

Acerca de uma Leitura Geopolítica das Relações entre Portugal e o Atlântico*

François Martins

Major-General

Resumo

O artigo pretende traçar uma breve perspectiva geopolítica da relação entre Portugal e o oceano Atlântico. Essa relação, embora sempre presente e importante, variou ao longo da nossa história. O autor, depois de tentar sumariamente caracterizar essas variações, analisa simplificada aquela relação no actual contexto do sistema global das relações internacionais. Dessa análise retira argumentos para afirmar que na ligação com o Atlântico poderão de novo ser encontradas as soluções mais adequadas para os nossos actuais problemas do desenvolvimento e da afirmação internacional, através da possível e desejável futura assumpção por Portugal de um papel de entreposto de importantes fluxos nas relações transatlânticas, em que as luso-brasileiras e as com a CPLP deverão desempenhar um papel central.

Abstract

In this article a brief perspective of the geopolitics between Portugal and the Atlantic Ocean is delineated. This relation, ever present and important, has continuously evolved through our history. The author, after attempting summarily to characterise these changes, analyses in a simplified way this relation in the present context of international relations. From this analysis he finds grounds to state that within this link to the Atlantic new solutions to our present problems in development and international assertion could be found. This could be achieved, for instance, through a desirable future role as a main outlet in the flux of transatlantic relations, in which the Portuguese-Brazilian and Portuguese-CPLP relations should play a major role.

* Este artigo constitui uma síntese actualizada das intervenções do autor durante as II e III Jornadas de Relações Internacionais realizadas na delegação no Porto da Universidade Lusíada, respectivamente em Maio de 1999 e em Maio de 2000.

1. Introdução

A ligação entre Portugal e o oceano Atlântico é, antes de mais, uma decorrência da Geografia. Mas a ligação entre a terra e o mar, quando a Geografia a permite ou mesmo a sugere, pode ser assumida, ou não, e sendo-o, pode sê-lo de muito diferentes modos, dando lugar a diversos tipos de comportamentos colectivos. A Geografia, só por si, não decide nada. São os homens que, através dos elementos culturais e das estruturas sociais, a ela se adaptam, que, em termos económicos, exploram os seus recursos, que, nas suas políticas, a interpretam e dela fazem seu instrumento.

No entanto, a Geografia sem dúvida condiciona a vida dos povos, em todos os seus aspectos, incluindo os fenómenos políticos. A questão da forma como a Geografia impõe, orienta, aconselha ou limita a Política, é uma questão central no pensamento geopolítico e tem sido objecto de diferentes explicações por diversos autores.

Para o alemão Ratzel¹, nos fins do século XIX, a explicação residia numa aptidão específica do carácter colectivo, a que chamou "*sentido do espaço*", pela qual cada povo, mesmo inconscientemente, sentia ou percebia um determinado espaço e as suas potencialidades. A forma como um povo se ligava ao seu território, como o explorava e dele tirava melhor ou pior partido, seria pois consequência de uma aptidão étnica ou racial, intuitiva, diferente de povo para povo, de alguma forma inscrita na respectiva personalidade colectiva, de alguma forma por ela determinada.

Para o francês Vidal de La Blache², contemporâneo de Ratzel, a explicação seria outra. Cada território oferecia à comunidade que o habita uma determinada gama de possibilidades, entre as quais esta, em função dos "*princípios de civilização*" que estruturam a sua cultura, livremente escolhia as que lhe interessava desenvolver.

Nos anos cinquenta do século XX o espanhol Jaime Vicens Vives³ debruça-se também sobre esta questão. Tirando a sua inspiração da obra do historiador inglês Arnold Toynbee, postula que a evolução das "*sociedades culturais*" resulta da natureza dos sucessivos desafios ou "*estímulos*" que lhes são postos pelos respectivos ambientes natural e social, e da forma como elas os enfrentam.

1 RATZEL, Friedrich, *Géographie Politique*, Paris, Fayard, 1987 (edição original alemã em 1897). O seu conceito de "*sentido de espaço*" ("*Raumsinn*"), porém, foi apresentado pela primeira vez numa obra anterior, a *Antropogeografia* (1882), conforme refere Políbio de Almeida no seu livro *Do Poder do pequeno Estado*, edição do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1990, pag. 105.

2 LA BLACHE, Vidal de, *Tableau de la Géographie de la France*, 1903.

3 VIVES, Jaime Vicens, *Tratado general de Geopolítica*, Editorial Vicens Vives, Barcelona, 1950.

Já nos anos sessenta⁴, os norte americanos Margaret e Harold Sprout põem o problema ainda de outra forma. Segundo o seu conceito de *"behaviourismo cognitivo"*, os indivíduos respondem conscientemente ao seu meio, natural e social, de acordo com a forma pela qual o percebem. Assim sendo, as ideias falsas, ou a mera ignorância, terão tanta influência como as percepções correctas na formação das preferências, das decisões e das acções. Mas, uma vez tomadas as decisões, a sua conversão em acto faz-se no meio, e então, só então, mas inevitavelmente, as falhas, os erros, as ignorâncias, as ilusões, na percepção das efectivas condições do meio, terão o seu preço. Ideia semelhante transparece, aliás, numa frase escrita na década anterior pelo brasileiro Josué de Castro⁵, quando afirma que a Geopolítica *"é uma disciplina científica que busca estabelecer as correlações existentes entre os factores geográficos e os fenómenos políticos, a fim de mostrar que as directivas políticas não têm sentido fora dos quadros geográficos"*.

Embora diferentes, estas várias hipóteses explicativas do modo como se processa a interacção entre o meio geográfico e os comportamentos colectivos não se excluem necessariamente. O carácter de um povo, conforme Ratzel, a sua cultura e os princípios de civilização a ela subjacentes, no entender de La Blache, as suas vontades e capacidade de acção colectivas no enfrentar dos estímulos, segundo Vicens Vives, o discernimento e clarividência das suas elites, de acordo com os Sprout, em vez de se oporem, na realidade compatibilizam-se e complementam-se.

Em todos estes conceitos está implícito um papel activo da comunidade. O homem não se limita a receber influências do seu meio geográfico, também o influencia, o modifica, adapta-se e adapta-o, encontrando as suas próprias respostas aos condicionamentos que ele lhe apresenta. Conforme escreveu Vidal de La Blache *"É preciso partir da ideia de que uma região é um reservatório onde dormem energias de que a Natureza depositou os germens, mas cuja utilização, essa, depende do homem. É este que, submetendo-as ao seu uso, ilumina essa individualidade. (...) É então que uma região se define e se diferencia, e que se torna, ao longo do tempo, como que uma medalha onde se esculpe a effigie de um povo"*⁶.

Um outro autor, Saúl Cohen, adverte-nos para o facto de que a análise geopolítica tem dois aspectos principais: a descrição dos meios geográficos no seu relacionamento com o poder político; a definição de sistemas integrando unidades políticas em interacção, em

4 SPROUT, Harold and Margaret, *The ecological perspective on human affairs, with special reference to international politics*, Princeton University press, 1965.

5 CASTRO, Josué de, *Geopolítica da Fome*, 6ª edição, S. Paulo, Editora Brasileira, 1961, pag. 27.

6 LA BLACHE, Vidal, *Tableau de la Géographie de France*, 1903, segundo citação de GOTTMANN, Jean, em *La Politique des États et leur Géographie*, página de abertura.

função da sua localização nos espaços geográficos⁷. O mesmo autor salienta também o facto das perspectivas geopolíticas serem necessariamente influenciadas pelas circunstâncias características da época a que se reportam. A esse respeito recorda Mackinder, que teria comentado: “*Cada século tem a sua própria perspectiva geográfica*”⁸.

A forma como uma relação inscrita na Geografia se materializa na cultura, na economia e na política de um povo, depende pois não só de um ou outro elemento isolado, mas do ambiente geográfico como um todo e também, em grande parte, das acções e reacções desse povo, podendo por isso variar ao longo dos tempos. Esta dependência da análise geopolítica relativamente ao tempo em que é efectuada, conjugada com a necessidade, porque é viva⁹, dinâmica¹⁰, de acompanhar as evoluções dos relacionamentos entre políticas e espaços, levou Vicens Vives a afirmar que ela precisa de interpretar “*o passado geográfico e histórico para compreender a actualidade*”¹¹.

Por isso a Geopolítica parte sempre do passado para interpretar o presente. A interpretação do significado da relação de Portugal com o oceano Atlântico implica portanto, para além da análise das condições e possibilidades alternativas actuais dessa relação, que se procure enquadrá-la na totalidade das suas condições geopolíticas, isto é, interpretando a nossa História e analisando o espaço geográfico pertinente nessa perspectiva.

2. Enquadramento geopolítico de Portugal

Olhando para Portugal no mapa salta imediatamente à vista a sua posição no extremo ocidental da Península Ibérica, como uma estreita faixa litoral aberta sobre o oceano Atlântico, separada do resto da Europa por uma Espanha cerca de quatro a cinco vezes maior¹², e por uma cadeia de montanhas, os Pirinéus, que separam a Península da França,

7 COHEN, Saúl Bernard, *Geografia y Política en un mundo dividido*, Ediciones Ejército, 1980, pag. 72.

8 Idem, pag. 71.

9 CÉLÉRIER, Pierre, *Geopolitique et Geostratégie*, Presses Universitaires de France, colecção “Que sais-je?”, 3ª edição, 1969, pag. 17, onde escreve “*A Geopolítica (...) não é estática, e não se contenta em ser apenas uma constatação que não muda senão registando, à posteriori, as consequências dos acontecimentos: ela é viva como estes*”.

10 CASTRO, Josué de, *Geopolítica da fome*, 6ª edição, S. Paulo, Editora Brasileira, 1961, pag. 27, onde escreve que a Geopolítica é “*um método de interpretação da dinâmica dos fenómenos políticos em sua realidade espacial*”.

11 VIVES, Jaime Vicens, *Tratado General de Geopolítica*, Editorial Vicens Vives, Barcelona, 1961 (reimpressão da 2ª edição, de 1955), pag. 8.

12 A superfície do território nacional, 92 080 km², é inferior a um quinto da do território espanhol, que é de 504 782 km², e, em 1998, a população portuguesa era constituída por 9 800 000 pessoas, cerca de um quarto da espanhola que somava então 39 800 000 indivíduos.

a qual, por sua vez, também se interpõe entre Portugal, a Espanha, e os restantes países europeus. Deste rápido exame se percebem logo três grandes condicionantes geopolíticas da nossa História como povo independente.

Em primeiro lugar, a condição duplamente periférica do nosso país, periférico numa Península também ela periférica, relativamente aos centros geográfico, cultural, económico e político da Europa. Depois, a existência de um único país na nossa fronteira terrestre, país esse mais poderoso e que nos cerca dominando todas as vias de comunicação que por terra nos ligam à Europa. Por fim, o excelente litoral atlântico cuja extensão, quase igual ao da fronteira terrestre¹³, nos abre toda uma vasta gama de vias alternativas, de possibilidades compensatórias, para os inconvenientes das outras duas condicionantes.

De certo modo, a História de Portugal parece-nos poder ser interpretada a essa luz, a da utilização do litoral atlântico como principal esteio da nossa independência, permitindo-nos equilibrar a desfavorável relação de forças com o vizinho único, assim como atenuar os efeitos negativos da situação periférica. Olhando para ela numa perspectiva muito ampla e do ponto de vista geopolítico, poderemos distinguir três fases.

Uma primeira fase, que abrange a primeira dinastia, corresponde ao período da formação da nacionalidade, durante a qual se começa por conquistar no século XII uma autonomia política necessária à protecção e ao desenvolvimento dos interesses da população e depois, progressivamente, dentro do quadro político do reino independente, se vai forjando uma nação¹⁴. Emerge assim, já no século XIV, o que por alguns autores tem sido considerado como o mais antigo Estado-nação da Europa.

Nesta primeira fase o litoral atlântico, assim como os troços navegáveis dos principais rios que nele desaguardam, desempenharam um papel fundamental, quer na obtenção de um território nacional adequado a uma população cuja economia se vinha ligando predominantemente à exploração dos recursos do mar e ao comércio marítimo, quer na viabilização da independência do novo reino, fornecendo-lhe os recursos para tal assim como sustentando e acentuando a diferenciação social e económica da sua população relativamente às

13 O nosso litoral tem uma extensão de 848 km, e a nossa fronteira terrestre uma extensão de 1200 km.

14 LAUTENSACH, Hermann, *Portugal no contexto Ibérico*, 1932, 1º capítulo, reproduzido no livro *Geografia de Portugal*, de Orlando Ribeiro, Hermann Lautensach, e Suzanne Daveau, Edições João Sá da Costa, Vol I, 3ª edição, 1995, capítulo I, onde, a pag. 21, pode ler-se “*Só a partir da sua organização como Estado independente é que Portugal se desenvolveu gradualmente no sentido da formação de uma unidade antro-po-geográfica. A estabilidade da pátria, afirmada territorialmente muito cedo e que se tem mantido há mais de seis séculos e meio, tem permitido ao espaço português a aquisição de muitos traços culturais próprios. Como esta evolução se realizou através de rivalidades constantes e de lutas seculares para a sobrevivência em relação a Espanha, não é de admirar que o quadro antro-po-geográfico português, em muitos traços originado nos fins do século XI, tenha desenvolvido aspectos que se afastam fortemente do tipo espanhol vizinho.*”

do interior peninsular¹⁵. Neste processo desempenharam papel importante tanto a cabotagem entre o norte da Europa e o Mediterrâneo, desenvolvida no fim da Idade Média, potenciando o comércio ao longo da costa portuguesa, como a passagem dos cruzados pelos respectivos portos, contribuindo de forma significativa para alguns dos sucessos militares dos primeiros tempos. A orientação mais desejável para a expansão territorial do novo reino seria pois a que englobasse a maior porção possível do litoral atlântico, e assim aconteceu¹⁶.

