

NEWSLETTER **M** **L** **S**

A E-REVISTA DO MOVIMENTO LIBERAL SOCIAL

MARÇO 2010 | EDIÇÃO Nº6



Ficha Técnica



Movimento Liberal Social

Rua Ramalho Ortigão, 31,
Cave Direita,
1070-228 Lisboa

Telemóvel - 966 075 978

Email:
secretariado@liberal-social.org

URL:
www.liberal-social.org

**"Mais Liberdade,
menos Estado."**

Membro de:



Equipa

Coordenação:
Rui Almeida
Tânia Girão

Redacção:
André Regateiro
André Soares
Hugo Garcia
Igor Caldeira
Inês Branco
João Mendes
Luís Humberto Teixeira
Martim Horta

Capa:
Luís Menezes

Editorial

Esta edição número 6 da Newsletter do Movimento Liberal Social (MLS) deixa-me um sabor agridoce. Por um lado, é mais uma vitória por termos concluído a tarefa, por outro lado ficou aquém do pretendido. Apesar da dedicação e da vontade deste grupo de trabalho que se mantêm esta é claramente a edição menos conseguida.

Numa análise realista verifica-se que apesar dos nossos esforços não conseguimos atingir o resultado pretendido ao nível da variedade de temas e da variedade de autores.

Esta escassez de textos passa pela menor disponibilidade do grupo de trabalho, quer pelas suas múltiplas ocupações profissionais, académicas e políticas, que não permitiu que tivéssemos textos próprios, mas também passa pelo atraso no envio de textos externos que estavam prometidos.

De uma forma pragmática, o caminho faz-se caminhando e até caindo, por isso agora só podemos melhorar. Para tal, contamos também consigo, querido leitor liberal, simpaticante ou militante do MLS:

Colabore com a Newsletter, integrado o grupo de trabalho ou escrevendo artigos de opinião para publicação.

Rui Almeida

ruialmeida@liberal-social.org

PARTICIPE

Colabore com o MLS, colabore com a Newsletter!

O Liberalismo em Portugal precisa de si.

Procuramos colaboradores para este projecto de divulgação do MLS.

Informe-se ou inscreva-se enviando um mail para newsletter@liberal-social.org

Dicionário do Homem Livre

Laicidade – n. f.

ETIM: grego *laikos*, <que pertence ao povo>.

POLÍTICA: princípio segundo o qual o Estado não exerce nenhum poder religioso e as Igrejas nenhum poder político

FILOSOFIA: atitude que consiste em respeitar plenamente a liberdade de pensamento de cada indivíduo, interditando qualquer forma de intolerância em matéria de religião

- in "Dicionário Prático de Filosofia, Editora terramar, 2ª Edição, 1999



Índice

Editorial	2
Dicionário do Homem Livre	3
Índice	3
Agenda de Eventos	4
Correio do Leitor	5
Destaques	6
Especial - Investimento Público	7
Generalidades	14
Sociedade Liberal	17
Mundo Liberal	20

Agenda

13 de Abril - Tertúlia - A China Obriga-nos a Mudar: uma chave para a eco-globalização.

Com o convidado o Eng. Carlos Frescata, autor do livro "A China Obriga-nos a Mudar"

Local: Lisboa

15 de Maio - 11ª Assembleia Geral do Movimento Liberal Social

Local: Lisboa

Data a anunciar - Encontro Liberal Social

Local: Porto

Inscrições em <http://Porto.liberal-social.org>

Organização: Movimento Liberal Social (MLS)

Mais informações e Inscrições nos eventos de Lisboa:

<http://lisboa.liberal-social.org>

secretariado@liberal-social.org

Quer organizar um evento do MLS em outras cidades?

Contacte o Movimento Liberal Social (MLS), através do email secretariado@liberal-social.org, a propor o evento.

Correio do Leitor

Acordo SWIF

"Uma pergunta: ou estou a ver mal a coisa, ou todos os deputados referidos no documento [sobre o acordo SWIFT] são deputados que votaram contra, ou pelo menos todos à excepção de um. Pergunto-me qual a imparcialidade deste documento de perguntas e respostas. diz-me o que te parece."

Filipe Sousa (Lisboa)

Escreva-nos

Caro leitor, escreva-nos com comentários, críticas e sugestões para:

newsletter@liberal-social.org

Resposta da Redacção:

A Newsletter do MLS não é um órgão de comunicação social, e não tem qualquer obrigação de imparcialidade. Trata-se de um meio de comunicação de posições liberais.

Tem duas funções: a primeira, de apresentar as posições oficiais do MLS em relação a certos temas e divulgá-las, e a segunda de fornecer um espaço de debate e de troca de ideias sobre temas políticos relevantes.

Tanto o MLS como a família política liberal manifestaram-se claramente contra o Acordo SWIFT, por entenderem que o mesmo põe em causa o direito à privacidade. No que respeita ao documento "FAQ", o mesmo tem em vista explicar o conteúdo do Acordo, não tendo nós conhecimento de qualquer incorrecção a esse respeito. Caso se verifique tal situação, estamos obviamente abertos à devida correcção.

Newsletter do MLS

Receba a newsletter do Movimento Liberal Social e fique a saber as novidades, os próximos eventos, as posições políticas do MLS e muito mais...

