



PERSPECTIVAS

Journal of Political Science

PPS

#24

Junho | June 2021

ISSN: 2184-3902
Semestral | Biannual

Evanthia Balla

A Identidade Europeia na Psique Clássica da Grécia: Entre Valores e Visão Estratégica

pp. 11 - 23

Paulo Guimarães

The Peaceful Road To Europe: Migration and the Setting of the Regular Long-Distance Coach Lines in the South-Western European Corridor (1960-1990)

pp. 24 - 40

Pedro António Munzamba & Joaquim Filipe Araújo

A Qualidade na Prestação dos Serviços Públicos em Angola: a perceção dos usuários da rede SIAC de Luanda

pp. 41 - 55

José António de Oliveira Rocha

O Ciclo de Atenção aos Acontecimentos Políticos: Racismo e Violência Policial em Portugal

pp. 56 - 64



PERSPECTIVAS

Journal of Political Science

#24

Junho | June 2021

| | |
|---------------------|---|
| Publisher: | Centro de Investigação em Ciência Política |
| Affiliation: | University of Minho University of Évora |
| Year: | 2021 |
| Online ISSN: | 2184-3902 |
| Journal's Director: | Joaquim Filipe Ferraz Esteves Araújo |
| URL: | http://www.perspectivasjournal.com |
| Email: | info@perspectivasjournal.com |
| Headquarters: | Centro de Investigação em Ciência Política University of Minho 4710-057 Braga, Portugal |
| Funding Entity: | Fundação para a Ciência e Tecnologia |
| Project ID: | UIDB/00758/2020 |

Perspectivas - Journal of Political Science

Editorial Team

| | | |
|----------------------|-----------------------|-------------------|
| Editor-in-chief: | Joaquim Filipe Araújo | U.Minho, Portugal |
| Editors: | Irene Viparelli | U.Évora, Portugal |
| | José Palmeira | U.Minho, Portugal |
| | Miguel Rocha de Sousa | U.Évora, Portugal |
| | | |
| Editorial Assistant: | Sílvia Gonçalves | U.Minho, Portugal |
| | Gabriela Ribeiro | U.Minho, Portugal |

Editorial Board

| | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Alena Vieira | U.Minho, Portugal |
| Ana Paula Brandão | U.Minho, Portugal |
| Annette Bongardt | LSE, UK |
| António Raimundo | ISCTE, Portugal |
| Delfina Gomes | U.Minho, Portugal |
| Enrique José Varela Álvarez | U.Vigo, Espanha |
| Francisca Tejedo Romero | U.Castilla-La Mancha, Espanha |
| Hélder Fonseca | U.Évora, Portugal |
| Hugo Matos Fernandez | U.Évora, Portugal |
| Isabel Camisão | U.Coimbra, Portugal |
| Isabel Estrada Carvalhais | U.Minho, Portugal |
| João Tiago Lima | U.Évora, Portugal |
| Laura Ferreira-Pereira | U.Minho, Portugal |
| Lúcio Rocha de Sousa | U.Évora, Portugal |
| Manuel Branco | U.Évora, Portugal |
| Marco António Martins | U.Évora, Portugal |
| Maria de Deus Manso | U.Évora, Portugal |
| Maria de Fátima Oliveira | U.Évora, Portugal |
| Miguel Ângelo Rodrigues | U.Minho, Portugal |
| Nuno Salter Cid | U.Évora, Portugal |
| Patrícia Moura e Sá | U.Coimbra, Portugal |
| Paulo Guimarães | U.Évora, Portugal |
| Pedro Camões | U.Minho, Portugal |
| Sandra Fernandes | U.Minho, Portugal |
| Sandrina Antunes | U.Minho, Portugal |
| Silvério Rocha e Cunha | U.Évora |
| Sílvia Mendes Camões | U.Minho, Portugal |
| Sónia Nogueira | IPB, Portugal |
| Susana Margarida Jorge | U.Coimbra, Portugal |

Advisory Board

| | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| André Freire | ISCTE-IUL, Portugal |
| António Tavares | U.Minho, Portugal |
| Catherine Wihtol de Wenden | Sciences Po, France |
| Daniel Scheller | U.Texas El Paso, USA |
| Enrique Varela Alvarez | U. de Vigo |
| Francisco Bernardino da Silva | U.City University of Macau, China |
| Jan Klíma | U.Hradec Králové, Czech Republic |
| Jered Carr | U. Illinois, USA |
| John A. Groom | U.Kent, UK |
| José Eduardo Faria | U.São Paulo, Brasil |
| José Esteves Pereira | U.Nova de Lisboa, Portugal |
| Luís Andrade | U.Açores, Portugal |
| Luís Filipe Lobo-Fernandes | U.Minho, Portugal |
| Michael Baum | U.Massachusetts, USA |
| Rafael García Pérez | U.Santiago de Compostela, Spain |
| Richard Gunther | Ohio State University, USA |
| Robin Cohen | U.Oxford, UK |

Head Office

Centro de Investigação em Ciência Política
Escola de Economia e Gestão
Universidade do Minho, Pólo de Gualtar
4710-057 Braga, Portugal

Indexation



CONTENTS

Research Papers

The European Identity in the Classical Psyche of Greece: Between Values and Strategic Vision

A Identidade Europeia na Psique Clássica da Grécia: Entre Valores e Visão Estratégica
Evanthia Balla, University of Évora

pages 11-23

The Peaceful Road To Europe: Migration and the Setting of the Regular Long-Distance Coach Lines in the South-Western European Corridor (1960-1990)

O Caminho Pacífico para a Europa: Migração e Criação de Carreiras Regulares de Longo Curso no Corredor do Sudoeste Europeu (1960-1990)

Paulo Guimarães, University of Évora

pages 24-40

The Quality in Public Service Delivery in Angola: a perception of users in Luanda's SIAC

A Qualidade na Prestação dos Serviços Públicos em Angola: a perceção dos usuários na rede SIAC de Luanda

Pedro António Munzemba, University Lueji A'Nkonde

Joaquim Filipe Araújo, University of Minho

pages 41-55

The Cycle of Attention to Political Events: Racism and Police Violence in Portugal

O Ciclo de Atenção aos Acontecimentos Políticos: Racismo e Violência Policial em Portugal

J. A. Oliveira Rocha, University of Minho

pages 56-64

Editorial

Editor-in-Chief

Joaquim Filipe Araújo

Editors

Irene Viparelli

José Palmeira

Miguel Rocha de Sousa



N O ano em que se assinalam os vinte anos dos atentados terroristas do 11 de setembro (2001), nos Estados Unidos, e em que os norte-americanos e seus aliados se retiram do Afeganistão (também vinte anos volvidos sobre a sua intervenção), são comuns os balanços em relação ao que mudou na política internacional por influência desses acontecimentos. Para além da consolidação do terrorismo transnacional e do esbatimento da fronteira entre política interna e externa - cuja prevenção e combate acentuou as vantagens da cooperação entre Estados -, na sequência do 11 de setembro assistiu-se, igualmente, ao crescimento do populismo político, do iliberalismo e da crise do multilateralismo. Os fluxos de refugiados e migrantes, a pretexto de conflitos ou catástrofes naturais (ampliadas por efeito das alterações climáticas), provocaram reações contraditórias por parte de Estados e das opiniões públicas nacionais, o mesmo acontecendo relativamente à pandemia, onde se evidenciou o fosso entre países ricos e pobres.

Neste contexto, particularmente atrativo para o trabalho de politólogos, há constantes e evoluções que se fazem notar, sendo por isso pertinente olhar para os fenómenos políticos do presente e do passado e observá-los numa perspetiva analítica.

O leitor encontra neste número da *Perspectivas* um conjunto de artigos que abordam temáti-

cas relativas à integração europeia, seja do ponto de vista da política e estratégia gregas, seja quanto à influência que os transportes de longo curso, estimulados pelas migrações, tiveram na consolidação do projeto Europeu. Outros artigos têm como foco Angola e Portugal, o primeiro para analisar o impacto da modernização administrativa na qualidade da prestação de serviços públicos e o segundo para refletir sobre os efeitos no sistema político de episódios de racismo e violência policial.

A pretexto dos 200 anos da independência grega (1821-2021) e dos 40 anos da adesão da Grécia às Comunidades Europeias (1981-2021), Evanthia Balla apresenta-nos "uma análise reflexiva dos principais temas do desenvolvimento que moldaram a identidade estratégica da Grécia, desde 1821 até à recente crise financeira".

Um outro investigador, Paulo Guimarães, reflete sobre o papel que os transportes regulares de autocarro de longo curso, impulsionados pelos fluxos migratórios, tiveram no processo de construção da Comunidade Europeia. Trata-se de "um estudo histórico centrado na experiência portuguesa" que abrange o corredor do sudoeste europeu, nas décadas de 1960-1990.

A qualidade na prestação dos serviços públicos em Angola é analisada por Pedro António Munzamba e Joaquim Filipe Araújo num artigo que avalia o impacto do Serviço Integrado de

Atendimento ao Cidadão. O trabalho, baseado em inquérito aos usuários daquele serviço na capital (Luanda), conclui que a modernização introduzida pelo Programa de Reforma Administrativa angolano "está a produzir os efeitos desejados".

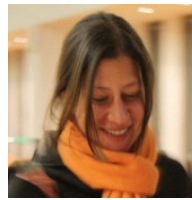
Racismo e violência policial em Portugal estão no cerne do artigo de Oliveira Rocha que analisa os incidentes ocorridos no Bairro da Jamaica, em 2019, com base na aplicação do modelo de Downs (1972). Conclui o autor que aquele é "o corolário de vários acontecimentos do mesmo tipo" e que "ameaça a estabilidade do sistema político português".

The editorial team.



Joaquim Filipe Ferraz Esteves Araújo is the Editor-in-Chief of *Perspectivas, Journal of Political Science*. He is a Full Professor of Public Administration at the School of Economics and Management of University of Minho, Portugal. He is an integrated member of the Research Center in Political Science (CICP). He has a Ph.D. in Public Administration by the University of Exeter, United

Kingdom. His research focuses on Public Management at central and local level, working within the intersection of the literature of administrative sciences, public management and organizational studies. His current research projects in this area examine how recent crisis is influencing public service delivery. In addition, he has an ongoing interest on open government and transparency with a focus at local government.



Irene Viparelli is an Editor of *Perspectivas, Journal of Political Science*. She has a Ph.D. in Ethics and Political and Legal Philosophy from the University of Salerno and is a Specialist in Political Theory, Political Science and Political Philosophy. Between 2010 and 2017 she has developed a post-doctoral project in Political Science, founded by FCT.

Presently she is an assistant professor at University of Évora, an integrated member of the Research Center in Political Science (CICP) and a collaborator of Labcom/IFP of University of Beira Interior.



José Palmeira is an Editor of *Perspectivas, Journal of Political Science*. He is an Assistant Professor at the University of Minho, with Ph.D in Political Science and International Relations and is an integrated member of the Research Center in Political Science. The main focus of his research is in the field of Comparative Politics, with application in the areas of Political Science (political systems) and International Relations (political actors), having as main analytical tool Geopolitics and Strategy and as study areas the Atlantic and the Lusophone space.



Miguel Rocha de Sousa is an Editor of *Perspectivas, Journal of Political Science*. He has a Ph.D. in Economics from the University of Évora, Portugal and a BSc and MSc in Economics from Nova School of Business and Economics, Lisbon, Portugal. Presently he is an assistant professor of Economics at Évora (tenured), after having also taught at Nova, and having been a visiting professor at

University of Dili, East Timor, and Methodist University, Luanda, Angola. He is an integrated researcher at the Research Center in Political Science (CICP) and a collaborator of the Center for Advanced Studies in Management and Economics of the University of Évora. His areas of specialization are political economy, economic growth and development, land reform, international organizations, with both a theoretical and applied focus on Europe and Latin America, and has also done some work on econophysics and mathematical methods in economics. He is an associate of SEDES, AEA-American Economic Association, IPSA-International Political Science Association and its RC35 of Tech and Development, and also of SASE, Society for Advancement of Socio-Economics.

The European Identity in the Classical Psyche of Greece: Between Values and Strategic Vision

A Identidade Europeia na Psique Clássica da Grécia: Entre Valores e Visão Estratégica

Evanthia Balla,
University of Évora, Portugal

Resumo—O objetivo deste artigo é fornecer uma referência adequada tanto aos atuais especialistas no domínio das Relações Internacionais e Estudos Europeus como aos que se dedicam ao tema pela primeira vez. Enquanto a Grécia celebra 200 anos desde o lançamento da Luta Pela Independência Grega (1821-2021) e do 40.º aniversário da adesão da Grécia às Comunidades Europeias (hoje União Europeia), este artigo visa uma análise reflexiva dos principais temas do desenvolvimento que moldaram a identidade estratégica da Grécia, desde 1821 até à recente crise financeira. O presente estudo avalia a literatura existente sobre o tema e traça agendas para investigação futura, a fim de construir sensibilização sobre a importância de aprofundar os nossos conhecimentos sobre as identidades estratégicas distintas dos diferentes Estados-Membros da UE. Compreende dimensões conceptuais e empíricas para aprofundar a apreciação dos desenvolvimentos na política, instituições e políticas gregas e ligá-los a um contexto histórico internacional mais vasto. O principal argumento é que a Grécia tem feito escolhas estratégicas específicas, respondendo ao ambiente político internacional ao longo do tempo, em que a ligação entre o seu legado clássico, a Europa e o Ocidente esteve sempre presente.

Palavras-Chave—Grécia; Europa; Estratégia; Identidade.

Abstract—The purpose of this article is to provide a reference appropriate to both current specialists in the field of International and European Studies and those delving into the subject for the first time. As Greece celebrates 200 years since the launch of the Greek Struggle for Independence (1821-2021) and the 40th anniversary of Greece's accession to the European Communities (now European Union), this article aims at a reflective analysis across the key themes that have shaped Greece's strategic identity, from 1821 until the recent financial crisis. The current study reviews the existing literature on the subject and outlines an agenda for future research to build up knowledge and awareness on the importance of deepening our knowledge on the distinct strategic identities of the various EU Member-States. It comprises conceptual and empirical dimensions to deepen the appreciation on Greek politics, institutions, and policies and to connect them to a wider, international historical context. The main argument is that Greece has made strategic choices responding to the international political environment over time, in which the liaison between its classical legacy, Europe and the West have always been present.

Keywords—Greece; Europe; Strategy; Identity.

Submitted—05-01-2021. **Accepted**—07-05-2021.



1 Introdução

A CELEBRAÇÃO dos 200 anos do início da Guerra da Independência da Grécia, ocorrida em 1821, e a comemoração dos 40 anos da adesão do país à União Europeia em 1981, é hoje simultaneamente uma ocasião para reconhecer o processo evolutivo que traçou a identidade da Grécia Moderna, e nos obriga a refletir sobre a posição atual do país e sobre o seu futuro.

Porquê a Grécia?

A Grécia é considerada o berço da civilização ocidental e é fonte de algumas das maiores realizações intelectuais, científicas e artísticas da humanidade. Neste contexto, a Grécia carrega uma enorme herança simbólica no mundo, embora desproporcional face ao seu atual poder e influência. Hoje em dia, a Grécia é vista como um país que sofre de baixos níveis de desenvolvimento económico e estrutural, e problemas sociais significativos. A recente crise financeira colocou a Grécia no centro das atenções, tendo recebido uma publicidade negativa pelos média internacionais, que provocaram uma onda de contestações dentro do próprio Estado Helénico¹, sendo a mais notória a do antigo Presidente da República, Károulous Papúlias, que em 2012 declarou [...] "We [the greeks] always had the pride to defend not just our own freedom, not just our own country, but the freedom of all of Europe."²

Nos últimos anos, uma produção académica considerável procurou identificar os quadros conceptuais e empíricos através dos quais devemos compreender a Grécia Moderna (Kitromilides 2013; Triandafyllidou, Grobas e Kouki (eds) 2013; Kalyvas 2015; Arabatzis, Steiris e Mitralaxis

(eds) 2016; Beaton 2019; Featherstone e Sotiropoulos (eds) 2020; Kitromilides 2020; Kitromilides e Tsoukalas (eds) 2021).

Na realidade, quando procuramos definir a identidade da Grécia Moderna, o debate desenvolve-se em torno de duas questões principais e distintas, mas ao mesmo tempo, interligadas em termos de estratégia e valores:

1. Qual é a verdadeira relação entre a Grécia Moderna e o seu legado histórico por parte da Grécia Clássica? 2. A que parte do mundo é que a Grécia pertence hoje, em termos de estratégia e ideais, ao Ocidente ou ao Oriente?³ E porquê?

Quanto à ligação da Grécia Moderna à civilização clássica, esta tem gerado diversos sentimentos, contribuindo para uma postura defensiva dos próprios gregos, particularmente quando a ligação entre os dois é contestada, como relata Kalyvas (2015, 7). O livro "History of the Morea Peninsula during the Middle Ages" do escritor austríaco alemão Jakob Phillip Fallmerayer, defendia que os habitantes da Grécia Moderna não eram os herdeiros da Grécia Clássica, mas eram descendentes das populações eslavas, que se instalaram na região durante os séculos sexto e sétimo dC. Afirmações essas que receberam grandes críticas.

Exemplo destas críticas foi o artigo intitulado "Genetics of the peloponnesean populations and the theory of extinction of the medieval peloponnesean Greeks" (Stamatoyannopoulos, Bose, Teodosiadis *et al.* 2017) que examina a ancestralidade genética das populações do Peloponeso e prova uma relação insignificante entre os gregos do Peloponeso e os eslavos, rejeitando assim as afirmações de Fallmerayer, que por este motivo seriam inválidas. Mais uma pesquisa foi publicada no mesmo ano, intitulada "Genetic origins of the Minoans and Mycenaeans" (Lazaridis, Mittnik, Patterson *et al.* 2017). Os resultados dessa pesquisa sustentam que os gregos modernos se assemelham aos micénicos, mas com alguma diluição adicional da

• **Evanthia Balla**, Assistant Professor at the University of Évora and Collaborative Member of the Research Center in Political Science (CICP).
E-mail: eballa@uevora.pt

DOI: <http://dx.doi.org/110.21814/perspectivas.3371>

1. Os gregos não utilizam o termo Grécia, mas o antigo nome Hellas.

2. "Irritation in Athens. 'I Don't Accept Insults to My Country by Mr. Schäuble". Spiegel Internacional. Disponível em <https://www.spiegel.de/international/europe/irritation-in-athens-i-don-t-accept-insults-to-my-country-by-mr-schaeuble-a-815651.html> 16.02.2012 último acesso: 25 de março 2021. Sobre a crise grega e os média, ver Tzogopoulos, George. 2013. The Greek Crisis in the Media: Stereotyping in the International Press. Routledge. 1st edition.

3. O Ocidente é um conceito bastante instável. Contudo, para os objetivos do presente trabalho, o termo Ocidente refere-se à Europa Ocidental, e com o início da Guerra Fria, ao chamado Mundo Ocidental e à aliança transatlântica (Mitralaxis, 2017). O termo Oriente refere-se ao Oriente como ênfase nas relações do país com a Turquia e a Rússia. Sobre as diferentes versões do Ocidente, consulte Lewis Martin W. e Wigen, Kären. 1997. The Myth of Continents: A Critique of Metageography. Berkeley: University of California Press.

ancestralidade neolítica primitiva. Apoia ainda a ideia de continuidade, mas não de isolamento na história das populações do Mar Egeu, antes e depois do tempo das suas primeiras civilizações.

Igualmente, posturas e sentimentos de orgulho refletem-se em momentos diversos por afirmações de personalidades célebres das Letras e das Artes.

I belong to a small country. A rocky promontory in the Mediterranean, it has nothing to distinguish it but the efforts of its people, the sea, and the light of the sun. It is a small country, but its tradition is immense and has been handed down through the centuries without interruption. (Giórgos Seféris, 1963)⁴

Relativamente ao debate sobre a segunda questão, pensadores do mundo político e académico têm argumentado que a Grécia não pertence ao Ocidente. Kalyvas apresenta bem este debate através das suas referências ao ex-presidente francês Valéry Giscard d'Estaing que durante a recente crise financeira de 2009 captou grande parte da perceção predominante, quando observou que "A Grécia é basicamente um país oriental". Kalyvas ainda se refere a um observador, que já no início do século passado, em 1911, descrevia os gregos como "europeus em termos geográficos e de raça (raciais), embora não ocidentais. Orientais com um orientalismo que não é asiático; uma ponte entre o Ocidente e o Oriente." (Kalyvas 2015, 5). Do mesmo modo, com o fim da Guerra Fria, Samuel Huntington, na sua famosa tese do choque de civilizações, publicada pela primeira vez em 1993, excluía a Grécia do Ocidente com base na sua religião, cultura, diferente postura face à Sérvia e ligação especial com a Rússia. Contudo, a história da Grécia revela uma estreita ligação com o Ocidente, em termos políticos, económicos e culturais. Nas palavras de Konstantinos Karamanlís "Greece, be it traditionally or because of interest, belongs to the Western world."⁵

4. Discurso de Giórgos Seferis na cerimónia de entrega do Prémio Nobel da Literatura em 1963 disponível em <https://www.nobelprize.org/prizes/literature/1963/seferis/speech/> último acesso: 25 de março 2021

5. Discurso do primeiro-ministro grego da época, Konstantinos Karamanlís, no Parlamento Helénico, em 1976. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=wi75X_IGWoo último acesso: 25 de março 2021

Na realidade, as identidades não são elementos estáticos. Tanto a localização geográfica como a continuidade linguística implicam a existência de uma estreita ligação entre a Grécia Moderna e a Grécia Antiga, com as eras: romana, bizantina e otomana a fornecerem as principais rotas históricas desta viagem. Todavia, a ascensão da Grécia Moderna não foi um processo propriamente linear. A variedade de sistemas políticos, as estruturas sociais e culturais, que traçaram a história grega, revelam um processo complexo e heterogéneo.

Neste contexto, o presente estudo visa decifrar essa complexidade da identidade grega moderna, utilizando ferramentas conceptuais e empíricas. Observa os acontecimentos históricos e político-institucionais, desde a criação do estado grego moderno até à crise financeira de 2009, através de um estudo qualitativo de análise documental. Examina a idiosincrasia política do país, através de ideologias e estratégias que traçaram o seu caminho histórico. Argumenta-se que a identidade grega se desenvolveu ao longo do tempo, influenciada pelo contexto político particular de cada época; e reflete-se em escolhas estratégicas concretas do país, desde a sua conceção moderna até hoje.

2 Revolução e construção ideológica da identidade grega

A luta armada dos gregos para a Independência do Império Otomano começou há dois séculos, em 1821. A Guerra foi marcada pela influência da Revolução Americana e Francesa (1775 e 1789, respetivamente), e pelos princípios ideológicos e culturais do Iluminismo e do Romantismo, e esteve sempre condicionada pelos interesses estratégicos das grandes potências da época, tornando-se assim num fenómeno pan-europeu (Blinkhorn e Veremis 1990; Kitromilides 2013, 2021; Tsoukalas 2021).

Na realidade, a revolução foi baseada num nacionalismo gerado por um processo intelectual conhecido como Iluminismo Grego, produto da interação de atores sociais distintos, mas interligados, tais como um grupo de elites metropolitanas cristãs, que exercia cargos de prestígio na administração otomana, conhecidos como Fanariótes

(tais como Aléxandros Mavrokordátos e Aléxandros Ypsilantis). Esta quase-aristocracia, apesar de estar bem integrada no Império Otomano, promovia o cristianismo e a civilização helénica e a prevalência gradual dos mesmos. Um outro grupo de comerciantes e intelectuais de língua grega, que vivia em todo o Império Otomano, e em vários países europeus, também contribuiu para esse processo intelectual da causa grega. Algumas das forças catalisadoras mais conhecidas dessa conjuntura foram Rigas Feréos, e Adamántios Koraís.

Rigas Feréos (ou Rigas Velenestínlis) viajou entre as províncias danúbias, Habsburgo e Império Otomano, publicando e propagando a sua visão para a construção de uma confederação republicana de todos os grupos étnicos com base nos ideais da revolução francesa. No fundo, Feréos idealizava o ressurgimento do império bizantino, mas substituindo a autocracia de Bizâncio por instituições republicanas do modelo francês. (Clogg 1992, 29; kalyvas 2015, 18 e 21; Beaton 2019, 53).

Em 1797, Feréos escrevia no seu famoso poema de guerra "Thoúrios"

Better one hour of free life, Than forty years of slavery and prison! (citado por Clogg, 31)

resumindo assim a determinação revolucionária grega.

