Esta região sérvia comportava outras etnias, embora claramente minoritárias. A etnia Albanesa foi crescendo, até que na década de 60 do século passado já constituía cerca de 90% da população total do Kosovo. A partir desta altura foi reivindicando autonomia, que gozou em alto grau dentro da Jugoslávia, até que na década de 90 o líder nacionalista sérvio Slobodan Milosevic alterou o estatuto da região, retirando-lhe a autonomia e colocando-a sob o controlo directo de Belgrado. Os Albaneses Kosovares opuseram-se à nova situação, tendo-se gerado uma espiral de violência, a que não foi alheia a criação do Exército de Libertação do Kosovo, que haveria de culminar em guerra.
- 51 No Kosovo a situação era mais grave porque a minoria era de etnia igual à de uma país vizinho, situação que não é provável que aconteça em Portugal porque se desconhece qualquer fluxo de imigrantes de Espanha.
- 52 O número de idosos ultrapassou pela primeira vez o número de jovens em 1999 (Ferrão, 2005).
- 53 Medidas tão impopulares como necessárias.
- 54 A Concordata é um Tratado Internacional celebrado entre Portugal e a Santa Sé (que é sujeito do Direito Internacional e não deve ser confundida com a igreja) assegurando direitos da igreja católica e dos católicos.
- 55 Se compararmos os níveis de literacia dos adultos portugueses com os dos países que ocupam lugares próximos dos de Portugal da tabela do Índice de Desenvolvimento Humano, verificamos que Portugal está numa situação de nítida inferioridade - próximo dos 92% contra uma média de 98% dos restantes (UNDP, 2004).
- 56 Um analfabeto funcional é aquele que é incapaz de ler e interpretar um texto.
- 57 Em 2001 Portugal investia 5,8% do PIB em educação, enquanto a Alemanha e a Espanha, por exemplo, investiam 4,6% e 4,4% respectivamente (UNDP, 2004, p.172).
- 58 Esta situação deve-se, entre outras de menor importância, a dois factores: por um

lado, a emigração maciça do década de 60 e 70 foi feita quase que exclusivamente com base em homens, deixando no país de origem as mulheres e respectivos filhos (esta situação obrigou-as a arranjar emprego para fazerem face às despesas mais imediatas); por outro lado, a guerra colonial também fez com que grande parte dos homens tivesse que abandonar os empregos, que naturalmente ficaram disponíveis para as mulheres.

59 José Teixeira (2005) salienta que a maior percentagem de emprego feminino se encontra no sector terciário.

60 “As comunicações de relação integram os sistemas de fax, a Internet, a televisão, as estações de televisão, as estações de rádio, os telefones, fixos e móveis, a imprensa escrita, os sistemas satélite e outros; a recolha de dados sobre o acesso da população aos meios, a eficácia e eficiência do seu funcionamento, a identificação quantitativa e qualitativa dos meios existentes...” (Dias, 2005, p.247) são dados fundamentais para quem conduz um estudo geopolítico e geoestratégico.

61 A percentagem de alojamentos cablados é superior a 100% (Teixeira, 2005, p.254).

62 A percentagem de alojamentos cablados é inferior a 0,1% (Teixeira, 2005, p.254).

63 A percentagem de edifícios cablados é de 90% na Madeira e de 58% nos Açores (Teixeira, 2005, p.254).

64 Cerca de 10% do gás natural que consome.

65 A este propósito vejamos o que a Rússia fez à Ucrânia, quando muito recentemente, para influenciar o resultado das eleições na Ucrânia, deixou de a considerar «país amigo», logo merecedor de comprar gás natural a preço mais favorável, aumentando-lhe o preço do gás natural em 400%. As consequências foram as que vimos: um enorme descontentamento da população, que teve de suportar temperaturas baixíssimas no Inverno, e a viragem política que Moscovo almejava.

