
**A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA E GEOECONÓMICA
DAS ÁREAS PORTUÁRIAS INDUSTRIAIS:
O CASO DO PORTO**

Virgílio de Carvalho

A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA E GEOECONÓMICA DAS ÁREAS PORTUÁRIAS INDUSTRIAIS: O CASO DO PORTO (*)

1. INTRODUÇÃO

Os países precisam de metas concretas — os Objectivos Nacionais Permanentes (ONP) históricos e actuais — para sua orientação na permanente busca de realização das utópicas Aspirações de Desenvolvimento, Segurança e Justiça, e para a sua gestão racional.

Os ONP históricos devem reflectir, para o caso especial de Portugal, as preocupações seculares com a minoração de vulnerabilidades e com a exploração de potencialidades, próprias da sua Geografia e do Carácter do seu Povo, por forma a preservar a viabilidade geopolítica, geoeconómica e cultural do País e a sua identidade, e a torná-lo desenvolvido, seguro, justo, influente e competitivo. Os ONP históricos, e também os actuais, devem assim reflectir o funcionamento mais conveniente de Portugal, e a sua maneira característica de estar no Mundo.

*
* *

A preocupação central histórica de Portugal consiste, muito naturalmente, em preservar a sua diferenciação relativamente à vizinha Espanha, o que decorre de o território deste país rodear o Continente Português por todos os lados menos pelo do mar.

A preocupação de maritimidade, ou seja, da exploração da fronteira marítima com propósitos de desenvolvimento e de relações externas económicas, culturais e militares, e de transportes que especializem Portugal, tornou-se num ONP histórico, ou clássico, claramente identificável nos processos de autonomização do Comando Portucalense e de independência de Portugal. De

(*) Conferência proferida no Forum Portucalense, em 29 de Janeiro de 1988, no âmbito do Ciclo de Conferências/Debate sobre O Porto e a Sua Área Metropolitana.

facto, o Comando Portucalense habituara-se desde cedo a viver do mar e para o mar, centrada que estava a sua vida económica e cultural nos rios e estuários, de que se destacou o papel central do Douro, do burgo portucalense que se desenvolveu no seu estuário, e de toda a região por ele banhada, que chegou mais tarde a ser reduto de resistência a invasores espanhóis e franceses. E, logo após a independência, os Reis de Portugal, verificada a impossibilidade de progressão para Norte do rio Minho, decidiram-se pela anexação da importante região estratégica constituída por Santarém, por Alcácer do Sal e pelos vastos e valiosos estuários do Tejo e do Sado, e do Algarve, devendo destacar-se a conquista de Aiamonte, para assegurar a posse do estuário do Guadiana.

No «Universo» que na altura era a Península Ibérica, retalhada por várias Nações, Portugal foi consolidando a sua marcada personalidade marítima. Jaime Cortesão salientou isso mesmo na sua obra «Os Factores Democráticos na Formação de Portugal», ao afirmar que os Portugueses criaram o «género de vida nacional» ao ocuparem toda a costa e ao organizarem a Nação em função marítima. Por seu turno, António Sérgio, na sua «Breve Interpretação da História de Portugal», salientou ter-se formado no litoral nortenho uma burguesia cosmopolita, oposta na mentalidade e nos interesses aos senhores rurais do interior. Mas há estrangeiros que interpretam Portugal semelhantemente: o espanho Unamuno, afirmando que «o que faz Portugal é o mar»; e o americano D. J. Boorstin, em «Os Descobridores», sustentando que a Geografia determinou o papel de Portugal na História, e acentuando que o País foi abençoado com extensos rios navegáveis e portos profundos, virados para o Atlântico. Terá sido por tudo isso, e por outras razões que os historiadores e os sociólogos melhor saberão, que em Portugal se desenvolveu um considerável Poder Marítimo, primeiro decerto para manter comunicações fáceis, económicas e livres entre portos nacionais, e entre estes e os estrangeiros, e depois para a sua defesa e da costa contra a pirataria. Fosse como fosse, tal Poder Marítimo, e informação sobre riquezas ultramarinas, terão estado na tentação da expansão marítima portuguesa, para a qual o descobrimento, o povoamento e o desenvolvimento dos Arquipélagos da Madeira e dos Açores muito contribuíram certamente para a constituição duma adequada base de projecção de explorações e de poder. E terá sido certamente esta circunstância providencial que, tendo transformado entretanto Portugal num País quase-arquipelágico, mais euro-atlântico que ibérico,

Ihe conferiu a taxa de maritimidade suficiente para poder resistir mais tarde ao impacto do aumento dramático de continentalidade conseguido pelos Reis Católicos com a unificação em 1942 das restantes Nações da Península Ibérica, sob a designação de Espanha.