Adamántios Koraís, por sua vez, argumentou a favor da criação de um estado grego moderno baseado no modelo e normas da Europa Ocidental e numa identidade nacional com ênfase particular na herança clássica da Grécia Moderna (Droulia 1997; Kitromilides 2010; Beaton 2019). Ideias essas que contrariavam as vozes tradicionalistas que enfatizavam a importância de Bizâncio e da tradição oriental e promoviam um modelo de organização política eslava. Em 6 de janeiro de 1803, na sua obra "Dissertation on the present state of civilization in Greece", Koraís descreve explicitamente o despertar da consciência grega para a responsabilidade de tentar fazer jus aos seus ancestrais (Droulia 1997; Beaton 2019, 60-61).

A Igreja Ortodoxa Cristã, e mais precisamente o Patriarcado Ecuménico de Constantinopla que chefiava a igreja, foi também instrumental para

a consolidação da identidade nacional da Grécia Moderna, sendo uma componente essencial do nacionalismo grego heleno-cristão. Historicamente falando, a Igreja Ortodoxa participou na construção da nação grega, agindo como um guia cultural, social e espiritual durante o domínio otomano e a Guerra da Independência; através da sua língua litúrgica e administrativa e das suas instituições educacionais. No entanto, importa referir que a Igreja Ortodoxa Cristã promoveu, mas nunca endossou o iluminismo grego, ideologia que considerava hostil à sua própria autoridade religiosa (Kalyvas 2015, 19). Essa autoridade religiosa esteve sempre presente na identidade grega; e reflete-se ainda hoje na estreita ligação pré-moderna entre Estado e Igreja (Kitromilides 2020; Frary 2021).

Com a viragem do século XIX, as referências ideológicas transitaram do Iluminismo para o Romantismo. Os princípios do Romantismo promoveram o crescimento e a expansão do Filelenismo (movimento de apoio à luta pela independência da Grécia face ao Império Otomano). De facto, os gregos também lutavam contra o domínio e a favor dos valores europeus. Evidência disso tinha sido a primeira constituição adotada em 1822, uma constituição extremamente liberal para a época (Kalyvas 2015, 30).

Os ideais da Grécia Clássica já estavam enraizados na identidade europeia, e agora os gregos procuravam conquistar estes mesmos ideais de novo. Tsoukalas argumenta que na realidade não só a Grécia Antiga era considerada a maior conquista da história humana, mas os europeus também tendem a lisonjear-se, descobrindo os seus próprios antepassados culturais idealizados na Grécia Antiga. Com efeito, o expansionismo e o domínio europeus basearam-se na construção e apropriação do mito racista de uma civilização proto-europeia superior e indígena, que era claramente distinguível, desde as suas origens, do Oriente inferior e bárbaro (Tsoukalas 2002, 75).

Thus, 'Hellenolatry' served as a powerful ideological weapon for expanding European power. (Tsoukalas 1999, 8)

O poeta Lord Byron foi um dos mais importantes filelenos ingleses, e uma das figuras mais

influentes do Romantismo.

Byron escrevia:

*I dreamd that Greece might still be free; For standing on the Persians grave, I could not deem myself a slave.*⁶

Em paralelo com o poderoso movimento de filenismo, que ligava o legado grego clássico à Europa e aos seus ideais e vice-versa, e era defensor de um governo central e uma constituição ao estilo europeu, uma outra corrente tradicionalista começava a surgir no plano político, que considerava a Grécia ancorada no Oriente, em termos de identidade e interesses, em contraponto ao Ocidente, visto como uma "maldição" para os gregos. Esta visão foi partilhada na época por certos círculos eclesiásticos e também militares para os quais o Ocidente era um anátema (Koliopoulos e Veremis 2010, 22).

Quanto à estrutura e planeamento da revolução, uma organização secreta conhecida como Filikí Eteria (Sociedade dos Amigos) foi fundada em Odessa, na comunidade da diáspora no sul da Rússia, em 1814, com o objetivo primordial de apoiar e propagar o ideal da revolução e organizar a revolta armada. Tratava-se de um grupo político clandestino, que na sua maioria era composto por comerciantes, nobres, militares e clérigos. Inspirado na maçonaria, funcionou com base em rituais e regras estritas. O verdadeiro valor da Sociedade de Amigos, baseou-se na criação de uma rede significativa de apoiantes da causa grega, um veículo de conspiração dentro e fora do Império Otomano (Kalyvas 2015, 24; Beaton 2019, 69, 78, 79; Clogg 1992, 32).

Em 6 de março de 1821, Aléxandros Ypsilantis, líder da organização e oficial superior do exército russo, num ato de grande simbolismo atravessou de barco o rio Prut, que separava os dois impérios russo e otomano, e entrou na Moldávia, território otomano (Beaton 2019, 78). Releve-se que a organização tinha criado intencionalmente o mito do apoio russo, apresentando assim a revolução grega como uma luta cristã contra um opressor muçulmano. Contudo, o envolvimento russo

não ocorreu neste ato, como era esperado. Evidentemente, a Rússia, enquanto fiel membro do Congresso de Viena, que visava a restauração da ordem absolutista na Europa, não poderia apoiar uma revolução na sua periferia. (Kalyvas 2015, 25). No entanto, os laços grego-russos observam-se ao longo de todo o processo da criação da entidade grega moderna, tanto por via da relação cultural e religiosa estreita entre as duas nações, como também através do interesse estratégico russo nos Balcãs otomanos e as ligações económicas importantes entre os dois países. É de notar o crescimento de um empreendedorismo económico dinâmico no mar negro na época. Na segunda década do século XIX, Odessa era o porto em crescimento mais rápido do mundo, onde uma grande comunidade grega de comerciantes se instalou e instituiu escolas, bancos e hospitais (Frary 2015, 25).

O dia 25 de março foi definido como data oficial da revolução grega pela Sociedade dos Amigos, dando assim uma ressonância simbólica ao acontecimento, sendo o dia de celebração religiosa cristã da anunciação de Nossa Senhora.

Para os insurgentes, a Europa era sinónimo de liberdade, prosperidade, dignidade e estado de direito; valores esses que o novo estado procurava garantir para ele próprio. Neste contexto, Ioánnis Kapodístrias foi escolhido como o líder mais adequado para preparar um estado moderno e implementar um programa de organização administrativa, importando políticas e instituições ao estilo europeu. Kapodístrias adquiriu a sua experiência política na Rússia, como ministro dos negócios estrangeiros do czar Alexandre Primeiro e na Suíça (Beaton 2019, p. 105). Kapodístrias (1827-31) conseguiu suprimir a pirataria e estabelecer um sistema de educação. No entanto, o seu autoritarismo, as clivagens ideológicas internas entre os modernistas e os tradicionalistas, e uma oposição feroz da parte dos caudilhos, despertaram grandes contestações e acabou por ser assassinado. (Koliopoulos e Veremis 2010, 26; Hatzis 2019, 3-5).

Quanto ao cenário político internacional da época, como já referimos, esse não era favorável a movimentos revolucionários, sendo estes considerados uma ameaça para o status quo absolutista da época. As grandes potências, todavia, acaba-

6. Lord Byron. 1819. The Isles of Greece. Disponível em https://englishverse.com/poems/the_isles_of_greece último acesso: 25 de março 2021

ram por se evolver na guerra, iniciando assim uma longa tradição de intromissão nos assuntos internos do país. O envolvimento das potências europeias deveu-se a dois fatores/interesses estratégicos fundamentais (Arabatzis, Steiris e Mitralaxis (eds) 2016; Mitralaxis 2017). Em primeiro lugar, a revolução grega poderia alterar o equilíbrio de poder entre as duas grandes potências em expansão da época, a Grã-Bretanha e a Rússia. Os britânicos procuraram contrariar a ascensão da influência russa no Mediterrâneo Oriental e viram um estado grego recém-formado como um tampão às ambições da Rússia. Os russos, por outro lado, viram o surgimento de um novo Estado ortodoxo cristão como um potencial aliado. Neste contexto, a batalha determinante para o resultado e vitória da Revolução Grega foi travada na Baía de Navarino em 20 de outubro de 1827, com o apoio britânico, francês e russo (Holland 2021, 281-296). A Grécia foi declarada um Estado monárquico independente sob a proteção dessas mesmas potências, com o protocolo de Londres, que foi assinado em 3 de fevereiro de 1830. Quanto às intenções gregas, importa referir que os revolucionários tinham solicitado a intervenção dos britânicos e não dos russos (Kalyvas 2015, 31; Beaton 2019, 97).

No cenário político surgem assim três partidos, o russo, o francês e o britânico, procurando apoiar os interesses geostratégicos dos respectivos países na região. A escolha do Príncipe Oto da Baviera como primeiro rei da Grécia livre também foi reveladora de uma contínua intromissão estrangeira nos assuntos internos do país, até hoje presente na psique grega. Essa realidade encorajou a disseminação da crença de que os fracassos da Grécia eram causados pela influência externa, criando uma predisposição natural do povo grego para resistir a persistente "invasão" (Kalyvas 2015, 8).

Efetivamente, o reconhecimento da independência da Grécia em 1830 foi a primeira tentativa europeia a favor de um movimento de libertação nacional. E isso aconteceu, parcialmente, graças ao significado universal da herança helênica clássica. Para os próprios gregos, além da liberdade, garantir um lugar de direito na família das nações europeias era também um interesse vital (Koliopoulos e Veremis 2010, 23). Do mesmo modo, o processo de construção da identidade grega

moderna surge entre dois movimentos ideológicos e políticos antagônicos, ainda hoje presentes na sociedade helênica, um dualismo cultural como o descreveria em 1993 Diamandouros (Diamandouros 1993, 4). Trata-se da cultura oriental, tradicionalista, pré-moderna e suspeita/insegura para com o Ocidente, *underdog culture*, e a cultura do iluminismo, essencialmente laica, e pró-ocidental (Triandafyllidou, Gropas e Kouki 2013, 3).

3 A Grécia livre e a evolução da identidade grega

A Grécia livre esteve sempre condicionada por um conjunto de fatores tanto de natureza interna como externa: tais como as divisões dentro do próprio sistema político e o facto de viver períodos prolongados de instabilidade e guerra.

A independência veio colocar na agenda política nacional duas questões principais, a unidade territorial e a governança política. Neste contexto, a identidade grega ficou marcada, por um lado, pela ambição de reunir todos os gregos, nascidos dentro e fora das fronteiras do reino (autóctones e heteróctones respetivamente) num único Estado-nação e, por outro lado, pela transição de uma nação num novo Estado-nação, duas das constantes da política e da diplomacia grega do século XIX.

As aspirações irredentistas da época são conhecidas como a "Grande Ideia" (em grego: Megáli Idéa); que visavam a criação de uma potência regional, que combinaria o alcance simbólico da Grécia antiga com o legado ortodoxo de Bizâncio e teria a sua capital mais uma vez estabelecida em Constantinopla (Skopetea 1988; Veremis 2020, Hatzis 2019).

Entre 1864 e 1881, o território grego foi alargado pacificamente. A Grã-Bretanha cedeu as ilhas Jónicas à Grécia em 1864, como presente por não estar do lado da Rússia na Guerra Russo-Turca de 1877-1878. Mais tarde, em 1881, foi anexada a Tessália e parte de Épiro. No entanto, estes pequenos ganhos territoriais não conseguiram satisfazer a Megáli Idéa. Adicionalmente, a questão de Creta pressionava enormemente os sucessivos governos gregos e acendia fortes sentimentos nacionalistas; pois, os cretenses revoltaram-se quase ininterruptamente contra as autoridades otomanas durante o século XIX.

Na sequência da Guerra Greco-Turca de 1897, foram efetuados pequenos ajustamentos territoriais à linha fronteira greco-otomana a favor dos otomanos. E Creta torna-se um estado autónomo apenas em 1898, após pressões ao sultão vindas das grandes potências, Grã-Bretanha, França, Itália e Rússia (Koliopoulos e Veremis 2010, 56).

Durante o período da monarquia absoluta do rei Oto, a idiossincrasia liberal grega foi muitas vezes desafiada, levando à revolta de 3 de setembro de 1843; revolta essa que abriu o caminho para a adoção da primeira constituição pós-independência. Uma monarquia constitucional foi assim estabelecida em 1844, através do primeiro sufrágio masculino universal. A guerra da Crimeia entre o Império Russo e o Império Otomano (1853-1856), contudo, veio provocar novamente um descontentamento generalizado contra o rei Oto, por não ter apoiado a estratégia franco-britânica, prejudicando assim os interesses estratégicos do país (Kalyvas 2015, 46). Oto foi conduzido a abdicar o trono em 1862. O seu sucessor foi um príncipe dinamarquês da Casa de Glücksburg, que se tornou o rei Jorge I e reinou durante meio século (1863-1913). Era um anglófilo disposto a aceitar uma constituição democrática, constituição essa que foi adotada em 1864, tornando a Grécia numa das primeiras democracias parlamentares do mundo.

No último quarto do século XIX, o regime político do país foi marcado por um sistema de dois partidos em que o poder alternava entre dois homens: Kharílaos Trikoúpis e Theódoros Dhiliyiánnis. Trikoúpis representava a tendência modernizadora e de ocidentalização do país, e Dhiliyiánnis era um chefe político tradicional, sem nenhum programa real que não fosse derrubar as reformas do seu arquirrival (Koliopoulos e Veremis, 2010). Entretanto, os esforços militares agravavam os problemas económicos, que culminaram na falência nacional em 1893.

Desde a sua independência, o Estado grego procurou alcançar o sonho da Grande Ideia e uma modernização política, económica e social semelhante ao modelo europeu. Neste esforço, porém, o constante conflito interno entre os apoiantes e os opositores da modernização (Diamandouros 1993, 1994) e a instabilidade externa constituíram obstáculos que atrasaram significativamente este

processo.

4 Século XX - A consolidação de uma identidade entre crises e triunfos

No século XX, a identidade grega continua a moldar-se em paralelo com a necessidade de segurança e afirmação na região, aproveitando referências ao seu glorioso passado e a aliança inegável com as grandes potências. Nikos Svoronos argumentou que "o significado mais profundo da história da Grécia moderna pode ser resumido ao doloroso esforço de um povo antigo para se transformar numa nação moderna, adquirir uma consciência do seu carácter especial e ganhar a sua posição de direito no mundo moderno." (citado por Kalyvas 2015, 8)

O início do século XX foi marcado pelo jogo de poder entre potências regionais e europeias; jogo esse que conduziu às guerras dos Balcãs e mais tarde às duas grandes Guerras. A Grécia participou ativamente nestes conflitos, conseguindo vitórias que lhe permitiram alargar os seus territórios e aproveitar um apoio externo crucial para o seu desenvolvimento, mas sofrendo também perdas dramáticas que ficaram para sempre gravadas na sua memória histórica.

A Grécia participou na Guerra dos Balcãs (1912-13), fazendo parte das alianças vencedoras. Como resultado, aumentou o seu território, com a Macedónia Grega e a ilha de Creta. Do mesmo modo, a Grécia entrou na Primeira Guerra Mundial em 1917, ao lado dos Aliados (Triple Entente: Reino Unido, França e Rússia). Após a vitória dos Aliados, a Grécia ficou responsável pela administração de Smyrna (e da sua periferia), na Ásia Menor, habitada por uma população mista cristã e muçulmana e por uma considerável população grega. O Tratado de Sèvres, em 1920, oficializou a presença grega na Ásia Menor e formalizou os ganhos territoriais gregos: da Trácia (no nordeste da Grécia, entre os mares Negro e Egeu) e das ilhas do mar Egeu (Kalyvas 2015, 2020).

Contudo, a chegada das tropas gregas à costa da Ásia Menor provocou uma onda de violência intercomunitária, que levou ao surgimento do nacionalismo turco. Sob a liderança de Mustafa Kemal Atatürk, um movimento turco de resistência emergiu contra os remanescentes do Império

Otomano e principalmente contra o exército grego e a população cristã da Anatólia. A Grécia foi forçada a devolver todos os territórios conquistados durante os confrontos. Os conflitos ficaram conhecidos como as Guerras da Ásia Menor de 1921, uma catástrofe que provocou uma crise de refugiados sem precedentes e marcou o fim das ambições irredentistas da Grécia (Hatzis 2019, 8).

A Grécia não tinha intenção de entrar na Segunda Guerra Mundial. A estratégia do primeiro-ministro da Grécia na época, Ioánis Metaxas, era de a manter neutra durante o conflito. No entanto, quando as tropas italianas de Mussolini exigiram a entrega incondicional do país, Metaxas categoricamente recusou, com um famoso Ochi (tradução: não) "Donc, Monsieur, c'est la guerre" (Beaton 2019, 267), dito no dia 28 de outubro de 1940 (dia nacional na Grécia). Como resultado, a Itália tentou invadir a Grécia, porém, o exército grego travou a invasão e rapidamente forçou as forças italianas a refugiarem-se na Albânia. Situação essa que obrigou Hitler a lançar um bombardeamento nos Balcãs em abril de 1941. As defesas gregas colapsaram e os alemães entraram em Atenas, logo depois. A ocupação que se seguiu foi extremamente violenta e destrutiva. Todavia, os gregos mantiveram a resistência contra as forças nazis até ao final da Guerra (Clogg 1992; Kalyvas 2015, 2020).

É pertinente salientar que neste período a relação entre o Oriente e o Ocidente Europeu, em termos de estratégias, não era uma relação de clara divisão. Evidentemente, a aliança entre países, tais como o Reino Unido, os Estados Unidos da América (EUA) e a União Soviética, foi crucial para garantir a vitória dos aliados e a salvaguarda de interesses comuns durante as duas Grandes Guerras. Neste contexto, a Grécia fez escolhas estratégicas de forma a garantir os seus próprios interesses nacionais.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a divisão entre dois pólos de poder globais e ideologias distintas da União Soviética e dos Estados Unidos da América veio marcar uma grande parte do Século XX. Paradoxalmente, essa divisão encontra a sua primeira afirmação num conflito interno num país do mediterrâneo oriental, a Grécia. A guerra civil grega (1946-1949) que se inicia com a criação do Exército Democrático da Grécia

(Democratic Army of Greece, DSE) pelo Partido Comunista Grego (KKE) e o lançamento de uma insurreição em larga escala contra o governo de Atenas, também assinalou o início da Guerra Fria. A guerra envolveu as forças armadas do governo monárquico grego, protegidas pelo Reino Unido e pelos EUA, contra o Partido Comunista da Grécia, apoiado pela Rússia. Com o grande apoio financeiro e político dos americanos, o governo manteve-se no poder e a Grécia juntou-se oficialmente ao Mundo Ocidental, *the West of the Cold War Atlantic alliance* (Mitralexis 2017). De referir que a Grécia foi o único dos países vizinhos nos Balcãs que fugiu ao comunismo, continuando a moldar a sua identidade com base em escolhas políticas concretas, afirmando interesses comuns em termos de estratégia e valores com o Ocidente.

Apoiada pelo governo americano através da Doutrina Truman e do Plano Marshall de 1947, a economia grega havia sido estabilizada já nos finais da década de 1950. A Grécia aderiu à NATO, uma das organizações-chave do Ocidente no domínio de segurança e defesa, em 1952. Da mesma forma, solicitou a abertura de negociações com a Comunidade Económica Europeia (CEE) em 1959, apenas um ano após a entrada em vigor do Tratado de Roma, e acabou por assinar em 1961 um acordo de associação muito abrangente e ambicioso, com os seis membros fundadores. Com este acordo, a Grécia tornou-se o primeiro membro associado da CEE (Tsoukalis 2020; Featherstone e Papadimitriou 2020).

O período entre 1961 e 1973 foi um período de crescimento económico notável do país, que alcançou uma taxa média de crescimento de 7,4%, o que colocou a Grécia entre os principais países em desenvolvimento a nível global. Isso foi possível graças a uma combinação de estabilidade política; estabilização monetária (com base na indexação do dracma ao dólar, o que levou a uma maior confiança na moeda grega); estabilidade macroeconómica (baixa inflação e orçamentos do estado equilibrados ou quase); a abertura ao comércio internacional; o investimento maciço em infraestruturas (Kalyvas 2015, 2020).

Em termos de regimes políticos, o país experimentou três interrupções relativamente curtas dos seus governos democráticos: 1922-1929, 1936-1945 e 1967-1974. Durante o mesmo período, várias

divisões ideológicas continuavam a abalar o país. O Cisma Nacional (em grego: *dichasmós*), que refletia o confronto entre o estadista grego liberal Elefthérios Venizelos e o monarca Konstantino, ia dividir o país durante décadas. Venizelos apoiava a participação da Grécia na Guerra ao lado da "Triple Entente" enquanto o rei, sendo próximo da Alemanha, defendia a neutralidade do país. O cisma entre campos distintos instrumentalizou a tradição e a modernização de formas diferentes, vacilando entre o Oriente e o Ocidente.

Foi sobretudo após a transição para a democracia, em 1974, com o fim da junta militar de sete anos e a abolição da monarquia, que uma série de mudanças significativas trouxeram o país para o caminho de uma verdadeira modernização (Triandafyllidou, Gropas e Kouki, 2013; Featherstone 2020).

O período pós 1974 é conhecido como "metapolítefsi"; foi um momento crítico que marcou e reafirmou as escolhas estratégicas do país para com as estruturas ocidentais. A candidatura à adesão a Comunidade Europeia foi submetida pelo governo da Nova Democracia (ND), liderado por Karamanlis já em junho de 1975. Os ideais da unidade e democracia europeias foram, mais uma vez, misturados com referência à história e à alta política (Tsoukalis 2020, 586). Karamanlis já tinha retirado as forças gregas da estrutura militar da NATO devido à incapacidade de organização para impedir a invasão de Chipre pela Turquia em 1974. Assim, a CE foi apresentada como uma espécie de substituto da NATO, ou seja, substituição da velha Pax Americana por um nova Pax Europaea (Karamouzi 2014; Tsoukalis 1981; 2020).

Na realidade, Karamanlis poderia contar com um forte apoio dos EUA para a participação da Grécia na construção europeia, pois o projeto europeu reforçava a aliança transatlântica construída em oposição a um inimigo comum, *an alliance founded on opposition to a common threat*, o poder soviético (Daalder 2000). O restabelecimento da democracia liberal na Grécia tornava-se assim fundamental para este propósito. Karamanlis tratou o Atlântico e o Europeísmo como estratégias complementares, não antagônicas. Ao longo destes anos, a Grécia, juntamente com outros países do Sul da Europa, lutava desespera-

damente para escapar às armadilhas do subdesenvolvimento. Logo, para o governo de Karamanlis a opção pela europeização era óbvia (Hatzivassiliou 2020).

A relação da Grécia com a Europa ganhou uma dimensão especial com a adesão plena do país às Comunidades Europeias em 1981. Contudo, a presença da Grécia nas Comunidades passou por várias fases: o período inicial foi marcado pelo clima de desconfiança e ceticismo grego para com o modelo de integração europeia, nomeadamente no que diz respeito à maior integração europeia nos domínios institucional, político e de defesa. A partir de 1985, porém, houve uma abertura maior a favor da cooperação europeia mais estreita, nos setores de saúde, educação e ambiente. A parte restante da década de 1980 viu a Grécia começar a sentir o benefício económico da sua adesão à CE e a experimentar os necessários processos de ajustamento (Tsoukalis 2020; Featherstone 2020).

Para muitos gregos, fazer parte da construção europeia tem sido uma escolha existencial devido à sua história e à sua geografia. Igualmente, existe um espírito de antiamericanismo no país relacionado com uma posição anti-imperialista de esquerda e uma percepção popular de condenação do apoio dos EUA à ditadura militar e a passividade nos trágicos desenvolvimentos na ilha de Chipre, em 1974. Memórias essas que refletem-se numa idiosincrasia política particular grega, contribuindo para a extensão da "Europeização" do país (o tema da "Europeização" da Grécia tem sido abordado por vários académicos ao longo dos anos: Lavdas 1997; Ioakimidis 2010; Tsardanidis e Stavridis 2011; Gemenis e Lefkofridi 2013; Featherstone e Papadimitriou 2020).

Com o fim da Guerra Fria, a Grécia encontra-se de novo na fronteira da divisão e da instabilidade regional, marcada pela guerra da Jugoslávia. De facto, quando os regimes comunistas começaram a colapsar, a perspectiva de estabelecer relações amigáveis e mutuamente benéficas com os países vizinhos nos Balcãs foi o desafio seguinte para a Grécia.