Subscriba em

www.liberal-social.org



Veja as newsletters anteriores em

<http://www.liberal-social.org/conte-do-geral/newsletter>

Destques

Encontro em Cádiz

O Movimento Liberal Social promoveu um encontro liberal em Cádiz, sob a égide do European Liberal Forum. Estiveram presentes representantes das seguintes organizações:

- **Movimento Liberal Social**
- **Pardido de La Libertad Individual**
- **Club Liberal Español**
- **Centro Democrático Liberal**
- **Partit Liberal d'Andorra**
- **Fundació Catalanista i Demòcrata**
- **Converxencia XXI**
- **Internacional Liberal**

Serviu o encontro para discutir o Liberalismo na Península Ibérica e a

oportunidade de desenvolver eventos conjuntos e parcerias entre as diversas organizações liberais da Península, incluindo a realização de um Congresso Liberal Ibérico. Foram tópicos específicos as necessidades das organizações liberais ibéricas, que projectos fazem sentido, bem como o público-alvo para os vários projectos.

O evento foi produtivo e um primeiro passo sólido em direcção a uma maior cooperação entre as organizações liberais na Península Ibérica, tendo inclusivamente sido muito elogiado pelo Vice-Presidente Marc Guerrero i Tarragó do ELDR (Partido Liberal Democrata Europeu).

Assembleia Geral do MLS e Eleições para os Orgãos Sociais

A Assembleia Geral que se aproxima será um momento de grandes novidades para o MLS visto que os mandatos estão a chegar ao fim e é necessário renovar a equipa. As candidaturas para os cargos os orgãos

sociais ainda estão abertos e as votações decorrerão durante a AG.

No próximo número da newsletter daremos mais informações.

Especial – Investimento Público

O Especial desta edição inclui um extenso texto sobre o investimento no TGV da autoria do André Marquet.

João Mendes

Alternativas de Investimento ao TGV

Por **Andre Marquet**
(membro do MLS)

O actual governo português decidiu apostar na criação de uma rede de alta velocidade ferroviária, como projecto de bandeira do investimento público em Portugal. No entanto, e como já foi apontado por um conjunto de economistas notáveis, como Daniel Bessa, Augusto Mateus, ou Vítor Bento no denominado "Apelo à reavaliação dos grande investimentos públicos" publicado em 20 de Junho de 2009, este investimento têm elevados custos de oportunidade no que toca aos fundos públicos, aos apoios da UE e aos financiamentos (dívida externa) da banca nacional e do Banco Europeu de Investimentos.

Aliás esta questão do TGV faz lembrar aquele episódio dos Simpsons "Marge vs Monorail", em que um elegante e habilidoso vendedor, acabou por conseguir impingir um projecto de monorail aos habitantes da cidade de Springfield. Convém dizer que pelo menos nesta ficção, os cidadãos puderam pronunciar-se em assembleia municipal, e com excepção da cautelosa Marge, acabaram por votar a favor, e escusado será dizer qual foi o resultado desta história ficcionada. A cidade de Springfield ficou na ruína financeira, e o monorail acabou por cair no esquecimento, situação semelhante ao do fanstamagórico monocarril de Oeiras, exemplificativo de dinheiro público mal gasto...

Mas voltemos a pensar na rede de alta velocidade que está a ser construída, para já na ligação de Lisboa à fronteira, através da terceira via sobre o Tejo (TTT) e pensemos bem no que está em causa, só as obras de alta velocidade ferroviária (TGV) actualmente planeadas: TGV Lisboa-Madrid (3500 milhões de euros), e TGV Lisboa-Porto (4000 milhões de euros), totalizam portanto cerca de 7500 milhões de euros, isto para não falar do recém-anunciado TGV Porto-Vigo, acertado na última conferência luso-espanhola em Zamora, e das linhas Faro-Huelva e Aveiro-Salamanca que para já, estão fora do pacote. O TGV corresponde a um investimento de cerca de 4,6% do PIB português (mais de 3 vezes o investimento anual em I&D feito em Portugal, que se cifra nos 1,5% do

PIB). O valor real do investimento, esse, saber-se à depois da obra feita e das inevitáveis derrapagens orçamentais (que nos projectos internacionais de TGV excedem em média os 30%).

O "TGV" é por isso, e sem sombras de dúvidas, o negócio do século XXI em Portugal. Alguém dúvida disto? Parece-me que não. Por isso é que interessa tanto aos principais partidos, seja ao PS, ou ao PSD, embora este último tenha um discurso político menos efusivo em relação a este projecto. Este negócio do TGV interessa a toda a gente, menos ao contribuinte e aos portugueses em geral.