Por outro lado, a orientação Norte-Sul, paralela à costa, apresentava-se como a mais adequada à expansão, também por outros motivos. Ela deveria ser conseguida através da reconquista de territórios ocupados pelos mouros, devido à necessidade de legitimação da independência, assim como das conquistas, pelo Papado, e deveria evitar prejudicar a expansão paralela de leoneses e castelhanos, devido à constatação de ser o poder militar dos reinos cristãos vizinhos, a leste e a norte, superior ao dos mouros a sul¹⁷. Deste modo,

15 DIAS, Jorge, em *O essencial sobre os elementos fundamentais da cultura portuguesa*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986, Coleção “Essencial” nº6, pag 9 e 10, escreveu o seguinte “Portugal, porém, apresenta uma curiosa particularidade de unificação. Embora a origem da Nação se deva também à política, à vontade de um príncipe, que naturalmente se aproveitou de certas aspirações de independência latentes nas populações de entre Douro e Minho, a unificação e a permanência da Nação deve-se ao mar. Foi a grande força atractiva do Atlântico que amontou no litoral a maior densidade da população portuguesa do Norte, criando como que um vácuo para o interior. Desde Caminha a Lisboa estabeleceram-se inúmeras amarras que defenderam Portugal da força centripeta de Castela. Mas foi sobretudo o estuário do Tejo, esse forte abraço do mar com a terra, que definitivamente presidiu aos destinos de Portugal. Não houve o domínio de uma região sobre outras, antes se encontraram todas num ponto natural de convergência. É por isso que, ao contrário de Berlim ou de Madrid, capitais no centro das regiões dominadoras, Lisboa, na foz do Tejo, está mais apoiada no mar do que na terra.”

16 De certo modo, esta orientação da expansão do jovem reino de Portugal durante a “reconquista” terá correspondido também a uma diferenciação inscrita na Geografia. Segundo LAUTENSACH, Hermann, em *Portugal no contexto ibérico*, 1932, 1º capítulo, reproduzido no livro *Geografia de Portugal* já referido, capítulo I, pag. 11 “A estrutura e a tectónica de Portugal apresentam assim aspectos, quer atlânticos, quer periféricos, que formam um conjunto muito característico e impar em toda a Península”, e a pag. 14 “Assim vemos que Portugal apresenta características periféricas e atlânticas muito marcadas, do ponto de vista geomorfológico”, e também a pag. 17 “Assim, Portugal e o Sudoeste da Galiza constituem uma unidade climática claramente individualizada no quadro peninsular, a despeito da acção contrária do factor latitude. Isso resulta tanto da situação periférica, como da atlântica”, e, finalmente, nas conclusões, a pag. 23 “Mas Portugal, em conjunto com o sudoeste da Galiza, é a parte atlântica da periferia da Península. Esta é a característica fundamental da sua posição geográfica e dela derivam muitos aspectos, tanto físicos como humanos; eles permitem considerar que Portugal, com o sudoeste da Galiza, constitui uma das unidades geográficas do quadro peninsular”

17 RIBEIRO, Orlando, em *Geografia de Portugal*, original português do capítulo III do livro de 1955, com retoques posteriores, reproduzido no livro *Geografia de Portugal* referido nas notas anteriores, onde, no capítulo VII do 3º volume, a pag 657, escreve “Quando se quebrou a unidade política do califado, os reinos da taifa que aqui se constituíram foram, salvo o de Badajoz (que estendeu o seu domínio até Lisboa), pouco importantes, pequenos e efémeros.”, e, a pag. 673, “Atribui-se a um equilíbrio de forças entre o Estado do Ocidente e o reino de Leão (ou Leão e Castela), durante a progressão da Reconquista para o sul, o traçado regular da fronteira oriental. Em parte parece ter reencontrado antigos limites romanos.”

no fim do século XIII, com as suas fronteiras na Península Ibérica praticamente coincidentes com as actuais¹⁸, o território de Portugal tinha já a forma que tem actualmente, a de um rectângulo colocado sobre o litoral atlântico da Península, cuja profundidade média é inferior a duzentos quilómetros, distância essa que aliás correspondia sensivelmente à dimensão dos troços então navegáveis entre a foz e o interior dos seus principais rios. Isto é, a navegação marítima ligava o território nacional de norte para sul, e a navegação fluvial, complementando aquela, ligava-o de oeste para leste.

A partir do século XIV, com a conquista de Ceuta, inicia-se uma segunda fase. A expansão de Castela deixara Portugal com um único vizinho nas suas fronteiras terrestres, de Poder superior ao seu, colocando, com agudeza, a problemática da consolidação da independência assim como do território adquirido. A gestão das alianças, com Aragão e Inglaterra, a fortificação da fronteira terrestre, o desenvolvimento da marinha e do comércio na fronteira marítima, preocupações dominantes dos últimos reis da primeira dinastia, inserem-se nesse esforço, mas é com D. João I que se abre um novo capítulo nas relações com Castela ao iniciar-se a expansão em Marrocos. Ceuta permitia, simultaneamente, controlar o estreito de Gibraltar¹⁹, ameaçar Granada, flanquear Castela, encurtar a distância relativamente ao centro da Europa.

A partir de meados do século XV, com D. João II, ganha predominância política a facção dos que, desde o infante D. Henrique, passando por D. Pedro, vinham insistindo nas vantagens do comércio marítimo, explorando os recursos do Sul e do Oriente, relativamente às ruinosas expedições guerreiras do Norte de África. O oceano Atlântico, na sua parte sul, constituiu então parte nuclear do espaço de circulação oceânica estabelecido pelos portugueses, e passagem obrigatória para as outras partes desse espaço, no Índico e no Pacífico. Foi sobre toda essa vastíssima área que Portugal construiu o primeiro império marítimo oceânico da história da humanidade, assim como, na sua sequência, um império colonial²⁰, ligando entre si muitos diferentes povos, que assim passaram a partilhar, durante alguns séculos, uma história comum.

18 A principal diferença resulta da abusiva apropriação das terras de Olivença pelos espanhóis em 1801. Apesar da sua restituição a Portugal ter sido decidida no congresso de Viena em 1815 (artigo 105º) a Espanha nunca aceitou fazê-lo.

19 Facilitando o uso das rotas entre o Atlântico e o Mediterrâneo e dificultando a saída de piratas árabes para o Atlântico.

20 Importa distinguir império marítimo de império colonial. No primeiro, como o império português das Índias no século XVI, as rotas marítimas constituem o núcleo, são o seu elemento principal, as bases terrestres, de pequena dimensão, desempenhando sobretudo funções subsidiárias de apoio àquelas. No segundo, como o império colonial português desde o século XVII, as bases terrestres alargam-se, tornam-se elas o elemento

A implementação do império marítimo, que se segue à abertura do caminho marítimo para a Índia, inicia uma terceira fase da nossa História, permitindo a Portugal criar um novo espaço de relações económicas, políticas, e culturais, cujo centro era Lisboa. Esse facto torna o nosso país, durante algum tempo, uma grande Potência mundial, permitindo-nos equilibrar a pressão castelhana, e, depois da união de Castela e Aragão, a pressão espanhola, mesmo após a Espanha, a partir de Carlos V, se ter tornado também uma grande Potência mundial, mais poderosa do que o reino português.

A perda da independência em 1580 acontece então, em grande parte, devido ao empobrecimento económico do reino, que leva as elites portuguesas a desejarem a união das duas coroas não se opondo por isso aos direitos de sucessão invocados pelo monarca espanhol. Quando sessenta anos depois as elites desiludidas, e em sintonia com a vontade popular, decidem recuperar a independência do reino, apesar da Espanha ser ainda uma grande Potência europeia e mundial conseguem-no, tirando partido da liberdade de movimentos que a abertura para o Atlântico proporcionava, assim como dos recursos disponíveis nos domínios ultramarinos.

Esta terceira fase da nossa História, em que Portugal conseguiu ser o centro num espaço de relações políticas, económicas, e culturais, extra europeias, por ele criado e gerido, encerra-se definitivamente em 1975, com a perda dos últimos territórios ultramarinos. Durante quinhentos anos, com dimensão e importância variada, desde o primeiro império marítimo, o das Índias, no século XVI, passando pelo império colonial orientado para o Brasil, nos séculos XVII e XVIII, até ao império colonial orientado para África no século XIX, este espaço constituiu um genial aproveitamento das possibilidades que o Atlântico nos proporcionava, compensando-nos dos inconvenientes da nossa condição duplamente periférica face ao centro da Europa, e ajudando-nos a manter a nossa independência face a uma Espanha sempre mais forte, sempre desejosa de completar o projecto que lhe deu origem e que é o de unificar toda a Península sob um só poder político²¹.

Nestas três fases, em que nos parece poder dividir-se a nossa história, as três grandes condicionantes geopolíticas que referimos no início deste trabalho estiveram sempre

principal, as rotas marítimas passando agora a desempenhar a função subsidiária de apoio às possessões terrestres transformadas em colónias.

21 A escolha do nome que, desde o tempo dos romanos, designava a Península na sua totalidade, “Espanha”, para o novo reino formado por Castela e Aragão, foi desde logo um primeiro indício desse projecto unificador, o qual se procura justificar com a ideia de que a “reconquista” se destinava a reconstituir o anterior reino visigótico (que incluiu, durante algumas dezenas de anos, toda a Península). Até aos nossos dias essa vontade de unificação tem sido confirmada por frequentes atitudes, declarações, comportamentos, de responsáveis políticos e militares assim como de intelectuais espanhóis.

presentes mas exercendo a sua influência de forma que foi variando de fase para fase.

Durante as duas primeiras, do século XII ao XV, a condição periférica, apesar das dificuldades das ligações por terra, pouco nos terá prejudicado, devido quer às condições sociais, políticas e económicas que então prevaleciam na Europa e que tornavam menos relevantes as relações com as suas regiões centrais, quer ao aproveitamento das ligações marítimas que vinha sendo feito desde antes mesmo da fundação do reino²², as quais garantiam ligações mais ou menos regulares com os principais centros económicos e políticos do Mediterrâneo e do Mar do Norte. Também a relação de Forças com os reinos vizinhos não levantou durante a primeira fase problemas de maior, só começando a situação a assumir aspectos mais preocupantes a partir do momento em que Portugal passou a ter o reino de Castela como seu único vizinho na fronteira terrestre. Foi então o Atlântico, que tinha já sido principal factor na aquisição da independência assim como na formação da nacionalidade, que mais uma vez nos proporcionou a solução, facultando-nos, como recordámos, a possibilidade da expansão para o Norte de África.

A partir do século XV, com a formação da Espanha, a pressão do vizinho único na nossa fronteira terrestre tornou-se fortemente ameaçadora e, com o progressivo desenvolvimento de grandes centros culturais e económicos a oriente dos Pirinéus, durante o “racionalismo” e o “iluminismo” dos séculos XVII e XVIII, assim como durante a revolução industrial desde o século XIX, as consequências da condição periférica foram-se tornando crescente obstáculo ao nosso progresso. Nesta terceira fase da nossa História soubemos porém, de novo, encontrar a resposta possível, recorrendo como sempre ao oceano, tornando-nos centro de um espaço construído sobre ele. Para isso tivemos que ser a primeira Potência marítima da Europa moderna.

Será talvez conveniente distinguir agora dois conceitos, o de Potência marítima e o de cultura ou civilização talassocrática ou marítima que, por estarem intimamente relacionados frequentemente se confundem, mas que no entanto, são diferentes. O primeiro implica que a Potência em questão disponha de Poder marítimo e este, por sua vez, conforme foi

22 DAVEAU, Suzanne, *Geografia de Portugal* já anteriormente referida, 3º volume, capítulo VII, pag. 696, onde pode ler-se “vários historiadores tiveram tendência para procurar na vida marítima o motor principal do desenvolvimento de Portugal a partir de datas, aliás, variáveis. A importância do comércio mantido pela navegação oceânica remonta inegavelmente aos tempos pré-históricos, quando, como já se disse, a parte vestibular dos vales, ainda pouco assoreada, deixava penetrar até ao fundo dos longos estuários os barcos de mar empurrados pela maré e os ventos de oeste.”

definido pelo norte americano Maham²³, implica a capacidade para garantir o uso das rotas marítimas e para, se necessário, impedir esse uso aos eventuais adversários. O segundo implica a existência, sedimentada e consolidada ao longo da História, de instituições, estruturas, costumes, tradições, comportamentos e valores, culturais, sociais, económicos e políticos²⁴, que liguem uma dada comunidade à exploração dos recursos do mar e à intensa utilização das rotas marítimas. Estas características constituem a base a partir da qual um povo pode desenvolver o Poder marítimo adequado a tornar-se Potência marítima, sendo para isso condição necessária, mas não suficiente.