Do sucintamente referido se pode inferir que a verdadeira fronteira de Portugal estará muito mais na inteligência e na vontade dos Portugueses do que noutros factores tangíveis, ou concretos, do Poder Nacional. Daí que deva merecer especial preocupação a identificação dos Objectivos Nacionais Permanentes históricos, principalmente dos que mais têm a ver com a viabilidade geopolítica, geoeconómica e cultural do País, como o seu modo de estar no Mundo e de funcionar coerentemente, e com a preservação da identidade da Nação Portuguesa. De qualquer modo, parece bastante claro que os rios navegáveis, os portos, os burgos costeiros e o mar têm um valor estratégico e cultural vital para Portugal.

2. A IMPORTÂNCIA GEOECONÓMICA E GEOPOLÍTICA DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS

As fronteiras marítimas dos países são fronteiras livres praticamente com todo o Mundo. A crescer a isto, a grande maioria do tráfego de mercadorias pesadas, incluindo os combustíveis, faz-se pela via marítima, que é consideravelmente mais económica do que a terrestre. Não admira assim que os grandes estuários e os grandes portos tenham atraído ao longo de séculos, em todo o Mundo, a grande maioria das populações activas e das actividades industriais, comerciais, científicas e culturais. E que alguns portos, como aconteceu com Lisboa, e um pouco também com o Porto, tenham sido berço de grandes empreendimentos, e até de civilizações. E ainda que a muitos deles se tenham associado mais tarde os grandes aeroportos intercontinentais, em consequência de a via aérea se ter assumido, entretanto, como complementar da marítima para o livre e rápido trânsito de pessoas e cargas ligeiras. Além disso, a importância das fronteiras marítimas tende a aumentar com as descobertas e explorações de recursos energéticos e mineralíferos existentes nas plataformas continentais.

A China constitui um exemplo actual de reconhecimento da importância geoeconómica, geopolítica e cultural das costas, principalmente das localizadas sobre importantes rotas marítimas, ao fazer de cidades industriais portuárias pólos de desenvolvimento acelerado da China Continental, varandas para o «off-shore» petrolífero, e ponte para a reunificação com a China Insular, ou Formosa, no âmbito do seu projecto «um país, dois sistemas». Como é conhecido, a actual liderança em Pequim decidiu não assumir as preocupações da «era de Mao» de travar o desenvolvimento técnico-industrial para não criar desequilíbrios entre o litoral e o interior e entre os meios urbano e rural, e para preservar grande número de postos de trabalho, mesmo à custa de menor competitividade do país. E, rompendo com o sistema instituído, resolveu fazer de 14 cidades portuárias (à semelhança de Hong-Kong e Macau) locomotivas do desenvolvimento acelerado do país, que pretende alcançar até ao ano 2000, com apoio de tecnologia, meios financeiros e ciência empresarial do Ocidente. Percebe-se ser objectivo de tal viragem coesão e solidariedade interna, e influência e competitividade externa, ao nível da grande potência que a China pode ser, pela via do desenvolvimento tecnológico-industrial. E note-se que, ao fim e ao cabo, para uma geografia que, ressaltada a escala, é idêntica à de Portugal, a solução da maritimização do país, incluindo a sua evolução para um país asiático-pacífico, isto é, com uma componente continental e outra insular, para não falar da plataforma continental, foi a escolhida para fazer uma China mais desenvolvida e mais competitiva.