5 O Século XXI: A identidade ao oráculo de Apolo

Uma versão nova da identidade grega, otimista e centrada na Europa, revela-se no início do século XXI. Identidade essa que encontrou a sua expressão mais marcante na cerimónia de abertura dos Jogos Olímpicos de Verão de 2004, em Atenas, onde as histórias antigas e modernas foram combinadas numa interpretação artística excepcional.

A Grécia ambicionou e conseguiu o seu lugar na família europeia, fazendo parte do "núcleo duro" da construção europeia, como membro da zona euro. Tendo uma opinião pública favorável pró-europeísta, foi um dos países que mais apoiou o projeto para uma Constituição Europeia em 2004, e após a rejeição da mesma pela França e Holanda, advogou convictamente a inclusão das cláusulas integracionistas da Constituição no Tratado de Lisboa, que foi assinado em 2007.

Contudo, uma nova tragédia grega, não tardou a eclodir. A crise financeira de 2009 fez a Grécia enfrentar um dos momentos mais difíceis da sua história, ficando refém de um longo período de austeridade e exclusão. As medidas de austeridade tiveram um impacto gravíssimo na situação económica, política e social do país. A crise produziu uma mistura explosiva de xenofobia nacionalista, radicalismo de extrema-direita, inclusive a entrada no Parlamento Helénico do partido neonazi Aurora Dourada. Esta situação levou, por um lado, os dirigentes europeus a duvidarem do próprio "mérito" da Grécia de fazer parte do clube europeu; por outro lado, a falta de solidariedade e a imposição de regras insustentáveis por parte dos parceiros europeus levou a Grécia a duvidar do próprio projeto europeu e da sua sinceridade política e social. Assim, a Europa passou de um sinónimo de modernidade e crescimento económico para a causa principal da dolorosa austeridade vivida no país, lembrando o paternalismo eurocêntrico de um imperialismo ocidental do século XVIII (Triandafyllidou, Gropas e Kouki 2013, 17).

Por outro lado, a Grécia muitas vezes atuou como o "mau aluno" da Europa, dada a instabilidade económica do país, a falta de reformas estruturais e questões geoestratégicas complexas. De facto, a Grécia mantém uma base produtiva da economia fraca, maioritariamente com pequenas

empresas de produção familiar. O consumo interno tem sido alimentado por défices orçamentais consideráveis. (Tsoukalis 2020). Além disso, também falharam os mecanismos de controlo, tanto interno como externo. O país passou por três programas de resgate sucessivos, com o último a terminar apenas em agosto de 2018. As políticas de austeridade impostas pelos credores não tiveram o efeito esperado. A crise aumentou as assimetrias económicas e sociais dentro da União, e a maioria dos Estados-Membros, e em particular os países mais fracos da zona euro, como a Grécia, não tiveram condições de promover o investimento e, conseqüentemente, o crescimento económico tão desejado e exigido pelos credores.

No mesmo período, a Grécia depara-se com um contexto geoestratégico instável: a relação de tensão constante com a vizinha Turquia, a disputa com a antiga "República Jugoslava da Macedónia" (FYROM), hoje Macedónia do Norte, sobre o nome deste país; situações essas que provocaram sentimentos de insegurança acrescida, dificilmente compreensível pelos parceiros europeus, pois para estes essas preocupações figuram como sendo pré-modernas ou irracionais. Porém, na verdade, a "insegurança muitas vezes gera irracionalidade" (Tsoukalis 2020, 589). Adicionalmente, a Primavera Árabe e a Guerra Civil na Síria em 2011 provocaram, além de instabilidade na região, o êxodo de centenas de milhares de migrantes e refugiados, prolongando e agravando as crises enfrentadas pelo Estado grego, uma das principais portas de entrada dos migrantes na União Europeia.

Neste contexto de múltiplas crises, o partido radical SYRIZA ganha as eleições em 2015, com uma posição muito crítica sobre a União Europeia. No entanto, o governo de Alexis Tsipras, apesar da sua campanha eleitoral contra o domínio de Bruxelas, e apesar do "não" a um novo plano de austeridade ter ganho no referendo de 5 de julho de 2015, acabou por manter o país bem perto das estruturas europeias. O crítico e eurocético ministro das Finanças na altura, Yannis Varoufakis, por outro lado, afasta-se do governo e cria o seu próprio partido, baseado numa retórica anticolonial europeia (Beaton 2019, 389). É pertinente, porém, notar que nunca defendeu explicitamente a saída da Grécia da União Europeia, mas uma

visão diferente da Europa⁷. De facto, nos 40 anos de uma conturbada relação da Grécia com a União Europeia, sempre houve uma maioria pró-europeia, mesmo quando os gregos tinham uma opinião negativa sobre as políticas europeias⁸.

Durante o governo de Tsipras, a estreita ligação cultural, religiosa e histórica entre a Grécia e a Rússia veio de novo à superfície. Os dois países mantêm relações diplomáticas, militares e comerciais importantes, e uma ligação cultural e religiosa inegável. Porém, do ponto de vista político estratégico e institucional, a Grécia tem feito escolhas claras integrando-se ao mundo ocidental, e atuando em prol dos valores e princípios da União (Diamantouros 2013). Da parte da Rússia, o interesse centra-se no desafio do (des)equilíbrio nas relações de poder entre a Europa Ocidental e a própria, e a aproximação para com a Grécia encaixa-se neste molde.

Mark Mazower capta bem a tendência surpreendente da Grécia em superar as suas calamidades de modo revolucionário, prevalecendo mais vezes do que seria esperado, dado o seu peso demográfico, político e económico. Mazower baseia a sua afirmação em vários capítulos da história grega, entre eles: a Guerra da Independência Grega na década de 1820, que se tornou um símbolo de fuga do domínio dos impérios da época, e que se espalhou pelo continente, culminando na Primeira Guerra Mundial. A resistência aos nazis durante a Segunda Guerra Mundial, que estava entre os primeiros e mais visíveis esforços desse tipo. E, a democratização da Grécia em 1974, que antecipou uma onda de democratização global dos anos '80 e '90, primeiro na América do Sul e Sudeste Asiático e depois na Europa Oriental (Kalyvas 2015, 2020). A questão que se coloca agora é de saber se a crise grega e o "desacordo" para com o plano imposto pelos credores aos países em necessidade foram também o precursor de uma rutura sistémica do modelo capitalista do bem-estar neoliberal e de

uma necessidade de mudança urgente (Triandafyllidou, Gropas e Kouki 2013, 8).

6 Considerações Finais

A Grécia celebra hoje 200 anos desde a sua independência, uma época marcada por períodos prolongados de instabilidade e guerra. Contudo, o país tem conseguido uma série de realizações significativas igualmente notáveis. Neste contexto, na identidade grega identifica-se um elemento de orgulho tanto pela sua história antiga como pelas suas realizações mais recentes. Todavia, também se identifica uma insegurança ligada à sua posição e relevância atual e ao seu lugar na Europa e no Mundo, entre o Ocidente e o Oriente.

Desde a génese do Estado Grego Moderno, a identidade grega foi marcada pelo conflito entre duas culturas distintas e antagónicas, a tradicionalista e a modernista. A cultura tradicional é nacionalista, influenciada pelo passado bizantino e otomano, marcada pela presença religiosa da Igreja Ortodoxa Cristã, e cética para com o modernismo europeu e pela presença pró-capitalista do mundo Ocidental. A cultura moderna, por outro lado, é cosmopolita e defende os valores e princípios liberais enraizados no modelo europeu desde o Iluminismo até hoje. O paradoxo, porém, da identidade grega é que elementos de ambas as culturas se encontram em todo o espectro da sociedade e sistema político, tanto nas forças de esquerda como de direita.

No entanto, colocar a Grécia definitivamente no Oriente, significaria desvalorizar a trajetória de um longo histórico de lutas e de um elo civilizacional e estratégico singular com o Ocidente. A Europa tem sido o espaço vital para a criação de uma identidade moderna para o novo Estado. Quanto às escolhas estratégicas e políticas, o caminho pró-ocidental afigurou-se como a opção mais acertada para a Grécia. De igual modo, o valor da própria Grécia para com os seus parceiros europeus não pode ser ignorado. A ideia da Europa está intrinsecamente ligada à Grécia Clássica, desde o seu nome *Εὐρώπη* (Europa) até aos seus princípios da filosofia, ciência e democracia. Desde a integração no projeto europeu, há 40 anos, a Grécia tem sido um pólo regional estratégico, um estado amigo e politicamente estável, e uma fronteira

7. Sobre o *Manifesto for democratizing Europe e o European New Deal*, ver a página oficial do DiEM25 <https://diem25.org/pt/> último acesso: 21 de março 2021

8. Eurobarómetro 4021 "Emotions and political engagement towards the EU", abril 2019, disponível em <https://www.europarl.europa.eu/at-your-service/en/heard/eurobarometer/emotions-and-political-engagement-towards-the-eu> último acesso: 21 de março 2021

européia que funciona como filtro das ameaças vindas dos países vizinhos, razão pela qual uma eventual saída da Grécia da zona euro ou da União Europeia (*Grexit*) não aparenta desejável.

Morin define a Europa como um complexo, cuja característica é reunir as maiores diversidades sem as confundir e de associar os contrários de maneira não separável (2010, 27). Esta associação define a nossa Europa e nela as identidades nacionais distintas encontram a sua melhor expressão.

Entre valores e visão estratégica, a psique (*ψυχή*) clássica da Grécia está bem enraizada na Europa e *vice-versa*.

Reconhecimento

Este estudo foi elaborado no Centro de Investigação em Ciência Política (UID/CPO/00758/2020), Universidade de Évora, com o apoio da Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT) através de fundos nacionais.

Referências

- [1] Arabatzis, Georgios, Steiris, Georgios e Mitralaxis, Sotiris (eds). 2016. *The Problem of Modern Greek Identity From the Ecumene to the Nation-State*. Cambridge Scholars Publishing. 1st edition.
- [2] Beaton, Roderick. 2019. *Greece*. Penguin Books Ltd. Edição do Kindle.
- [3] Blinkhorn, Martin e Veremis, Thanos. (eds) *Modern Greece: Nationalism and Nationality*. Athens: ELIAMEP.
- [4] Clogg, Richard. 1992. *A Concise History of Greece* University of Oxford. 1st edition.
- [5] Daalder, Ivo H. 2000. "Europe: Rebalancing the U.S.-European Relationship". *Brookings*. Disponível em <https://www.brookings.edu/articles/europe-rebalancing-the-u-s-european-relationship/> último acesso: 11 de março 2021.
- [6] Diamandouros, Nikiforos. 1983. "Greek political culture in transformation: historical origins, evolution, current trends". In Clogg, Richard (ed.) 1983. *Greece in the 1980s*. London: Macmillan.
- [7] Diamandouros, Nikiforos. 1993. "Politics and Culture in Greece, 1974-1991: An Interpretation". In R. Clogg (ed). *Greece 1981-1989. The Populist Decade*. New York: St Martin's Press.
- [8] Diamandouros, Nikiforos. 1994. "Cultural Dualism and Political Change in Postauthoritarian Greece" *Working Paper* 1994/50. Centro de Estudios Avanzados en Ciencias Sociales. Madrid.
- [9] Diamandouros, Nikiforos. 2013. "Postscript: Cultural Dualism Revisited". In Triandafyllidou, Anna, Gropas, Ruby and Kouki, Hara. *The Greek Crisis and European Modernity (Identities and Modernities in Europe)*. UK: Palgrave Macmillan. Edição do Kindle.
- [10] Droulia, Loukia. 1997. "The Classics in the Service of Renascent Greece: Adamantios Korais and his Editorial Work". *Humanitas*. 49.
- [11] Featherstone, Kevin e Papadimitriou, Dimitris. 2020. "The Politics of Europeanization". In Featherstone, Kevin e Sotiropoulos, Dimitri A. *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics*. Oxford: Oxford Handbooks. Edição do Kindle.
- [12] Featherstone, Kevin. 2020. "Introduction: Identifying Greece". In Featherstone, Kevin e Sotiropoulos, Dimitri A. *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics*. Oxford: Oxford Handbooks. Edição do Kindle.
- [13] Frary, Lucien. 2015. *Russia and the Making of Modern Greek Identity, 1821-1844*. Oxford: Oxford University Press
- [14] Frary, Lucien. 2021. "The Orthodox Church". In Kitromilides, Paschalis M. e Tsoukalas, Constantinos (eds). *The Greek Revolution: A Critical Dictionary*. Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press. Edição do Kindle.
- [15] Gemenis, Kostas e Lefkofridi. Zoe. 2013. "Greece: A critical assessment of Europeanization". Disponível em file:///C:/Users/evant/OneDrive/Downloads/Gemenis-Lefkofridi_preprint%20(1).pdf último acesso: 19 de março 2021.
- [16] Hatzis, Aristides. 2019. "A political History of Modern Greece 1821-2018" In: Marciano, Alain, Ramello, Giovanni Battista (eds.). *Encyclopedia of Law and Economics*. New York: Springer. https://doi.org/10.1007/978-1-4614-7753-2_53 último acesso: 25 de março 2021.
- [17] Hatzivassiliou, Evanthis. 2006. *Greece and the Cold War: Front Line State, 1952-1967*. London: Routledge.
- [18] Hatzivassiliou, Evanthis. 2020. "Constantine Karamanlis". In Featherstone, Kevin e Sotiropoulos, Dimitri A. *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics*. Oxford: Oxford Handbooks. Edição do Kindle.

- [19] Holland, Robert. 2021. "Navarino". In Kitromilides, Paschalis M. e Tsoukalas, Constantinos (eds). *The Greek Revolution: A Critical Dictionary*. Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press. Edição do Kindle.
- [20] Ioakimidis, Panagiotis. 2010. *The Lisbon Treaty*. Athens: Themelio. In Greek. 2nd edition.
- [21] Kalyvas, Stathis. 2015. *Modern Greece (What Everyone Needs To Know)*. Oxford University Press. Edição do Kindle.
- [22] Kalyvas, Stathis. 2020. "The Developmental Trajectory of the Greek State". In Featherstone, Kevin e Sotiropoulos, Dimitri A. *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics*. Oxford: Oxford Handbooks. Edição do Kindle.
- [23] Karamouzi, Eirini. 2014. *Greece, the EEC and the Cold War, 1974-1979. The Second Enlargement*. London: Palgrave Macmillan.
- [24] Kitromilides, Paschalis M. 2013. *Enlightenment and Revolution: The Making of Modern Greece*. Cambridge, MA and London: Harvard University Press.
- [25] Kitromilides, Paschalis M. 2020. "Church, State, and Hellenism". In Featherstone, Kevin e Sotiropoulos, Dimitri A. *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics*. Oxford: Oxford Handbooks. Edição do Kindle.
- [26] Kitromilides, Paschalis M. 2021. "Enlightenment". In Kitromilides, Paschalis M. e Tsoukalas, Constantinos (eds). *The Greek Revolution: A Critical Dictionary*. Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press. Edição do Kindle.
- [27] Koliopoulos John e Veremis, Thanos. 2010. *Modern Greece, a History since 1821*. Oxford: Wiley-Blackwell Editions. 2010. 1st edition.
- [28] Lavdas, Kostas A. 1997. *The Europeanization of Greece. Interest Politics and Crises of Integration*. London: Palgrave Macmillan.
- [29] Lazaridis, I., Mittnik, A., Patterson, N. et al. 2017. "Genetic origins of the Minoans and Mycenaeans". *Nature*. 548: 214-218. <https://doi.org/10.1038/nature23310> último acesso: 11 de março 2021.
- [30] Mitralaxis, Sotiris. 2017. "Modern Greece Between East and West: Hysteria and Otherness". *INΣΠΙΟΛΑ – Ινστιτούτο Συντηρητικής Πολιτικής* https://inspol.gr/2017/07/02/hysteria_and_otherness/ último acesso: 21 de março 2021.
- [31] Morin, Edgar. 2010. *Pensar a Europa*. S.I.: Publicações Europa-América.
- [32] Skopetea, Elli. 1988. *To Prototypos vaseleio kai i megalí idea (1830-1880)*. Athens: Politypo.
- [33] Stamatoyannopoulos, G., Bose, A., Teodosiadis, A. et al. 2017. Genetics of the peloponnesean populations and the theory of extinction of the medieval peloponnesean Greeks. *European journal of human genetics*. 25, 637-645. <https://www.nature.com/articles/ejhg201718> último acesso: 05 de março 2021.
- [34] Triandafyllidou, Anna, Gropas, Ruby and Kouki, Hara. 2013. Introduction: Is Greece a Modern European Country? In Triandafyllidou, Anna, Gropas, Ruby and Kouki, Hara. *The Greek Crisis and European Modernity (Identities and Modernities in Europe)*, UK: Palgrave Macmillan. Edição do Kindle.
- [35] Tsardanidis, Charalambos e Stavridis Stelios. 2011. "Greece: from special case to limited Europeanization". In Wong, E Reuben, Hill Christopher. *National and European Foreign Policies. Towards Europeanization*. 1st edition, <https://www.taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9780203816035/national-european-foreign-policies-reuben-wong-christopher-hill> último acesso: 25 de março 2021.
- [36] Tsoukalas, Constantinos. 1999. "European modernity and Greek national identity". *Journal of Southern Europe and the Balkans*. 1(1), 7-14, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14613199908413983> último acesso: 25 de março 2021.
- [37] Tsoukalas, Constantinos. 2002. "The irony of symbolic reciprocities: the Greek meaning of Europe as a historical inversion of the European meaning of 'Greece'". In Malmberg, M. and Strath, B. (eds). *The Meaning of Europe*. Oxford: Berg.
- [38] Tsoukalas, Constantinos. 2021. "Symbolic Commemorations and Cultural Affiliations". In Kitromilides, Paschalis M. e Tsoukalas, Constantinos (eds). *The Greek Revolution: A Critical Dictionary*. Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press. Edição do Kindle.
- [39] Tsoukalis, Loukas. 1981. *The European Community and Its Mediterranean Enlargement*. London: George Allen & Unwin.
- [40] Tsoukalis, Loukas. 2020. "Greece and the European Union strategic vision, diplomatic finesse and poor domestic delivery". In Kevin Featherstone and Dimitris Papadimitriou. *The Oxford Handbook of Modern Greek Politics*, Oxford: Oxford Handbooks. Edição do Kindle.
- [41] Tzogopoulos, George. 2013. *The Greek Crisis in the Media: Stereotyping in the International Press*. NY: Routledge. 1st edition.
- [42] Veremis, Thanos. "Ερωτήσεις και Απαντήσεις για το '21". Athens: Μεταίχμιο 2020.



Evanthia Balla is an Assistant Professor at the University of Évora and Collaborative member of the Research Center in Political Science (CICP). Evanthia Balla has a PhD in Political Science and International Relations from the Catholic University of Lisbon (Portugal), a Masters degree in European Studies from the University of Reading (UK) and a Masters degree in International Politics from the Université Libre de Bruxelles (Belgium).

The Peaceful Road To Europe: Migration and the Setting of the Regular Long-Distance Coach Lines in the South-Western European Corridor (1960-1990)

O Caminho Pacífico para a Europa: Migração e Criação de Carreiras Regulares de Longo Curso no Corredor do Sudoeste Europeu (1960-1990)

Paulo Guimarães,
University of Évora, Portugal

Resumo—A criação de carreiras regulares de longo curso em toda a Europa, impulsionada pelos fluxos migratórios, é o objeto deste estudo histórico centrado na experiência portuguesa. O artigo considera quatro dimensões analíticas: o estabelecimento de carreiras regulares internacionais de longo curso por meio da coordenação dos modos de transporte; o enquadramento jurídico e a administração multinacional; a experiência de viagem de autocarro do migrante e, finalmente, as tendências evolutivas deste serviço. A narrativa baseou-se principalmente nos arquivos portugueses da administração dos transportes e na literatura técnica especializada. De contextos rurais a urbanos, de sociedades avançadas a menos avançadas na Europa, descrevemos o processo de mudanças sociais comuns induzidas pela experiência europeia. Este estudo explora a construção da Europa como uma experiência coletiva, histórica e cotidiana e analisa as maneiras como as instituições comuns, a confiança pessoal e até mesmo a amizade entre governos, funcionários e indivíduos foram construídas antecipando o processo político formal de criação da Comunidade Europeia.

Palavras-Chave—Sociedades Europeias; Redes de Transporte de Longa Distância Europeias; Século 20; Portugal.

Abstract—The establishment of the regular long-distance coach lines across Europe, boosted by migration flows, is the object of this historical study focused on the Portuguese experience. The article considers four dimensions: the establishment of the regular long-distance international coach lines through the coordination of the transport modes; the legal setting and the multi-national administration; the migrants coach travel experience and, finally, the evolutionary trends of this service. The narrative was mostly based on the Portuguese transport administration archives and specialized technical literature. From rural to urban contexts, from advanced to less advanced societies in Europe, we describe the process of common societal changes induced by the European experience. This explores the construction of Europe as a collective, historical and everyday experience, and analyses the ways common institutions, personal trust, and even friendship across governments, officials, and individuals were built anticipating the formal political process of creation of the European Community.

Keywords—European Societies; European Long Distance Transport Networks; 20th Century; Portugal.

Submitted—11-12-2020. **Accepted**—06-04-2021.



1 Introduction

FROM the late 1950s until the 1980s, the transnational labor movements from the Mediterranean basin and Turkey towards the Northwest European countries became the dominant European migration pattern (Moch 2003, 177-197; Bade 2002, 397-417; Tapia 1996). Countries like Portugal, Spain, Italy, Greece, and the former Yugoslavia, shifted the dominant transatlantic migration chain that existed since the 19th century to other Western European countries. Their economic importance grew as the migration flows decreased within the six European Economic Community (EEC) countries. Contemporary observers linked the increasing importance of those long-distance migration movements across Europe with the growing labor demand of industrialized countries during a period of fast economic growth on the one hand, and the demographic pressure of recruitment in the basins, on the other (Salt and Clout 1976, 2-29; 126-167). The associated flow of mass tourism and car use, combined with social mobility and policies, completes this picture of a new Western Europe during the so-called 'golden age' of capitalism.

In the late 1960s, during the summer season, migrant workers in France, Germany, or in the Benelux countries traveled through Europe on the same highways and roads used by tourists of those countries towards Portugal, Spain, Italy, Greece, and to the former Yugoslavia. They all followed the same seasonal course to the Mediterranean basin, often using the same car brands and national registrations. However, the travel experience of the migrants on the European roads and rails returning home to the Southern European periphery, or going to work in the more industrialized North, was very distinct from the one experienced by tourists. This collective experience on the road can be noticed, at least partially, through the regulative process of the long-distance coach services and its shared administration between several European governments since

the late 1960s. Thus, in this article, we explore the existent international unity by analyzing the historical processes of peaceful integration in which transport was embedded and centered on services and infrastructures used for transnational mobility (cf. Schipper 2008). The historical case is the establishment of long-distance coach services in the South-western European corridor (Portugal-Spain-France) associated with the increasing migration that connected the industrialized regions to the 'less advanced' periphery from the late 1950s to the 1990s. In this context, and having in mind the loose railroad network that was available and the low degree of urbanization, the coaches' flexibility became essential to provide a direct connection across European countries, between poor villages and small towns located in distant agrarian regions to the large European urban and industrialized centers.

The establishment of regular long-distance international coach lines¹ was mainly an initiative of individuals and firms, although national governments strived to control and regulate those coach services to protect the interests of different types of national firms (railway companies, bus and coach companies, and travel agencies), to guarantee road safety and traffic control, or even to reinforce cross-bordering control. The coordination of the modes of transport became a transnational issue that compelled different governments to cooperate regularly. Thus, the second dimension of our analysis considers the legal setting and the multi-national administration of the long-distance coach lines in the Southwestern European corridor, issued in the mid-1970s. This was part of the integration process of the Southern administrative elites in the European arena, be-

1. The concept of regular long-distance international coach lines was defined by the Conference of European Ministers of Transport (ECMT) as the combination of a set of properties of the service provided: 'Long-distance' meant more than one hundred kilometres, *not* including cross border movements; 'International' because they often cross more than two countries; 'Regular' meant that prices and services provided by firms were known (publicized) and regulated, and the service were scheduled on a daily or weekly basis; 'Coach lines' were routes, stops and their service regime, defined in advance and regulated. This type of transport service must be provided to anyone at the stops previously defined in the terminal points and along the lines. These lines were established between the national transport administrations. On this regard see CEMT 1966, 1979.