No entanto, uma nação cujas características socioculturais se inserem no arquétipo da civilização talassocrática necessita sempre de Poder marítimo para garantir a sua segurança e proteger o seu desenvolvimento. Por isso, quando não consegue ser ela própria Potência marítima, a sua natureza impele-a, naturalmente, a procurar alianças com as Potências marítimas. Foi o que aconteceu com Portugal que, sendo e tendo sido sempre um povo talassocrático²⁵, só durante parte da sua História conseguiu ser Potência marítima.

3. Uma perspectiva geopolítica do Atlântico Sul

Todos os mares e oceanos constituem importantes fontes de recursos, biológicos, minerais e energéticos. De facto, desde tempos imemoriais os povos litorais pescaram,

23 MAHAM, Alfred Thayer, *The influence of Sea Power upon History (1660-1783)*, 1890. Neste livro Maham define Poder Marítimo nestes termos “a soma de forças e factores, instrumentos e circunstâncias geográficas, que cooperam para conseguir o domínio do mar, garantir o seu uso, e impedi-lo ao adversário”.

24 O conceito de cultura ou civilização marítima, também designada por “talassocrática”, tem sido apresentado por diversos autores, como, por exemplo, Sir Halford Mackinder e Henri Pirenne, em oposição à cultura ou civilização continental, designada por epirocática. A caracterização feita por Pirenne, a mais conhecida e citada, pode encontrar-se na sua obra *Les grands courants de l’Histoire Universelle*, Neuchatel, ed. De la Beconniere, 6 vol., 1948.

25 DIAS, Jorge, na obra citada em nota anterior, pag. 15 e 16, refere aspectos que nos parece não deixarem dúvidas sobre a natureza “talassocrática” do nosso povo. Conforme escreveu “A cultura portuguesa tem um carácter essencialmente expansivo, determinado em parte por uma situação geográfica que lhe conferiu a missão de estreitar os laços entre os continentes e os homens. Este carácter expansivo tem raízes bem fundas no tempo, se quisermos lembrar a cultura dolmênica, que, segundo grandes autoridades, teve como centro de difusão o litoral português nortenho. Porém, a expansão portuguesa, ao contrário da espanhola, é mais marítima e exploradora do que conquistadora. Desde muito cedo existem notícias de navegadores portugueses e, entre as medidas de fomento comercial – marítimo, distingue-se a criação da bolsa de mercadores, que veio a ser a primeira companhia de seguros marítimos mútuos.(...) A força atractiva do Atlântico, esse grande mar povoado de tempestades e de mistérios, foi a alma da Nação e foi com ela que se escreveu a história de Portugal. Como disse um professor alemão, a literatura portuguesa medieval já está cheia de motivos marítimos que se podiam procurar em vão em qualquer outra literatura latina.”

extraíram algas e sal do mar e desde o século XII²⁶ fizeram aproveitamentos da energia das marés. Recentemente, sobretudo neste nosso século, tem-se desenvolvido o estudo, científico e sistemático, dos recursos marinhos, com vista a um seu melhor aproveitamento.

Quanto aos recursos biológicos, o mais explorado, representando para muitos países uma boa fonte de rendimentos, tem sido o da captura dos animais marinhos, através da pesca. Mas esta, depois de uma enorme expansão nos primeiros trinta anos que se seguiram ao fim da segunda guerra mundial, durante os quais a quantidade anual de pescado no mundo, praticamente quadruplicou, desde a década dos anos oitenta vem dando sinais cada vez mais claros de ter atingido, em muitos casos mesmo ultrapassado, os limites da sua sustentabilidade. Esse facto tem impulsionado o desenvolvimento da criação de peixes, moluscos e crustáceos em aquacultura, com resultados já apreciáveis e em franco progresso. Um outro tipo de exploração de recursos biológicos marítimos também em desenvolvimento é o da exploração de algas, quer para fins industriais, quer como alimento.

Quanto a recursos minerais do mar, para além da exploração das salinas, outrora muito importante mas hoje com pouco significado económico e da extracção de água através da sua dessalgação, processo ainda muito dispendioso mas que se vem impondo à medida que se têm vindo a acentuar as carências em água potável, merecem ser sublinhados os recursos dos solos e subsolos marítimos, muitos deles já detectados e em exploração, como hidrocarbonetos e diamantes, outros por detectar, outros detectados mas aguardando progressos tecnológicos que rentabilizem a sua exploração, como os nódulos de manganés, cobre, níquel e cobalto, que jazem a grandes profundidades em algumas regiões do fundo dos oceanos.

Mas, em termos geopolíticos, a importância dos mares e oceanos não resulta tanto da exploração dos seus valiosos recursos, como, principalmente, do aproveitamento de uma outra sua potencialidade, a de servirem como meio privilegiado de circulação.

Jean Gottmann escreveu que *"a circulação (conjunto dos movimentos, dos transportes, das trocas, de homens, de coisas, de ideias) está na base de toda a geografia e de toda a política"*, acrescentando que as características de que a geografia física reveste um território são importantes sobretudo em função da sua influência na circulação, sendo que a mais

26 No livro *História dos grandes inventos*, de diversos autores, editado por Selecções do Rider's Digest, 1983, a pag. 115, pode ler-se *"Há pelo menos 900 anos que as marés vêm sendo aproveitadas para fornecer força motriz aos moinhos de água (...) No estuário do Tejo, entre Corroios e Coima, podem ainda admirar-se 10 moinhos de maré, um dos quais, o de Corroios, mandado construir em 1403 por Nuno Álvares Pereira, se mantém em funcionamento."*

essencial dessas características seria a repartição das terras e dos mares, porque terra e mar são meios diferentes para o transporte e as trocas²⁷.

Em outra parte do mesmo livro explica detalhadamente as vantagens da circulação marítima sobre a terrestre, sublinhando a superior capacidade de carga dos transportes marítimos, a maior liberdade do comércio marítimo, a possibilidade de acesso directo entre uma grande variedade de povos e de climas, referindo também algumas consequências sociais da utilização sistemática e intensa das rotas marítimas, como, por exemplo, a tendência para a liberalização, a maior tolerância pelas diferenças culturais, a aculturação²⁸. Neste último aspecto, aliás, são bem conhecidas as ideias do historiador Henri Pirenne, comparando dois tipos de civilização, a talassocrática ou marítima, e a epirocática ou continental, enfatizando as características de maior descentralização, individualismo, abertura, tolerância, das primeiras, como resultado do frequente e continuado contacto com outros povos e civilizações²⁹.

Temos, portanto, que o mar tem sido, e continua a ser, geopoliticamente importante, sobretudo como suporte da circulação de bens, pessoas e ideias, através de linhas de comunicação, ou rotas, que nele desfrutam de duas vantagens principais. Por um lado, a grande liberdade de movimentos, ou flexibilidade das rotas, e a grande variedade dos destinos possíveis para essas rotas, tirando partido quer da homogeneidade quer da extensão dos oceanos que, ligados entre si, cobrem cerca de três quartos da superfície do globo. Por outro lado, um elevado potencial de deslocamento de cargas pesadas e volumosas com relativamente baixo dispêndio de energia, devido às características físicas do meio líquido. Essas vantagens fizeram da navegação marítima, em contínua expansão³⁰,

27 GOTTMANN, Jean, *La politique des États et leur géographie*, Livraria Armand Colin, Paris, 1952, pag. 120.

28 Idem, pag. 78 a 81. A respeito da liberdade da circulação marítima escreve: “Muitas vezes se tem perguntado porque é que a filosofia política dos grandes povos navegadores parece ter sido menos absolutista do que a dos essencialmente continentais. Talvez seja necessário ver a razão disso nesta maior liberdade de circulação que o alto mar sempre ofereceu”. E, a respeito dos contactos à distância através do oceano: “O acesso directo ao mar aberto permitia comunicar (...) com regiões muito exóticas (...) com civilizações tão diferentes e, contudo, tão susceptíveis de fornecerem produtos que não se podiam encontrar no seu próprio território. Quantas possibilidades de trocas foram assim criadas, quantas novas ideias e novas técnicas foram assim sugeridas a diversos povos espalhados através do mundo!”.

29 PIRENNE, Henri, *Les grands courants de l'Histoire Universelle*, Neuchatel, edição de la Beconniere, 1948, citado por ALMEIDA, Políbio F. A. Valente, *Do poder do pequeno Estado*, edição ISCSF, 1990, pag. 142 e 143, e também por VIVES, Jaime Vicens, obra anteriormente referida, pag. 108 a 110.

30 Só nos últimos vinte anos a frota mundial de navios mercantes cresceu mais de 10%, passando de um total de 370 milhões de toneladas para 410 milhões de toneladas, segundo dados apresentados por MATIAS, Vieira, na sua intervenção nas *II Jornadas de Relações Internacionais* realizadas na Universidade Lusíada, no Porto, em Maio de 1999, sob o título “O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal”.

o principal meio de transporte utilizado pela humanidade, assegurando, actualmente, cerca de 70% dos transportes mundiais, a um custo médio várias vezes menor do que o dos transportes terrestres, e muitas vezes menor do que o dos transportes aéreos.

Uma das consequências desta importância dos transportes marítimos tem sido a de por eles passar cerca de 90% do comércio mundial³¹ e outra tem sido a de atrair as populações para os litorais. Os portos são pólos de desenvolvimento. São centros de tráfego, onde o transporte marítimo se encontra com as estradas, os caminhos de ferro, as vias fluviais, os aeroportos, o que se torna vantajoso para a instalação de complexos industriais e para o desenvolvimento de povoados. Em parte por isso e também porque, em geral, o clima é aí mais ameno, as terras mais férteis, as condições turísticas mais favoráveis, a população mundial tem-se concentrado sobretudo nas regiões costeiras, ou delas próximas, cerca de 70% da população mundial vivendo hoje a menos de 100 km do mar³².

As mesmas razões que tornam mares e oceanos geopoliticamente importantes, conferem-lhes também importância geoestratégica. A sua extensão, continuidade, e homogeneidade, fazem deles uma enorme área de manobra de forças susceptíveis de atacar a terra ou de controlar ou comprometer o uso das rotas marítimas. A consideração das condições de segurança dessas rotas assim como das regiões costeiras é por isso elemento também necessário à caracterização geopolítica daquelas massas líquidas. Nessa perspectiva assumem especial relevância os lugares designados por “pontos críticos” (“chock points”), tais como determinados estreitos, canais, cabos, penínsulas, mares pouco abertos, onde a terra comprime as rotas marítimas, que dela são obrigadas a aproximarem-se, tornando mais fácil controlá-las ou mesmo bloqueá-las.

Muitos autores apresentam diferentes listagens desses pontos críticos, mas a maior parte coincide em considerar, a nível mundial, como muito importantes os doze que Lewis Tamb³³ considerou serem os principais, e que são quatro mares “interiores” (Mar do Sul da China, Mediterrâneo, Mar do Norte, Mar das Caraíbas), dois canais inter oceânicos

31 FONSECA, Fernando, “A Geopolítica e o Mar”, separata do *Boletim da Sociedade de Geografia* de Lisboa, Janeiro-Junho de 1974, pag. 63. Percentagem ainda maior, 97%, é a que é referida num artigo, “Erika, mythes et réalités d’une marée noire”, de JUBELIN, Frank, na revista *Science et Vie* de Março de 2000, pag. 124.

32 Conforme dados apresentados por MATIAS, Vieira, na sua intervenção nas *II Jornadas de Relações Internacionais* realizadas na Universidade Lusíada, no Porto, em Maio de 1999, sob o título “O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal”. Números semelhantes, ainda que não idênticos, são os apresentados por FONSECA, Fernando, em “A Geopolítica e o Mar”, separata do *Boletim da Sociedade de Geografia* de Lisboa, Janeiro-Junho de 1974, pag. 60, onde afirma que “actualmente cerca de 70% da população mundial vive a menos de 30 milhas do mar”.

33 Conforme referência de CHILD, Jack, *Geopolitics and conflict in South America*, pag. 24 e 25.

(Suez e Panamá), três estreitos (Gibraltar, Malaca, Magalhães), três saliências ou extremidades continentais (Corno de África, Cabo da Boa esperança, Sri Lanka).