66 Em Marrocos o gás passa pela estação de compressão. Aqui é canalizado numa tubagem dupla. Um dos tubos, com cerca de 100 km de comprimento, vai conduzir o gás à plataforma que está ancorada no Estreito de Gibraltar. O outro mede mais de 200 km e faz o seu transporte até Espanha. Um satélite de comunicações está preparado para enviar e receber as informações necessárias para que a operação de transporte de gás, ao longo de todo o trajecto, seja bem sucedida. Há robôs submarinos que se encarregam das operações de colocação de fixadores do gasoduto. O processo de manutenção do gasoduto exige a intervenção de barcos especiais de colocação de pedras e de embarcações que transportam as tubagens. Existe uma plataforma que está ancorada a meio do Estreito de Gibraltar - através de várias massas de 10 toneladas que estão no fundo do Mediterrâneo - e serve de heliporto e oficina; a bordo estão 350 pessoas que se dedicam à colocação, soldadura, radiografia e revestimento da tubagem; sempre que é preciso deslocar a plataforma para outro lugar, entram em acção três rebocadores (GALPENERGIA, 2005).

67 O gasoduto entra em Portugal ligeiramente a Sul de Portalegre.

68 Para aumentar a competitividade.

69 O profundo alargamento da rede viária e a melhoria inquestionável da sua qualidade foram indubitavelmente o traço mais marcante da primeira década de Portugal como membro da CEE/UE. A política que deu primazia ao desiderato em questão chegou a ser apelidada, quanto a nós algo jocosamente, de «política do alcatrão».

70 De acordo com Abreu (2005) Portugal possui uma densidade de estradas por km<sup>2</sup> ligeiramente inferior à média da UE a 15 Estados-membros, mas em termos de Auto-



estradas a situação já é inversa, logo favorável a Portugal.

71 Devemos ter presente que parte do PRN 2000 ainda não foi construída.

72 A empresa a que nos referimos são os Caminhos de Ferro Portugueses (CP), que como empresa pública que é, tem como principal objectivo prestar serviço público aos cidadãos, mesmo que isso signifique não se reger por critérios que tenham a haver meramente com o lucro. Até 1997, a CP incluía a gestão de infra-estruturas e o serviço de transportes, mas por imposição da UE, foi dividida em duas: a CP actual, que executa o serviço de transportes; e, a REFER, que faz a gestão, construção e manutenção da rede ferroviária nacional.

73 Na última década verificou-se uma evolução favorável do tráfego de mercadorias, como consequência do estabelecimento de comboios regulares de mercadorias para alguns destinos para além dos Pirinéus.

74 É curioso, e ao mesmo tempo demonstrador da evolução do nosso tecido produtivo e das exportações, referir que em 1970 as mercadorias com maior importância eram os «adubos, minerais, pedras, cereais e farinhas», em 2001 eram os «combustíveis minerais sólidos, cimentos, cal, materiais de construção e minerais» e, em 2004 são o «combustível sólido para produção de energia termoeléctrica e materiais de construção» (Abreu, 2005).

75 Através da Resolução do Conselho de Ministros número 52, de 15 de Dezembro de 1988.

76 A ligação Lisboa (ou Porto)-Aveiro-Viseu-Salamanca-Valhadolid-Bordeaux-Paris permite ligação mais curta e rápida ao centro da Europa.

77 Essa ligação era efectuada a partir de Valhadolid.

78 Estes apenas representam 8,1% das mercadorias carregadas e 2% das descarregadas (Abreu, 2005, p.359).

79 A navegação de cabotagem é aquela que é realizada entre portos interiores de determinado país, pelo litoral ou por vias fluviais. A generalidade dos países só permite que a cabotagem seja realizada por embarcações construídas no próprio país, para protegerem as empresas proprietárias da competição dos navios estrangeiros. Esta prática assume especial importância em questões de segurança nacional, como sejam a garantia de abastecimentos, mas também a garantia de construção de navios destinados a cabotagem em estaleiros nacionais.

80 Os dados apresentados reportam a 2001 porque é a data mais recente sobre o qual existe informação completa acerca das embarcações entradas em todos os portos nacionais.

81 Este crescimento deve-se essencialmente à indústria automóvel existente na região.

82 América do Norte, Europa ocidental, Golfo Pérsico e Extremo Oriente.

83 Há outras rotas, embora de menor importância, que também passam na região dos Açores, como sejam a ligação da Europa a África e à América do Sul.