• **Paulo Guimarães**, Assistant Professor at the University of Évora and Integrated Member of the Research Center in Political Science (CICP).
E-mail: peg@uevora.pt

fore the democratic transition of the 1970s. The nationalist elites of the European periphery became interested and were present in international organizations, since, at that time, those countries had right-wing authoritarian regimes and ideals. In this perspective, the spurt of the new migratory stream opened a cycle of informal integration, induced cultural permeability, social convergence, and change in the advent of the political cycle in Southern Europe, marked by the transition to democracy.

The third dimension of this analysis explores the migrants coach travel experience in their close relationship with the services provided by the companies in business. Prices, schedules, stop locations, and luggage facilities display the strength of the service provided to transnational workers.

Finally, we consider the evolutionary trends of this transport service from the users' perspective. The difficulties created by governments to immigration since the 1970s were followed by increasing demand for this type of service, due to the importance of the seasonal works in agriculture, tourism, construction, and other services, and the importance of family and kinship networks firmly established. The geographic growth of the labor and educational markets became an essential component of the demand for this service, which strives to grow alongside the expanding car and airplane competitors and the illegal services provided by private minibuses or vans.

2 The setting of the regular long-distance coach lines in the South-Western European corridor (from the 1960s to the 1970s)

In the beginning of 1952, the High Council for Land Transportation examined the international transportation services by road in Portugal² for

2. *Conselho Superior dos Transportes Terrestres* (CSTT). The Council was created in 1946 in order to be the advisory board for the coordination of the railway and road transportation of the Ministry of Transport and Communications. It had representatives of all interested parties involved or affected by the current administrative decisions, mostly concerning concessions of bus and railways lines. The CSTT replaced the High Council of Traffic (*Conselho Superior de Viação*), created in 1928, with the additional competence of awarding bus and coach lines concessions, mainly considering the established interests of the railways.

the first time. After reading the report from the committee nominated to study this issue, one of the counselors, an engineer, asked if a passenger could travel by coach from Hendaya, the French-Spanish border, to Lisbon. For the representatives of the bus and coach firms Association (GITA), the Portuguese railway company (CP), the ports and roads administrations, the industry, the army, and the government, it came as an absolute surprise to be informed, at that moment, about the existence of a touristic organization called *Europa-Bus* that explored 18,700 km of international lines (Portugal 1952). For them, the main concern became the new European scenario, particularly the possibility that concessions for international bus lines could jeopardize the so-called 'organization of transports' in Portugal, built in the 1930s from a nationalist stance. Until then, the transport of passengers and goods by road could only be done by vehicles registered in the country and belonging to Portuguese firms, and foreign vehicles needed special authorization, which was dilatory and usually also required an expensive bail (Braga 1969).

Despite having similar authoritarian regimes, the economic relations with Spain were dominated by contraband, and Spain was an obstacle to the connection with 'Europe'. The transportation of goods by trucks, organized in the 1940s between Portugal, France, Northern Italy, and Switzerland, soon ended due to difficulties raised by Spain, with the deterioration of the road infrastructures being one of the arguments. Almost all foreign trade from Portugal was done by sea, and, following the II World War, the emigration flux was revived, taking place across the Atlantic by ship (mainly to Brazil)³. Incoming tourists usually arrived at the port of Lisbon and used the routes that a few bus firms started to provide in the 1950s, exploring Portuguese historical sites, and soon after they began offering circuits to Spain. However, the growing number of incoming tourist coaches in the 1950s became more important, since it was considered an important source of foreign currency. The council worried that the difficulties felt in Portugal regarding the incoming

3. In 1967, according to official statistics, 95.7 per cent of all imported goods (in weight) arrived to the country by sea, 4.2 per cent by land, and the remaining (0.1 per cent) by air.

road traffic could trigger similar responses from other countries. This concern led the government to tune their policy by the principle of reciprocity and to participate in international forums to protect the nebula of land transport interests.

The Cabinet of Land Transportation Studies and Planning⁴, created in December of 1960 - the same year the Stockholm Convention⁵ was signed - had a decisive role in the formation and internationalization of the technocratic elite that settled the Portuguese institutional arrangement for the participation in the transnational coach regular services. From 1961 to 1972, the Chief of the Cabinet actively participated in the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) through the Committee of Deputies, being their president for ten years during a period where the organization was deeply committed to establishing a general transport policy for Europe (Portugal 1967; Lobato 2005)⁶. Their personnel received complementary knowledge in that context, attending specialized courses, post-graduate training, visiting international transport organizations and participating in several ECMT working groups. They considered transportation as a "function of the acceleration of the integration processes", and regarded this "pioneering experience" as "strategic for effective cooperation with practical results" (Portugal 1969). Benefiting from advanced technology and knowledge of transport management, they knew that the leading managers training and "harmonization policies" should lead to the "renewal of the mentalities of the leading elite".

On the other hand, given that the ECMT had defined earlier that their regulatory framework should be synchronized with EEC transport policy, the participation in that forum provided the opportunity to follow the European agenda. New information, conceptual models, and working procedures were adopted to redefine the internal transport policy during a period of steady economic growth and social modernization. The

4. Gabinete de Estudos e Planeamento dos Transportes Terrestres (GEPT).

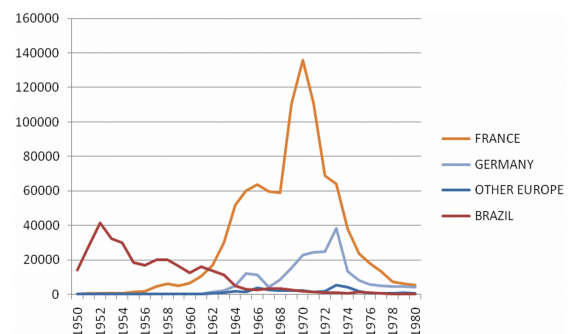
5. Portugal was a founding member of the European Free Trade Association (EFTA).

6. The GEPT was extinct in 1972 and its personnel was integrated in the *Direcção Geral dos Transportes Terrestres* (Ministry of Transport and Communications)

promotion of business concentration through the formation of regional bus transport companies was a concept that originated from the ECMT. It led to the government's strategy to organize regular services in the national interurban transport and the international bus transport business as well. However, it took more than a decade for the Portuguese administration to organize and establish regular services for migrants going to 'Europe' by coach.

There were three main reasons for this delay. In the first place, Portugal was the last Western European country in the Mediterranean basin of migrant recruitment to make the 'turn to Europe', i.e., to shift from the transatlantic flux that dominated until the II World War (Babiano and Farré 2002; Pérez and Barrientos 2005). Until 1954, the emigration to 'Europe' represented less than 2 percent of the total emigration and, by the end of that decade, it was 14 percent, representing less than 40,000 people leaving the country each year (Baganha 2003). At the time, there were already half a million Spaniard migrants, mostly in France, but from 1964 to 1969, legal emigration from Portugal rose to more than 50,000 departures per year, and 70 percent of that flux went to 'Europe', with France as the main destination (Graph 1). Thus, in the middle of the 1960s, there were already international coach services settled between France and Spain, providing regular services and specialized 'guest-workers' lines (also called ethnic) to working people, organized by bilateral agreements.

Graph 1: The Portuguese turn to Europe: emigration flows from Portugal to Brazil and Western Europe, 1950-1980



Data source: Baganha 2003.

The second reason was the restrictive, discretionary and ambivalent policy of the Salazar government regarding emigration (Pereira 2009; Villanova 2006/7). There were reasons for the government to pursue a restrictive policy on emigration, namely the intensification of the war in the three Portuguese African colonies, the social and economic disruptive effect on rural communities (where the vast majority of the population lived), the agrarian interests and the industrial boost of manufactured goods, the last two dependent on cheap labor. But this restrictive policy did not limit the flux of the so-called 'rural overpopulation'. Despite bilateral agreements on workforce supply with France, Germany, and the Benelux, illegal emigration continued, and is estimated to be around 38 percent of the total. From 1961 to 1973, 841,000 Portuguese people went to France, 170,000 to Germany, and 26,000 to other European countries. In 1970, the country had 8.6 million inhabitants, 300,000 less than a decade before.

The continuation of this migration flux was not possible without the cooperation of the Spanish and French authorities. In the early 1960s, the political police (PIDE) and *Guarda Nacional Republicana* (GNR) persecuted (and sometimes assassinated) poor people who tried to illegally cross the Portuguese border to Spain, with the collaboration of the Spanish *Guardia Civil*. The Spanish police also detained and deported back people trying to reach the Pyrenees, sometimes on foot or hidden in trucks⁷. Taxis often transported 'illegal' migrants near crossing points and the smuggling networks sneaked them into Spain.

French authorities began to provide residence permits to everyone with employment contracts, so immigrants in France legally left their country with work contracts (which was one of the requirements to get a passport) and often had transportation paid in advance by the covenant. In this context, coaches and travel agencies issued collective bus tickets.

The third reason for the Portuguese delay in integrating the EMTC policies was the defensive

approach regarding the activity of foreign enterprises, which were eager to capture this passenger traffic. In 1962, new legislation restricted the entrance of unladen coaches registered outside Portugal to transport people to their country of origin⁸. However, after 1965, the *Junta Nacional de Emigração* began to facilitate the reunification of family members living abroad. The initiative to organize regular services from Portugal to France emerged in that context. From 1964 to 1966, the Portuguese Transport Administration⁹ received nineteen applications from twelve national interurban bus enterprises to exploit regular lines going from several towns all over the Portuguese territory to the Spanish borders (table 1). In the list of applicants, we found both small companies and large regional bus operators with established international touring experience, such as Claras Transportes SARL. They both used the same administrative procedure for the concession of interurban lines. Nevertheless, the authorities made no definitive decision for several years, arguing the absence of internal legislation on international bus and coach transport services. In practice, the authorities did not take notice of those 'illegal' services.

Table 1: Interurban coach firms and applications for the concessions of regular lines to the Spanish-Portuguese borders, 1964-1970.

| Year | Bus Firms (no.) | Applications (no.) |
|-------|-----------------|--------------------|
| 1964 | 1 | 1 |
| 1965 | 4 | 6 |
| 1966 | 9 | 12 |
| 1970 | 2 | 2 |
| Total | 14 | 21 |

Note: some bus firms appeared in several years with different applications.

Source: IMTT archive - Applications for bus lines concessions.

7. The French movie *O Salto* (1968), directed by Christian de Chalonge, documented this.

8. Decree number 44,781, of December 7th, 1962. See also Braga 1969.

9. *Direcção-Geral de Viação*

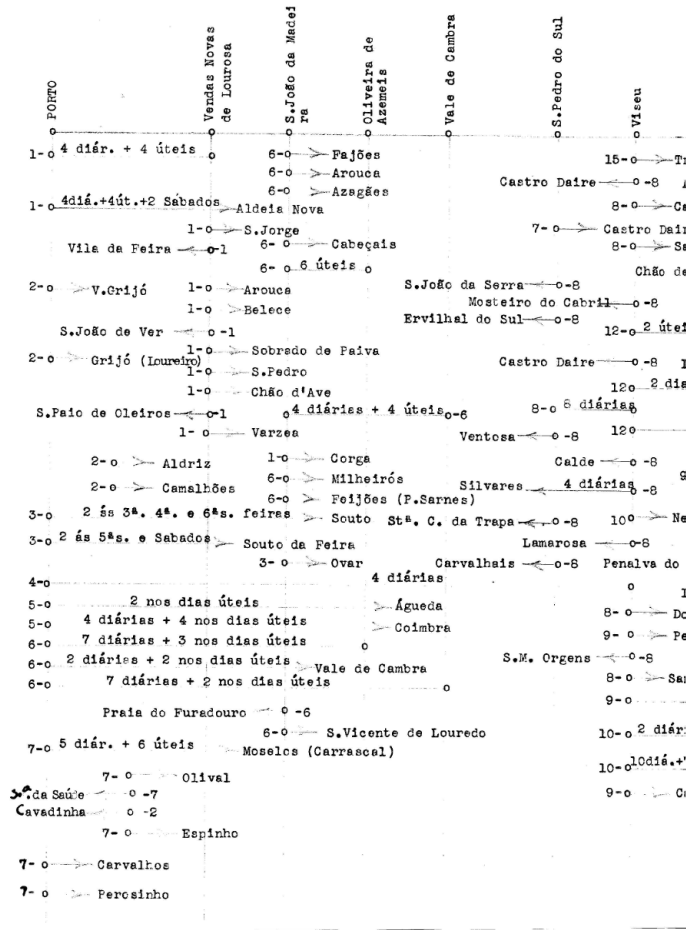


Figure 1: Study plan (extract) to create scheduled connections between the local and regional bus and coach lines in Portugal and the international coach lines from Porto to France (detail of the plan for Aveiro District), 1979 IMTT archive (International lines).

Similar initiatives took place in France at the time. In August of 1965, the SEAFEP (Société d'Exploitation d'Autocars France, Espagne, Portugal) was created in Paris by three Parisian transport enterprises and other nine from the Basque country. With Jean-Louis Larronde as its first director, the Société began to operate in 1958 by making occasional services, loading and unloading passengers on return, which was illegal (Mavropolos and Louis-Larronde 2008). The French government intervened, assigning jurisdiction of the international bus lines authorizations to SEAFEP, SCETA (the road branch of the French railways' company SNCF), and SGTD (Société Générale des Transports Départementaux). Agreements between the French and Spanish adminis-

trations were settled, followed by authorizations to create regular international road lines. This way, the market was portioned between transport enterprises of both countries, in a way that railway interests were also protected. In practice, the emigrants that legally left Portugal using 'illegal' coach services provided by a local or regional company, could find buses connecting with international lines at the Spanish-Portuguese borders. On the other hand, migrants did return every year to spend the holidays in their rural communities or villages, leaving no choice to the authorities but to look the other way, ignoring the giant seasonal traffic. Most of the transportation services were provided by coaches as occasional services promoted by travel agencies, in close relations with interurban coach enterprises.

Nevertheless, in the 1960s, the railway attracted the majority of the emigrants' transport demand, but, in many cases, its use was unpractical for rural populations. This trend was not favorable for CP, the Portuguese railway company. Coaches were well infiltrated in rural areas, linking remote and less advanced places directly to the industrialized European regions and larger European cities.

At the highest institutional level, a general political consensus emerged regarding the need for 'liberation' of the established national regimes, concerning certain types of international road transport, in the form of the Resolution 16 of the ECMT in 1965 (Paris, November 26th). This Resolution advised the national European governments to abolish the system of quotas and authorizations for occasional road transport of people who traveled in 'closed-door' circuits. This had a direct impact on coach tourism business activities and migrant's road transportation as well, beyond the EEC original borders.¹⁰ Despite this, most issues related to the different national interests and rules on the access to markets, tax policies, competition, technical and safety requirements,

10. Moreover, a general conceptual framework was established and became the basis for future negotiations. The concept of "international road transport of passengers" was defined as a route with more than 100 kilometres between the points of departure and arrival, being also distinct of the trans-border transport and of the conveying transport. The 17th ECTM Council Meeting established a synchronism between the EEC and the ECMT, concerning the legal and technical basis of transport policy.

and social regulations were settled through bilateral agreements, and not as much by multilateral or general treaties.

3 The contested creation of the *Inters'* pools in Portugal

The principles for the organization of international road passenger services by the Portuguese government were only defined in 1971, with the explicit goal to take advantage of the migrants' need for transportation. Having in mind the country's growing efforts for European economic integration, the government recognized that the absence of a legal framework for on-road transportation was an institutional obstacle to the participation of the Portuguese transport enterprises in that market.¹¹ The explicit objective was protectionism and, regarding passenger transportation, the traffic administration wanted to place the international services in the hands of regional bus companies. However, those companies still had to be created. The government conducted the business organization of the international coach regular services by establishing agreements with Spain, France, and Holland. But the pressure came from outside. In what concerned the transportation services done by foreign companies, the regulation followed the ECMT recommendations, and the rules were generally applied in the Western European countries. The Portuguese territory was divided into three geographic areas for the exploration of the passengers' market, grouping several districts in the North, Centre, and South.¹² Only interurban coach firms could join the regional pool for the exploration of international lines, and these were, in its majority, very small and family-based. They had been exploring the interurban lines that deeply penetrated rural areas for many decades, building a close relationship with the population. Altogether, they formed a tight network

linking very small (and otherwise isolated villages) to sub-regional small towns. In other words, they were able to create an infrastructure that directly linked remote rural areas to the largest European industrial centers and cities.

The new regional companies, called Internorte, Intercentro, and Intersul, were accordingly attributed a share of the regional market, estimated by the quota of the total regular interurban concessions owned by each company. The interests of the railway company CP were dually protected, first by joining the pools, and second by a tax policy that over-charged road lines that were considered competitors of the railway lines. The government policy also intended to be the first step to create regional bus companies soon, but the decision had to come from the owners of bus companies. At the same time, the creation of the Inters was the solution found by the administration for the deep contention between the two groups of companies already established in the field. Sonero was the oldest group of interurban companies determined to obtain the monopoly of the international bus lines concessions in Portugal. They represented the interests of 75 firms, including CP. The other group was TRIL - *Transportes Internacionais Rodoviários*, Lda., which integrated 26 firms in the region between the rivers Douro and Tagus. In the words of one high civil servant of the Traffic Administration, "both firms had benefitted from an attitude of tolerance by the public authorities - which implicitly recognized the need for those transportations, as long as the regulation of those services was not published - to assure, using their associates' vehicles, the transport of thousands of passengers that were brought to our borders by French and Spanish transporters".¹³

The opportunity for Sonero to contest the Inters' organization came two months after the unexpected Carnation Revolution in 1974, when the new State Secretary of Transport signed an order granting three authorizations for the direct exploration of services between Portugal and France based on mutual reciprocity. Sonero demanded "the immediate suspension of the activity of regional firms created by legislation of the fascist re-

11. See Decree-Law no. 477/71, of November 6th. For regulation see Decree no. 45/72, of February 5th (*Diário do Governo* I série, 30, pp.136-150)

12. The North grouped the districts of Viana do Castelo, Braga, Vila Real, Bragança, Porto, Aveiro, Viseu e Guarda. The Centre embraced the districts of Coimbra, Leiria, Castelo Branco, Lisboa e Santarém. The South included Portalegre, Évora, Setúbal, Beja e Faro. See Decree no. 45/72, of February 5th.

13. IMTT Archive, 123/74/DST/TI, fl.5 (our translation).

gime".¹⁴ Three years before, the group had defined itself as a "national concentration" of firms "created from the useful corporative legislation". But now their agents distributed pamphlets to the population claiming to be a "cooperative" struggling against "fascist monopolies". However, the intentions to eliminate the *Inters* or the international concessions was refused by the new revolutionary government because the "law of the dethroned regime should be considered revoked only if it was against the principles of the Program of the Movement of the Armed Forces (MFA) or against other international agreements that Portugal had, meanwhile, signed and contradicted the former law".¹⁵

The new government maintained its leading role on this issue, so the current management of the international regular lines was coordinated between the national administrations of the countries interested in that traffic, on the one hand, and the companies, on the other. The continuation of the operation of 'illegal' international regular services by bus companies was the acknowledgment that the government could not supervise the conditions in which the services were provided, namely, tariffs, itineraries, vehicles security, timetables, and passenger comfort. By maintaining this situation, the government faced the risk of international discredit, since the creation of the lines to France was an issue delayed for many years, despite the constant insistence and pressure coming from other administrations. Until then, passengers who traveled abroad using regular coach services were transported in the same vehicles used by the companies in regular lines, being loaded and unloaded at the Portuguese borders. Migrants going to France had to change transport twice during the travel, first to a Spanish coach, and then to a French one. The journey had to follow existing coach routes created to serve the Spanish-French users. Thus, the government's goal was to create 'direct services' in such a way that the Portuguese part could have a larger share in the profits of traffic generated by nationals.

4 The Migrant's European collective experience on the road

In November of 1975, during the negotiations of the Portuguese-French-Spanish protocol for the exploration of the international coach services, it became clear that "the connection of several affluent bus lines was vital due to the great dissemination of the origin and destination points of the passengers (almost all migrants)".¹⁶ Those lines should also be explored by the pool, and for that reason, it was necessary to establish an agreement with the French and Spanish administrations. The branch lines in Portugal and France decreased the number of transshipments, and solved the problem of lack of time coordination between regional and international lines.

To fully understand the importance of this issue, we must be aware of the way migrants, coming from rural and poor communities, experienced those travels across the Southwest European corridor. For them, luggage was the most important issue: they carried not only a suitcase limited to twenty kilos and a hand-bag, as it was officially established, but also bottles of wine, carboys of home-made brandy and olive oil, and food. In sum, an array of goods that could include, in the limit, boxes with nails to make a wooden tent in Champigny-sur-Marne (the biggest European slum, occupied by Portuguese and Maghreb people).¹⁷ The sympathetic attitude of the drivers, their intermediation role when dealing with customs authorities, or knowing where to exchange money at favorable rates, were valuable services that we hardly find mentioned in state archives. But one can understand how long coach travels could easily become a nightmare: "We were treated as if we were Indians (meaning Non-civilized)", wrote a migrant living in France. "The Spanish drivers did not allow us to take our bags with food and they only made a stop when they wanted to. They didn't stop for our 'physiological needs' and the ladies were forced to do their 'needs' in plastic bags in the coach. They even

16. Official letter of the board of directors of the three *Inters* to DGTT, Lisbon, November 4th, 1975 (IMTT Archive).

17. In 1979, the ECMT recognized the difficulties the railway transports felt dealing with, heavy luggage, saying "le transport des bagages est souvent un inconvenient dissuasif qui n'a jamais été techniquement résolu" (ECMT 1979, 53).

14. IMTT Archive, 120/74/DST/TI, fl.9

15. IMTT Archive, 120/74/DST/TI, fl.7

physically threatened the passengers (...) With the French [drivers], we were a real family".¹⁸

Migrants wanted to stay as much time as they could in their hometown and, for that reason, travels had limited stops along the way. Taking the risk of presenting a common stereotype, one could say that migrants worked and made 'sacrifices' all year abroad to enjoy a few summer days in their home villages, where rural communities were symbolically rebuilt in annual feasts. Thus, the reasoning behind their choice of transport mode does not consider only price, an important and often crucial variable indeed, but also the time that took to go from their workplace (meaning the place abroad where they live for eleven months) to their community and other facilities. In this regard, coach travels were similar to the migrants use of the car during the same travels, and the price paid for that was often high.

The flexibility of the coach, when compared with railways, became a key feature simply because it could load and unload people and their goods near the origin and the destination points. The stops in the line of Lyon, in France, included not only bus stations in towns but also squares, areas in front of factories, or the headquarters of coach firms. The loading and unloading places throughout the line of Paris also mentioned similar places in towns and others, such as "at the statue", or "before the bridge that crosses the river", or "in front of the municipal hall", with the departure or the end of the line at Pont de Charenton (Paris). For each international line, the timetables and the schedules of regular bus services and fares were printed as an origin-destination table, in a similar way to the national interurban lines, since buses loaded people along the line in the country of origin and unloaded them along the journey. In Spain, coaches traveled in 'closed-door'. Moreover, the origin-destination points were not only between Lisbon, Porto, and Lyon or Cologne, but also (and mainly) between places like Sabugal, a tiny town in the Centre of Portugal, and Massy, near Paris, or Lagos (Algarve) and Hannover (see table 2, figure 1).