Fazendo a declaração de interesses:

- Próprio governo, para quem o TGV permite pagar um conjunto de favores às empresas do regime, que dizem "presente" quando o governo delas necessita.
- Gabinetes de projecto, para quem o TGV ainda antes de o ser, já era, em projectos, estudos, estudos aos estudos, obviamente auto-justificativos. Afinal existe um conflito de agência, entre quem os faz e o objecto de estudo, e a autoridade de quem faz o estudo é crucial como se viu no caso aeroporto da OTA versus Alcochete, que acabou por ser realizado no LNEC. Porque não um estudo TGV versus outras soluções de investimento público alternativas?
- Gabinetes de consultadoria de planeamento de transportes.
- Empresas portuguesas e estrangeiras de engenharia e projectos.
- Às construtoras que com a crise no imobiliário e contracção do sector privado estão a usar a força de lobbying para forçar obra pública.
- Às empresas estrangeiras que estão em fila para vender o material circulante e outro equipamento operacional, em modalidade chave-na-mão e com engenhosos esquemas de "vendor lock in", em que peças de substituição e melhoramentos tem de ser necessariamente comprados ao mesmo fabricante - um problema com o qual os espanhóis se tem vindo a defrontar, e que não tem permitido consolidar custos operacionais em toda a a sua rede.
- Às empresas de distribuição e de produção de electricidade, isto porque, o TGV consome uma quantidade significativa de energia e nem sequer é um meio de transporte particularmente eficiente face à ferrovia tradicional.

- Aos proponentes à concessão, que terão salvaguardados os seus interesses, visto que o estado pagará durante o período em causa, o diferencial entre a lotação e capacidade máxima – é uma espécie de portagem ferroviária, em que os comboios andaram sempre virtualmente cheios, mesmo que na realidade estejam vazios.
 - Aos vendedores de créditos de carbono, que sabem que o país terá de importar mais carvão e gás natural para alimentar a rede de TGV, pelo menos numa primeira fase, enquanto o mix energético português não for substancialmente alterado.
-

E isto para não falar da eterna questão das expropriações e da lista interminável de intermediários que se vão chegar à frente, e é por todas estas razões que já ninguém consegue mesmo parar o TGV e que ele interessa a tanta e tão poderosa gente.

Sobre o TGV, seus custos e proveitos importante realizar um debate aprofundado, sem pressas. Se a UE quiser os fundos de volta, que sejam renegociados para outros fins, que serão descritos neste texto mais adiante.

Importa travar esta megalomania, mas infelizmente, o TGV tem vindo a ser vendido internamente ao povo português com base num conjunto de falácias. As que tenho vindo a identificar são basicamente estas:

Falácia nº1 - O TGV é bom para a economia nacional

Quer parece-me que o melhor para a economia nacional é equacionarmos muito bem onde devemos aplicar os fundos públicos de investimento ou melhor ainda olharmos para as crises financeiras que abalam hoje diversos países europeus (e os Gregos nem precisaram de TGV para se afundarem em dívidas) . Por isso pergunto, não seria melhor sermos mais prudentes nestes gastos que sobrecarregam a nossa dívida externa? Não valerá a pena pensar porque é que a dívida externa líquida Portuguesa em percentagem do PIB é actualmente superior a 100% quando em 1996 rondava os 10%.

Falácia nº2: Não vale a pena acabar as obras de modernização da linha do Norte, porque o pendular nunca irá atingir a velocidade de cruzeiro de 220 Km/h

Escrevi parte deste texto, numa viagem de Alfa pendular entre Coimbra e Lisboa. Perto de Santarém viaja-se a 229Km/h. Agora, repare-se que este sufismo é dito pelas mesmas pessoas que afirmam categoricamente que tínhamos toda a capacidade de engenharia civil para construir um aeroporto sobre estacas na OTA, mas pelos vistos somos incapazes de melhorar e aumentar a capacidade de principal linha férrea do país.

Depois de já se ter gasto o que se gastou, e renovada uma parte significativa da extensão da linha. Agora é que paramos? Não parece fazer sentido.

Falácia nº3: O TGV é um transporte “moderno”

A verdade inconveniente, mas que nos meios da engenharia de transportes é bem conhecido, é que de facto o comboio pendular é um transporte mais moderno, no sentido cronológico do conceito. O TGV é uma aproximação de força bruta, idealizada nos anos 50 à problemática do transporte ferroviário, quando a energia era barata, e em que à custa de muito mais energia temos mais velocidade. O pendular foi desenvolvido posteriormente, na sequência da crise energética, na década de 70 e 80 e é uma resposta elegante às problemáticas levantadas pelo TGV. É uma solução de compromisso entre velocidade relativamente elevada e adaptação dos meios ferroviários convencionais existentes, e que usa as leis da física eficientemente.

Falácia nº4: Portugal tem que estar ligado à rede europeia de alta velocidade ou a famosa tática do medo: “não Apanharmos o Comboio”

Confesso que esta é a minha favorita, porque é uma daquelas pérolas das frases feitas com autoridade moral de quem as diz. Tem que ser assim porque sim. Pronto, não carece de argumentação, afinal se os espanhóis construíram milhares de quilómetros de TGV porque é que nós também não o devemos fazer? Afinal de contas, se este argumento fizesse sentido, bastaria dizer que se os espanhóis construíram vários reactores nucleares para produção eléctrica no seu território, então nós também o devemos fazer...