As características gerais até aqui apresentadas são comuns a todos os mares e oceanos, variando, de uns para outros, as importâncias relativas de cada uma, em função das respectivas condições geográficas e, em particular, das suas posição e extensão. Quanto ao oceano Atlântico, este estende-se, com a forma aproximada de um s alongado, de norte para sul, entre as Américas, a Europa e a África. A sua dimensão norte-sul é muito superior à média das dimensões leste-oeste, as quais variam consideravelmente, sendo de cerca de 3800 km entre a Terra Nova e a Irlanda, alargando-se depois para sul até mais de 5500 km antes de diminuírem para a sua menor dimensão, cerca de 3300 km, entre o Cabo de S. Roque, no Brasil, e o Cabo Palmas, na Libéria, voltando depois a alargar-se para sul, entre margens relativamente pouco recortadas e quase sem ilhas. Entre as extremidades dos continentes americano e africano, respectivamente Cabo Horn e Cabo da Boa Esperança, aproxima-se da Antártida, numa larga frente de quase 7500 km.

Embora não seja o maior dos oceanos, o Atlântico tem, de longe, a maior área de drenagem de todos eles. Os continentes nas suas margens tendem a inclinar-se para ele, que por isso recebe as águas da maior parte dos grandes rios do mundo, incluindo o S. Lourenço, o Mississipi, o Orenoco, o Amazonas, o La Plata, o Congo, o Níger, o Loire, o Reno, o Elba, assim como os grandes rios que desaguam nos seus mares anexos, Mediterrâneo, Negro, e Báltico. Contrastando com o Atlântico Sul, o Atlântico Norte é rico em ilhas, as suas linhas costeiras muito recortadas exibem uma grande variedade de formas, prolongando-se por diversos mares tributários, que incluem o das Caraíbas, os Golfos do México e do S. Lourenço, as Baías de Hudson e de Baffin, a oeste, e os mares Báltico, do Norte, Mediterrâneo e Negro, a leste.

Dos doze principais pontos de passagem crítica, em todo o Mundo, a que atrás fizemos referência, sete, mais de metade, situam-se neste oceano, o que dá bem ideia da sua grande importância em termos da circulação marítima mundial³⁴. Três, o Mar do Norte, o Estreito de Gibraltar, e o Mediterrâneo, situam-se na sua parte norte, dois, o Mar das Caraíbas e o Canal do Panamá, entre o Equador e o trópico de Câncer, na sua parte intermédia, e dois, o Cabo da Boa Esperança e o Estreito de Magalhães, na sua parte sul.

34 A valorização geoestratégica de um “ponto crítico” decorre principalmente de dois factores, por um lado, da intensidade e da importância do tráfego marítimo que por ele é obrigado a passar, por outro, do constrangimento que a sua configuração impõe às rotas marítimas que suportam esse tráfego. Destes dois factores o primeiro é o que mais influi na valorização geoestratégica, dado que um grau suficiente de constrangimento das rotas está já implícito na própria noção de “ponto crítico”.

Estes últimos controlam as únicas passagens naturais, do Atlântico para o Índico e o Pacífico, abertas todo o ano, já que, durante a maior parte deste, a norte, os gelos do Ártico fecham completamente as passagens aí existentes. Embora a enorme importância daquelas duas passagens críticas tivesse sido algo diminuída com a abertura dos dois canais inter-oceânicos, Panamá, duplicando o Estreito de Magalhães, e Suez, duplicando o Cabo da Boa Esperança, a verdade é que a navegação nos dois canais não só é limitada pela sua dimensão, que não permite a passagem de navios de muito grande tonelagem nem o escoamento rápido de grande volume de tráfego, como, também, é vulnerável a incidentes tanto políticos (guerras, revoluções, bloqueios, etc.) como naturais (tremores de terra, etc.) que podem, durante algum tempo, impedir totalmente a sua utilização.

Devido à sua dimensão, não excessivamente grande, ao contrário da do Pacífico, assim como à sua situação, que lhe permite propiciar, a sul, uma circulação fácil entre os três grandes oceanos, devido também às características das comunidades que se estabeleceram nas suas margens, onde se incluem a maior parte das mais desenvolvidas de todo o Mundo, pelo Atlântico passa grande parte do tráfego marítimo mundial.

Esse tráfego, com o respectivo comércio associado, orienta-se sobretudo nos dois sentidos da direcção N-S, segundo duas rotas principais, uma ao longo das regiões costeiras das Américas, com especial intensificação no Mar das Caraíbas e no Golfo do México, outra ao longo da África, ligando o Cabo da Boa Esperança ao Estreito de Gibraltar, onde se bifurca, uma parte prosseguindo daí, mais para norte, ao longo das costas europeias, até aos Mares Báltico e Branco e outra prosseguindo através do Estreito, até ao Mediterrâneo e ao Mar Negro.

Atravessando o Atlântico, na direcção E-O, existem numerosas outras rotas ligando entre si quer os países situados numa e noutra das suas margens, quer os tráfegos que, vindos de outras paragens, desembocam nos mares tributários. O facto destes só existirem no Atlântico Norte, assim como a existência, frente a frente, nas duas margens deste, dos dois maiores mercados mundiais, UE e NAFTA, explicam que o volume de tráfego transversal seja no Atlântico Norte muito superior ao que se verifica no Atlântico Sul.

Contudo, tanto esse tráfego transversal no Atlântico Sul, entre as costas fronteiras da África e das Américas Sul e Central, como as ligações ao longo de cada uma dessas costas, contêm potencialidades de grande expansão a médio prazo.

De facto, a generalidade dos países que compõem a América latina, depois da prolongada crise dos anos oitenta, tem, desde o início dos anos noventa, dado alguns sinais de retoma do crescimento económico, mantendo-se este, apesar das recentes dificuldades mais ou menos ultrapassadas das economias mexicana e brasileira, da actual crise econó-

mica mundial, e do colapso da economia da Argentina, em fase de moderada expansão. Quanto à África a sul do Saara, depois de muitos anos de estagnação ou mesmo de crescimentos negativos, embora ainda intensamente flagelada por várias guerras persistentes e por frequentes crises políticas, parece finalmente estar começando, aqui e além, a reiniciar, ela também, o seu crescimento económico, podendo vir a tirar melhor proveito das suas enormes riquezas naturais, ainda em grande parte por explorar. O desenvolvimento provável das economias destes países significa necessariamente acréscimo da respectiva participação no comércio internacional, acréscimo esse que se traduzirá, em grande parte, num simultâneo crescimento do tráfego no Atlântico Sul. Por outro lado, a intensificação deste poderá constituir um poderoso factor na alimentação daquele desenvolvimento, desencadeando-se assim um ciclo de retroacção positiva.

A importância geopolítica do Atlântico Sul, para além de relacionada com a densidade das correntes de tráfego marítimo que o atravessam, das quais assume especial valia a que liga o Cabo da Boa Esperança ao Estreito de Gibraltar³⁵, decorre também em grande parte do facto de ser através dele que se processa a única ligação livre do Atlântico para os outros dois oceanos e, por estes, para o resto do mundo. Por isso o Atlântico Sul foi a antecâmara necessária da grande empresa pioneira dos descobrimentos do Portugal quinhentista e por isso foi sobretudo em torno dele que se estruturou o império colonial português.

Assim sendo, têm especial relevância geoestratégica, no Atlântico Sul, desde logo as duas passagens críticas que temos vindo a referir, a leste o Cabo da Boa Esperança, a oeste o conjunto Estreito de Magalhães-Cabo Horn-Falklands, assim como a costa atlântica da Antártida que, defrontando as extremidades da África e da América, também permite o controle dessas passagens, em especial a oeste, onde o limite norte dos gelos se aproxima muito do continente americano. Constituem também regiões de grande valia geoestratégica o estrangulamento do oceano Atlântico, onde os continentes americano e africano mais se aproximam, entre o Cabo de S. Roque, no Brasil e o Cabo Palmas, na Libéria, assim como as ilhas de Ascensão e Santa Helena, a meio do oceano, sensivelmente entre as costas brasileira e angolana. Embora situados a norte do Equador, têm ainda relevância geoestratégica para o Atlântico Sul, porque controlam geograficamente a vital ligação

35 Esta especial importância decorre não só do excepcional volume de tráfego marítimo que nessa rota circula mas, principalmente, do facto de por ela transitar grande parte do petróleo que, provindo do Médio Oriente, em grandes petroleiros se dirige aos mercados da Europa e dos EUA. Por isso, CASTRO, Therezinha de, enfatizando aquela importância, em *Geopolítica. Princípios, meios e fins*, Edição Colégio Pedro II, Rio de Janeiro, 1986, vai ao ponto de escrever, a pag. 249, “quem dominar a ameaçada rota do Cabo colocará as mãos na garganta do Ocidente”.

entre os dois Atlânticos, a oeste o Mar das Caraíbas e o Golfo do México, e a leste, os arquipélagos de Cabo Verde, Canárias e Madeira, estes últimos controlando também a importantíssima ligação com o Mediterrâneo.

Para portugueses e brasileiros o Atlântico reveste-se de importância fundamental. É através das suas águas que estabelecem a maior parte do seu comércio com o resto do mundo, e é ao longo das respectivas linhas de costa que se encontram os seus principais agregados populacionais. Para nós, portugueses, foi o principal esteio da nossa grandeza no passado, constituindo ainda hoje, devido à importância geoestratégica dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, elemento relevante da nossa capacidade de afirmação internacional. Para o Brasil, foi no passado a artéria vital da sua formação e da sua expansão, ao longo do litoral primeiro, partindo deste depois para o interior. Hoje, a sua posição geoestratégica no Atlântico Sul garante-lhe também um papel de primeiro plano na respectiva segurança.

Conforme escreveu o brasileiro Macedo Carvalho³⁶, *“o saliente nordestino brasileiro (...) projecta-se para as ilhas portuguesas e espanholas à entrada do Mediterrâneo e para a África Ocidental, com que se defronta. (...) Forma, com o Noroeste da África, o “desfiladeiro” atlântico, denominado pelo presidente Roosevelt na segunda guerra mundial de “ponte estratégica” por distar, de Natal a Dakar, em linha recta, 3500 km (...) Belém, na foz do Amazonas, fica a 4000 km de Cabo Verde e a 6000 km do Estreito de Gibraltar. Ainda encurtando a distância entre o Nordeste brasileiro e a África, existe o arquipélago de Fernando de Noronha, a 300 km de Recife e 195 km do Cabo de S. Roque (...) Conforme salientou o contra-almirante Clarence A. Hill Jr., dos EUA ³⁷, na*

36 CARVALHO, Luís Paulo Macedo, “A importância do Nordeste brasileiro em relação ao Mediterrâneo na II Guerra Mundial”, in *Revista Militar* nº 10, Outubro de 1996, pag. 1047 a 1060. O texto transcrito encontra-se nas páginas 1049 e 1050. Em outras partes do mesmo artigo, o autor refere episódios da segunda guerra mundial que reflectem a grande importância do Nordeste brasileiro quer para os alemães, que chegaram a pensar na ocupação da ilha de Fernando de Noronha para aí instalar uma base de submarinos e, em 1942, atacar navios e portos brasileiros para impedir que bases brasileiras apoiassem o assalto dos “aliados” a África, quer para os “aliados”, que fizeram do saliente nordestino o “trampolim para a vitória”, aí instalando bases aéreas e navais que permitiram varrer os submarinos do “eixo” das águas do Atlântico Sul, e constituíram ponto focal no sistema de transportes que ligou os EUA, via ilha de Ascensão, ao Mediterrâneo, à África, à Índia e ao extremo oriente.

37 Não são raras as declarações de altos responsáveis pela política de Segurança dos EUA acerca da importância do Brasil para a sua segurança através da segurança do Atlântico Sul. Assim, por exemplo, CASTRO, Therezinha de, em *O Brasil no mundo actual: Posicionamento e directrizes*, edição do Colégio Pedro II, Rio de Janeiro, 1982, pag. 44, cita um relatório apresentado ao Comité das Forças Armadas do Congresso pelo então Chefe de Estado Maior Conjunto, gen. David C. Jones, no qual este, depois de afirmar que a defesa do hemisfério ocidental teria de se “basear na protecção norte e sul dos flancos dos EUA, no acesso aos recursos regionais e em ligações seguras com o resto do mundo” acrescenta que “o Brasil é particularmente importante por causa da sua localização na parte mais estreita do Atlântico, assim como por sua actual e crescente capacidade militar”.

Escola de Guerra Naval brasileira em 1970, “O Brasil domina o Atlântico Sul a tal ponto que se torna desnecessário obter o direito ao uso de bases em outros países (...) desde o momento em que um navio dobra o Cabo da Boa Esperança até passar a 15 graus norte a caminho de Nova Yorque, Londres, ou Gibraltar, estará sempre próximo dos portos do Brasil”.

Os outros países de língua portuguesa banhados pelo Atlântico, todos os da CPLP com a única exceção de Moçambique, também dependem vitalmente do tráfego marítimo, assim como das pescas e das excelentes condições naturais das suas praias para o turismo, potencialidades, aliás, ainda por eles pouco exploradas. Para além disso, Cabo Verde desfruta de uma boa posição geoestratégica na articulação e controle das ligações entre o Norte e o Sul do Atlântico e Angola, para além de uma posição simétrica da do Brasil no outro lado do Atlântico, dispõe de abundantes reservas de petróleo na sua plataforma continental. Assim, pois, os seis países atlânticos da CPLP dependem da circulação e dos recursos marítimos e possuem posições geoestratégicas que, conjugadamente, possibilitam controlar praticamente todo o Atlântico Sul, assim como as ligações deste com o Atlântico Norte, e com o Mediterrâneo.