Table 2: Villages and towns served in Portugal by some international bus regular lines from/to France (sample), 1976.

| Incoming / outgoing route | Days per week | Time to the border | Main villages and towns served (load /unload stops) | Border |
|---------------------------|---------------|--------------------|--|---------------|
| Almada (Lisbon) | 2 | 4:30 | Almada – Montijo – Setúbal – Montemor-o-Novo – Estremoz | Caia |
| Castelo Branco | 7 | 4:30 | Castelo Branco – Lardosa – Alpedrinha – Fundão – Covilhã – Canhoso – Caria – Terreiro das Bruxas | Vilar Formoso |
| Aveiro | 2 | 7:30 (*) | Aveiro – Ílhavo – Vagos – Anadia – Mealhada – Mortágua – Sta. Comba Dão – Carregal do Sal – Oliveirinha – Nelas – Mangualde – Fornos de Algodres – Celorico da Beira – Guarda – Pinzão | Vilar Formoso |
| Porto | 5 | 9:30 (*) | Porto – V.N. Lourosa – S.J. Madeira – Oliveira de Azeméis – Vale de Cambra – S. Pedro do Sul – Viseu – Mangualde – Fornos de Algodres – Celorico da Beira – Guarda – Plínzio – | Vilar Formoso |

Source: IMTT archive *International road passenger lines.*
*1 hour stop

Table 3: European cities, towns and villages served by international regular bus lines from/to France (lines of Lyon, Toulouse, Paris and Germany) exploited by Intercars-Paris, 1976.

| Bus line | Days per week | Time to the border | Main cities, towns and villages served (lade /unlade stops) | French Spanish Border |
|-------------------------|---------------|--------------------|--|-----------------------|
| Lyon | 6 | 9:30 | S. Vicente Tirosse – Castets – Bordeaux – Perigeux – Brive – Tulle – Egletons – Ussel – Clerm Ferrand – S. Etienne – Rive de Gier – Givors – Vienne – Lyon | Behobi – Bayone |
| Toulouse | 7 | 5:45 | Orthiez – Pau – Tarbes – Lannemezan, ST. Gaudens – Toulouse | Behobi – Bayone |
| Paris (National 20) | 7 | 10:00 | Castets – Bordeaux – Angoleme – Poitiers – Montbazou – Tours – Blois – Men – Beaugenes – Orleans – Ltampes – Arpajon – Monthery – Cransi – Massy – Paris | Behobi – Bayone |
| Belgium and Germany (*) | 2 | 9:30 | Bordeaux – Tours – Paris – Valenciennes – Bruxelles – Liege – Cologne, branche to : - Dusseldorf - Osnabruck - Bremen – Hamburg | Irun/Hendaye |

Source: IMTT archive *International road passenger lines.*
*line branches from Paris

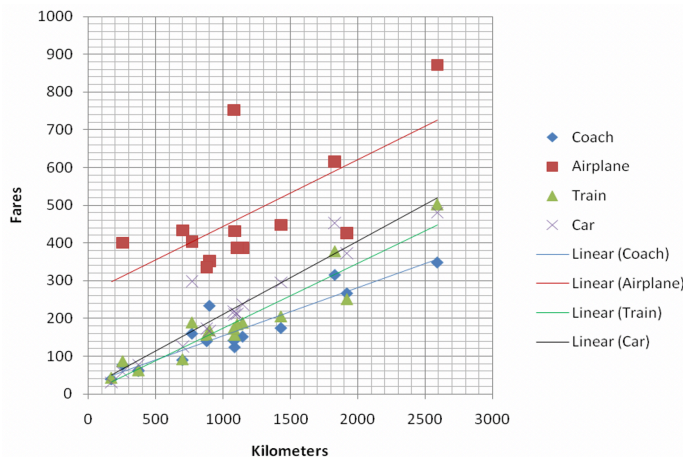
18. Handwritten letter dated March 7th, 1977 (IMTT archive, International Lines Proceedings, Spain).

Figure 2: Portuguese Migrants at the Porte de Charenton (Paris) departing to Portugal in December 1982. For migrants, luggage was an important issue.



Photo: António Pedro Ferreira.

Graph 2: Fares by transport mode and distance (1987).



Data source: CEMT 1988, 25.

Note: Values in thousands of liras. The travel costs for cars were calculated for four passengers per travel.

The regular service provided that the passenger spent the minimum possible time traveling. These were not trips to enjoy or travels with tourist features on the way. The time assigned for lunch breaks or pauses for meals was often just one hour and the night was for traveling. People not only slept on board but also ate and drank, avoiding spending money in the restaurants chosen by the companies along the road. The timetable was also optimized considering the time of arrival to the Spanish and Portuguese borders, which were closed during the night, to spend just the necessary time to cross them. Moreover, every 'mandatory' pause during the route was considered a waste of time. For instance, as late as 1984, the 1,830 km journey from Paris to Lisbon took 31 hours to make (Portugal 1986). It would start at 10:00 a.m., with a one-hour lunch break, a twenty-minute 'technical break' in the afternoon and another hour break for dinner. The journey continued during the night. The next day, there was a thirty-minute break at the Portuguese-Spanish border and another one-hour pause for lunch. The commercial speed was about 57 km per hour on average or 65 km per hour on the road. The bus travel from Paris to Faro (Algarve) took more than 31 hours, unequally divided between France (11h 15m), Spain (9h), and Portugal (12h). The line from Braga to Luxemburg took 40 hours and had 12 stops totaling 8 hours (Portugal 1987, 30).

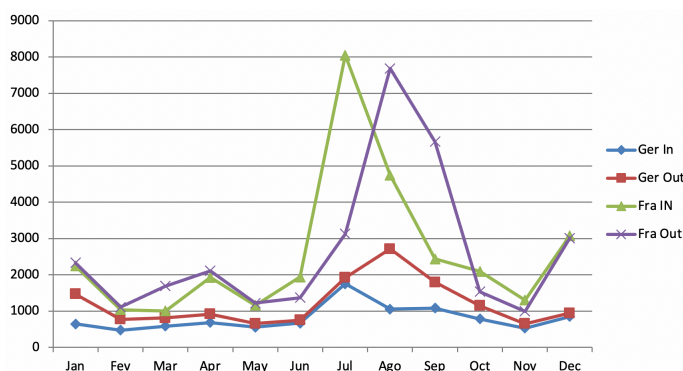
The characteristics of the road and the absence of highway infrastructures in the Iberian Peninsula do not fully explain the long time spent traveling. Even in France, coach companies used the national roads instead of highways, partially for economic reasons. The other reason is that people were loaded and unloaded near their destination along the line. As a result of this management, the coach services were much cheaper than the alternative railway.¹⁹

The travel was harsh not only for passengers but also for drivers. Normally every bus carried two drivers that alternated driving on board. Hence, it was not surprising that the implemen-

19. According to the data in Italy during the late 1980s that compares travel costs by transportation types and distance. This was used by the Portuguese administration at the time (see Graph 2).

tation of AETR created a problem for everyone in the business. When the French government notified the Portuguese authorities that they would take action against those that did not follow the AETR regulation,²⁰ all the companies interested in lines to France joined forces against it, claiming that it was not feasible due to the traffic characteristics. The safety concerns were genuine, particularly in 'direct travels', because substitute drivers also slept in coaches during trips. The tachometer became compulsory and the 'technical breaks' were somehow met, but the double driver-crew on board continued.

Graph 3: Monthly distribution of the incoming and outgoing passengers in the coach lines to France and Germany, 1982.



Sources: IMTT archive Portugal 1986, pp.27-28.

Another feature of this service was its highly seasonal demand. Most migrants returned to their country of origin during the summer for holidays, joining the increasing tourist flux to the Iberian Peninsula. In the end of September, the demand fell to lower levels until December, given that many migrants returned home for Christmas and the New Year. Finally, at Easter, the traffic increased again. For the international pool organized between governments, the concentration of the demand during these short periods required a large capacity to dispose of sufficient coaches in these few months during the year (graph 3). The

20. The AETR is the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport. Although concluded in 1970, it was ratified by Portugal three years later, and their dispositions were only regulated in 1982. The AETR was built on the EEC 543/1969 regulation.

easy solution found for this was to use another coach available from other services, either touristic or interurban. For this reason, the Portuguese administration resisted registering coaches for international services, linking that registration to the lines' concessions. In addition, there was also a considerable difference in the demand for travels in both directions in different months and days, thus forcing companies to make frequent unladen travels. The practical solution found for this problem was often to charge tariffs with extra-rate taxes during the 'high seasons'. During the low seasons, the coaches traveled in the Portuguese line branches of the international lines below their minimum optimal capacity. The travelers from different line branches were then placed together in single groups at the borders, and moved to Spanish coaches. The Portuguese regional lines' branches were in themselves unprofitable and, for that reason, the other State administrations of the pool, particularly the French, had to accept that doubled tree structure of the international lines in France and Portugal. Thus, regular lines from Portugal to Luxembourg, Switzerland, and Germany were created in the mid 1970s in France, in many cases being the extension of previous lines to that country.

5 The joint administration of the international road passenger lines

The international bus lines concessions were given to companies by all governments for a limited time (three years) and one specific international line. The authorizations also specified the conditions in which they had been granted. For instance, the change of ownership of a firm in one country should also be approved by the other administrations that had given the concession. In the case of the lines leaving or coming to Portugal from France or Germany, they went through Spain on 'closed doors'.²¹

The organization of the international pool demanded a significant effort of negotiation, coordination, and mutual supervision. These required regular information exchange and meetings

21. PORTUGAL, M.T.C.; G.E.P.: *Informação complementar ao Relatório*, p. 19.

between the companies' representatives and governments of the countries involved in the business, where divergent interests and perspectives were present. All parties agreed that the exploration of the regular lines should be done by a pool. Each country had chosen a small number of companies for the business. In 1976, Portugal had three Inters, in Spain there was ATCAR, associated with the Spanish railway company called Renfe, in France there were the Intercars-Paris, the Intercars-Lyon, and the France-Cars.²² For the exploration of each line, all issues had to be negotiated between companies and governments. The tariffs' income was divided between companies proportionally to the distance covered by the international line in each country. One can illustrate this through the agreement established in Madrid, on November 3th, 1976, for the exploration of the daily line Viana do Castelo-Paris between the representatives of Internorte, Intercars-Paris, and Renfe-ATCAR, the companies that had created it. Part of the value of tickets to France sold in Portugal, concerning the part of the line traveled in Spain and France, was sent to Renfe-ATCAR and Intercars-Paris by Internorte every week. In France, Intercars-Paris took the tickets for the travel in French territory and, in the opposite direction, they followed a similar scheme. The control of the tickets sold was carried out in the borders' relays of the three countries. In these meetings the tariffs, the price policy regarding currency depreciation, the exemption of the vehicles' registers, and mutual responsibilities were also established.

Cooperation coexisted with fierce competition between national-based firms to obtain the maximum share of the traffic income. Spanish companies also wanted to sell tickets in Portugal, but the Portuguese government only allowed that if Spain abolished the obligation of closed-doors travels in their territory. The Minister of Transports had exceptionally allowed stops in Zamora, Burgos, and Irún for that line. The freedom of commercialization in the three countries was discussed

with no results, but the principle of the unified exploitation of the line was assured through the information of the sales by the central booking of each country.

In the summer of 1978, there was a deterioration in the relations between companies. French companies had begun to apply additional rates due to the depreciation of the Portuguese currency and the raise of the operational costs. The new tariffs were communicated by the French government to the Portuguese administration by phone. *Intercars-Paris* and *Intercars-Lyon* had begun to sell their tickets in Portugal, refusing to negotiate any rules of commercialization. French and Spanish firms had begun to take decisions unilaterally and were the first to receive complaints about delays and lack of payments from the others. France-Cars had done "parallel"travels from the North of Portugal for several years, using the authorizations of Intercars-Paris, without providing any information to the other partners in the pool. Due to the rivalry and lack of agreement between Intercars-Paris and the France-Cars on the lines that 'belonged' to each one, the French authorizations for the lines Portugal-Paris ceased on May 1st, 1979. This issue was overcome in a meeting between those companies and G.T.I and S.C.E.T.A., and the information was sent to the Minister of Transports of the three countries. New authorizations followed.

The organization of the regular services in Portugal with the former Western German administration only took place in the early 1980s. The request for authorizations to 'new' lines was submitted to the Ministry of Transports and Communications in November of 1983, following the negotiations that had taken place in Bohn during the previous year. The initiative came from the Federal Railways through their Bus Department at Dusseldorf, the manager of *Deutsche Touring GmbH* of Frankfurt on the Main. In the request for authorizations, SCETA (Service Routier de Voyageurs, Levallois-Perret), SAIA (Internacional de Autocares, S.A., Madrid), Les Autocares l'Épervier, S.A., Brussels and the three Portuguese Inters were also present. Basically, the pool wanted an extension to the line T92 Cologne-Madrid (by Irun/Behobia and Burgos-Fuente de Oñoro) to Viseu-Porto, Coimbra-Lisboa

22. The rights of ATCAR were given to the Spanish Sociedad Internacional de Autocars, SA created in July 30th, 1979, in Madrid by RENFE, CIBERTANSA, Companhia Ibero-Americana de Transportes, SA, T.A.C. Sociedad de Transportes Terrestres Combinados, SA and ALSA.

and Évora-Faro (by Vilar Formoso). At the time, this bus line had connections to Cologne from San Sebastian, Burgos, and Madrid, with departures from the Spanish capital to Cordova - Seville, Aranjuez, and Manzanares. The travel to Madrid took 29 hours (or 27 hours to Burgos), using three drivers and with six breaks (of 4 hours in total). Burgos received passengers coming from Viana do Castelo, Porto, Lisbon, Faro, and Lagos to Cologne. The travel from Lisbon took at least 40 hours.

The German administration wanted all ticket sales in their territory to be done by the Deutsche Touring GmbH, and only one bus stop in Germany, the international bus central station in Cologne. Concerns with control and safety were also central: only specific vehicles registered for that traffic would be allowed, and timetables could not be modified without prior authorization. On the other hand, the Portuguese administration intended the lines from Portugal not to become part of the previous bus lines network based in Spain. The regular lines from Portugal to Germany had to be established between the two countries and to be based on "their own needs". Each line service should require its authorization and the sanction on one service should not affect the rest of the concessions. Although Portugal was in a worse bargaining situation, the organization of the international lines would have to be done by consensus and that would only be feasible if an agreement between all administrations involved was reached.

However, the creation of regular services did not stop the 'illegal' international coach travels, very often promoted by travel agencies, who had been in this line of business from the start. In 1976, for instance, one travel agency settled in the small town of Viseu, in association with the other two from Lisbon and Porto, and sold bus tickets to Frankfurt. There were at least 17 travels, most of them in July and September. That company was also an important seller of Inters tickets. In France, at the same time, it was calculated that the travel agency "Lopez Voyages" sold 50 percent of all round-trip tickets from Paris to Portugal.

6 Crisis and revitalization (from the 1980s to 1990s)

Following the 1973-1974 crisis, the Portuguese emigration to France and Germany abruptly fell (see Graph 1). The 'open doors' policy pleaded by the governments after the Carnation Revolution of April 1974, and the return of half a million Portuguese from the colonies did not reverse that trend, due to the harsh conditions the migrant workforce endured in the destination countries. After 1978, emigration became residual and the remittances fell to historically low levels, announcing the end of the "guest-workers" model (Castles 1986; Messina 2002; Triadafilopoulos and Schonwalder 2007). Internally, as a consequence of the revolution, the major companies in crucial economic sectors were nationalized. The struggle of bus drivers and transport workers within large and medium-size firms led to their nationalization. Most of the large firms in the center and south of the country were merged into *Rodoviária Nacional* (RN), created by the government during the revolutionary process. Therefore, the Inters were now controlled by the state-owned RN.²³ The private sector was reduced to small bus firms that had few interurban lines, and some of them had special services (such as providing transportation to factories and schools), and others became associated with agencies to explore incoming tourism and, additionally, outgoing tourism. Also, increasing numbers of migrants preferred to travel by car with their relatives during the holidays. After the investment in housing (symbol of economic success and status in the community), the car followed in the list of priorities, allowing people to travel across Portugal as never before, visiting family and friends or just discovering the country and celebrating their cultural identity.

However, the international bus lines did not lose relevance and the activity of the *Inters* grew steadily in this new context. Since the end of the 1970s, Luxembourg and Switzerland became important destinations, although there was a simultaneous and increasing flux of returns from the mid 1980s (Marques 2009). There were also

23. In 1984, the State-owned enterprise *Rodoviária Nacional* (RN) had 78 per cent of the shares of *Intercentro*, 80 per cent of *Intersul* and 15 per cent of *Internorte* (RN, 1985).

more seasonal departures in the reverse way of the normal flux, that is, many people traveled to 'Europe' to work regularly during short periods, especially during the summertime, in places such as the vineyards in the South of France, or Switzerland's hotels and restaurants. Moreover, given the increasing difficulties raised to the entrance of migrants, many people traveled as tourists, often using previous network support, until they could find a regular job to be qualified to have a residence permit.²⁴ Temporarily unemployed people returned to the South until better opportunities emerged abroad, and many of them also used the long-distance coach lines to visit relatives and friends living abroad. All these cross movements of people increased the demand for long-distance passenger road services. In 1982, more than 260 thousand people had used 67 registered regular coach lines from and to Portugal.²⁵ With around 200 thousand users in the middle of the 1980s, in a time when many of the migrants who had left the country in the 1960s and 1970s were returning, the line to Paris was considered the most important long-distance regular passenger road line in Western Europe. In the year before Portugal joined the EEC, "the large majority of passengers transported (by coaches) were migrants and their families. The percentage of migrants should be between 80 and 90 percent"(Portugal 1987, 27). Although immigration had increased in the Mediterranean basin (Mendoza 2009; Messina, 2002), the stock of temporary and 'illegal' Portuguese migrants in Western Europe grew after the formal integration in the EEC in 1986, and increased steadily since the 1990s to Switzerland, United Kingdom, Germany, and Spain. In the new context, coach services reached then half-million users.

24. In 1982, 75,8 per cent of the low class Portuguese that left the country were temporary migrants, and the remaining declared to be tourists. The numbers for the so-called 'lower middle class' were on the 30,7 per cent, but 46,6 per cent stated they were visiting family abroad (Survey made by Lemos and Silva in 1984 for the Portuguese Transport Administration).

25. The line to Paris transported 165 thousand passengers, the line to Lyon 72 thousand, to Germany 19 thousand and the line to Madrid and Barcelona 6 thousand. It was estimated that 1,4 million migrants used individual vehicles. (Internal data from the Cabinet of Studies and Planning of Transport and Communication, now at custody of IMTT, Portugal. See Portugal 1987, p. 20).

Table 4: Regular long-distance coach lines from Portugal to European countries: weekly departures by areas of origin and destination (1982).

| Portugal | Paris | Lyon | Genève | Zurich | Koln | Luxembourg | Madrid | Barcelona | Orense |
|----------|-------|------|--------|--------|------|------------|--------|-----------|--------|
| North | 14 | 7 | 4 | 2 | 4 | 1 | - | - | 4 |
| Centre | 6 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | - |
| South | 4 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | - | - | - |
| Total | 24 | 14 | 7 | 4 | 8 | 3 | 2 | 1 | 4 |

Source: IMTT archive - Portugal, M.T.C.; G.E.P., *Informação complementar...*, p.18.

Although the setting of the international regular coach services by the administrations had been motivated by the 'old' issue of transport coordination, to assure the interests of the railway companies and the national firms, both modes of transportation had lost the competition to automobiles in the first place, and to airplane services, as the fares' prices started to fall also due to the organization of charter flights. The years 1983-1986 presented an expressive increase in the air traffic from Portugal, Spain, and Morocco.²⁶ During this period, 53,5 million people crossed the South-Western corridor in one of these two ways every year.²⁷

An increasing effort was made regarding safety procedures and the rationalization of the interstate bureaucracy and controls, namely establishing mandatory and standardized technical requirements of vehicles and crew, regular technical inspections on the vehicles, and control of the

26. The use of air transport by migrants was already expressive in the late 1960s, but it was to travel to the Americas and to the Portuguese Atlantic Islands. Except for the cases where the destination was Venezuela, the airplane substituted the ship to cross the Atlantic (See statistics in *Boletim da Junta Nacional da Emigração*). The travel costs from Lisbon to Paris by air were 5 times more expensive than by coach in 1985. At the time, there were almost 2 million migrants traveling (in both ways) by car, 300 thousand by coach, 160 thousand by rail and more than 400 thousand by air.

27. See SPAIN, Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale. 1988. Rapport Final des Réunions Informelles sur l'Analyse des Flux de Trafic entre la France et la Peninsule Ibérique/Magreb. Barcelona, Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale, p. 60.

drivers' professional education and behavior on the road. A common waybill and controls replaced the former list of passengers and measures were applied to suppress the double inspections and to reduce the long time spent crossing borders. These processes, which came into force, required daily collaborative work between different administrations, and divergent interests on each issue were often settled through negotiation.²⁸ In the international forums, namely IRU (International Road Transport Union), there was a movement against 'excessive control' and 'bureaucratic' procedures that created long stops in the borders (control of the passengers' list, travel documents, vehicles inspections, the quantity of fuel, and taxes), and during travels, which was regarded as a 'crypto-protectionism' (Groenendijk 1983). The ASOR Treaty, signed in Dublin in 1982, reflected these concerns but was restricted to occasional services.²⁹

The previous experience and the business model were generalized in 1985 when Eurolines was created. The new company integrated and coordinated in a new pool and under the same brand the exploration of the regular international lines, which belonged to the previous coach companies already operating in the European South-Western corridor, aiming "to reinforce the collaboration between partners to harmonize the conditions of technical, commercial and legal exploration".³⁰

28. For instance, in 1981 the French administration threatened to suspend the line Paris-Porto and all coach services that did not follow the AETR. A previous agreement between Internorte and the International Autocares that involved a crew of two drivers for 26-hour travels, was cancelled. (See IMTT archive, Lines Portugal-France, Official letter dated February 27th, 1981, from the Service des Transports Interurbains de Voyageurs. Direction Générale des Transports Terrestres). Two years later, a joint commission settled the modus operandi of the new lines from Portugal to Germany.

29. The multilateral Agreement on the International Carriage of Passengers by Road by means of Occasional Coach and Bus Services (ASOR) entered into force in 1983 and followed the EEC regulations and the ECMT resolution 20. It concerned only occasional coach services. More recently, in 2003, the Interbus agreement was signed by the EC, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Moldova, Romania and Turkey.

30. Today, Eurolines announces itself as 'The European Grey Hound', with 24 companies that explore regular lines in Portugal, Spain, France, Italy, Turkey, Switzerland, Netherlands and United Kingdom joining the pool.

7 Conclusion

The historiography of the European migration following the II World War often underestimates the role of transport networks in the configuration of the migration flows and how they promoted and supported seasonal, temporary, and permanent work migration. To some extent it has been almost an 'invisible phenomenon' since historical (official) data series usually consider the traffic by transport modes, on one hand, and the number of foreign residents and tourists, on the other. Company reports usually give us data regarding the production of long-distance services while direct inquiries to users often lack accuracy. Given the high regulatory European migration framework, many of these movements tend to be 'invisible' and often 'irregular'.

Since the 1960s, the transnational bus services in the Southwest European corridor provided cheaper travel mainly for migrant workers. They connected rural and poor areas of the European periphery with the rich and industrialized regions. This also affected the migrants' countries of origin in various aspects: eventhough urbanization, foreign investment and tourism grew, regional asymmetries increased, with rural communities impoverishing and aging. The coach firms stimulated (if not triggered) this flux, being efficient in the use of the flexibility of the coach and the road infrastructure. The migrants' need for transportation became an important market for bus companies, and that was the cause for policies imposed by governments to control traffic and to protect the interests of the national transport groups. For that reason, they experienced a coordinated and shared administration that was part of a larger process of normalization in the European context. The internationalization of the nationalist and technical elite followed that trend of opening towards 'Europe' that changed the new generations.

In the beginning, the international coach lines contributed to the rural-urban population flows at European scale, deeply changing social and economic landscapes. They later evolved and became an infrastructure for more complex and diversified mobility patterns. Eastern migrants (Ukrainians, Moldavians, and Bulgarians) often

arrived to Portugal by coach, and Brazilians and Africans traveled to Europe as tourists. Since the 1980s, the coaches used in regular services became more secure (better breaks and greater motor power), more reliable, and comfortable (with anatomic seats, soundproofing, air conditioning, toilets onboard). However, the most important improvement in the travel experience came from the highway infrastructures built in the Iberian Peninsula in the 1990s, combined with the elimination of border control and forced stops. The price of tickets and luggage are still the main strengths of these companies, and many youths use them for touring across Europe. Despite the decline of the emigration flows to the western European countries from the European Mediterranean basin, and the increasing use of air travel and individual transportation, the long-distance coach services maintained relevance in the 1990s. They adapted to the new scenario and the changing patterns of transnational mobility flow in Europe and clientele. They became an infrastructure for seasonal East-West work migrants that are competing with the previous flows from northern Africa, for transnational 'double residents' and 'tourists'.³¹ Thus, in 2003 there were 135 regular international passenger road lines mainly to France, Germany, and Spain.

Acknowledgements

This study was conducted at the Research Center in Political Science (UID/CPO/00758/2020), University of Évora, and was supported by the Portuguese Foundation for Science and Technology and the Portuguese Ministry of Education and Science through national funds.

The previous versions of this text were presented at the European Science Foundation SCH Exploratory Workshop: Eurobus at Helmond (The Netherlands) 11-13 June 2009 convened by Gijs Mom and John Walton and at the Eighth International Conference on the History of Transport,

Traffic and Mobility (T2M), New Delhi, India - December 2, 2010 and published in *Zeitschrift für Weltgeschichte*, 12(2), 2011, pp.175-237 (translated by Ralph Roth). The research was partially financed by the Portuguese Science Foundation (FCT - FEDER/POCI 2010). The author is grateful to José Luís Covita, Gijs Mom and John Walton for their comments.