Por outro lado, alegada ligação ao centro da Europa também não faz sentido, simplesmente porque uma linha de transporte de TGV sobretudo orientada para passageiros não é o mesmo que um gasoduto – em que entram pessoas de um lado e saem pessoas do outro. Mas, pensemos um pouco acerca deste ponto: a ligação internacional do TGV faz-se por causa de Madrid, ou seja, em termos de transporte de passageiros o TGV não é feito para ligar à rede europeia, mas sim para ligar a Madrid (esta é a única distancia minimamente competitiva com o avião). É completamente irrealista pensar que o TGV é concorrencial para distancias superiores as 700Km, ou que vamos a Paris ou Londres de TGV, aliás este é um facto reconhecido pelos próprios defensores TGV a nível internacional. Enquanto, os 500-700Km do raio de acção óptimo do TGV permitem atingir um conjunto de centros urbanos considerável no densamente povoado eixo do centro europeu, aqui na península, dá para chegarmos a Madrid. Mesmo assim ficamos a 3h30 de TGV de Madrid, enquanto demoramos cerca 2h00 de avião c/

check-in informático, e com muito mais boa vontade temos Barcelona a 7h30 de TGV que contrasta com as 2h30 de avião mesmo sem check-in informático.

Falácia nº5: “TGV vai revolucionar o transporte de mercadorias”

Isto parece-me um absurdo. O TGV não tem grande utilidade para a generalidade das mercadorias. O que as empresas precisam é de um sector ferroviário convencional eficiente, com empresas de transporte de ferrovia, quer sejam de matriz pública ou privada que lhes ofereçam serviços capazes, confiáveis, regulares e a preços competitivos. Além disso, a rede alta velocidade que está ser considerada para Portugal não prevê o transporte de mercadorias...

Falácia nº6: “Lá fora têm TGV então nós também temos de ter” ou “ficamos atrasados em relação aos espanhóis.”

A verdade é que quase nenhum país periférico como Portugal, adoptou ou pensa vir a adoptar o TGV nos seus territórios, certamente não na Finlândia, nem sequer na Dinamarca, os escandinavos, esses “modelos” ficam sempre de fora nestas modas, sem grandes receios de “perder o comboio”. É também o caso de países centrais, mas pequenos como o nosso, os suíços (com excepção das terminações internacionais a Génève, negociadas com França e a de Zurique, paga pelos Alemães), os Irlandeses (razões óbvias de insularidade), os Austríacos... repare-se que todos estes países, teriam condições materiais e tecnológicas para avançar com o TGV, mas preferiram não o fazer, adoptaram antes os seus modelos pendulares ou de velocidade elevada (semelhantes ao nosso Alfa), e escalaram ou adaptaram a tecnologia às suas idiossincrasias nacionais, fazendo reverter os ganhos de forma mais ou menos efectiva, consoante o caso, para as suas indústrias nacionais.

Falácia nº7: “O TGV é mais ecológico.”

Em relação ao quê exactamente? Mesmo não considerando o impacto ecológico, social e de degradação da qualidade de vida das populações afectadas directamente pela construção da rede férrea, o TGV implica um redesenho da rede de distribuição e fornecimento de electricidade, e quando comparado com o pendular numa base KWh o TGV perde pelo simples facto de ser menos eficiente, especialmente em percursos relativamente curtos, como seria o caso da ligação Porto-Lisboa, com pelo menos três paragens previstas em Leiria, Coimbra e Aveiro. Além de que a operação do TGV tem custos escondidos, na rede eléctrica nacional, no aumento da produção eléctrica, o que

faria aumentar ainda mais a nossa factura e ineficiência energética. No caso Lisboa-Madrid, pode-se alegar que o TGV comporta um nível de emissões de CO2 por passageiro mais baixo do que o avião, mas será que gastar 3500 milhões de euros é a forma mais eficiente de mitigar as emissões de CO2 do transporte aéreo entre Lisboa e Madrid, que representa apenas uma pequeníssima fracção do total de emissões de CO2 pelas quais Portugal é responsável.

Falácia nº8: “Não interessa olhar os custos mas antes os proveitos”

Estou genericamente de acordo. O problema é que ainda ninguém conseguiu fazer um plano de negócios suficientemente sólido para o demonstrar. Se o TGV fosse realmente rentável, não faltariam investidores privados, e o estado não precisava de entrar no projecto. Mas, neste momento esta é uma hipótese virtual. Como ninguém consegue demonstrar a bondade financeira do projecto, apela-se às externalidades económicas, que são muito frágeis, ou inexistentes. O actual modelo de negócio em análise vai mais longe ao considerar que o TGV é mutuamente exclusivo com o alfa pendular no caso da linha Lisboa-Porto.

Falácia nº9: Actualmente a ligação Lisboa-Madrid não tem proposta ferroviária de passageiros séria.

E qual é o crime de não haver uma ligação ferroviária de passageiros suficientemente confortável entre estas duas capitais. Não há alternativas e bem mais baratas, e disponibilizadas por operadores privados sem quaisquer subsídios (mesmo quando incorporam os custos de neutralização de CO2)? Vale mesmo a pena penhoramos o país por causa deste projecto? Se é verdade que a linha Lisboa-Madrid já tem atrás de si um conjunto de acordos internacionais, e um voltar de face do governo português teria um impacto considerável na nossa credibilidade internacional que tem de ser muito bem considerado. Não obstante, vale a pena pensar nas consequências geo-estratégicas da linha de TGV Madrid-Lisboa. A verdade é que a rede de TGV espanhola está inserida num projecto político mais vasto resultante de um problema nacionalista e separatista que felizmente não existe em Portugal e que redundaria num plano nacional espanhol mais vasto de ligar Madrid a todas as capitais províncias em cerca de três horas. O interesse do projecto TGV Lisboa-Madrid é sobretudo espanhol, dada a assimetria das duas cidades, da nossa balança de pagamentos, e ao projecto que lhe estará subjacente, de reforço da dimensão ibérica da península. E que melhor do que o mundial de futebol conjunto em 2018 para corar esta nova união...