As potencialidades da complementaridade das posições e dos interesses dos países de língua portuguesa, em particular quando perspectivadas a partir do Atlântico Sul, têm, aliás, sido diversas vezes salientadas por importantes individualidades brasileiras. Assim, por exemplo, em 1960, o general Carlos de Meira Mattos escreveu um artigo na revista brasileira “A Defesa Nacional” em que defendia a formação de uma ampla comunidade, entre Portugal, Brasil e a África portuguesa, como vantajosa para a segurança do Brasil, devido à sua posição face ao Atlântico Sul³⁸. Alguns anos depois, numa declaração datada de 31 de Julho de 1964, o general Castello Branco, então presidente do Brasil, lançou publicamente a ideia de uma comunidade de língua portuguesa ao afirmar que “a nossa política anti colonial se defronta com o problema dos laços afectivos e políticos que nos unem a Portugal. Talvez a solução residisse na formação gradual de uma Comunidade Afro-Luso-Brasileira, em que a presença brasileira fortificasse o sistema. Qualquer política realista de descolonização não pode desconhecer nem o problema específico de Portugal, nem os perigos de um descomprometimento prematuro do Ocidente”³⁹. Um pouco mais tarde, é o general Golbery do Couto e Silva que, em 1967, escreve “Portugal e as suas colónias ocupam, nesse mundo ao largo da América do Sul, situação invejável que nunca será demais realçar, tanto no Atlântico Norte, onde

38 Segundo citação de KELLY, Phillip L., no artigo “Avanços recentes da Geopolítica do Brasil”, na revista *A Defesa Nacional* nº 738, Jul-Ago 1988, pag. 80.

39 Segundo citação de MAGALHÃES, José Calvet de, *Relance histórico das relações diplomáticas luso-brasileiras*, Quetzal editores, Lisboa, 1997, pag. 79.

Açores, Madeira, Cabo Verde, são inigualáveis avançadas defensivas, como no sul da África, onde Angola e Moçambique quase modelam um equador lusitano bem defronte do nosso núcleo central de poder e isso para não falar da Guiné, que é um outro Dakar”⁴⁰.

Como se depreende das citações feitas, o interesse brasileiro na eventual criação de uma comunidade luso-afro-brasileira derivava então, em grande parte, da preocupação com a segurança do tráfego marítimo no Atlântico Sul, preocupação essa que dá bem ideia da importância geoestratégica que para o Brasil esse oceano representa. Isso mesmo se pode verificar com facilidade na leitura dos principais geopolíticos brasileiros contemporâneos, como os dois que acabamos de referir, Golbery do Couto e Silva e Meira Mattos⁴¹, ou como Therezinha de Castro⁴².

4. Unificação e fragmentação: A gênese de uma nova “ordem mundial”

Conforme atrás referimos, a importância geopolítica dos mares e oceanos resulta, principalmente, da importância da circulação que neles se estabelece. Esta, por sua vez, tem como vector axial o comércio.

O comércio internacional não tem cessado de aumentar desde o fim da segunda guerra mundial, aumento esse que, aliás, se tem caracterizado por uma progressiva aceleração. Assim, o seu crescimento médio durante a penúltima década do século XX cifrou-se em cerca de 4% por ano, atingindo cerca de 7% durante a última década⁴³.

Esse constante e acelerado crescimento do comércio internacional, do qual, conforme também já referimos, mais de 90% se faz por via marítima, está intimamente ligado ao fenómeno da também crescente e acelerada intensificação das relações que, em todos os

40 SILVA, Golbery do Couto e, *Conjuntura política nacional: O Poder executivo e Geopolítica do Brasil*, Livraria José Olympio editora, Rio de Janeiro, 1981 (3ª edição), pag. 195.

41 MATTOS, Carlos de Meira, chega mesmo, no artigo “Uma visão histórica e contemporânea da Geopolítica brasileira”, publicado na revista *A Defesa Nacional* nº 739, Set-Out 1988, pag. 34, a propor a criação de uma “Organização do Tratado do Atlântico Sul”, complementar da OTAN, que deveria dispor de uma força naval permanente no Atlântico Sul constituída com base em meios navais dos EUA e do Brasil.

42 CASTRO, Therezinha de, *África: Geohistória, Geopolítica e Relações Internacionais*, Livraria Freitas Bastos, Rio de Janeiro, 1979. A questão do relacionamento do Brasil com a África, no seu todo, não apenas com os países de língua oficial portuguesa, por razões de afinidades étnicas e históricas, económicas e políticas, não apenas geoestratégicas, é tratada com desenvolvimento pela autora neste seu livro, mas é abordada também frequentemente em muitas das suas outras obras.

43 Segundo dados apresentados por MATIAS, Vieira, na sua intervenção nas *II Jornadas de Relações Internacionais* realizadas na Universidade Lusíada, no Porto, em Maio de 1999, sob o título “O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal”.

domínios da vida colectiva, têm vindo a ligar entre si todos os povos de todo o mundo. Os aspectos económicos e financeiros dessa crescente intensificação das relações têm nela sido vector principal, constituindo a face mais visível desse fenómeno, que agora se vem designando por “globalização”. Esta porém não se esgota nesses aspectos, arrastando consigo importantíssimas consequências também nos domínios socioculturais e políticos, que por sua vez influenciam os económicos e financeiros e contribuem também para uma densidade crescente dos laços de toda a ordem, não apenas entre os Estados mas sim, principalmente, através deles.

De facto, uma das consequências mais notadas deste fenómeno, simultaneamente global e globalizante, vem sendo o progressivo enfraquecimento das capacidades do tradicional Estado soberano para garantir o essencial das suas funções de enquadramento e controle da vida colectiva no interior das suas fronteiras. Estas cada vez mais se mostram permeáveis aos fluxos de ideias e de relações de toda a ordem, que as atravessam, ligando entre si, à revelia dos poderes políticos instalados, associações, mesmo até simples indivíduos, de diferentes países e de diferentes culturas. Por outro lado, os crescentes desenvolvimento e liberalização das relações económicas, que originaram a multiplicação das empresas multinacionais⁴⁴ durante a segunda metade do século, têm também desse modo vindo a retirar dos governos dos Estados muita da sua capacidade para regular a vida económica das respectivas comunidades, agora cada vez mais dependentes de decisões tomadas no seu exterior. Tendo-se vindo a processar em grande parte desligado de adequado controle, todo este processo tem criado um ambiente internacional favorável ao benefício dos Estados mais poderosos à custa dos mais fracos.

Mas o poderoso impulso para a multiplicação das relações internacionais ultrapassa em muito a vontade política assim como a capacidade isolada dos governos. Não é de modo algum um fenómeno recente. Na sua tendência para cobrir todo o Globo originou-se no século XV, com a abertura à navegação internacional das rotas oceânicas pelos portugueses e a sua aceleração desde o início da revolução industrial radica-se em vectores que se ligam, sobretudo, ao imparável progresso científico e tecnológico, particularmente no que concerne aos meios de transporte e de comunicação. O domínio da circulação aérea, desde a primeira metade do século XX, as sucessivas conquistas da capacidade de

44 Nos últimos 25 anos o investimento directo estrangeiro em todo o Mundo cresceu cerca de vinte vezes atingindo cerca de quatrocentos mil milhões de dólares e o número de companhias que operam internacionalmente, cerca de sete mil em 1970, ultrapassa agora as cinquenta mil (segundo dados referidos por MAITLAND, Alison, “Human rights weigh heavier with investors” em *Financial Times*, 06 de Abril de 2000.)

transmissão instantânea à distância, primeiro dos sons, depois das imagens, a utilização de satélites, o espantoso desenvolvimento durante os últimos trinta anos das potencialidades da electrónica, e dos computadores, têm vindo a reforçar-se mutuamente no impulsionar dessa antiga tendência para o relacionamento global, cuja mais recente e aparatosa manifestação se materializa no sucesso vertiginoso da “Internet”.

Por outro lado, a mudança acelerada que o progresso científico e tecnológico tem imposto atinge todas as estruturas sociais, todas as formas tradicionais de viver, isto é, afecta, no mais profundo de si mesmas, culturas e civilizações, despertando assim sentimentos de insegurança a que indivíduos e comunidades frequentemente respondem radicalizando tradições e valores culturais específicos. Deste modo, à tendência para a globalização e para a organização de grandes espaços regionais tem-se vindo a opor a tendência para a reivindicação e afirmação das autonomias de pequenas comunidades, étnica ou culturalmente diferenciadas, numa reacção que se vem acentuando na mesma medida em que se tem acentuado a tendência a que se opõe. Esta reacção também se alimenta da crescente aceitação internacional de ideias como a da prevalência dos direitos humanos, e do direito de cada povo a decidir do seu próprio destino, as quais, aliás, têm vindo a ser potenciadas pelo próprio fenómeno da globalização.

O Sistema das Relações Internacionais aparece pois, neste início do terceiro milénio, claramente dominado por duas tendências contraditórias, que opondo-se se reforçam mutuamente, a tendência para a “globalização”, e a tendência para a “fragmentação”. Apanhado entre essas forças, que não consegue controlar, o Estado soberano, ainda principal actor político do Sistema Internacional e, apesar de tudo, ainda referência e quadro insubstituível para a estabilidade da vida colectiva, procura encontrar formas de gerir de algum modo essas forças contraditórias⁴⁵.

Na tentativa de, por um lado, acelerar o desenvolvimento das relações internacionais, entendidas como benéficas sob o ponto de vista quer da segurança, quer do desenvolvimento económico em geral, e por outro, assegurar a regularização desse desenvolvimento, para evitar os seus efeitos perversos, os Estados têm vindo a criar, em número também crescente, organizações internacionais de variadíssimas naturezas, diferentes âmbitos,

45 Esta necessidade do Estado desempenhar um papel central na procura de um necessário equilíbrio entre as forças contraditórias da globalização e da fragmentação é salientado por CLARK, Ian, no seu livro *Globalization and Fragmentation, International Relations in the Twentieth Century*, Oxford University Press, 1997, onde, por exemplo, a pp 202, na conclusão, escreve: “Precisamente como o equilíbrio entre globalização e fragmentação irá ser ajustado depende do novo papel que os Estados forem capazes de forjar para si próprios, e de com que sucesso gerirem a mediação entre crescentemente poderosas pressões internacionais e os aumentados níveis de descontentamento doméstico que inevitavelmente virão na sua esteira”.

diversos objectivos. Uma são de carácter universal, abertas a todos os Estados soberanos, como a ONU, a OMC ou o Banco Mundial e o FMI. Outras são de âmbito mais ou menos limitado, abrangendo só alguns Estados, em função de critérios ou geográficos, como a NAFTA, a UE, a OTAN, o Mercosul, a CEDEAO, a ASEAN, etc., ou puramente económicos, como a OPEP, o G7, etc., ou histórico-culturais, como a Commonwealth, a Cimeira Ibero-Americana, a Organização da Conferência Islâmica, a CPLP, etc..

Estas organizações internacionais de âmbito limitado definem “grandes espaços” no interior dos quais os vários países associados, em alguns casos cedendo mesmo parte da sua soberania a estruturas parcialmente supranacionais, procuram estabelecer condições que lhes sejam vantajosas nos domínios da segurança colectiva e do desenvolvimento económico, espaços esses susceptíveis de no seu interior regularizarem melhor a mudança acelerada, e no ambiente internacional protegerem melhor os interesses dos Estados englobados⁴⁶.

Estas organizações sobrepõem-se e entrelaçam-se, duplicando muitas vezes funções, muitos Estados pertencendo simultaneamente a várias delas⁴⁷. As de âmbito mais ou menos limitado, organizando “grandes espaços” para melhor satisfação das necessidades económicas e de segurança dos respectivos Estados membros, potenciando as capacidades de protagonismo internacional destes, aparecem claramente como formas intermédias, mais controláveis, na tendência para a globalização, permitindo através da concertação de esforços e da escala dos mercados uma mais eficaz actuação dos respectivos governos. Mas estas formas de organização colectiva dos Estados, tanto mais eficientes na defesa dos interesses comuns quanto mais integradas forem, isto é, quanto mais cedências das respectivas soberanias tiverem obtido, acabam, também elas, por porem em causa o papel tradicional dos Estados, não só por essas tendências integracionistas, mais ou menos intensas, em algumas delas, como por, em muitos casos, não constituírem defesa adequada contra a “massificação cultural”, contra o progressivo apagamento das identidades culturais, que constitui um dos riscos da “globalização”.

46 STEPHENS, Philip, num curto artigo, “Broken borders of the nation state” no *Financial Times* de 03 de Dezembro de 1999, citando Robert Cooper, escreve, a este respeito, que “As nações modernas são aquilo a que pertencem. Elas ainda têm poder para decidir sobre a maior parte das coisas no interior das suas fronteiras, mas para o resto dependem de ocuparem um assento numa miríade de instituições multilaterais. Em vez de combaterem guerras, elas afirmam soberania discutindo acerca das regras do seu jogo global”.