3. *A COERÊNCIA DO SISTEMA GEOECONÓMICO, GEOPOLÍTICO E CULTURAL DE PORTUGAL*

Os planos relativos à reestruturação e ao desenvolvimento dos países devem procurar reconhecer e respeitar a sua coerência geopolítica, geoeconómica e cultural. Quer isto dizer que esses planos devem ser consistentes com os seus Objectivos Nacionais Permanentes (ONP), mormente com os históricos, cuja natureza muitas vezes vital, e elevada consensualidade, lhes dão força de Directiva da Nação aos governantes. Entre tais ONP salienta-se de novo, quanto a Portugal, o de preservar a diferenciação quanto à geograficamente envolvente Espanha, explorando por exemplo as potencialidades da fronteira marítima como locomotiva de desenvolvimento especializado em segurança, e como pólo de atracção económico e cultural do interior e dos

Açores e da Madeira, em conformidade com a lógica euro-atlântica (quase-arquipelágica) do sistema. De notar ser também ONP histórico um relacionamento especial com a potência que controla o Atlântico Norte, ainda para fins de preservação da diferenciação de País, relacionamento esse que passa pela fronteira marítima.

Na perspectiva referida, conviria tirar partido de zonas portuárias e aeroportuárias industriais com potencialidades de Áreas Metropolitanas, interessando por isso tudo o que possa contribuir para reconhecer tais potencialidades, para as desenvolver e organizar, e para lhes aumentar a competitividade. Quer isto dizer que a Portugal muito conviria, por razões que se prendem com a sua própria individualização e segurança, e coerência de funcionamento, assentar o seu desenvolvimento numa «rede-locomotiva» de Áreas Metropolitanas apoiadas em cidades portuárias industriais, mormente nas situadas sobre ou nas proximidades de estuários de importantes rios navegáveis. A existência duma Comissão de Coordenação Regional (CCR) para «Lisboa e Vale do Tejo» parece apontar precisamente nesse sentido. Por isso se entende ser preciso estudar a conveniência e a viabilidade de se estender a ideia a outras regiões, como por exemplo às do Douro, do Mondego, do Sado, e considerar soluções para aproveitamento das potencialidades dos casos especiais das rias de Aveiro e de Faro.

Nesta óptica geopolítica, geoeconómica e cultural de Portugal, conviria decerto estudar a criação de uma rede de comunicações por terra, mar, ar, rios e éter para ligar com coerência e eficácia um País que tem de viver do mar e para o mar, solidário e coeso, e agarrado à costa, ou, como dizia Jaime Cortesão, que tem de organizar-se em função marítima para poder viver de vida própria. Assume então particular interesse, para o importante tema em apreço neste fórum, a consideração da viabilidade e da conveniência de ligar o interior por vias fluviais a uma cabotagem nacional também a desenvolver. E de ligar esta cabotagem nacional à cabotagem europeia, e ainda às rotas oceânicas, aproveitando entroncamentos e transbordos em portos secundários e em portos de águas profundas, respectivamente. De notar que a posição periférica atlântica e central de Portugal numa Europa que tem uma fronteira marítima muito mais extensa do que a terrestre, associada ao clima e ao carácter marítimo nacional, e à sua localização numa área de confluência de valiosas rotas marítimas, é susceptível de proporcionar um importante papel ao País como participante e como apoiante logístico du-

ma rede de cabotagem europeia, capaz de proporcionar sucessos em termos de especialização como foi, e pode ainda ser, a Lisnave. Um tal sistema de ligações fluviais e marítimas poderia pôr assim em contacto directo portos fluviais do interior com portos na costa do Continente e nas ilhas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, e com portos costeiros e interiores na Europa e no Mundo. Poderia levar o mar ao interior, ou o inverso, isto é, fazer de todo o continente uma autêntica faixa litoral, desenvolvida.