Falácia nº10: Fabulosas contrapartidas para a indústria nacional

Ainda ninguém sabe quais são, nem em que moldes serão negociadas. Se forem tão bem negociadas como as contrapartidas da Airbus com as OGMA ou das contrapartidas dos contratos de Defesa... Enfim, depois de se ter liquidado a Sorefame e respectiva fábrica na Amadora, o país perdeu efectivamente a capacidade produtiva e sobretudo saber-fazer nos meios de transporte ferroviários de grande dimensão, é verdade que ainda se fazem algumas coisas, mas muito longe da escala necessária para se acrescentar valor significativo no projecto de TGV... Note-se, que este é um dos argumentos pró-TGV em muitos países, o do relançamento das indústrias nacionais ferroviárias. Mas, alguém acredita que Portugal se tornaria um fabricante de TGV? – indústria de hiper intensidade de capital e conhecimento só porque vai comprar uma duzia à Alstom ou à Siemens? Não me parece: a indústria espanhola na ferrovia resulta de décadas de aposta continuada no sector, com óbvias economias de escala e dimensão industrial não extrapoláveis para Portugal. Depois temos questões as ditas conjunturais, como a de que o TGV é uma componente essencial para ajudar a relançar a economia nacional. Confesso que não sou adepto desta visão neo-keynesiana da economia, porque há também essa ideia que o investimento no TGV irá permitir às empresas portuguesas (as meninas bem comportados do regime) que venham a trabalhar no projecto, um balão de oxigénio financeiro. Isto é um pensamento tacanho, porque dará os incentivos errados a estas empresas, fazendo-as desviarem-se das suas acertadas e relativamente bem sucedidas estratégias de internacionalização, desviando-lhes a atenção e recursos para um projecto nacional, com a bandeirinha do dinheiro fácil e isto é um erro, que apesar de bem-intencionado (nesse propósito) faz mais mal do que bem, a médio prazo.

Evidentemente que se a questão é investir com fins laterais aos do projecto em si, então seria possível pensar num conjunto de projectos de média dimensão muito mais estruturantes para a economia portuguesa a médio-longo prazo, como o de investir numa rede de transporte ferroviário convencional e de velocidade elevada realmente eficiente e adequada às nossas populações ou metas realmente ambiciosas, ou como a de Portugal se tornar o primeiro país neutro em carbono já em 2030. Há desígnios alternativos para Portugal aos futebóis e aos TGVs. Basta pensarmos pela própria cabeça e não andarmos a reboque das ideias que os vendilhões de TGVs nos querem impingir.

Generalidades

Para opiniões liberais sobre outras problemáticas

Japão - Crepúsculo ou Restauração

Em 1894 Eça de Queirós escrevia “como todos sabem [o Japão] realizou uma transformação extraordinária e decerto única na história. De uma manhã para a tarde, sem descanso, com um ardor frenético, este povo ligeiro e gárrulo sacudiu as suas tradições, as suas instituições, as suas leis, os seus costumes, os seus trajés, as suas maneiras – e envergou de uma só vez, e toda completa, como uma farpela, a civilização europeia (...)”.¹

por
Vasco d'Orey

A Restauração Meji de 1868 deu início a um processo de revitalização de um País até então inconsciente de si próprio. Até ao virar do século, o Japão importa vorazmente toda aquela técnica, instituição ou costume ocidental que a seu ver lhe possa trazer vantagens no caminho para o agora tão desejado estatuto de grande potência. Sem complexos em descartar tradições ou hábitos que possam inibir esta escalada, os japoneses saberão no entanto preservar a sua desde sempre valorizada autonomia em relação ao exterior. Aos especialistas europeus e americanos não é concedido nenhum estatuto ou cargo de liderança, e estes são repatriados a partir do momento em que os japoneses tenham adquirido a confiança necessária para enveredarem sozinhos no aperfeiçoamento da nação. O Japão chega ao virar do século a única nação não-ocidental a ser bem sucedida na transição de estado agrário para uma moderna potência industrial.

No entanto, se a segunda metade do século XIX foi a era do fascínio pela Europa, o princípio do pequeno XX marca o desentendimento entre Oriente e Ocidente. O Japão do Pós-1918 enfrenta desafios muito diferentes daqueles que lhe tinham sido impostos com a chegada de Perry em 1853. A industrialização e a modernização transformaram o país numa sociedade de massas onde se cristalizam grupos de interesse demasiado vastos para que seja possível a governação daquele arquipélago por um pequeno grupo de influentes iluminados. Ao mesmo tempo, o Ocidente vê as suas ambições imperiais temperadas pela guerra enquanto que o Império do Sol Nascente sai do conflito vitorioso e com renovadas ambições expansionistas. Os crescentes sentimentos de auto-determinação dos povos e da harmonia entre estados chocam com as ambições regionais nipónicas. Os acordos de Versalhes, Washington e Londres só demonstram com mais relevo os crescentes diferendos entre as velhas potências e este novo participante na cena internacional.²

Depois da sua retirada da Sociedade das Nações em 1933 e até ao fim da guerra em 1945, o Japão olhará para China como o factor determinante para a sua segurança e a da região. A até então algo difusa ideologia do “pan-asianismo” evolui para o seu expoente máximo na forma da Esfera de Co-Prosperidade da Grande Ásia Oriental. O Japão, numa missão messiânica, embarca numa guerra que vê ser a libertação da Ásia do jugo do colonialismo europeu com os resultados que todos conhecemos. Depois de quinze anos de guerra tornou-se clara a instrumentalização destes desígnios

¹QUEIRÓS, Eça de: p. 51.