47 A multiplicação das “pertencenças” a diferentes organizações internacionais constitui também uma forma de cada Estado aumentar as suas capacidades de intervenção no sistema das relações internacionais em defesa dos seus interesses, ao mesmo tempo que melhora as suas possibilidades de afirmação e autonomia no seio de cada uma das organizações a que simultaneamente pertence.

É neste último aspecto que a estruturação de “grandes espaços” em função de afinidades histórico-culturais introduz importantes diferenças. Organizações multiculturais e pluricontinentais como a Commonwealth, como a Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo dos Países de Língua Francesa, com a sua Agência da Francofonia, como a Cimeira Ibero-Americana, como a Organização da Conferência Islâmica, ou como a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, reunindo países ligados por laços históricos e por valores culturais partilhados, ao aumentar a frequência das relações entre eles, reforçam as identidades culturais dos diferentes povos congregados, dado que nessas relações é a História comum que se reaviva, são os valores culturais comuns que se afirmam, sendo as diferenças percebidas pela experiência histórica como mutuamente enriquecedoras. E, por outro lado, sendo pluricontinentais, essas organizações podem funcionar eficazmente como pontes ou charneiras entre as diversas organizações regionais a que cada um dos seus membros se encontra também ligado, abrindo-as a relacionamentos privilegiados, mutuamente convenientes.

5. Portugal no seu novo enquadramento geopolítico

A perda dos domínios ultramarinos veio iniciar uma quarta fase da nossa História em que se torna necessário voltar a enfrentar os problemas geopolíticos da condição periférica e do cerco terrestre pelo nosso único e muito mais forte vizinho, já que a solução para eles encontrada durante meio milénio foi por aquela perda eliminada. Temos que o fazer num novo enquadramento internacional, o da “globalização”, dominada pela dialéctica que, como acabamos de referir, se vem estabelecendo, desde o fim da segunda guerra mundial, entre, por um lado, a progressiva organização contratual de grandes espaços internacionais, tendencial e parcialmente supranacionais, impulsionada pelas necessidades da economia e da segurança, e, por outro lado, a crescente afirmação de identidades culturais e interesses nacionais mais ou menos ameaçados pelas tendências globalizantes assim como a crescente manifestação da vontade de autonomia de povos politicamente submetidos, impulsionada pelo proclamado direito de cada povo dispor do seu próprio destino.

As dinâmicas da “globalização”, que, através do vector da segurança, desde 1949, envolveram Portugal na OTAN, já nos anos sessenta, através do vector económico, impeliam o nosso país a procurar uma mais íntima associação com outros países da Europa através da EFTA, e, tendo sido reforçadas nesse sentido pela perda das nossas províncias

ultramarinhas, levaram-nos à integração na CEE em 1986. Mas a integração na CEE, agora UE, sendo uma opção racionalmente mais adequada aos interesses nacionais nas condições contemporâneas, contém desafios que não podemos deixar de enfrentar e riscos que não podemos ignorar, sob pena de consequências eventualmente graves.

Esses desafios e riscos ligam-se, por um lado, ao inevitável acréscimo da competição com os outros membros da comunidade, todos, com a única excepção da Grécia, economicamente mais desenvolvidos, e por outro, às implicações que a participação acarreta em termos de cedências de soberania. Esta serve, antes de mais, para definir, afirmar e defender os interesses nacionais no âmbito das relações externas, interesses esses que seriam muito dificilmente defendidos, mesmo até dificilmente definidos e afirmados, numa Europa politicamente federada, na qual acabaríamos por ser apenas uma pequena comunidade pobre, distante do poder central, como o é a Calábria em Itália ou Trás-os-Montes em Portugal.

Por isso, do nosso ponto de vista, a UE que nos deve interessar é a mais politicamente descentralizada que for possível. Uma que, conforme declarou recentemente o presidente francês Jacques Chirac⁴⁸, seja não uns Estados Unidos da Europa, mas sim uma Europa unida dos Estados. Esta Europa dos Estados é a que, permitindo-nos participar com algum poder de veto nas decisões colectivas que mais gravemente possam afectar interesses vitais, acrescente, em vez de diminuir, a nossa capacidade de influenciar os acontecimentos no Sistema Mundial.

Diferentemente do que se passa com a nossa participação na UE, em que a necessidade de evitar riscos impõe uma atitude permanentemente cautelosa, a nossa participação na OTAN parece-nos menos susceptível de poder vir a afectar negativamente, com gravidade, os interesses nacionais. De facto, a Aliança Atlântica, embora também não isenta de riscos (hegemonia americana, envolvimento em conflitos internacionais), pelas suas características meramente internacionais ao contrário das parcialmente supranacionais da UE, pela ênfase que coloca nas relações transatlânticas, pela identidade “geopoliticamente marítima” que lhe está subjacente, adequa-se muito bem tanto aos interesses como aos valores tradicionais portugueses, apresentando para as potencialidades que nos oferece uma contrapartida de perigos claramente menos gravosos que os que podem decorrer da nossa participação na UE.

48 ASH, Timothy Garton, número especial da revista *Time*, *Visions of Europe*, Winter 98/99, artigo “Where do we go from here?”, onde, a pag. 107 pode ler-se “O presidente Jacques Chirac (...) disse recentemente que deveríamos ter como objectivo não uns Estados Unidos da Europa, mas sim uma Europa Unida dos Estados”.

Em particular, as relações transatlânticas, que a OTAN materializa, constituem para Portugal, em termos globais (Europa-América), uma raiz fundamental da nossa identidade colectiva bem como vector de afirmação no Sistema Mundial. No seu sentido mais restrito, o das relações entre os EUA e a UE, representam para nós não só a garantia de atenuar a nossa condição “duplamente periférica” face a Bruxelas ao conceder-nos alguma “centralidade” num importante fluxo de relações, mas também um providencial obstáculo a que se enverede por uma excessiva integração política da UE⁴⁹ que, conforme referimos, entendemos contrária aos interesses nacionais.

Após a segunda guerra mundial, para a OTAN, até ao colapso da União Soviética, os interesses principais ligados às nossas posições geoestratégicas teriam sido o controle do Atlântico Norte, o dos acessos entre o Mediterrâneo e o Atlântico, e o do trânsito entre Atlânticos Sul e Norte, bem como o apoio às ligações transatlânticas, em especial o “Reforço Rápido” do SACEUR. Os três vértices do nosso triângulo geoestratégico (Açores, Madeira, e território continental) podiam colaborar entre si para a satisfação do conjunto desses interesses, mas a verdade é que as respectivas aptidões são diferentes, sendo que os Açores são de grande valor, e não têm alternativa, para o controle de vasta área do Atlântico Norte, assim como para apoio do “Reforço Rápido”, tendo pouco ou nenhum interesse quanto aos outros dois tipos de funções, para as quais a Madeira está melhor posicionada, mas esta tendo boas alternativas nas Canárias e em Marrocos. Quanto à faixa continental, a sua valia geoestratégica reside no apoio que possa prestar aqueles quatro tipos de funções, em termos de infra-estruturas e de Forças próprias. Após 1990 todas estas potencialidades se mantêm mas, obviamente, o seu valor actual reduziu-se drasticamente, já que praticamente desapareceu a necessidade das funções relacionadas, com excepção, eventual⁵⁰, do apoio ao “Reforço Rápido”.

No que respeita aos EUA, o seu interesse pelas nossas posições geoestratégicas obedece a uma dupla perspectiva. A de membro “dominante” da OTAN, e a de Super Potência com interesses e responsabilidades próprias à escala mundial. Segundo a primeira, são eles quem acaba por determinar a forma como a OTAN define interesses, funções e valias, para

49 Pelo simples facto da sua existência a OTAN inibe esforços da U.E. no sentido de desenvolver uma Defesa Comum, a qual implicaria despesas avultadas nos domínios da colheita de informação por satélite, assim como no da logística de transportes, domínios em que a U.E. é muito deficiente. Existindo a OTAN, não é preciso despender as elevadas quantias que seriam necessárias para preencher essas lacunas, uma vez que os americanos providenciam o que falta. Mas sem Defesa Comum não poderá existir nunca um Estado Federado Europeu.

50 Naturalmente, sempre que a OTAN seja implicada na resolução de um conflito grave, como aconteceu recentemente no Kosovo, a necessidade do “reforço rápido” volta a colocar-se.

o nosso território assim como para todos os incluídos na Aliança, o que tem acontecido, no que nos diz directamente respeito, do modo que atrás enunciámos. Mas, de acordo com a segunda perspectiva, aos EUA praticamente só interessa a posição dos Açores, importante como apoio da projecção do seu próprio Poder na direcção do Mediterrâneo e do Médio Oriente (Forças de “Desenvolvimento Rápido”), e também, juntamente com a Groenlândia e a Islândia, como marco limite de uma linha que tem sido considerada fronteira geoestratégica avançada da sua Segurança. Tanto a Madeira como o nosso território continental são completamente irrelevantes nessa perspectiva.

Os nossos arquipélagos atlânticos, em especial os Açores, pelas suas valias geoestratégicas, constituem, pois, trunfos importantes possibilitando-nos alguma capacidade de influência na nossa relação, quer com a OTAN, quer com a principal Potência marítima, os EUA. Desempenham porém ainda duas outras funções que importa salientar. Uma é também do âmbito geoestratégico, consistindo no facto de essas parcelas do território nacional, muito embora minúsculas, pelo seu afastamento do continente, poderem dar-lhe profundidade estratégica e, em caso de invasão do território continental, servirem de refúgio provisório a um governo português, como aconteceu durante algum tempo com D. António, prior do Crato, na ilha Terceira, por ocasião da invasão espanhola em 1580, e com D. José, no Brasil, durante as invasões francesas no início do século XIX. A outra é do âmbito sociocultural e, em larga medida, de natureza simbólica, mas nem por isso menos importante. É que os dois arquipélagos oceânicos materializam claramente a dimensão atlântica da nossa nacionalidade. São não só dois marcos do início da epopeia ultramarina, como duas parcelas do território nacional que nos “polarizam” na direcção do Atlântico e do Ocidente, reforçando assim a nossa ligação de sempre com o oceano, a nossa característica de povo talassocrático, a nossa “vocaçãõ atlântica”.

Essa “vocaçãõ atlântica” fez de Portugal um país aberto para o Mundo que, como recordámos, durante quinhentos anos geriu um vasto espaço ultramarino, disperso, mantendo-se em relação intensa com povos e culturas muito diversas, ligados através do mar. Ao longo dos séculos, esses povos absorveram elementos da nossa cultura e nós da deles, criando-se traços comuns a todos, que nos aproximam sem nos uniformizar. Esse convívio multissecular faz agora parte tanto da História como da identidade nacional de cada um dos países que se geraram nesse vasto espaço ultramarino e, por isso, mantê-lo, embora necessariamente em termos diferentes dos do passado, constitui vector de consolidação das respectivas identidades nacionais em coerência com a História comum.

Deste modo, para Portugal, a manutenção e, desejavelmente, o reforço dos laços com os novos países de expressão portuguesa, com o Brasil e também com as numerosas comunidades de emigrantes e de luso-descendentes, não só constitui potencial para alguma capacidade de afirmação política no Sistema Mundial e em particular na UE e na OTAN, como também contribui para consolidar os vectores históricos da nossa identidade nacional.

Faculta-nos, além disso, a possibilidade de gerar uma rede de intercâmbios económicos e tecnológicos, intercâmbios esses facilitados pelos laços culturais, rede essa permitindo oportunidades para penetrar em mercados diversificados, espalhados pelo Mundo. Cultura (em especial a língua mas não apenas) e diplomacia podem pois ser vectores, assim como elementos de suporte, de uma estrutura sobre a qual, com alguma intencionalidade e com alguma espontaneidade, podem vir a implantar-se fluxos económicos, tecnológicos, financeiros, comerciais, susceptíveis de mutuamente se potenciarem.

Neste contexto, que simultaneamente decorre da nossa relação com o Atlântico e a consolida, as nossas duas outras grandes condicionantes geopolíticas, a da condição periférica e a do superior poder do vizinho único vocacionado para a unificação política da Ibéria, poderiam encontrar respostas adequadas:

- Pelo nosso esforço em nos tornarmos “pólo dinamizador” de um grande espaço lusófono, pluricontinental em que, naturalmente, o Brasil teria de ser o outro pólo, e no qual os benefícios a retirar por cada comunidade fossem não só efectivos como evidentes para todas as envolvidas. Trata-se, no fundo, de aproveitar, estruturando-a adequadamente, uma grande comunidade cultural já existente, para o que a embrionária CPLP constitui um bom ponto de partida. Esse espaço poderia servir de charneira entre outros grandes espaços já estruturados ou em vias de o serem, na Europa, na América, em África, mesmo na Ásia e, pela institucionalização da cooperação política, para aumentar a capacidade de intervenção de cada um dos seus membros através da concertação de posições nos organismos multinacionais a que todos pertencem, como a ONU ou a OMC.
- Pela capacidade que fomos capazes de desenvolver, em ligação com a atrás referida dinamização de um espaço lusófono, para encontrar e aproveitar possibilidades específicas de desenvolvimento tecno-científico e económico, tirando partido de vantagens comparativas assim como de aptidões de adaptabilidade e relacionamento que generalizadamente têm sido reconhecidas aos nossos recursos humanos. Neste contexto, competiria ao nosso sistema de educação e ensino, desempenhar um

papel essencial onde as componentes do nosso desenvolvimento económico vocacionadas para a exportação e orientadas para os mercados de língua portuguesa assumem papel de relevo.