84 Acresce referir que a segurança crescente não se verifica em todo o globo. De facto, no Estreito de Malaca e na região do Golfo de Aden tem-se verificado o ressurgimento de uma nova forma de pirataria, conhecida por «neo-pirataria». Esta consiste na abordagem dos navios (com lanchas rápidas) pelos piratas, que frequentemente sequestram pessoas e/ou navios, exigindo avultadas quantias para as/os libertarem.

85 Este espaço económico, grosso modo é definido pelos 25 Estados-membros da UE.

86 Em bom rigor, devemos referir que foi uma Revolta Militar.

87 A adesão de Portugal à CEE ocorreu em 1 de Janeiro de 1986.

88 Além da TAP Portugal, operam em Portugal outras empresas que se ocupam de nichos de mercado específicos, regionais ou sectoriais: a SATA Air Açores ocupa-se do mercado regional açoriano; a SATA Internacional apoia a população de origem açoriana que emigrou e encarrega-se das viagens de e para o Continente (incluindo a Madeira); a Portugália encarrega-se de pequenos fluxos, em voos de médio curso para cidades europeias de média dimensão próximas de Portugal (apesar de haver sido adquirida pela TAP Portugal, continua a manter identidade própria e autonomia de gestão); a Air Luxor especializou-se em voos do tipo *charter* para destinos turísticos; e, a Aerocondor que se especializou em fotografia aérea e no combate a incêndios (Abreu, 2005). Se é verdade que a Air Luxor começou por apresentar grande capacidade competitiva no fornecimento de aeronaves de substituição a outras companhias, também é certo que em Setembro de 2006, na sequência de graves problemas financeiros e quebra de compromissos, o Instituto Nacional da Aviação Civil haveria de lhe retirar o certificado de operador aéreo.

89 No transporte aéreo os movimentos de aviões referem-se a aterragens e descolagens.

90 O aeroporto da Portela "...concentra 45% do movimento nacional de aviões e de passageiros e quase 60% da carga" (Abreu, 2005, p.357).

91 Aeroporto de cariz regional, um pouco limitado pela população e capacidade económica da região que serve. Concentra 17,9% dos movimentos nacionais, 13,4% dos passageiros e 22,7% da carga (Abreu, 2005).

92 "Está especializado em voos de natureza turística. Tem uma parcela de 12,7% do movimento nacional de aviões, 22,1% dos passageiros e 1,2% da carga, o que indicia a predominância de grandes aeronaves, muitas delas *charters* para férias de sol e praia" (Abreu, 2005, p.357).

93 Alia a função turística ao serviço de passageiros de e para fora do arquipélago. Concentra 9,1% dos movimentos, 10,7% dos passageiros e 5,8% da carga (Abreu, 2005).

94 Trata-se de um aeroporto muito importante para a maior e mais populosa ilha do arquipélago, mas não tem expressão significativa a nível nacional.

95 A ANA - Aeroportos de Portugal, SA, presta serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil. Tem a seu cargo todos os principais aeroportos de Portugal continental e do arquipélago dos Açores, mas no arquipélago da Madeira, essa responsabilidade é da sua congénere madeirense (Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, SA - ANAM).

96 A FIR é a designação mais frequentemente utilizada, no entanto, também pode ser utilizada a expressão «Região de Informação de Voo» (RIV).

97 Entrando no campo de actuação da Estratégia.

98 Existem alguns estudos que prevêem a saturação dos aeroportos de Frankfurt, Paris e Londres daqui a 20 anos.

99 Em 2001 o aeroporto da Portela movimentou 9 356 453 passageiros (Abreu, 2005, p.356).

100 Obviamente não os consideramos os mais importantes, não só pela subjectividade que tal afirmação acarretava, mas também porque, em nosso entender, não há factores mais importantes que outros.

101 Informação gentilmente fornecida pelo TCor PilAv Luís Durães, Comandante do Grupo Operacional 61, da Base Aérea Nº 6, no Montijo.