²HALL, John Whitney: pp. 301-302

transcendentes ao serviço de uma agenda imperialista altamente destrutiva.³

A rendição incondicional em Agosto de 1945 marca o início de um novo capítulo na história desta nação asiática. Sob a asa protectora do antigo inimigo americano e limitado por uma constituição pacifista que impõe sérias restrições ao exercício do poder militar, o Japão constrói uma economia altamente competitiva baseada numa forte hierarquização da sociedade onde o poder político está intimamente ligado aos centros de decisão económicos. O chamado "Triângulo de Ferro" estabelece uma interdependência entre o executivo, uma burocracia altamente competente com grande espaço de manobra na elaboração de políticas públicas e a indústria. Este sistema catapultou o Império do Sol Nascente para o lugar de segunda maior economia do mundo que até meados dos anos oitenta verifica taxas de crescimento superiores às dos seus concorrentes ocidentais.⁴

Em 1985 e em resposta a acordos do então G5, o Banco do Japão prossegue uma política monetária expansionista numa tentativa de corrigir o défice da balança comercial com os Estados Unidos. Nos anos seguintes as políticas financeiras japonesas fomentam a criação de uma bolha especulativa que rebenta em 1990, dando início ao período conhecido como a década perdida, uma época onde o país atravessa a quase total estagnação económica.⁵

A eleição de Koizumi Junichiro em 2001 marca o começo de um novo capítulo no desenvolvimento político do país. Um político invulgar e solitário do Partido Liberal Democrata, Koizumi exerce uma liderança mais assertiva do que a dos seus antecessores e estabelece a supremacia do executivo sobre os burocratas que haviam construído o Japão do pós-guerra em estrita cooperação com a velha guarda do PLD. As suas reformas fiscais, entre elas a privatização do maior banco japonês, e os precedentes que estabelece na forma como o executivo exerce o poder permitem ao Japão enveredar, mesmo que timidamente, no caminho da recuperação da década perdida.⁶

Simultaneamente, o legado de Koizumi é também o reacender de uma polémica com origem na visita na sua capacidade oficial do antigo primeiro-ministro Nakasone Yasuhiro ao Santuário Yasukuni, em Tóquio. Este santuário xintoísta, sem ligações oficiais ao estado, tem inscritos os nomes daqueles que morreram na defesa do Império, entre eles 14 acusados de crimes de classe A em consequência do processo do Tribunal Militar Internacional para o Extremo Oriente. As visitas anuais oficiais por parte de Koizumi alimentaram um diferendo internacional que insiste em azedar as relações entre o Japão, a Coreia e sobretudo a China, mostrando que de facto as feridas da guerra persistem ainda hoje, sendo que nenhuma das partes envolvidas tem mostrado a seriedade necessária para a resolução do problema. De ambos os lados, as elites políticas têm consistentemente instrumentalizado estes diferendos para estimular apoios domésticos às suas políticas e reorientar a atenção da opinião pública para temas de consenso interno.

O saída de cena de Koizumi em Setembro de 2006 é contudo o princípio do fim da supremacia do PLD na política japonesa. Após passar por três executivos diferentes em três anos, o Japão elegeu em Setembro do ano passado um executivo do Partido Democrático do Japão liderado por Hatoyama Yukio que herda assim um país com uma população envelhecida, uma economia fortemente abalada pela crise financeira

³HOTTA, Eri: pp. 13-17.

⁴CARGILL, Thomas F. and SAKAMOTO, Takayuki: pp. 52- 53.

⁵CARGILL, Thomas F. and SAKAMOTO, Takayuki: pp. 83-84.

⁶CARGILL, Thomas F. and SAKAMOTO, Takayuki: p. 201.

internacional e uma dependência defensiva dos Estados Unidos também eles fortemente afectados pelos maus ventos económicos. Ao mesmo tempo, o seu maior rival regional, a China, tem-se mostrado imparável no seu progresso económico com muitas das indústrias exportadoras japonesas a deslocarem as suas unidades de produção para o reino do meio. Simultaneamente, a China tem mostrado tendências nacionalistas crescentes e as suas despesas militares aumentam de ano a ano. Os desafios que o Japão enfrenta no começo desta década testarão a sua capacidade de adaptação, uma qualidade que por várias vezes esta nação mostrou possuir em grandes quantidades. Pois será acima de tudo a capacidade dos japoneses de se reinventarem que determinará o seu sucesso nos anos vindouros, e citando o escritor Natsume Soseki, esse será provavelmente "o preço que temos de pagar por nascer nesta era moderna, tão cheia de liberdade, de independência e dos nossos egoísmos."⁷

BIBLIOGRAFIA

CARGILL, Thomas F. and SAKAMOTO, Takayuki: *Japan Since 1980*, New York, Cambridge University Press, 2008

HALL, John Whitney: *Das Japanische Kaiserreich*, Frankfurt am Main, Fischer Taschenbuch Verlag, 2003.