Salienta-se que o sistema de comunicações sugerido não esgota a questão, pois haveria que fazê-lo coexistir, como se impõe (e não fazer com que umas vias destruíssem as outras, como se fez lamentavelmente no passado), com vias terrestres e aéreas também lançadas em conformidade com a lógica geoeconómica, geopolítica e cultural viabilizante e individualizante do País. Isto é, quanto às terrestres, ligando o interior com as cidades portuárias e aeroportuárias industriais, e estas entre si. E, quanto às aéreas, além do referido para as terrestres, ligando as dispersas parcelas do território nacional entre si, e bem assim ao exterior, nos casos que o justifiquem. Ainda quanto a vias terrestres, e dentro da mesma lógica funcional de Portugal, conviria preservar vias directas para a Europa através do território do país vizinho, para defender a liberdade de acção nacional, e para não contribuir para fazer de Madrid um centro de actividades da Península toda. Por fim, não poderia descurar-se o lançamento de vias terrestres Norte-Sul, ligando entre si as faixas interior e centro do Continente do País.

4. A ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

O contributo transcendente da região do Porto para a viabilidade da independência de Portugal, e do grande empreendimento dos Descobrimentos Marítimos, foi já salientado atrás. Junta-se-lhe, da Memória Histórica que faz parte da Identidade Nacional, o seu papel, já atrás citado, juntamente com a região centrada no rio Douro, como reduto nacional de resistência a invasores espanhóis e franceses. A proverbial dedicação profissional, e a vaga de progresso e exemplo de iniciativa, criatividade e abnegação das gentes do Norte, fazem com que o Porto continue a merecer o título de «capital do trabalho», o que é obviamente extensivo à laboriosa e produtiva região que imediatamente o envolve. A região do Porto, contando ainda com as instalações portuárias de águas profundas de Leixões, e com o seu aeroporto intercontinental de Pedras Rubras, está automaticamente qualificada como

zona portuária e aeroportuária industrial de grande importância para o correcto funcionamento e desenvolvimento de Portugal. Por isso, entendo ter alto interesse nacional estudar o aproveitamento das suas virtualidades tangíveis como Área Metropolitana, a que acrescem as intangíveis respeitantes aos peculiares bairrismo e lusitanismo das suas gentes. No entanto, a referida Memória Histórica, que é componente essencial da Identidade da Nação Portuguesa, como se disse, aponta para que uma Área Metropolitana do Porto deva ser também estudada como locomotiva de desenvolvimento regional e pólo de atracção do interior para a costa. E, aí, surge o rio Douro como veículo de homogeneização e canalizador de atractivos a ter em séria conta, isto é, como elo natural de ligação e de integração económica, humana e cultural entre o litoral e a costa. O que leva a pensar que deveria ser objecto de ponderação a criação duma Grande Região do Norte, com a sua Capital Regional no Porto, ou uma forma de associação de Municípios que pudesse produzir idêntico efeito. Nesse estudo, decerto que muito conviria avaliar a aceitabilidade de tais soluções. Isto é, pesar bem o que se ganha e o que se perde com elas, tendo em consideração os custos inerentes à regionalização e o desenvolvimento que dela poderia decorrer. E, principalmente, a necessidade geopolítica e geoeconómica de fazer prevalecer a atracção do interior nacional para a costa portuguesa sobre idêntica atracção para a costa espanhola, um risco decorrente de certa integração económica inevitável do interior português com o interior do país vizinho.

*

* *

A navegabilidade do rio Douro surge assim como opção lógica para se refazer a vida económica e cultural duma região como a Duriense, cuja importância geoeconómica e geopolítica para Portugal espero ter conseguido evidenciar. Por isso terão cabimento alguns apontamentos sobre virtualidades da navegabilidade dos grandes rios, para além dos apresentados, de que se destaca, em primeiro lugar, a sua normal maior economia como via de transporte de cargas mais pesadas, e a sua óbvia complementaridade com outras vias indispensáveis. O exemplo do Reno, com as suas rodovias e ferrovias paralelas, e trânsito intenso que caracteriza as três, e as povoações e as actividades económicas, turísticas e culturais que florescem ao longo delas, é um exemplo a estudar com atenção. Pelos rios navegáveis podem circular

produtos minerais, agrícolas, industriais, tanto do interior para a costa, como no sentido inverso. Nas margens de rios navegáveis podem florescer autênticos portos comerciais e de pesca fluvial, costeira e oceânica, e ainda marinas para embarcações de recreio fluvial e oceânico, com correspondente apoio de indústrias hoteleira e naval que representam muitos postos de trabalho e, bem assim, reforço da condição de Povo marítimo que o Português é. Uma via fluvial como a do Douro decerto que exige, em conformidade com o referido, que a barra do rio seja adequadamente praticável para os Objectivos por que se entender optar.