31. See for instance Negre 2009. In the article entitled 'The nightmare of the bus Madrid-Bucarest' the journalist captured one of those flows, telling the story of the "Romanians living in Spain and returning to Bucharest on holiday [that] are being exploited by fraudulent bus companies. The lure of cheap fares seems too good to be true. Illegal operators often clog up the toilets with goods, bribing customs officers, and in some cases, leaving passengers in the middle of the journey on foot".

Referências

- [1] Babiano, José and Rodríguez Farré. 2002. "La emigración española a Europa durante los años sesenta: Francia y Suiza como países de acogida". *Historia Social*, (42): 81-97.
- [2] Bade, Klaus J. 2002. *L'Europe en Mouvement: la migration de la fin du XVIIIe siècle à nos jours*. Paris: Éditions du Seuil.
- [3] Baganha, M. I. 2003. "From Closed to Open Doors: Portuguese Emigration under the Corporatist Regime". *e-Journal of Portuguese History* I, (1) 2003: 1-16.
- [4] Braga, Miguel Sequeira et al. 1969. *Anteprojecto de Regulamentação dos Transportes Internacionais Rodoviários*. Lisboa: GEPMT.
- [5] Castles, S. 1986. "The Guest-Worker in Western Europe - An Obituary". *International Migration Review*, 20(4): 761-778.
- [6] CEMT. Conference Européenne des Ministres des Transports. 1966. "Regulation 117/66/CEE approved by the Council at September, 28th 1965 regarding the introduction of common rules for the road passenger transport by coaches". *Journal Officiel du Conseil*, July 28th, 1966.
- [7] CEMT. 1979. *Rapport de la Quatrième-Table Ronde d' Economie des Transports*, 59. Paris: CEMT.
- [8] CEMT. Centre de Recherches Économiques. 1988. *Rapport de la Soixante-Douzième Table Ronde d' 'Economie des Transports tenu à Paris les 26 et 27 mars 1987 sur le thème: Le Transport International par Autocar*. Paris: CEMT.
- [9] Groenendijk, P. 1983. «L'Avenir du Transport Routier: Compromis par les Obstacles aux Frontiers. Union Internationale des Transport Routiers», *XIXe Congrès de L' IRU*, Venice.
- [10] Lobato, Luís Guimarães. 2005. *A Concepção da Rede Ferroviária no Sistema Global de Transportes: o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres*. Lisboa: DGTTF; CP.
- [11] Marques, J. C. 2009. "«E continuam a partir»: as migrações portuguesas contemporâneas". *Ler História*, (56): 27-44.
- [12] Mavropoulos, M., and Jean Louis-Larronde. 2008. «J'aime tous dans ce métier». *Autocar & Bus infos*.
- [13] Mendoza, Cristobal. 2009. *Inmigración laboral africana en la Península Iberica*. Mexico, D.F., Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- [14] Messina, A. M. 2002. *West European Immigration and Immigrant Policy in the New Century*. Westport: CT.
- [15] Moch, Leslie P. 2003. *Moving Europeans: Migration in Western Europe since 1650*. Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press.
- [16] Negre, Javier G. 2009. "O pesadelo do autocarro Madrid-Bucareste". *El Mundo*, Madrid, 21 August 2009. Available at <http://www.presseurop.eu/pt/content/article/81931-o-pesadelo-do-autocarro-madrid-bucareste> (last access 8/02/2011).
- [17] Pérez Dias, A. and G. Barrientos Alfageme, eds. 2005. *Emigrantes Retornados e Inmigrantes: Extremadura ante el Siglo XXI*. Badajoz: Diputación Provincial.
- [18] Pereira, V. 2009. "Ineficiência, fragilização e duplicidade: o velho Estado Novo perante a emigração para França (1960-1968)". *Ler História*, (56): 45-68.
- [19] Portugal. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) Archive / Conselho Superior dos Transportes CSTT. 1952 - Proceeding 112. Book 4, f. 171.
- [20] Portugal, Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC). GEPT, 1967. *Relatório de Actividades, 1961-1966*. Lisboa.
- [21] Portugal, MTC. 1969. *Gabinete de Estudos e Planeamento: Report 28/69*. Lisbon, GEPT. Mimeographed.
- [22] Portugal, MTC. GEP. 1987. *Informação complementar ao Relatório 'Portugal: Contributos para o Estudo do Corredor Sudoeste da Europa'*. Lisboa. (Copygraph).
- [23] RN. Rodoviária Nacional. 1985. *Relatórios e Contas de 1984*. Lisboa.
- [24] Salt, John and Hugh Clout eds. 1976. *Migration in Post-War Europe: Geographical Essays*. Oxford: University Press.
- [25] Schipper, Frank. 2008. *Driving Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*. Amsterdam: Aksant.
- [26] Tapia, S. 1996. "Échanges, transports et communications: circulation et champs migratoires turcs". *REMI*, 12(2): 45-71.
- [27] Triadafilopoulos, T. S. and Karen Schonwalder. 2007. "How the Federal Republic Became an Immigration Country: Norms, Politics and the Failure of West Germany's Guest Worker System". *German Politics and Society*, 24(3).
- [28] Villanova, Roselyne. 2006/7. "Double Residence": A Space for Intergenerational Relations. Portuguese Immigrants in France in the Twentieth and Twenty-First Centuries. *Portuguese Studies Review*, 14(2): 241-261.



Paulo Guimarães is an Assistant Professor at the University of Évora and Integrated member of the Research Center in Political Science (CICP). Paulo Guimarães has a PhD in History from the University of Évora (Portugal), and he is a board member of the Doctoral Programme in Contemporary History at the same university. He is the author of "Elites and Industry in Alentejo (1890-1960): a study on economic behaviour of elite groups in regional context (Lisbon, 2005)" and of "Industry and Conflict in the Rural Milieu: The Miners of Alentejo (1858-1938)".

The Quality in Public Service Delivery in Angola: a perception of users in Luanda's SIAC

A Qualidade na Prestação dos Serviços Públicos em Angola: a perceção dos usuários da rede SIAC de Luanda

Pedro António Munzemba, University Lueji A'Nkonde, Angola
Joaquim Filipe Araújo, University of Minho, Portugal

Resumo—A qualidade da prestação dos serviços públicos é um tema presente na agenda dos governos. A criação do Serviço Integrado de Atendimento ao Cidadão (SIAC), em Angola, procurou introduzir uma nova forma de prestação de serviços públicos, na qual a qualidade foi uma preocupação do Executivo em prol duma administração mais eficiente e efetiva. O objetivo deste artigo é analisar a perceção que os cidadãos têm sobre a qualidade dos serviços prestados nos SIAC's, de modo a inferir o grau de satisfação dos mesmos, assim como verificar se as dimensões da qualidade têm sido percebidas pelos usuários como devidamente atendidas. A pesquisa foi realizada por meio da aplicação de um inquérito por questionário junto de uma amostra representativa dos usuários deste serviço, em Luanda, utilizando a escala SERVQUAL. A análise empírica do estudo validou todas as cinco hipóteses apresentadas, demonstrando que a dimensão empatia é o preditor mais forte para a satisfação, enquanto, o preditor com menos contributo é a dimensão tangibilidade. Os resultados obtidos indicam que, os SIAC's contribuíram para o aumento da perceção da qualidade dos serviços públicos, o que denota que a modernização administrativa implementada pelo Programa de Reforma Administrativa (PREA), relativamente ao SIAC, está a produzir os efeitos desejados em termos de prestação de serviços. Por fim, o presente estudo tem particular relevância para a literatura da qualidade dos serviços públicos, na medida que amplia o alcance de utilização da escala SERVQUAL para o sector público angolano.

Palavras-Chave—Qualidade; Perceção da qualidade; Satisfação; Serviços públicos; Usuários.

Abstract—The quality of public service delivery is an issue on the government's agenda. The creation of the Integrated Citizen Service (SIAC) in Angola intended to introduce a new form of public service provision, in which quality was a concern of the Executive in order to induce a more efficient and effective administration. The purpose of this paper is to analyze the perception that citizens have about the quality of services provided in SIAC's, in order to infer their degree of satisfaction, as well as to verify whether the dimensions of quality have been perceived by users as properly attended. The study was carried out through the application of a survey with a representative sample of users of this service, in Luanda, using the SERVQUAL scale. The empirical analysis validated all five hypotheses presented, demonstrating that the empathy dimension is the strongest predictor for satisfaction, while the predictor with the least contribution is the tangible dimension. The results obtained show that the SIAC's contributed to increase the perception of the quality of public services, which indicates that the administrative modernization implemented by the Administrative Reform Program (PREA) is producing the desired effects in terms of service delivery. Finally, this study is relevant to the literature on the quality of public services, as it expands the scope of use of the SERVQUAL scale to the Angolan public sector.

Keywords—Quality; Perception of the quality; Satisfaction; Public services; Users.

Submitted—17-01-2021. **Accepted**—03-05-2021.



1 Introdução

O AVANÇO da democracia e da globalização económica e, conseqüentemente, o aumento da demanda por serviços públicos prestados com maior qualidade, têm exigido dos governos a introdução constante de reformas na organização e no funcionamento da Administração Pública.

Este impulso reformador na modernização da Administração Pública também está presente em Angola, país que tem sido objeto de grandes reformas iniciadas desde 2002. Tais reformas, devem-se às razões administrativas, ligada a ineficiência dos modelos burocráticos, razões económicas, associadas aos ganhos de eficiência, eficácia e produtividade, bem como, a razões sociais, ligadas às demandas dos cidadãos por serviços públicos prestados com qualidade e que atendam efetivamente às suas aspirações de satisfação (Araújo 2001). É assim, que é criado em 2007, o SIAC (Serviços Integrado de Atendimento ao Cidadão) por Decreto n.º 22/07 de 02 de Maio, com o objetivo de introduzir celeridade e eficiência na prestação dos serviços públicos.

A principal justificativa para a realização deste estudo, decorre da necessidade de analisar se este serviço tem respondido às expectativas dos cidadãos, em particular, analisar em que medida os SIAC's contribuíram para a percepção da qualidade dos serviços públicos. Para o efeito, foi formulada a seguinte pergunta de investigação: *Qual a percepção de satisfação dos usuários em relação à qualidade dos serviços do SIAC?* O objetivo é analisar como os cidadãos percebem e avaliam a qualidade dos serviços prestados pelo SIAC a nível da rede de Luanda, de modo a inferir o grau de satisfação dos mesmos, assim como, verificar se as dimensões da qualidade têm sido percebidas pelos usuários como devidamente atendidas. Tal propósito, como já subjacente, será alcançado por meio da medição da percepção de qualidade dos usuários que, na opinião de alguns autores, cons-

titui «a regra de ouro» para se avaliar a qualidade dos serviços de uma organização (Parasuraman, Zeithaml e Berry 1985).

A literatura existente identifica (i) o modelo de Grönroos (1982; 1984), também conhecido por modelo nórdico ou europeu (Pinho, Macedo e Monteiro 2007), que entende a qualidade dos serviços, de modo como é percebida pelo cliente e (ii) o modelo SERVQUAL de Parasuraman, Zeithaml e Berry (1985; 1988), também conhecido por modelo americano (Pinho, Macedo e Monteiro 2007), que define a qualidade não apenas em termos de resultado dos serviços, mas também, envolve avaliações do próprio processo de prestação dos serviços, assumindo com isso, uma abordagem essencialmente funcional (Kakouris e Meliou 2011), como os mais conhecidos e mais citados em termos de avaliação da qualidade dos serviços (Kakouris e Meliou 2011; Pinho, Macedo e Monteiro 2007; Smith, Smith e Clarke 2007). Assim, para este estudo, foi elaborado um questionário baseado na escala SERVQUAL de Parasuraman, Zeithaml e Berry (1988), o qual foi utilizado para a recolha de dados junto de uma amostra representativa dos usuários da rede SIAC em Luanda.

No entender de Ghobadian, Speller e Jones (1994), os modelos conceptuais de avaliação/medição da qualidade dos serviços são úteis pelos seguintes motivos: (i) fornecem uma visão geral dos fatores que afetam a qualidade na organização; (ii) facilitam a compreensão; (iii) ajudam a esclarecer como as deficiências de qualidade se desenvolvem e (iv) podem fornecer uma estrutura para o lançamento de programas de melhoria da qualidade. Deste modo, medir a percepção de qualidade dos usuários dos serviços, pode ajudar as organizações a detetarem os seus pontos fortes e fracos, assim como a direcionar eficientemente os esforços organizacionais para a melhoria da qualidade dos serviços.

Tendo em atenção os objetivos enunciados o artigo apresenta a seguinte estrutura. A primeira parte enquadra o tema da qualidade nos serviços públicos, assim como o propósito e problema de investigação. Além disso, apresenta ainda, as hipóteses orientadoras do estudo, a fundamentação e articulação dos conceitos de qualidade e satisfação. Na segunda parte, segue-se a abordagem metodológica cujo escopo teórico justifica as esco-

-
- **Joaquim Filipe Araújo**, Full Professor of Public Administration at University of Minho, and integrated member of the Research Center in Political Science. **Pedro António Munzumba**, Professor at Law School, University Lueji A'Nkonde
E-mail: jfilipe@eeg.uminho.pt and pedromunzumba@gmail.com

lhas metodológicas e o método científico adotado na investigação. Na terceira e última parte, são enunciados os resultados do estudo.

2 Qualidade nos Serviços Públicos

As organizações públicas têm como principal objetivo proporcionar serviços e benefícios sociais (Agus, Barker e Kandampully 2007), por meio de processos que sejam responsáveis, consistentes e tão justos quanto possível, para atender às necessidades públicas (Donnelly 1999). Assim, a qualidade dos serviços e a satisfação dos cidadãos têm sido reconhecidas, como um imperativo estratégico crítico para reinventar o setor público (Rhee e Rha 2009).

Na opinião de alguns autores, o conceito de qualidade na Administração Pública observou um processo de evolução diferente que, embora tenha ido buscar muito dos seus princípios à gestão privada, consegue moldá-las e adequá-la aos propósitos das organizações públicas (Rocha 2006; Löffler 2001). Deste modo, tem-se (i) qualidade no sentido do respeito por normas e procedimentos (Carapeto e Fonseca 2014; Löffler 2001); (ii) qualidade no sentido de eficácia, isto é, no domínio das competências técnicas (Carapeto e Fonseca 2014); e, (iii) qualidade no sentido de satisfação dos cidadãos - graças a influência da Nova Gestão Pública (NGP) e da assimilação da noção de *Total Quality Management* (TQM) (Carapeto e Fonseca 2014). Trata-se, de um conceito importante para o setor público com múltiplas vantagens para o seu funcionamento (Smith, Smith e Clarke 2007), na medida que tem influenciado de forma positiva, a relação do Estado com os cidadãos nas sociedades modernas (Domingues 2004).

No entanto, ainda persistem dificuldades na introdução da qualidade nos serviços públicos, devido «às diferenças culturais e sentimentos dos colaboradores quanto à propriedade dos bens e serviços que se produzem» (Silvestre 2010, 197), a responsabilidade das organizações «perante os cidadãos enquanto acionistas do Estado» (Carapeto e Fonseca 2014), a multiplicidade de motivações e objetivos das organizações públicas (Buckley 2003), a dificuldade na mensuração de resultados (Agus, Barker e Kandampully 2007), aos tomadores de decisão cujos objetivos podem significar um

trade-off entre a qualidade dos serviços e outras prioridades aceitáveis (Wisniewski 1996), assim como a existência de valores muito específicos ao setor público, e que se devem articular com a qualidade, como são os casos da legalidade, igualdade, equidade, universalidade, ubiquidade, proporcionalidade e da discriminação positiva (Carapeto e Fonseca 2014; Domingues 2004).

2.1. Qualidade e Satisfação dos Cidadãos

A satisfação pode ser tida como uma resposta cognitiva, decorrente do processo de avaliação da organização e que, geralmente, procede a qualidade (Carvalho e Brito 2012; Kang e James 2004). Ashraf, Ilyas, Imtiaz e Ahmad (2018) consideram a satisfação como uma situação subjetiva na qual o serviço oferecido atende ou excede as expectativas dos usuários. Por exemplo, para Zeithaml e Bitner (2003) a satisfação do consumidor é influenciada pelo conjunto de atributos que o serviço oferece, representado pelas cinco dimensões da qualidade, nomeadamente, a tangibilidade, a confiabilidade, a capacidade de resposta, a garantia e a empatia. Assim, pode-se afirmar que a satisfação é uma consequência da qualidade dos serviços prestados pela organização (Hapsari, Clemes e Dean 2016).

Mais recentemente, Miranda, Tavares e Queiró (2018) argumentaram que o modelo SERVQUAL atesta a existência de uma relação entre a qualidade dos serviços e a satisfação do cliente. No entanto, apesar da qualidade dos serviços ser apontado como um elemento fundamental para a satisfação dos usuários dos serviços quer sejam públicos ou privados, ainda existem questões não consensuais que têm que ver com a diferença entre os dois constructos (cf. Carvalho e Brito 2012). A qualidade dos serviços é um elemento que se processa a nível cognitivo dos clientes, enquanto a satisfação integra simultaneamente elementos cognitivos e afetivos (Pinho, Macedo e Monteiro 2007).

Portanto, a qualidade percebida, que se traduz naquilo que os usuários pensam sobre a qualidade dos serviços que recebem, tem sido considerada o antecedente da satisfação nos serviços (Miranda, Tavares e Queiró 2018). Havendo, por isso, uma relação intercambiável entre os dois conceitos (Ali e Raza 2015), que é evidente tanto pela positiva

quanto pela negativa (Hussain, Nasser e Hussain 2015).

3 Modelo Teórico e Desenvolvimento de Hipóteses

A qualidade dos serviços é um conceito de julgamento baseado em múltiplas dimensões, determinado por valores, percepções ou atitudes dos clientes (Taner e Antony 2006). Segundo Parasuraman, Zeithaml e Berry (1985), a qualidade dos serviços é o resultado da comparação entre o serviço esperado (expectativas do cliente), das experiências decorrentes do consumo de serviços anteriores, bem como da publicidade dos respectivos serviços (Hussain, Nasser e Hussain 2015) e o serviço percebido ou recebido (percepções do cliente) (Fragoso e Espinoza 2017).

A maioria das definições da qualidade dos serviços se enquadra na categoria liderada pelo cliente (Gowan, Seymour, Ibarreche e Lackey (2001). Assim, satisfazer ou exceder continuamente as demandas do cliente, constitui-se num elemento crucial da qualidade dos serviços, cujo principal instrumento de medição têm sido as escalas propostas no modelo SERVQUAL (Paul, Mittal e Srivastav 2016).

Os estudos de Parasuraman, Zeithaml e Berry (1985; 1988) mostraram que independentemente do tipo de serviço, os clientes usam basicamente critérios semelhantes para avaliar a qualidade dos serviços (Pansiri e Mmerekki 2010). Com isso, propuseram o modelo SERVQUAL, na qual identificaram cinco dimensões específicas da qualidade: tangibilidade, confiabilidade, capacidade de resposta, garantia e empatia.

A tangibilidade refere-se à evidência física do serviço, mormente, as condições das instalações físicas, equipamentos, apresentação do pessoal e materiais de comunicação (Parasuraman, Zeithaml e Berry 1988). Esta dimensão é deves importante, porque os cidadãos querem estar confortáveis com a sua experiência como usuários dos serviços públicos (Pansiri e Mmerekki 2010). Assim, o ambiente físico circundante pode ser importante na avaliação dos cidadãos sobre a prestação dos serviços, por serem vistos como sinais de qualidade (Pinho, Macedo e Monteiro 2007; Ghobadian, Speller e Jones 1994), e que

pode influenciar a satisfação dos cidadãos em relação ao desempenho da organização (Gong e Yi 2018). O estudo desenvolvido por Ilhaamie (2010) revela a importância da tangibilidade, e o coloca como a dimensão mais importante no processo de prestação dos serviços. Em consonância com isso, a seguinte hipótese é proposta:

H.1: A tangibilidade influencia positivamente a percepção de satisfação dos cidadãos, usuários do SIAC.

A confiabilidade, se traduz na capacidade dos empregados em prestarem os serviços de forma precisa e eficiente, por meio de um desempenho consistente, isento de não conformidade, no qual o usuário pode confiar (Hussain, Nasser e Hussain 2015). Assume-se que nada perturba mais os usuários dos serviços públicos do que uma promessa feita, mas não cumprida (Pansiri e Mmerekki 2010). Diversos estudos apontam a confiabilidade como a dimensão mais importante para os clientes, e que a melhoria da qualidade dos serviços e a maior satisfação dos clientes seria alcançada através de uma melhor confiabilidade dos serviços (cf. Kakouris e Meliou 2011; Wisniewski 2001; Parasuraman, Zeithaml e Berry 1985). Além disso, a atual dinâmica das sociedades modernas já não se compadece com serviços públicos que tenham procedimentos morosos, que só dificultam a vida dos cidadãos que esperam da Administração Pública uma atuação que resolva, por via de mecanismos simples, os seus problemas. Desse modo, melhorar a capacidade de resposta dos serviços, passa pela adoção de processos de atuação que sejam céleres e ao mesmo tempo qualitativos (Neves 2002). Os estudos desenvolvidos por Ramseook-Munhurrin, Lukea-Bhiwajee, Naidoo (2010) e por Gowan, Seymour, Ibarreche e Lackey (2001), demonstram que executar e exibir as qualidades de responsividade são consideradas importantes pelos cidadãos. Nesse sentido, supõe-se que:

H.2: A confiabilidade influencia positivamente a percepção de satisfação dos cidadãos, usuários do SIAC.

H.3: A capacidade de resposta influencia po-

sitivamente a percepção de satisfação dos cidadãos, usuários do SIAC.

As organizações públicas devem estar permanentemente disponíveis para atender com um serviço de qualidade os cidadãos que a eles recorrem. A garantia que se consubstancia no conhecimento, atenção e capacidade demonstradas para inspirar credibilidade, segurança e confiança (Hussain, Nasser e Hussain 2015; Curry 1999), requer uma atitude consistentemente cortês, engenhosa e conhecedora dos vários aspetos do respetivo serviço, que permita responder satisfatoriamente às perguntas dos usuários dos serviços públicos (Pansiri e Mmereki 2010). Assim, com a observação da dimensão garantia é expetável que haja uma influência significativa na satisfação dos cidadãos em relação aos serviços públicos, levando com isto, a seguinte hipótese:

H.4: A garantia influencia positivamente a percepção de satisfação dos cidadãos, usuários do SIAC.

Por último, a empatia, relacionada à atenção, acessibilidade, comunicação e compreensão na relação entre os clientes e os colaboradores de determinada organização (Donnelly, Kerr, Rimmer e Shiu 2006). Os cidadãos não se sentirão só à vontade quando os empregados dos serviços públicos entendem as suas necessidades específicas, mas também, se sentirão confortáveis por receberem atenção individualizada e por sentirem que os empregados têm em conta o melhor interesse deles (Pansiri e Mmereki 2010). Pelo que, de acordo com Chatzoglou, Chatzoudes, Vraimaki e Diamantidis (2013), a empatia demonstrada pelo empregado de uma organização, desperta emoções positivas e com isso, gera percepções mais favoráveis de qualidade dos serviços e de satisfação entre os cidadãos (Gong e Yi 2018). Neste sentido, a última hipótese é formada:

H.5: A empatia influencia positivamente a percepção de satisfação dos cidadãos, usuários do SIAC.

4 Os Serviços Integrados de Atendimento ao Cidadão (SIAC)

Em Angola, a Administração Pública, está a passar por um processo de reforma de modo a adequá-la às mudanças regulatórias, económicas, tecnológicas e sociais que se observam com o processo de modernização em curso. Nesse sentido, o governo angolano, iniciou um processo de mudança cuja finalidade é, por um lado, transformar a Administração Pública numa organização funcional, mais eficiente e eficaz, e por outro lado, melhorar a acessibilidade dos cidadãos, tornando mais fácil recorrer aos serviços públicos, focando na prestação de serviços públicos de alta qualidade, de modo a satisfazer os cidadãos (MAPTESS 2017).