- Pelo permanente esforço para, de acordo com a nossa tradição histórica e também em íntima relação com a dinamização do espaço lusófono, aproveitar todas as oportunidades de afirmação nacional no Sistema Mundial, tirando todo o partido possível das vantagens que consigamos encontrar nas nossas circunstâncias geopolíticas e geoestratégicas e vincando todas as diferenças de vocação, de interesses e de aptidões, relativamente a Espanha. Esse esforço parece-nos essencial para diminuir os efeitos da condição periférica e para nos fazer sair da “sombra” da Espanha, competindo ao sistema político, no conjunto de todas as suas vertentes, político-diplomática e político-militar em primeiro plano, mas também político-económica e político-social, assumir o papel determinante.

6. Portugal, o Brasil e a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

A CPLP constitui uma daquelas organizações internacionais pluricontinentais, construída sobre afinidades histórico-culturais, a que já atrás fizemos referência. Para além do enquadramento da cooperação política, económica e social, entre os países membros, pode portanto desempenhar também importante papel no reforço das respectivas identidades nacionais, protegendo-as contra influências “globalizantes”, dissolventes, proporcionadas pela universalização dos “media”, das redes informáticas, da osmose de hábitos de vida, ou contra eventuais pressões integracionistas dos diferentes espaços regionais onde se inserem. Pode ainda, simultaneamente, facilitar o relacionamento directamente entre si das organizações desses diferentes espaços regionais e servir como vector de penetração de todos os seus membros em cada um deles, multiplicando as oportunidades para todos, ao mesmo tempo que, estruturando a solidariedade entre os Estados que a constituem, reforçar as respectivas capacidades para melhor fazerem valer os seus legítimos interesses nessa multiplicação de relacionamentos.

Nesta organização, Portugal e Brasil aparecem como elementos focais e o Atlântico Sul como referência geográfica central. As já antigas relações bilaterais entre Portugal e o Brasil, de facto iniciadas com a descoberta de há quinhentos anos atrás, encontram agora, quer-nos parecer, no seio da CPLP, a melhor concretização do seu aprofundamento, a

melhor institucionalização da sua expansão, podendo aí também ambos os países cooperar efectivamente no apoio ao desenvolvimento dos restantes membros da Comunidade, com benefício para eles e para si próprios. Na dinamização da CPLP, na devida exploração das suas muitas potencialidades, económicas, políticas, socioculturais, todos são igualmente importantes, todos devem beneficiar, todos precisam de cooperar entre si, mas as condições de cada um dos Estados membros no momento actual impõem, de facto, que sejam Portugal e o Brasil, conjuntamente, a desempenhar nessa dinamização o papel principal.

O Atlântico Sul ganha neste relacionamento um significado especial, como espaço de ligação e como símbolo, de uma relação privilegiada entre Portugal e Brasil, ao mesmo tempo que se apresenta como verdadeiro núcleo geográfico da CPLP. Também aqui, no aproveitamento e desenvolvimento das potencialidades do Atlântico Sul, se manifesta vantajosa uma mais estreita cooperação entre portugueses e brasileiros.

Portugal, membro da OTAN e da União Europeia, tem as condições geopolíticas para se desenvolver como uma verdadeira plataforma atlântica da Europa⁵¹, podendo vir a assumir-se como um importante nó de comunicações intercontinentais favoravelmente situado face à entrada do Mediterrâneo assim como à ligação entre o Sul e o Norte do Atlântico, desde que, através da acção concertada e persistente das suas elites académicas, políticas e empresariais, volte a considerar com a necessária atenção as condições que decorrem da sua geografia assim como as vantagens que dela pode retirar, desenvolvendo

51 A dinamização do papel de Portugal como plataforma atlântica da Europa passa necessariamente pela convergência de uma série de desenvolvimentos, sobretudo nas áreas das infra-estruturas e dos transportes, mas abrangendo também a melhoria dos recursos humanos, o aumento dos investimentos na ciência e na tecnologia, o incremento da produtividade económica. Requer, em suma, como condição necessária, que Portugal se torne um pólo de desenvolvimento, uma “economia emergente” claramente ligada a importantes mercados exteriores à Europa, tornando-se através como “encruzilhada” de fluxos económicos entre a Europa, a África e a América do Sul. Esta evolução, que implicará uma preferência inequívoca pelos transportes marítimos e aéreos face aos terrestres, e nestes, pelos ferroviários face aos rodoviários, poderá tornar-se vitalmente necessária mesmo em termos dos interesses da segurança nacional, para corrigir a crescente e preocupante dependência da economia portuguesa face à espanhola, a qual tem vindo a acentuar-se durante a última década, a economia espanhola tendo-se tornado uma autêntica economia de intermediação entre a de Portugal e a da União Europeia, as empresas espanholas e as multinacionais estrangeiras na Península Ibérica, com os seus centros de decisão em Espanha, tratando o mercado português, cada vez mais reduzido a área de distribuição, como uma espécie de simples prolongamento dependente do mercado espanhol. A possibilidade de contrariar esta tendência, que nos vulnerabiliza fortemente quer em termos económicos, quer políticos, implicará acentuarmos diferenças face ao mercado e aos centros de produção espanhóis, diferenças essas, atraentes para investidores estrangeiros, que possam fundamentar maior autonomia das empresas portuguesas. A melhor forma, talvez a única, de conseguir essa diferenciação, será, hoje como no passado, voltarmo-nos decididamente para o Atlântico. Um passo muito positivo nesse sentido, aliás, está sendo dado por algumas empresas portuguesas que, recentemente, têm vindo a incrementar os seus investimentos no Brasil. Muito mais porém precisará ainda de ser feito.

as políticas e dotando-se dos meios náuticos⁵² e das infra-estruturas portuárias e aeroportuárias⁵³ a isso adequadas. Por outro lado, a sua posição geográfica, conjugada com as dos seus arquipélagos, concede-lhe uma importância geoestratégica fundamental na segurança do Atlântico central, da qual já tem retirado alguns importantes dividendos políticos, mas de que poderia beneficiar mais ainda se investisse suficientemente na valorização das suas capacidades militares, terrestres, aéreas e navais.

O Brasil, membro fundador do Mercosul, é um gigante com enormes potencialidades ainda por realizar plenamente, mas susceptíveis de virem a concretizar-se na sua plenitude num futuro não muito distante. Sendo embora verdade que essa concretização passa necessariamente pela melhor exploração dos recursos do seu vasto interior, muitos dos seus geopolíticos têm assinalado não só a sua actual dependência das comunicações marítimas e da riqueza criada no seu excelente e extenso litoral, como também o papel muito importante a ser desempenhado também pela circulação atlântica no seu futuro desenvolvimento⁵⁴. Senhor da mais extensa linha de costa de todo o Atlântico Sul, dotada

52 Segundo dados apresentados em Maio de 1999 por MATIAS, Vieira, na sua intervenção sob o título “O mar, elemento relevante no futuro das relações internacionais de Portugal” nas *II Jornadas de Relações Internacionais* na Universidade Lusitana no Porto, nos últimos vinte anos a frota mercante de bandeira portuguesa diminuiu de 116 para 30 navios, passando de 1,1 milhões de toneladas para apenas 155 mil, enquanto no mesmo período o comércio marítimo português quase duplicou, passando de 23 milhões de toneladas em 1980 para 43 em 1997. Assim, pois, a evolução da nossa marinha mercante tem sido inversa da que a simples satisfação das necessidades do nosso próprio comércio marítimo requereria e, claramente, de todo desligada de qualquer projecto no sentido de aproveitar as nossas potencialidades de desenvolvimento como “plataforma atlântica da Europa”.

53 A este respeito escreve MATIAS, Vieira, na intervenção anteriormente referida: “*Antecipo assim que, a juntar ao congestionamento do tráfego marítimo no norte da Europa haverá, no futuro, dificuldades para a operação de grandes navios, quer por exiguidade das aproximações, quer por insuficiências dos próprios portos em infra-estruturas terrestres e em planos de água. Ao mesmo tempo, é curioso notar que pequenos territórios, como Singapura ou Hong Kong, devem a sua enorme competitividade à capacidade que criaram nos seus pólos portuários e aeroportuários, sendo semelhante o esforço que a China está a desenvolver, fazendo do seu litoral uma Zona Especial de Desenvolvimento (...) Isto é, numa visão de futuro, a costa portuguesa continental, pela sua localização e pela profundidade das suas águas, deveria transformar-se num entreposto de movimentação de mercadorias da Europa, dando entrada aos grandes navios (...) Aqui se transfeririam os contentores entre os grandes navios e os mais pequenos, de cabotagem, que circulariam pelo norte e sul da Europa, pelas nossas ilhas, e também pelos portos africanos (...) O sistema completar-se-ia com uma adequada ligação às redes viária e ferroviária bem como a aeroportos internacionais.*”

54 Por exemplo, CASTRO, Therezinha de, em *Geopolítica. Princípios, Meios e Fins*, Edição Colégio Pedro II, Rio de Janeiro, 1986, a pag. 104 escreve “*à luz da teoria de Maham é também notória a importância do Brasil no âmbito regional do Atlântico Sul, pelo posicionamento no saliente oriental do continente sul-americano e por ser possuidor da maior extensão de costa na área, por se encontrar na área de estrangulamento do Atlântico (linha Natal-Dakar) e portanto na antessala das massas continentais do hemisfério norte. Pelo carácter geohistórico que nos transmitiu o português, continuamos, a despeito da nossa continentalidade e políticas integracionistas, muito mais ligados ao mar. Encontra-se à beira do Atlântico o nosso ecúmena estatal, no nosso núcleo geohistórico, envolvendo 80% do nosso efectivo populacional*”. Outro autor, MATTOS, Carlos de Meira, em *Geopolítica e Trópicos*, Biblioteca do Exército

de muitos portos com boas condições naturais, dominando o estreitamento do oceano na sua parte central, não muito afastado da importante passagem no extremo do continente americano entre o Atlântico e o Pacífico, o Brasil tem, pois, as condições geopolíticas, os trunfos geoestratégicos, os interesses e as necessidades, para fazer do oceano Atlântico vector fundamental do seu futuro.

Assim como acontece com Portugal, as posições de Cabo Verde e de Angola cooperam com a do Brasil nas possibilidades de controle quer da circulação quer da segurança no Atlântico Sul, Cabo Verde na ligação entre o sul e o norte, assim como para o Mediterrâneo, Angola na margem oriental do Atlântico Sul defrontando o território brasileiro. Mas o papel de Cabo Verde, dado a sua muito pequena dimensão e a relativa pobreza dos seus recursos económicos, reduz-se à disponibilidade da importância geoestratégica do arquipélago, enquanto que Angola, possuidora de abundantes recursos naturais muito valiosos, permanece atormentada pela longa guerra civil que a vem destruindo, limitando assim, pelo menos no futuro próximo, a sua possibilidade de assumir um papel activo no aproveitamento das potencialidades geopolíticas do Atlântico como grande núcleo geográfico da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Quanto aos outros dois países atlânticos desta Comunidade, S.Tomé e Príncipe e Guiné-Bissau, tal como acontece com Cabo Verde, a sua exígua dimensão, conjugada com a sua escassez de recursos económicos, impede-os também de uma participação mais activa na exploração das potencialidades da circulação oceânica. A plena exploração dessas potencialidades, em prol do desenvolvimento da CPLP, só pode pois ser feita, de imediato e no curto ou médio prazo, por Portugal e Brasil.

Moçambique, actualmente o único país membro da CPLP que não é atlântico, nem por isso deixaria de beneficiar com um melhor aproveitamento da circulação neste oceano, uma vez que por ele passa necessariamente todo o tráfego do Índico para as costas orientais das Américas, e ocidentais da África e da Europa, que não for escoado pelo Suez. Quanto a Timor Lorosae, se, como é provável, vier a integrar-se na Comunidade, embora directamente pouco ou nada venha a ser beneficiado pela circulação atlântica, beneficiará dela indirectamente, pois o desenvolvimento da CPLP aproveita a todos os seus membros, e nesse desenvolvimento poderá desempenhar papel importante a exploração geopolítica do Atlântico Sul, seu núcleo geográfico.