*
* * *

Uma Regionalização de Portugal deve visar aumentar o Poder Nacional do País, ou seja, a sua capacidade de influenciar os acontecimentos que lhe respeitam e interessam para poder ser suficientemente dono dos seus destinos, tornando-o mais participado e mais interessante. Tudo isto numa perspectiva de justiça, de solidariedade e de desenvolvimento de competitividade, pelo reforço da sua coesão e pela integração das suas diversidades e complementaridades humanas, económicas e geoestratégicas.

Uma Regionalização de Portugal deve ser por conseguinte encarada como uma Estratégia visando um Objectivo como o referido. Por isso, o seu estudo deve ser feito numa óptica de interesse do Todo Nacional, seguindo a metodologia racional e científica do Planeamento Estratégico. E este começa pela identificação e reconhecimento consensual, nacional, de Objectivos Nacionais Permanentes históricos e actuais, os quais a Estratégia da Regionalização deverá procurar ajudar a realizar. E, sendo a Regionalização uma Estratégia, deverão as possíveis opções ser submetidas às clássicas provas de Adequabilidade, Exequibilidade e Aceitabilidade, para ver se a Regionalização deverá poder realizar os ONP supracitados, se a sua concretização e o seu funcionamento serão asseguráveis, e se o que gasta com elas, e os riscos que sempre têm, serão compensados pelo valor dos resultados a obter.

Quer isto dizer, obviamente, que as considerações que apresento precisam também de ser submetidas ao rigor das Provas de Estratégia, pelo que não poderão ser tomadas por mais do que uma proposta para um primeiro passo num processo que, no caso de lhe ser reconhecido interesse, precisaria de ser cuidadosamente conduzido.

5. NOTAS FINAIS

O território dos países é a sua base natural de actuação, onde se encontram os recursos de toda a ordem (incluindo os da terra e das plataformas continentais, e os geoestratégicos) cuja exploração lhes promete desenvolvimento sem comprometimento da sua liberdade de acção. Por isso, interessa efectivamente reconhecer as potencialidades dos territórios, e explorá-las com os olhos postos nas utópicas e inseparáveis aspirações de Desenvolvimento, Segurança e Justiça.

Portugal já tem uma existência demasiado longa para que possa ser agora redesenhado numa prancheta. Mas tal não deve obstar a que tal prancheta deva existir mesmo, para se ir corrigindo o que ainda for possível e conveniente corrigir, para se ir tirando adequado partido de oportunidades que forem surgindo em cada conjuntura, e para que, em novas opções, não se repitam erros eventualmente cometidos. E isto é particularmente importante num País como Portugal, que não pode admitir amatorismos, dado que é um sistema complexo geopolítico, geoeconómico e cultural com um território limitado de características marcadamente fragmentárias, de que se destacam a forma alongada Norte-Sul do Continente com diferenças climáticas e de produções e culturas (agravada pela atracção do seu interior para o interior mais desenvolvido do país vizinho) e a sua muito marcada descontinuidade territorial. Portugal é um sistema euro-atlântico frágil que precisa de ser amarrado à costa do Continente, cujo centro geométrico e de gravidade é Lisboa, que deve ser tida como uma sua autêntica «Brasília interior».

Por isso diria finalmente que uma regionalização que aponte como sendo uma possibilidade a estudar (assente em algumas hipotéticas Regiões Administrativas interior-costa no Continente, apoiadas em Áreas Metropolitanas portuárias e aeroportuárias industriais, e nas Regiões Autónomas já consagradas) precisaria de ter consequências no sistema parlamentar do País. Para melhor se assegurar, por uma autêntica representatividade regional e nacional, e através de confronto das ópticas regionais e nacional, o supracitado Objectivo a prosseguir com a Regionalização, isto é: a solidariedade, a coesão, a diferenciação e a competitividade de Portugal.

29 de Janeiro de 1988

Virgílio de Carvalho