No entanto, este processo de reformas em curso, que se revela contínuo dado as disfuncionalidades ainda prevalentes no domínio da organização e funcionamento da Administração Pública em Angola, é necessário devido aos efeitos negativos - falta de eficiência na gestão, devido ao excessivo controlo político; tolerância face às más práticas, devido ao compadrio, partidarismo e nepotismo; falta de lealdade e engajamento dos funcionários; elevados níveis de absentismo; falta de responsabilidade e responsabilização das chefias, aliadas ao fraco domínio técnico das funções que desempenham, entre outros - produzidos pelo modelo anterior, e que contribuíram para a manutenção de uma Administração Pública centralizada e burocrática, com controlo direto das atividades das organizações públicas.

O paradigma anterior de organização e funcionamento da Administração Pública Angolana (1975-1991) era do tipo hierárquico e patrimonialista, marcado pelo predomínio e reforço da Administração Central sobre os demais órgãos da Administração do Estado, sendo, portanto, excessivamente formal, centralizador e burocrático. Importa salientar que, tal modelo era, por um lado, consequência da herança colonial, sobretudo, do período em que vigorou o Estado Novo em Portugal (1926-1974), e por outro lado, «[...] refletia o caráter de orientação política do Estado e os condicionalismos e efeitos da guerra que assolava o país» (MAPTESS 2017, 16).

O atual paradigma de organização e funcionamento da Administração Pública Angolana

estabelece o modelo gestor - NGP, como o ideal para a prestação dos serviços públicos (MAPTESS 2017). Este modelo que é adotado na sequência das reformas que têm sido implementadas para a modernização na prestação dos serviços públicos, preconiza um conjunto de medidas assentes na desburocratização, descentralização e qualidade dos serviços.

À análise do PREA nos leva a depreender que, o atual paradigma da Administração Pública Angolana tem como princípios basilares a eficácia, eficiência e qualidade na organização e prestação dos serviços públicos através do sentido pragmático e de resultados no trabalho administrativo, assim como na simplificação e aligeiramento dos circuitos e mecanismos da Administração Pública, em especial dos órgãos e serviços ligados à esfera económica e social, de forma a melhorar a imagem do Estado (MAPTESS 2017, 17).

Desse modo, para atender às novas demandas dos cidadãos, o governo angolano vem desenvolvendo «novas maneiras de fornecer serviços públicos dentro de uma lógica multicanal» (Carvalho e Brito 2012, 451), de onde se destacam os SIAC's, cujo objetivo é aumentar a velocidade de resposta, simplificar procedimentos e, acima de tudo, melhorar a qualidade de prestação dos serviços públicos (MAPTESS 2017). Os SIAC's, surgem inspirados nos modelos brasileiro (Serviço de Atendimento ao Cidadão - *Poupatempo*) e português (*Loja do cidadão*). Foram projetados com a intenção de acabar com a tradicional prestação lenta e burocrática de serviços públicos, seguindo uma lógica de concentração, acessibilidade, simplificação e rapidez de resposta (Carvalho e Brito 2012). Com isso, os SIAC's buscam reduzir o nível de burocracia do governo, melhorar a eficiência na prestação dos serviços públicos, bem como, melhorar a relação entre a Administração Pública e o cidadão, conforme explanado no Decreto n.º 22/07 de 02 de Maio, sobre o Estatuto Orgânico do SIAC.

De acordo com o Decreto n.º 22/07 de 02 de Maio, o SIAC «é um serviço público da administração indireta do Estado, integrado por unidades desconcentradas do setor público administrativo e do setor empresarial público e privado».

O SIAC é uma instituição que presta diversos serviços públicos, ligadas à várias entidades mi-

nisteriais, que têm grande importância para o dia-a-dia dos cidadãos e, conseqüentemente, estão em grande demanda. Os SIAC's «[...] são unidades geograficamente dispersas, funcionais e operacionais [...]» (Araújo 2001, 921), que transformam todo o cidadão que precisa interagir com os serviços públicos é um usuário em potencial da rede SIAC. Por conseguinte, o grupo-alvo inclui praticamente todas as pessoas que vivem nas áreas e nas zonas adjacentes onde se encontra uma dependência da rede SIAC.

A estrutura do SIAC apresenta três unidades básicas: Unidade dos Serviços Públicos (USP), Unidade dos Serviços Empresariais Públicos e Privados (UEMP) e Unidade de Intermediação de Mão-de-Obra (UIMO). Essas unidades, integram, atualmente 12 instituições públicas, que oferecem mais de 90 serviços ao cidadão com base nos princípios de transparência, funcionalidade e humanização no atendimento.

A atuação dos SIAC's engloba os seguintes valores: (i) foco na relação com o cidadão, procurando a sua satisfação plena; (ii) criar e manter uma relação de proximidade com o cidadão, praticando e promovendo a legalidade, probidade, lealdade, isenção, transparência, imparcialidade, responsabilidade e cortesia; e (iii) foco na competência profissional, promovendo a inovação e a modernização dos serviços e das tecnologias de informação.¹

A escolha da rede SIAC de Luanda, como estudo de caso, foi baseada em três razões principais: em primeiro lugar, porque, apesar da sua crescente importância no quotidiano das populações urbanas, ainda existem poucas pesquisas sobre esse canal de atendimento público (Carvalho e Brito 2012). Em segundo lugar, porque conforme já referenciado, concentra no seu espaço diversos serviços públicos, o que a partida, coloca à instituição desafios acrescidos na satisfação dos usuários. Por último, porque é uma abordagem inovadora que, no contexto de Angola, combina administração pública tradicional e governo eletrônico (Carvalho e Brito 2012).

1. Retirado do *site* do SIAC em <http://www.siac.gv.ao/pt/siac/em-destaque/noticias/primeiro-siac-inaugurado-10-anos>. Acesso em: 12 out. 2018.

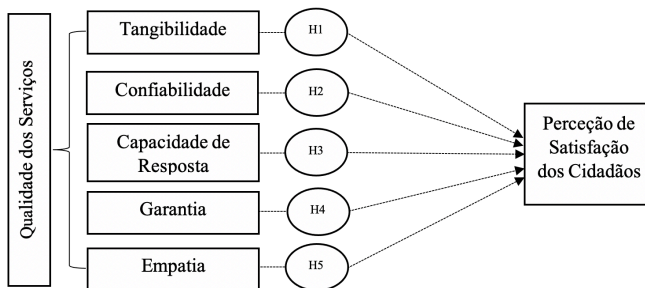
5 Modelo Conceptual

A revisão de literatura foi elaborada com vista a apresentar um quadro teórico sobre a perceção da qualidade nos serviços públicos. Assim como, demonstrar a relação entre qualidade e satisfação. Nesse sentido, o modelo conceptual ora proposto (ver figura), é baseado na influência das dimensões da qualidade dos serviços na perceção de satisfação dos cidadãos.

Assim, a qualidade dos serviços é retratada como um produto de dimensões dos serviços formada por comportamentos relacionados aos empregados e práticas organizacionais que, juntas, têm a capacidade de influenciar a satisfação do cliente (Gong e Yi 2018; Agus, Barker, Kandampully 2007).

A figura que se segue fornece um modelo conceptual de qualidade dos serviços e ilustra os relacionamentos hipotéticos entre as principais construções.

Figura Nº 1: Modelo Conceptual



Fonte: *Elaboração Própria*

O modelo conceptual ora apresentado, baseia-se num conceito de qualidade dos serviços que já foi estudado por diversos autores. Neste sentido, o objetivo deste estudo é, portanto, testar o conceito de qualidade percebida dentro do contexto do setor público angolano. Para fins de avaliação do modelo conceptual, é importante notar que o mesmo se foca apenas na mensuração das perceções de qualidade das dimensões da qualidade presentes na escala SERVQUAL, e na influência dos mesmos na perceção de satisfação dos cidadãos, usuários do SIAC. Pelo que, não se trata de um estudo que pretende medir a diferença entre expectativas e perceções.

6 Metodologia

6.1. Métodos Aplicados

O presente estudo, baseia-se no método de amostragem não probabilística, caracterizada pela amostragem por conveniência ou acidental, por ter-se extraído a amostra a partir de indivíduos que se encontravam em cada uma das 4 unidades do SIAC na altura da aplicação dos questionários (Coutinho 2018; Fortin, Côté e Filion 2009). Este tipo de amostragem permite ao investigador escolher de forma arbitrária ou consciente que indivíduos incluir no estudo, uma vez que estes «estão no local certo e no momento certo» (Fortin, Côté e Filion 2009, 321). Para o efeito, adotou-se uma estratégia de abordagem direta aos diversos cidadãos que se encontravam num determinado estabelecimento do SIAC, sobretudo, na USP, onde eram inqueridos, primeiro, sobre a sua disponibilidade em participar do referido estudo, seguido de uma breve explicação sobre a natureza do mesmo. Só então, posteriormente, lhes era entregue o questionário, seguido de uma explicação de como preencher o referido documento.

Structural adjustment programs could have played an important part in the democratization process, though. The emphasis put on the private sector was an important tool to counter-weight the state, which was crucial to dismantle the loot seeking system mentioned above. Instead, it contributed mainly to empty the positive role of the state and for the private sector to call upon him the responsibility of curtailing human rights (Mazur 2004, 67). At last, the fact that these programs have been presented to African countries as the only alternative to conciliate financial orthodoxy and development did not leave, one must admit, much room for democratic debate.

6.2. Recolha e Tratamento dos Dados

Tendo em conta o enquadramento feito e após o levantamento de hipóteses e a determinação das respetivas variáveis, foi designado o questionário como método de recolha dos dados.

Para o efeito, elaborou-se um questionário formado por duas partes, sendo que na primeira parte, pretende-se recolher dados demográficos (sexo, estado civil, idade, situação profissional, habilitações literárias e a localização do SIAC

em que veio solicitar determinado serviço). A segunda parte é composta pelos itens da escala SERVQUAL, utilizadas para medir a percepção que os cidadãos têm quanto à qualidade dos serviços prestados pela rede SIAC em Luanda. A escala da satisfação é medida por itens retirados dos trabalhos de Ravichandran, Mani, Kumar e Prabhakaran (2010).

A estrutura do questionário comporta seis dimensões, cujos itens originais foram ligeiramente modificados para atenderem as especificidades da realidade em estudo. (1) Tangibilidade, oito itens; (2) Confiabilidade, cinco itens; (3) Capacidade de resposta, quatro itens; (4) Garantia, cinco itens; (5) Empatia, cinco itens e, finalmente; (6) Satisfação, dois itens. Para efeito de análise das respostas, foi utilizada uma escala de Likert de 7 pontos, onde é pedido aos respondentes que indiquem o seu grau de concordância com as afirmações expostas, variando de «discordo totalmente» (1) a «concordo totalmente» (7).

O questionário foi testado três vezes para assegurar que a redação, o formato, o comprimento, a sequência das declarações e o alcance das escalas (5 pontos *vs.* 7 pontos) fossem apropriados. Em cada pré-teste, o *feedback* obtido foi fundamental para refinar a qualidade das medidas. Além disso, a utilização do pré-teste permitiu observar a adequação das perguntas com as escalas das respostas (Hill e Hill 2016), com o objetivo de proceder-se a correção de erros que pudessem enviesar os resultados do estudo e, conseqüentemente, à sua reconceptualização (Royer e Zarlowski 2001).

O questionário foi aplicado de forma anónima e confidencial, tendo sido devidamente acautelada essa mesma informação aos respondentes, realçando ainda que os dados recolhidos seriam tratados de forma agregada. Para garantir a confidencialidade do questionário e eliminar o risco do investigador influenciar as respostas dos respondentes, os questionários não foram aplicados pelo mesmo, foram antes, aplicados por duas outras pessoas que foram devidamente treinadas para o efeito.

Para a exequibilidade do presente estudo, considerou-se como população, os cidadãos que se dirigiram numa das unidades da rede SIAC de Luanda, nos dias da aplicação dos questionários, que foram previamente definidos pela direção do

SIAC. Por outro lado, não se procurou obter um número proporcional de inquiridos/amostra igual nas 4 unidades do SIAC em Luanda.²

6.2.1. Operacionalização dos Conceitos

A operacionalização dos conceitos foi feita com base na diversa literatura existente sobre a temática. Pelo que, os dados ora apresentados, correspondem a instrumentos fiáveis e válidos.

Variável Qualidade dos Serviços

De acordo com a literatura, em situações específicas, pode ser necessário excluir ou modificar alguns itens ou dimensões do SERVQUAL ou até mesmo introduzir novas (Badri, Abdulla e Al-Madani 2005; Carman 1990). Deste modo, o conceito de qualidade dos serviços foi operacionalizado adotando uma escala adaptada do instrumento SERVQUAL, composto por 27 itens, ou seja, 22 itens originais redigidos com algumas modificações e mais 5 acrescentados de acordo a realidade em estudo, utilizadas para medir a percepção de satisfação dos usuários sobre a qualidade dos serviços prestados pelo SIAC, conforme o quadro 1.

Quadro Nº 1: Itens Associados ao Conceito de Qualidade de Serviço

| Dimensões da Qualidade | N.º | Itens do Conceito da Qualidade do Serviço |
|------------------------|-----|--|
| Tangibilidade | 1 | As instalações físicas do SIAC são visualmente atrativas. |
| | 2 | O SIAC tem equipamentos modernos. |
| | 3 | Os funcionários do SIAC apresentam-se bem vestidos/arrumados. |
| | 4 | O SIAC tem assentos confortáveis. |
| | 5 | O SIAC tem um ambiente climatizado. |
| | 6 | O SIAC tem boas condições de estacionamento das viaturas ou motorizadas dos cidadãos/utentes |
| | 7 | O SIAC dispõe de um bom serviço de fotocópias. |
| | 8 | O espaço (quintal) envolvente do SIAC é agradável e acolhedor |
| | 9 | Os serviços prestados no SIAC são realizados em conformidade com o prometido. |
| Confiabilidade | 10 | Quando apresento um problema, o SIAC mostra interesse em arranjar uma solução. |
| | 11 | No SIAC, o serviço é prestado corretamente à primeira vez, sem que haja erros. |
| | 12 | A informação que o SIAC presta aos cidadãos / usuários é atualizada e isenta de erros. |
| | 13 | No SIAC, os serviços são prestados no tempo útil, dentro do prazo previsto. |

2. Por altura da realização do presente estudo, a cidade de Luanda contava com 4 unidades da rede SIAC, atualmente são 5 unidades, com a entrada em vigor no primeiro trimestre de 2020 de mais uma unidade.

| | | |
|------------------------|----|---|
| Capacidade de Resposta | 14 | No SIAC, informam-me sobre o tempo que demorará um serviço solicitado. |
| | 15 | Os funcionários do SIAC prestam um serviço rápido e eficaz. |
| | 16 | Os funcionários do SIAC estão sempre dispostos a ajudar-me. |
| | 17 | Os funcionários do SIAC demonstram sempre disponibilidade para responder às minhas perguntas. |
| Garantia | 18 | O comportamento dos funcionários do SIAC transmite confiança. |
| | 19 | Sinto confiança nos serviços prestados pelo SIAC. |
| | 20 | Os funcionários do SIAC são sempre simpáticos e educados. |
| | 21 | Os funcionários do SIAC têm conhecimento e competências necessárias para responder satisfatoriamente às minhas dúvidas. |
| Empatia | 22 | No SIAC, os meus problemas são sempre resolvidos. |
| | 23 | No SIAC, recebo atenção individualizada. |
| | 24 | No SIAC, os funcionários são atenciosos comigo. |
| | 25 | No SIAC, os funcionários compreendem quais são as minhas necessidades. |
| | 26 | No SIAC, os funcionários preocupam-se com os meus interesses. |
| | 27 | O SIAC tem um horário de funcionamento que me é conveniente. |

Fonte: *Elaboração Própria*

Os itens que integram a escala de cada dimensão de perceção da qualidade dos serviços foram agrupados através da construção dos seguintes índices: índice de tangibilidade, índice de confiabilidade, índice de capacidade de resposta, índice de garantia e Índice de empatia.

Variável Satisfação

O conceito de satisfação foi operacionalizado, mediante a utilização de duas declarações relacionadas aos serviços prestados pelo SIAC e retirados dos trabalhos de Ravichandran, Mani, Kumar e Prabhakaran (2010), conforme o quadro que se segue.

Quadro Nº 2: Itens Associados à Variável Satisfação

| Variável | N.º | Itens |
|------------|-----|---|
| Satisfação | 1 | Estou satisfeito(a) com a relação qualidade/preço dos serviços prestados pelo SIAC. |
| | 2 | No geral, estou satisfeito(a) com o serviço prestado pelo SIAC. |

Fonte: *Elaboração Própria*.

Para efeitos de avaliação da influência das dimensões da qualidade na perceção de satisfação, os itens que integram o conceito de satisfação foram agrupados num único índice, designado por índice de satisfação geral.

6.2.2. Validade e Fiabilidade do Instrumento

As propriedades psicométricas das cinco dimensões do modelo SERVQUAL foram avaliadas quanto à validade e confiabilidade. Contudo, o

extenso desenvolvimento do instrumento SERVQUAL fornece ampla evidência de validade de conteúdo (Orwig, Pearson e Cochran 1997).

Para a verificação da consistência interna do instrumento, foi utilizado a IBM SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*, versão 25), com o qual foi realizado um teste piloto aplicado a 40 respondentes, obtendo-se com isso 40 questionários, dos quais 38 mostraram-se utilizáveis para o teste piloto. Os outros dois questionários foram excluídos por causa do alto número de dados faltantes.

O teste de confiabilidade do instrumento revela que os indicadores do Alfa de Cronbach são significativos, demonstrando de forma global que as escalas utilizadas para cada constructo apresentam uma consistência interna que excedem os padrões estabelecidos, com um resultado de 96% para a totalidade dos 29 itens de medida (Hill e Hill 2016). Tal resultado, para além de conferir um elevado grau de confiabilidade e robustez ao instrumento, também, favorece a sua aplicação de forma segura no presente estudo.

No entanto, como se pretende apurar a relevância das dimensões da qualidade no seu próprio conceito e avaliar o impacto das mesmas na perceção e na satisfação dos cidadãos, usuários da rede SIAC de Luanda, importa particularizar, mas ainda o indicador de consistência interna, por cada um dos índices criados, conforme a tabela a seguir.

Tabela Nº 1: Alpha de Cronbach por Índice

| Dimensão | Número de Itens | Alpha de Cronbach | Fiabilidade Interna |
|------------------------|-----------------|-------------------|---------------------|
| Tangibilidade | 8 | .87 | Bom |
| Confiabilidade | 5 | .89 | Bom |
| Capacidade de Resposta | 4 | .80 | Bom |
| Garantia | 5 | .87 | Bom |
| Empatia | 5 | .78 | Razoável |
| Satisfação Geral | 2 | .72 | Razoável |

Fonte: *Elaboração Própria*.

De acordo com os dados apresentados na tabela 1, verifica-se que os itens que compõem às subescalas/dimensões, na globalidade, apresentam valores que conferem uma forte coesão, podendo variar na amplitude de .72 a .90, conferindo uma consistência interna considerável ao instrumento. Além disso, os valores obtidos por dimensão são

aceitáveis, pois, apresentam valores elevados em todos os aspectos relacionados com a consistência interna do presente estudo, estando em conformidade com a diversa literatura (Hill e Hill 2016; Maroco e Garcia-Marques 2006).

6.2.3. Caracterização da Amostra

Para análise das características sociodemográficas dos respondentes, foram impressos 1000 questionários, dos quais foram utilizados 947 e validados 767. Os dados revelam que 75,6% da amostra são do sexo masculino e 24,4% do sexo feminino.

Tabela Nº 2: Faixa Etária da Amostra

| Faixa Etária | Representatividade |
|-----------------------------|---|
| Idade ≤ 24 anos | 19,9% dos indivíduos, o terceiro maior grupo da amostra |
| Idade ≥ 25 anos e ≤ 34 anos | 40,3% dos indivíduos, o maior grupo da amostra |
| Idade ≥ 35 anos e ≤ 44 anos | 25,9% dos indivíduos, o segundo maior grupo da amostra |
| Idade ≥ 45 anos e ≤ 60 anos | 12,1% dos indivíduos, o quarto maior grupo da amostra |
| Idade ≥ 61 anos | 1,7% dos indivíduos, o menor grupo da amostra |

Fonte: *Elaboração Própria.*

Os dados constantes na tabela 2, também revelam que a amostra utilizada no estudo é significativamente jovem, já que cerca de 60,2% dos indivíduos têm até 34 anos de idade, enquanto 86,1% dos indivíduos encontra-se em idades que não superam os 45 anos.

7 Análise dos Resultados

Com o objetivo de testar às hipóteses formuladas no presente estudo, efetuou-se uma análise das correlações entre as dimensões da qualidade dos serviços e a percepção da satisfação. Para o efeito, foram calculados os respectivos coeficientes de correlação de *Pearson* (ver tabela 3).

Na análise dos dados pode-se constatar que todas as variáveis se correlacionam de forma estatisticamente significativa no nível 0,01 (bilateral), estabelecendo, por isso, correlações positivas. Além disso, a amplitude de variação das correlações entre as várias dimensões da qualidade é moderada, na medida que variam entre valores de correlação baixos a moderados. De forma mais sucinta, observa-se que a correlação entre a tangibilidade e a garantia ($R=0,241$) é a menor de todas. Enquanto, a correlação entre a confiabilidade e a capacidade de resposta ($R=0,539$) é

a maior de todas. Por outro lado, a capacidade de resposta é a dimensão que mais se relaciona com a satisfação ($R=0,469$). Portanto, os dados constantes na tabela 3 nos permitem aferir a evidências estatísticas suficientes, para afirmar que as dimensões da qualidade estão positivamente correlacionadas com a satisfação. Isto quer dizer que, quanto maior a percepção da qualidade maior a satisfação. Tal, nos permite rejeitar a hipótese nula e aceitar a hipótese alternativa.

Tabela Nº 3: Coeficiente de Correlação de Pearson

| | Tangibilidade | Confiabilidade | Capacidade de Resposta | Garantia | Empatia | Satisfação Geral |
|------------------------|---------------|----------------|------------------------|----------|---------|------------------|
| Tangibilidade | 1 | | | | | |
| Confiabilidade | ,374** | 1 | | | | |
| Capacidade de Resposta | ,307** | ,539** | 1 | | | |
| Garantia | ,241** | ,494** | ,481** | 1 | | |
| Empatia | ,315** | ,359** | ,452** | ,378** | 1 | |
| Satisfação Geral | ,333** | ,460** | ,469** | ,457** | ,459** | 1 |

***. A correlação é significativa no nível 0,01 (bilateral).

Fonte: *Elaboração Própria.*

7.1. Análises de Regressão Linear Múltipla

Para se poder efetivar o teste das hipóteses mencionadas recorreu-se ao modelo de Regressão Linear Múltipla (adiante RLM), por ser uma das técnicas multivariadas mais usadas, e consiste na determinação da relação entre uma variável critério e uma combinação de duas ou mais variáveis preditores (Coutinho 2018). Como já mencionado, pretende-se analisar qual a influência que as variáveis independentes (tangibilidade, confiabilidade, capacidade de resposta, segurança e empatia) têm na variável dependente (satisfação), tal como proposto no modelo conceptual. Para o efeito, foi aplicado a RLM que, resulta da verificação de um conjunto de prognósticos, designadamente, a ausência da multicolinearidade, de autocorrelação e de homocedasticidade residual, o que quer dizer que o pressuposto da independência das observações foi cumprido. Relativamente a essas suposições, o teste de Durbin-Watson, os valores de tolerância e os de VIF (*variance inflation factor*) nos resultados do modelo estimado, não apresentam qualquer problema de validação da análise de regressão, como mostra a tabela 4.

A tabela 4 apresenta os resultados da estimação do modelo conceptual através da RLM, ou seja, a influência das variáveis independentes, que medem a qualidade dos serviços prestados pela rede SIAC de Luanda, na variável dependente. Os resultados demonstram que, a percentagem de variação da variável dependente insatisfação explicada pelo conjunto de variáveis independentes é de 37,4% (R^2 ajustado). Na análise da ANOVA, observa-se que o modelo é estatisticamente significativo ($p < 0.001$), e está assegurado pelo valor de F (5,761 grau de liberdade), o que confirma a nossa hipótese alternativa, de que os preditores contribuem significativamente bem para testar a nossa variável dependente. Ainda na ANOVA, observa-se que o modelo tem um bom ajustamento, uma vez que há uma maior variância explicada pela regressão (com um quadrado médio de 125,288) do que pelos resíduos (com um quadrado médio de 1,301), o que também denota, a ausência de *outliers*.