HOTTA, Eri: *Pan-Asianism and Japan's War 1931 -1945*, New York, Palgrave Macmillan, 2007.

MURRAY, Giles (Ed.): *Breaking Into Japanese Literature*, Tokyo, Kodansha International Ltd, 2003.

QUEIRÓS, Eça de: *Chineses e Japoneses*, Lisboa, Edições Cotovia, 1997.



www.facebook.com/home.php#/movimentoliberalsocial



<https://twitter.com/mliberalsocial>



<http://www.youtube.com/user/liberalsocial>

⁷MURRAY, Giles: p. 13.

Sociedade Liberal

Onde o autor poderá reflectir sobre a evolução para uma sociedade mais liberal.

Este país não é para incrédulos

Nunca gostei muito de fulanizar as questões de credibilidade, embora a certa altura tal seja quase impossível. De qualquer forma, a questão de fundo é institucional e a maior parte dos nossos problemas radicam em leis e regras mal desenhadas. Os portugueses têm uma cultura de permissividade em relação à corrupção que é justificada pela forma como os poderes político e administrativo se organizam por cá. Reacções muito parecidas são visíveis em outros países com normas tão tontas como as nossas.



por
Luís Vaz Silva
luis.silva@ucd.ie

Combater a corrupção passa sobretudo por boas leis e boas instituições, e estas não existem em Portugal porque o Estado intervém excessivamente na economia (criando oportunidades e incentivos para a corrupção), e quando intervém é trapalhão (a ênfase não é colocada na eficácia ou transparência da lei mas sim na redistribuição de recursos).

Entre os muitos problemas a apontar temos um crescente desprestígio da função pública que começa logo no recrutamento. O novo funcionário público fica a saber que o seu recrutamento se deve a um (bem) determinado responsável, e consequentemente fica obrigado. Uma variante desta técnica, é o responsável revelar na altura de admissão a sua cor política. Desta forma, o novo funcionário pública fica automaticamente conotado com determinado partido (mesmo que seja apolítico). Em vez de um serviço público profissional e com espírito de missão, obtemos um serviço público tribal, repartido por clãs e quintinhas. O problema é agravado com a promiscuidade entre os mundos da política e empresarial (ex-políticos sem

qualquer outro mérito particular são contratados para cargos "políticos" nas administrações de empresas privadas). Idealmente, devíamos ter políticos que são a favor de uma economia de mercado e manter os empresários a uma distância higiénica (como diria Eça). Em vez disso, diabolizam o capitalismo em público e jantam em privado com administradores de grandes empresas.

A ineficiência e a indisciplina não são punidas porque o regime de punições tem aplicação intermitente, e quando existe é tardia e selectiva. Há punições que não parecem bem punições ("o prevaricador só foi readmitido depois de devolver o dinheiro desviado"). O exemplo também não tem vindo sempre de cima (decisores públicos fazem corridas na Avenida da Liberdade e quando destroem os carros de luxo...são mais €250000 para a dívida pública e não se fala mais nisso).

Os nossos governantes também não podiam passar ao lado das finanças públicas. O défice orçamental está quase em 10%? Em Espanha ainda é pior. A verdadeira dívida pública já passa os 100% do PIB? O Primeiro-

Ministro mantém que é inferior à média europeia mas esquece-se de referir que Portugal é simultaneamente rei e rainha das parcerias público-privadas que são dívida pública em tudo menos em nome. A dívida externa já vai em 111%? Realmente é um número pouco simpático, mas a culpa é das agências de rating. Quando se trata de péssimos indicadores para a economia portuguesa, cada tiro cada melro.

E com isto chegamos ao PEC. O presente governo foi eleito com uma plataforma nós-arrumamos-a-casa-e-vamos-aumentar-a-despesa-pública-e-as-obras-públicas-sem-aumentar-os-impostos (quantas mentiras consegue o leitor dizer em uma frase?). Este lindo sonho chegou ao fim porque sem o crédito estrangeiro pára tudo neste país, e os investidores internacionais acham que já deram o suficiente a malucos. Entramos então na fase em que o governo tenta convencer os mercados internacionais que prometeu aquilo da despesa pública e das obras públicas só para ganhar as eleições, e que na realidade o que quer mesmo fazer é reduzir o peso do Estado (“e no vosso país ganham eleições prometendo mais Estado??”).

O discurso para consumo interno é mais ambivalente: o Ministro das Finanças diz a um sábado que o défice foi uma desagradável surpresa causada por uma péssima execução orçamental nos últimos meses do ano. Nada disso, corrige 48 horas depois o Primeiro-Ministro. O défice foi propositado e serve para nos ajudar e dar confiança. Em recente entrevista televisiva o Primeiro-Ministro acrescenta que é devido a este défice colossal que a economia regista três trimestres consecutivos de crescimento económico. E que foi o défice que salvou o mundo.