Editora, Rio de Janeiro, 1983, a pag. 131 afirma que "por quatrocentos anos foi o mar o nosso único pulmão, nossa principal via de comunicação interna e externa. Ainda hoje é o mar o vínculo da quase totalidade do nosso comércio exterior. (...) O Atlântico tem sido e ainda é a nossa principal artéria económica (...) Combinando o aproveitamento pleno de nossas potencialidades marítimas e continentais é que alcançaremos a pujança de nosso destino geopolítico."

7. Considerações finais

Em termos estritamente geográficos, o território de Portugal constitui o litoral atlântico da Europa situado mais a Sudoeste e, incluindo os Açores, o mais a Oeste⁵⁵. Em termos geopolíticos, essa posição geográfica, combinada com outras condições geopolíticas, desenvolveu aspectos socioculturais, estruturas económicas, comportamentos políticos, que fizeram do povo portugalense e depois da nação portuguesa, uma comunidade de características talassocráticas, a qual, em sucessivas épocas, de diversos modos, soube tirar partido das possibilidades oferecidas pelo oceano, dele retirando Poder suficiente para desenvolver e afirmar a sua identidade e a sua individualidade.

Entre as principais formas de aproveitamento dessas possibilidades oferecidas pelo oceano destaca-se a da utilização das rotas marítimas de longo curso, que fizeram de Portugal, durante algum tempo, uma grande Potência marítima, permitindo-lhe a criação do primeiro império marítimo europeu. Portugal foi então não apenas a principal plataforma atlântica da Europa, mas mais do que isso, verdadeiro elo de ligação da Europa, como civilização e como economia, com muitas outras civilizações e economias situadas para além do mar. Depois, durante a longa decadência que se seguiu a esse período de excepcional grandeza, o império colonial foi ainda principal esteio do Poder remanescente.

Terminado o ciclo ultramarino, Portugal encontra-se envolvido no processo de estruturação de uma nova Europa que progressivamente se vai organizando, de ocidente para oriente, num vasto espaço aberto, complexamente institucionalizado. Nesse vasto espaço a condição duplamente periférica e a interposição da Espanha suscitam a Portugal a necessidade de acentuar todas as formas de individualização sociocultural, de afirmação política internacional, de atracção de investimentos produtivos, de desenvolvimento económico que estiverem ao seu alcance. A abertura para o Mundo que o Atlântico nos proporcionou continua a estar disponível e a apontar uma orientação conveniente para resposta a todas aquelas necessidades. Nesse sentido, Portugal deverá sem dúvida tentar assumir-se como plataforma atlântica da Europa, valorizando a sua posição face ao Norte e ao Sul do Atlântico e à entrada do Mediterrâneo, tirando partido da projecção oceânica do seu território através do seu triângulo estratégico.

55 Os Açores, situados sensivelmente entre os 31 e os 25 graus de latitude oeste, constituem o território mais a oeste da Europa. Seguem-se, de ocidente para oriente, a Islândia, situada sensivelmente entre os 24 e os 13 graus, a Irlanda, entre os 11 e os 6, e o território continental português, entre os 9 e os 6 graus de latitude oeste.

Mas ser apenas uma plataforma secundária, mera ancoragem de relações relativamente pouco importantes para os nossos parceiros europeus, distante das rotas por onde circulam os principais fluxos económicos, culturais e políticos que relacionam a Europa com as Américas, mesmo até com a África, as quais continuam a passar bem mais a norte, não atenua muito a nossa condição periférica, que tende mesmo a agravar-se com o alargamento para Leste da UE, nem nos confere suficiente afirmação face à preponderância que a Espanha exerce na Ibéria. Portugal precisa de ser e pode vir a ser, mais do que uma plataforma atlântica da Europa. Pode e deve desenvolver-se, no sentido de voltar a ser elo de ligação de civilizações e de economias, tornando-se pólo de atracção assim como de irradiação, principalmente em direcção à África e à América do Sul, capaz de equilibrar a Oeste a atracção para Leste que já se faz sentir na UE.

Ao longo deste trabalho tentámos argumentar três ideias principais, que se articulam entre si. Por um lado, a concepção do Atlântico Sul como elemento geográfico nuclear do espaço geopolítico criado pelos portugueses, elemento geográfico esse ainda largamente por explorar no aproveitamento das suas actuais potencialidades. Por outro, o entendimento da CPLP como emergente materialização política de uma comunidade baseada em laços histórico-culturais seculares, dando os primeiros passos rumo a um futuro possivelmente promissor. Por outro ainda, a percepção das relações entre Portugal e Brasil como constituindo elemento essencial para o progressivo aproveitamento das potencialidades quer do Atlântico Sul, quer da CPLP.

Este aproveitamento dessas potencialidades, assim como de um modo geral o desenvolvimento económico e a afirmação política, num mundo submetido às tendências simultâneas da globalização e da fragmentação, dependerá em larga medida da forma como cada país conseguir gerir as forças contraditórias a que já todos se encontram submetidos, as quais levantam diversos desafios, riscos, ameaças, que podem chegar mesmo a pôr em causa, de diversos modos, consoante os casos, identidades e integridades nacionais.

Essa gestão, por sua vez, poderá ser melhor feita num ambiente de mútua cooperação entre povos que falam a mesma língua, partilhando parte substancial das respectivas histórias assim como muitos valores culturais. Esses elementos culturais comuns, parte estruturante das respectivas identidades nacionais, reforçam-nas e por outro lado, facilitam tanto a convergência e o mútuo apoio na política internacional em defesa dos respectivos interesses, como os investimentos económicos recíprocos e a intensificação do comércio, no fomento dos respectivos desenvolvimentos económicos. Tanto aquelas condições como estas potencialidades constituem afinal a razão de ser da CPLP, a qual,

explorando as suas características de pluricontinentalidade, poderá proporcionar ainda, a cada país membro, a possibilidade de acesso facilitado, através dela, a diversos mercados em “grandes espaços” regionais de que os outros são parte.

A consolidação, o aprofundamento, o desenvolvimento da CPLP poderá, pois, tornar esta organização altamente proveitosa, em termos da capacidade de afirmação política, e de desenvolvimento social e económico, dos seus membros. Uma das vias que, nesse sentido, valerá a pena explorar, parece-nos ser a do aproveitamento das potencialidades do Atlântico Sul enquanto seu núcleo geográfico. Mas o melhor aproveitamento das potencialidades do Atlântico Sul necessita da convergência das vontades políticas de Portugal e do Brasil, sem a qual, por outro lado, não será possível o desenvolvimento pleno das potencialidades da CPLP.

Assim se o Atlântico Sul constitui o núcleo geográfico da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, a intensificação das relações bilaterais luso-brasileiras parece-nos claramente constituir a chave indispensável para o seu sucesso⁵⁶. No interesse de todos, portugueses, brasileiros, africanos de expressão portuguesa e, no futuro, provavelmente também timorenses, seria desejável que tal viesse a acontecer, dando assim realidade aos votos formulados pelo professor brasileiro Amado Luiz Cervo⁵⁷, ao afirmar “*A imagem que nos vem à mente, ao vislumbrarmos essa perspectiva das relações bilaterais, é o modelo histórico de perfeito entendimento e benéfica cooperação entre a Inglaterra e os Estados Unidos. Porque se haveria de esperar menos das relações entre Brasil e Portugal? Esse será o desafio (...) assentar (...) uma relação duradoura capaz de vincular as duas nações portuguesas por meio de idênticas visões do mundo e sensação de identidade familiar, como sucedeu entre as duas nações anglo-saxónicas*”.

O papel de Portugal na consolidação e desenvolvimento da CPLP e na intensificação das relações bilaterais com o Brasil, estando tanto uma como as outras centradas no Atlântico, parece-nos pois implicar necessariamente o empenhamento do nosso país na

56 A este respeito parece-nos oportuno recordar as palavras de MOREIRA, Adriano, na sua intervenção nas *II Jornadas de Relações Internacionais*, Maio de 1999, Universidade Lusíada, Porto, sob o título “Portugal e a plataforma atlântica da Europa”, em que afirma “*A relação específica luso-brasileira ganha assim relevo na articulação entre a projecção atlântica da plataforma marítima europeia e a emergência de uma segurança do Atlântico Sul, com os arquipélagos do triângulo estratégico na fronteira de articulação, logicamente com Cabo Verde a retomar alguma da antiga função geopolítica. Os desastres humanitários da Guiné-Bissau e da longa guerra interior angolana são anúncios turbulentos das solidariedades que devem vir a ser institucionalizadas e parece razoável admitir, que a privilegiada relação luso-brasileira sirva de paradigma no espaço da CPLP.*”

57 CERVO, Amado Luiz, “A política exterior brasileira dos anos 1990 e as relações com Portugal”, texto da intervenção realizada em Maio de 1999 nas *II Jornadas de Relações Internacionais*, na Universidade Lusíada no Porto. A parte citada constitui o final do referido texto.

tentativa, a que atrás fizemos referência, de se assumir como plataforma atlântica da Europa.

Não será simples, não será fácil e certamente demorará tempo, mas é um caminho possível, inteiramente coerente com a nossa condição geopolítica e com a nossa História. Inclui naturalmente, dado tratar-se de um processo de reciprocidade, o desenvolvimento da CPLP e de todas as suas potencialidades, em particular a de poder ser articulação entre outros grandes espaços, como a UE na Europa, o Mercosul na América do Sul, os diversos espaços regionais de integração económica e política em que participam os países africanos de expressão portuguesa em África. Passa também pelo empenho na manutenção e desenvolvimento da OTAN, como principal organização da Segurança e Defesa na Europa, onde potencia a valia das nossas posições geoestratégicas. Passa, sem dúvida, pelo fomento da língua portuguesa no Mundo, a qual constitui elemento fundamental da coesão assim como da afirmação da CPLP. Passa, ainda, naturalmente, pelo esforço de desenvolvimento das nossas capacidades económicas e das nossas capacidades tecno-científicas, assim como pela valorização dessa trave mestra da nossa identidade colectiva que é o património cultural, monumental, e artístico.

O trilhar desse caminho necessitará da adequação das nossas Forças Armadas ao papel que nele lhes compete. Como sabemos, Forças Armadas e Diplomacia constituem as duas dimensões fundamentais da Política Externa dos Estados⁵⁸, pelo que o necessário ênfase na nossa capacidade de intervenção no domínio das Relações Internacionais não poderá dispensar Forças Armadas adequadamente equipadas, instruídas, dimensionadas. Elas constituem factor chave no relacionamento com a OTAN, relacionamento esse, que, como vimos, é do nosso interesse desenvolver. Podem também desempenhar, ou vir a desempenhar, papel importante no reforço da nossa posição na UE, na medida em que se confirmem tendências no sentido do desenvolvimento da PESC, e da “identidade europeia de defesa”, as quais constituem, aliás, elementos essenciais na articulação, que também é de nosso interesse se aprofunde, entre a OTAN e a UE. Enfim, constituem ainda elemento muito importante na valorização e no incremento do nosso relacionamento com os países africanos de expressão portuguesa, quer em termos da cooperação militar, quer em termos

58 ARON, Raymond: *Paix et Guerre entre les Nations*, Calmann-Lévy, 1962, reedição de 1975, pp. 16 a 30, onde, a dado passo, pode ler-se: “Ora o centro das relações internacionais são as relações entre Estados (...) Estas exprimem-se em e por condutas específicas, as dos personagens simbólicos, o diplomata e o soldado (...) que únicos agem plenamente não como quaisquer membros mas como representantes das comunidades a que pertencem (...). O diplomata e o soldado vivem e simbolizam as relações internacionais que, enquanto entre Estados, se reconduzem à diplomacia e à guerra”.

de colaboração em forças de paz ou acções humanitárias sob a égide das Nações Unidas, quer, eventualmente, no âmbito da própria CPLP⁵⁹.

Mas, em todo esse diversificado esforço para sermos pólo de atracção e de irradiação numa plataforma atlântica assim dinamizada, os elementos essenciais residem no espírito, como nos alertavam os geopolíticos que citámos no início deste trabalho. São o carácter, os princípios de civilização, a vontade mobilizada face aos desafios, a clarividência das elites, que permitem sentir, entender e explorar convenientemente as “energias” que, segundo as palavras de Vidal de La Blache, “dormem” num determinado território. No caso de Portugal, muitas e das mais importantes dessas energias encontram-se na nossa relação com o oceano Atlântico. Em diversas épocas da nossa História soubemos encontrá-las assim como aproveitá-las. Se, em termos de atitudes culturais, de representações mentais, de comportamentos e de valores, continuarmos a ser um povo talassocrático, voltado para o oceano Atlântico, retirando dele inspiração para as nossas políticas, certamente nada impedirá que no futuro aí voltemos a saber encontrá-las e aproveitá-las.

59 Em 23 de Maio de 1999, na reunião dos Ministros da Defesa dos países constituintes da CPLP realizada em Cabo Verde, o ministro de Angola propôs a criação de uma força militar comum a ser posta à disposição da CPLP. Embora as actuais condições não favoreçam a concretização para já de uma iniciativa deste tipo, pelo que a proposta não teve efeitos práticos, a sua apresentação só por si constitui um indício da existência de uma possibilidade que o futuro pode eventualmente vir a viabilizar.