Aqui ocorrem-me algumas perguntas: se o défice foi propositado porque não fomos avisados antes das eleições? Se o défice é para nos ajudar e dar confiança devia ter anunciado quanto antes para sentirmos imediatamente o ânimo e a confiança de tão magnífico défice (malditos gregos passaram-nos outra vez a perna! Com um défice de 12,7% devem estar com os níveis de confiança nos píncaros). E quais são exactamente os três trimestres de crescimento consecutivo (o INE acha que estamos a crescer mas para baixo)? O nosso défice contribuiu para a salvação do mundo? Aumentar os funcionários públicos em ano de eleições salvou quantos países? 6? 7? E distribuir €854 milhões em computadores a semanas das eleições legislativas salva quantos países?

Se o Primeiro-Ministro perdeu a credibilidade só se pode culpar a si próprio. Acresce, que a falta de credibilidade e de rumo discernível (para além da manutenção no poder a todo o custo) não são, a meu ver, os únicos pontos fracos deste PEC. **Desagrada-me profundamente a nova taxa marginal de 45% no IRS, por aquilo que representa. É totalmente ineficaz, não resulta em mais receita, e não resolve problema algum. É mero marketing político.**

O que faz sentido é ter uma taxa marginal que faça sentido e obrigar os contribuintes a pagá-la. **O que passamos a ter é uma taxa para fazer de conta que os ricos vão pagar a crise, ricos que vão fazer de conta que pagam (e políticos que fazem de conta que não sabem que todos estão a fazer de conta).**

Desagrada-me ainda aumentar mais os impostos sobre a classe média (os tansos do costume).

Este desagrado é potenciado por o aumento de impostos servir para pagar disparates tipo TGV. Alguém conhece alguém que investe €8000 para meio século depois recuperar €3200? No mínimo, tem que ser arraçado de parvo e revelar preocupante desrespeito pelo dinheiro dos contribuintes.

Dizem-me que os navios de carga vão parar em Sines e que daí a carga segue em linhas de TGV ao longo de 2000km para o centro da Europa (sem se rirem). O ministro da pasta acha que a verdadeira finalidade será para os madrilenos virem fazer praia em Lisboa. Se isso não justifica deitar fora uns biliões, não sei o que justificará.

Finalmente, ficamos ainda a saber que o governo prevê para os próximos 4 anos uma taxa de crescimento médio de 1,15% para a economia portuguesa, numa altura em que a economia mundial cresce a 4% ao ano. Vamos continuar a divergir do resto da Europa em todos e qualquer ano deste mandato. Colocaram-nos na cauda da Europa e agora prometem no PEC que a distância para os outros aumentará.

Ao fim destes anos todos já deu para perceber que este governo não faz a menor ideia de como se põe uma economia a crescer. E não tem vontade em aprender com quem sabe.



Mundo Liberal

Dar a conhecer outros partidos e organizações liberais no mundo.

Com esta nova secção pretendemos dar a conhecer aos nossos leitores outros partidos e organizações liberais. Num país sem tradição liberal como Portugal, é fácil e corrente a palavra vir associada a personalidades e partidos que pouco ou nada têm que ver com o liberalismo. Conhecer pois os verdadeiros representantes desta corrente é crucial. **Este mês damos-vos a conhecer os liberais alemães.**

Tradução por **Igor Caldeira**



**JuLis - Jovens Liberais –
Alemanha**

por **Julia Hesse**

Vice-Presidente das Relações
Internacionais



A JuLis foi fundada em 1980. Tem cerca de 10,000 membros e podem ser membros os cidadãos entre 14 e 35 anos. É a juventude oficial do Partido Liberal Democrata alemão (FDP). Contudo, legal e organizacionalmente é independente.

A organização é composta de um órgão nacional e 16 associações estaduais, à semelhança da estrutura federal alemã. Em cada um destes níveis há uma direcção e há dois congressos federais por ano, para além de mais de dez grupos de trabalho que reúnem um mínimo de três vezes por ano.

O passado recente foi emocionante e pleno de sucesso para os liberais alemães, com catorze eleições estaduais, eleições para o Parlamento Europeu e ainda para o parlamento federal, o Bundestag, em 2009.

Para convencer mais jovens a votar no FDP, a JuLis decidiu lançar uma campanha especialmente destinada ao eleitorado jovens e aos que iriam votar pela primeira vez. A campanha baseou-se em três

pilares. O primeiro desses pilares baseou-se naturalmente na internet e nas redes sociais. O segundo pilar foi um programa de voluntariado no qual recrutámos 400 elementos que nos ajudaram a desenvolver a campanha. O último foi com as tradicionais caravanas, através das quais nos dirigimos aos eventos e locais onde os jovens se concentram, distribuindo panfletos e ofertas.

Os nossos tópicos principais foram as liberdades civis, a protecção ambiental e a justiça intergeracional, nomeadamente no que respeita às políticas sociais e ao défice orçamental excessivo.

Em todas as eleições o FDP teve excelentes resultados. De facto, nas eleições para o Bundestag o partido teve a maior percentagem de sempre. Dos 93 deputados liberais, 17 pertencem à JuLis. Estamos por isso muito felizes pela força acrescida dos liberais e por a JuLis poder defender os tópicos desenvolvidos durante a campanha directamente no parlamento federal.