Tabela Nº 4: Regressão Linear Múltipla das Dimensões da Qualidade *vs* Satisfação

| Variável Independente | Coef. não padronizado | Erro padrão | β | Estatística t | Sig. p | VIF | R | R ² | F (prob.) | Durbin-Watson |
|-----------------------|-----------------------|-------------|---------|-----------------|----------|-------|------|----------------|-----------------------|---------------|
| (Constante) | ,558 | ,201 | | 2,772 | ,006 | | | | | |
| Tangibilidade | ,126 | ,037 | ,109 | 3,430 | ,001 | 1,222 | | | | |
| Confiança | ,161 | ,037 | ,160 | 4,310 | ,000 | 1,668 | ,611 | ,374 | 90,746 ($p < 0,01$) | 2,032 |
| C. Resposta | ,164 | ,039 | ,156 | 4,186 | ,000 | 1,678 | | | | |
| Garantia | ,186 | ,034 | ,192 | 5,494 | ,000 | 1,489 | | | | |
| Empatia | ,257 | ,038 | ,224 | 6,685 | ,000 | 1,366 | | | | |

Variável dependente: percepção da satisfação.

*** Correlação significativa ao nível 0,01 ($p < 0,01$).

O coeficiente de determinação da qualidade de ajustamento, R^2 ajustado, regista um valor de 37,4%. O que significa que 37,4% da satisfação dos cidadãos é determinado pelas dimensões da qualidade. Embora com pouca capacidade de predição, aliado aos valores de correlação de *Pearson* abordados no ponto anterior, também os valores positivos do declive, fornecidos pelos coeficientes não padronizados de B, permitem concluir pela relação positiva que o conjunto das dimensões em estudo oferece à satisfação. Assim, por cada aumento no nível de percepção do conjunto das dimensões da qualidade adotadas, a satisfação também aumenta, sendo que a satisfação manter-se-á constante em 0,558; se não obtiver qualquer contributo das dimensões da qualidade dos servi-

ços. Deste modo, estão asseguradas a constituição de relações positivas entre as variáveis independentes utilizadas e a percepção de satisfação dos cidadãos.

Além disso, o coeficiente padronizado demonstra que a dimensão empatia é o preditor muito mais forte para prever a satisfação do que as demais dimensões. Enquanto o preditor com menos contributo, é a dimensão tangibilidade.

8 Discussões e Conclusões

A componente empírica da investigação objetivou por meio de uma metodologia essencialmente quantitativa testar as hipóteses levantadas, utilizando uma abordagem estatística baseada em correlações e regressões.

Este estudo, apenas mede a qualidade percebida dos serviços no nível de desempenho. Portanto, correlacionamos às percepções dos cidadãos em relação ao desempenho dos serviços prestados pela rede SIAC de Luanda com a sua satisfação geral. De acordo com a Tabela 4, as correlações às percepções dos usuários quanto a qualidade dos serviços e a satisfação geral são positivos e significativos $p < 0,001$. A correlação mais alta é entre satisfação geral e capacidade de resposta (0,469) e a mais baixa entre satisfação geral e tangibilidade (0,333). Estes resultados sugerem que os SIAC's não são meros espaços modernos de atendimento aos cidadãos. Eles estão a adotar processos mais céleres, respondendo às expectativas dos cidadãos.

O estudo postula que as percepções dos cidadãos sobre as dimensões da qualidade dos serviços estão correlacionadas com a satisfação geral destes. Assim, executou-se a análise de regressão múltipla para testar a importância relativa de cada uma das cinco dimensões na satisfação geral dos cidadãos. Os resultados obtidos permitem afirmar o seguinte:

No que se refere à tangibilidade o coeficiente de correlação de *Pearson* (R), demonstra a existência de uma correlação baixa ($R=0,333$) entre esta dimensão e a satisfação. Evidencia ainda, a presença de uma associação linear positiva entre a tangibilidade e a satisfação, devido ao valor positivo de B. Pelo que, por cada aumento da tangibilidade, a satisfação aumenta em média 0,126, ainda que de forma ligeiramente fraca.

Desta forma, pode-se dizer que existem evidências estatísticas significativas que nos permitem afirmar que, a tangibilidade ($\beta=0,109$; $p<0,01$; $t=3,430$) é um preditor que influencia positivamente a satisfação, o que permite corroborar a relação positiva prevista. Assim, a variação da satisfação dos cidadãos é explicada em parte pelas suas percepções sobre a tangibilidade. Confirma-se a H1.

A dimensão confiabilidade apresenta um coeficiente de correlação de *Pearson* (R) moderado ($R=0,460$) com a confiabilidade e a satisfação. Evidencia ainda, a presença de uma associação linear positiva entre a confiabilidade e a satisfação, devido ao valor positivo de B . Pelo que, por cada aumento da confiabilidade, a satisfação aumenta em média 0,161, ainda que de forma moderada. Desta forma, pode-se dizer que existem evidências estatísticas significativas que nos permitem afirmar, que a confiabilidade ($\beta=0,160$; $p<0,001$; $t=4,310$) é um preditor que influencia positivamente a satisfação, o que permite corroborar a relação positiva prevista. Assim, a variação da satisfação dos cidadãos é explicada em parte pelas suas percepções sobre a confiabilidade. Confirma-se a H2.

Observa-se uma correlação moderada ($R=0,469$) entre a dimensão capacidade de resposta e a satisfação. Evidencia ainda, a presença de uma associação linear positiva entre a capacidade de resposta e a satisfação, devido ao valor positivo de B . Pelo que, por cada aumento da capacidade de resposta, a satisfação aumenta em média 0,164, ainda que de forma moderada. Desta forma, pode-se dizer que existem evidências estatísticas significativas que permitem afirmar, que a capacidade de resposta ($\beta=0,156$; $p<0,001$ e $t=4,186$) é um preditor que influencia positivamente a satisfação, o que permite corroborar a relação positiva prevista. Assim, a variação da satisfação dos cidadãos é explicada em parte pelas suas percepções sobre a capacidade de resposta. Confirma-se a H3.

A relação entre a dimensão garantia e a satisfação apresenta uma correlação moderada ($R=0,457$). Evidencia ainda, a presença de uma associação linear positiva entre a garantia e a satisfação, devido ao valor positivo de B . Pelo que, por cada aumento da garantia, a satisfação

aumenta em média 0,186, ainda que de forma moderada. Desta forma, pode-se dizer que existem evidências estatísticas significativas que permitem afirmar que, a garantia ($\beta=0,192$; $p<0,001$ e $t=5,494$.) é um preditor que influencia positivamente a satisfação, o que permite corroborar a relação positiva prevista. Assim, a variação da satisfação dos cidadãos é explicada em parte pelas suas percepções sobre a garantia. Confirma-se a H4.

Por fim, os dados apresentam a existência de uma correlação moderada ($R=0,459$) entre a dimensão empatia e a satisfação. Evidencia ainda, a presença de uma associação linear positiva entre a empatia e a satisfação, devido ao valor positivo de B . Pelo que, por cada aumento da empatia, a satisfação aumenta em média 0,257, ainda que de forma moderada. Desta forma, pode-se dizer que existem evidências estatísticas significativas que permitem afirmar que, a empatia ($\beta=0,224$; $p<0,001$ e $t=6,685$) é um preditor que influencia positivamente a satisfação, o que permite corroborar a relação positiva prevista. Assim, a variação da satisfação dos cidadãos é explicada em parte pelas suas percepções sobre a empatia. Confirma-se a H5.

Portanto, a proposição segundo o qual, as dimensões da qualidade do serviço influenciam positivamente a satisfação, é corroborada na sua totalidade, na medida, que os resultados do nosso estudo empírico validaram todas as cinco hipóteses apresentadas. Os resultados positivos alcançados pelo SIAC podem ser explicados, pelo estabelecimento de parte dos cidadãos de expectativas muito baixas de acordo com variáveis socioeconômicas específicas, associadas ao nível cultural dos usuários e a realidade em que funcionam os serviços públicos tradicionais (Fragoso e Espinoza 2017). Tal realidade, é marcada por constrangimentos em termos logísticos e de infraestrutura, associadas ao estágio de desenvolvimento em que se encontra o país. Contudo, este resultado também revela que os serviços prestados pelo SIAC são claramente projetados em torno dos usuários, e não do provedor. O que denota que a modernização administrativa implementada pelo PREA, relativamente ao SIAC, está a produzir os resultados preconizados em termos de prestação de serviços. Parece, digno de nota, que este resultado é consistente com outros estudos realizados em contextos

públicos e não só, que identificaram as dimensões da qualidade como um dos principais preditores da satisfação (Gong e Yi 2018; Miranda, Tavares e Queiró 2018; Hussain, Nasser e Hussain 2015; Ali e Raza 2015).

Os resultados do presente estudo, têm particular relevância para a teoria e a prática. Do ponto de vista teórico, este estudo é um contributo para a literatura da qualidade dos serviços públicos, analisando a realidade angolana sobre a qual ainda há poucos estudos. Além disso, o estudo amplia o alcance de utilização das escalas SERVQUAL para um contexto que o diferencia dos estudos anteriores - o serviço público angolano. Por outro lado, o estudo se destaca por estudar a distribuição concentrada de serviços públicos, uma tendência cada vez mais replicada em diversas partes do mundo, sobretudo, no ocidente (Carvalho e Brito 2012). Assim, para melhor avaliar o desempenho deste sistema concentrado de distribuição de serviços públicos, a qualidade na prestação dos serviços públicos foi considerada na perspectiva dos cidadãos/utentes, tendo em conta as suas perceções (Carvalho e Brito 2012).

Do ponto de vista prático, o estudo oferece importantes contributos para os gestores públicos e decisores políticos ao colocar à disposição destes, um conjunto de dados sobre a qualidade dos serviços prestados pela rede SIAC de Luanda. Tais informações podem ser utilizadas como referenciais de gestão não só para o SIAC Luanda, mas também, para as outras unidades da rede SIAC espalhadas pelo país. Os resultados obtidos podem ser utilizados como informação para efetuar correções aos processos de melhoria da qualidade a nível do circuito interno de organização e fornecimento dos serviços nos SIAC's, ou até para corrigir eventuais desvios de procedimentos operacionais em relação à prestação dos serviços, trazendo, com isto, valor acrescentado ao SIAC.

Partindo do princípio de que toda a pesquisa apresenta limitações, no presente estudo, foram identificadas algumas limitações que influenciam a confiabilidade dos resultados e restringem até que ponto estes podem ser generalizados. Em primeiro lugar, como a pesquisa é baseada em uma amostra não aleatória, os resultados devem ser interpretados com cautela, especialmente no que diz respeito a sua generalização para a população

como um todo. Em segundo lugar, este estudo analisou as perceções dos usuários do SIAC, excluindo as opiniões dos gestores e funcionários. Esta situação permitiu a identificação de diversas áreas para pesquisas futuras. Primeiro, às perceções dos principais interessados (gestores, funcionários e cidadãos) poderiam ser obtidas e avaliadas. Essas múltiplas fontes de *feedback* sobre a prestação dos serviços públicos forneceriam uma visão mais holística sobre até que ponto a qualidade do serviço permeia a organização. Segundo, o presente estudo privilegia a perspectiva dos clientes externos, ou seja dos usuários e, é, portanto, insuficiente. Pelo que, um estudo futuro, deve considerar a perspectiva dos clientes internos, ou seja dos empregados do SIAC, e até um provável estudo comparativo entre o SIAC e os serviços públicos tradicionais, ou ainda, considerar a aplicação do modelo conceptual para uma amostra representativa nacional.

Reconhecimento

Este estudo foi elaborado no Centro de Investigação em Ciência Política (UID/CPO/0758/2020), Universidade do Minho, com o apoio da Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT) através de fundos nacionais.

Referências

- [1] Agus, Arawati, Sunita Barker, e Jay Kandampully. 2007. "An exploratory study of service quality in the Malaysian public service sector." *International Journal of Quality & Reliability Management*, 24(2): 177-190.
- [2] Ali, Muhammad, e Syed Ali Raza. 2015. "Service quality perception and customer satisfaction in Islamic banks of Pakistan: the modified SERVQUAL model." *Total Quality Management & Business Excellence*, 28(5-6): 559-577.
- [3] Amorin, Marlene, e Fatemeh Bashashi Saghezchi. 2014. "An investigation of service quality assessments across retail formats." *International Journal of Quality and Service Sciences*, 6(2/3): 221-236.
- [4] Araújo, Joaquim Filipe Ferraz Esteves. 2001. "Improving public service delivery: the crossroads between NPM and traditional bureaucracy." *Public Administration*, 79(4): 915-932.
- [5] Ashraf, Sarfraz, Rashid Ilyas, Majid Imtiaz, e Sajjad Ahmad. 2018. "Impact of Service Quality, Corporate Image and Perceived Value on Brand Loyalty with Presence and Absence of Customer Satisfaction: A Study of four Service Sectors of Pakistan." *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 8(2): 452-474. University Press.
- [6] Badri, Masood A., Mohamed Abdulla, e Abdelwahab Al-Madani. 2005. "Information technology center service quality Assessment and application of SERVQUAL." *International Journal of Quality & Reliability Management*, 22(8): 819-848.
- [7] Buckley, Joan. 2003. "E-service quality and the public sector." *Managing Service Quality*, 13(6): 453-462.
- [8] Carman, James M. 1990. "Consumer perceptions of service quality: an assessment of the SERVQUAL dimensions." *Journal of Retailing*, 66(1): 33-55.
- [9] Carapeto, Carlos, e Fátima Fonseca. 2014. *Administração Pública: Modernização, Qualidade e Inovação*. 2ª Ed. Lisboa: Edições Sílabo.
- [10] Carvalho, Cláudia, e Carlos Brito. 2012. "Assessing Users' Perceptions on how to Improve Public Services Quality." *Public Management Review*, 14(4): 451-472.
- [11] Coutinho, Clara Maria Gil Fernandes Pereira. 2018. *Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas*. Teoria e Prática. 2ª Ed. Coimbra: Almedina.
- [12] Curry, Adrienne. 1999. "Innovation in public service management." *Managing Service Quality*, 9(3): 180-190.
- [13] Chatzoglou, Prodromos, Dimitrios Chatzoudes, Eftichia Vraimaki, e Anastasios Diamantidis. 2013. "Service quality in the public sector: the case of the Citizen's Service Centers (CSCs) of Greece." *International Journal of Productivity and Performance Management*, 62(6): 583-605.
- [14] Decreto n.º 22/07 de 02 de Maio, I Série n.º 53, Diário da República. Sobre a criação do Serviço Integrado de Atendimento ao Cidadão, abreviadamente, SIAC. Luanda: Imprensa Nacional.
- [15] Domingues, Ivo. 2004. "Qualidade nos serviços públicos - constrangimentos e possibilidades." *Revista Episteme* 5, 13-14: 225-242.
- [16] Donnelly, Mike. 1999. "Making the difference: quality strategy in the public sector." *Managing Service Quality: An International Journal*, 9(1): 47-52.
- [17] Donnelly, Mike, Neil J. Kerr, Russel Rimmer, e Edward M. Shiu. 2006. "Assessing the quality of police services using SERVQUAL." *Policing An International Journal of Police Strategies & Management*, 29(1): 92-106.
- [18] Fatima, Johra Kayeser, e Mohammed Abdur Razzaque. 2014. "Service quality and satisfaction in the banking sector." *International Journal of Quality & Reliability Management*, 31(4): 367-379.
- [19] Fortin, Marie-Fabienne, José Côté, e Françoise Filion. 2009. *Fundamentos e Etapas do Processo de Investigação*. Lisboa: Lusodidacta.
- [20] Fragoso, Jaime Torres, e Ignacio Luna Espinoza. 2017. "Assessment of banking service quality perception using the SERVPERF model." *Contaduría y Administración*, 62(4): 1294-1316.
- [21] Gong, Taeshik, e Youjue Yi. 2018. "The effect of service quality on customer satisfaction, loyalty, and happiness in five Asian countries." *Psychology e Marketing*, 35(6): 427-442.
- [22] Gowan, Mary, John Seymour, Santiago Ibarreche, e Charles Lackey. 2001. "Service quality in a public agency: same expectations but diferente perceptions by employees, managers, and customers." *Journal of Quality Management*, 6(2): 275-291.
- [23] Ghasemian, Seyed Hamid Reza, Naser Azad, e Hamid Seyedaliakbar. 2014. "Structural equation model of effective variables on service quality in capital industrial goods sector." *International Journal of Quality and Service Sciences*, 6(1): 30-42.
- [24] Ghobadian, Abby, Simon Speller, e Matthew Jones. 1994. "Service Quality: Concepts and Models." *International Journal of Quality & Reliability Management*, 11(9): 43-66.
- [25] Hapsari, Raditha, Michael Clemes, e David Dean. 2016. "The Mediating Role of Perceived Value on the Relationship between Service Quality and Customer Satisfaction: Evidence from Indonesian Airline Passengers." *Procedia Economics and Finance*, 35: 388-395.
- [26] Hill, Manuela Magalhães, e Andrew Hill. 2016. *Investigação por Questionário*. 2ª Ed. Lisboa: Edições Sílabo.
- [27] Hussain, Rahim, Amjad Al Nasser, e Yomna K. Hussain. 2015. "Service quality and customer satisfaction of a UAE-based airline: An empirical investigation." *Journal of Air Transport Management*, 42: 167-175.
- [28] Ilhaamie, Abdul Ghani Azmi. 2010. "Service Quality in Malaysian Public Service: Some Findings." *International Journal of Trade, Economics and Finance*, 1(1): 40-45.
- [29] Kakouris, Andreas P., e Elina Meliou. 2011. "New Public Management: Promote the Public Sector Modernization Through Service Quality. Current Experiences and Future Challenges." *Public Organization Review*, 11(4): 351-369.
- [30] Kang, GiDu, e Jeffrey James. 2004. "Service quality dimensions: an examination of Grönroos's service quality model." *Managing Service Quality: An International Journal*, 14(4): 266-277.
- [31] Löffler, Elke. 2001. "Defining Quality in Public Administration". Artigo apresentado na sessão sobre Qualidade na Administração Pública: Conceitos Básicos e Perspectiva Comparada. Conferência da NISPACEE. Riga, 10-13 de Maio.
- [32] Maroco, João, e Teresa Garcia-Marques. 2006. "Qual a fiabilidade do alfa de Cronbach? Questões antigas e soluções modernas?" *Laboratório de Psicologia*, 4(1): 65-90.
- [33] Ministério da Administração Pública, Trabalho e Segurança Social. 2017. *Programa de reforma administrativa e modernização da administração pública - conteúdo e resultados (1991-2016)*. Luanda: MAPTESS.
- [34] Miranda, Sandra, Patrícia Tavares, e Rita Queiró. 2018. "Perceived service quality and customer satisfaction: A fuzzy set QCA approach in the railway sector." *Journal of Business Research*, 89: 371-377.

- [35] Neves, José. 2002. "A Gestão da Qualidade Total no Sector da Administração Pública." *Recursos Humanos Magazine*, 34-50.
- [36] Orwig, Robert A., John Pearson, e Dan Cochran. 1997. "An Empirical Investigation into the Validity of SERVQUAL in the Public Sector." *Public Administration Quarterly*, 21(1): 54-68.
- [37] Pansiri, Jaloni, e Rebana N. Mmereki. 2010. "Using the Servqual Model to Evaluate the Impact of Public Service Reforms in the Provision of Primary Health Care in Botswana." *Journal of African Business*, 11(2): 219-234.
- [38] Paul, Justin, Arun Mittal, e Garima Srivastav. 2016. "Impact of service quality on customer satisfaction in private and public sector banques." *International Journal of Bank Marketing*, 34(5): 606-622.
- [39] Parasuraman, A., Valarie A. Zeithaml, e Leonard L. Berry. 1985. "A conceptual model of service quality and its implications for future research." *Journal of Marketing*, 49(4): 41-50.
- [40] Parasuraman, A., Valarie A. Zeithaml, e Leonard L. Berry. 1988. "SERVQUAL: a multiple-item scale for measuring consumer perceptions of service quality." *Journal of Retailing*, 64(1): 12-40.
- [41] Pinho, José Carlos, Isabel Maria Macedo, e Albertina Paula Monteiro. 2007. "The impact of online SERVQUAL dimensions on certified accountant satisfaction". *EuroMed Journal of Business*, 2(2): 154-172.
- [42] Ramseook-Munhurrin, Prabha, Soolakshna D. Lukea-Bhiwajee, e Perunjodi Naidoo. 2010. "Service Quality in the Public Service." *International Journal of Management and Marketing Research*, 3(1): 37-50.
- [43] Ravichandran, K., B. Tamil Mani, S. Arun Kumar, e S. Prabhakaran. 2010. "Influence of Service Quality on Customer Satisfaction Application of Servqual Model." *International Journal of Business and Management*, 5(4): 117-124.
- [44] Rocha, J. A. Oliveira. 2006. *Gestão da Qualidade. Aplicação aos Serviços Públicos*. Lisboa: Escolar Editora.
- [45] Royer, Isabelle, e Philippe Zarlowski. 2001. *Research Design*. In *Doing Management Research - A Comprehensive Guide*. London - Thousand Oaks - New Delhi: Sage Publications.
- [46] Rhee, Seung-Kyu, e June-Young Rha. 2009. "Public service quality and customer satisfaction: exploring the attributes of service quality in the public sector." *The Service Industries Journal*, 29(11): 1491-1512.
- [47] Silvestre, Hugo Consciência. 2010. *Gestão Pública: Modelos de Prestação no Serviço Público*. Lisboa: Escolar Editora.
- [48] Smith, Gareth, Alison Smith, e Alison Clarke. 2007. "Evaluating service quality in universities: a service department perspective." *Quality Assurance in Education*, 15(3): 334-351.
- [49] Taner, Tolga, e Jiju Antony. 2006. "Comparing public and private hospital care service quality in Turkey." *Leadership in Health Services*, 19(2): 1-10.
- [50] Wisniewski, Mik. 1996. "Measuring service quality in the public sector: The potential for SERVQUAL." *Total Quality Management*, 7(4): 357-366.
- [51] Wisniewski, Mik. 2001. "Using SERVQUAL to assess customer satisfaction with public sector services." *Managing Service Quality: An International Journal*, 11(6): 380-388.
- [52] Zeithaml, Valerie A., e Mary Jo Bitner. 2003. *Marketing de serviços: a empresa com foco no cliente*. 2ª Ed. Porto Alegre, RS: Bookman.



Pedro António Munzamba is Professor at Law School, University Lueji ANKonde, Angola. He is a doctoral candidate in Political Science from the joint doctoral program between the University of Aveiro (UA) and the University of Beira Interior (UBI). He has a masters degree in Public Administration at the University of Minho, and he has a degree in Political Science from the Faculty of Social Sciences at Universidade Agostinho Neto. Currently, he develops research in the area of quality in public services, with an emphasis on case studies, and evaluation of public service provision; hybrid regimes; democracy and political participation.



Joaquim Filipe Ferraz Esteves Araújo is an Associate Professor with Habilitation of Public Administration at the School of Economics and Management of University of Minho, Portugal. He is a researcher of the Research Center in Political Science (CICP). He has a Ph.D. in Public Administration by the University of Exeter, United Kingdom. His research focuses on Public Management at central and local level, working within the intersection of the literature of administrative sciences, public management and organizational studies. His current research projects in this area examine how recent crisis is influencing public service delivery.

The Cycle of Attention to Political Events: Racism and Police Violence in Portugal

O Ciclo de Atenção aos Acontecimentos Políticos: Racismo e Violência Policial em Portugal

J. A. Oliveira Rocha,
University of Minho, Portugal

Resumo—O autor descreve o modelo de Downs (1972). De seguida, testa as suas proposições para explicar o fenómeno do racismo e da violência policial no Bairro da Jamaica na cidade de Setúbal; sem deixar de chamar a atenção para a cultura racista da maioria da população portuguesa, a qual suporta o abuso da força por parte da polícia. O acontecimento ocorrido em 19 de janeiro é o corolário de vários acontecimentos do mesmo tipo e podem converter-se em fato político de largas e incontroláveis dimensões que ameaça a estabilidade do sistema político português.

Palavras-Chave—Racismo, Violência policial, Ciclo de Atenção aos problemas.

Abstract—The author describes the Downs model (1972). Then he tests his propositions to explain the phenomenon of racism and police violence in the "Bairro da Jamaica" in the city of Setúbal; while drawing attention to the racist culture of the majority of the Portuguese population, which supports the abuse of force by the police. The event that took place on January 19 is the corollary of several events of the same type and can become a political fact of large and uncontrollable dimensions that threatens the stability of the Portuguese political system.

Keywords—Racism, Police violence, Cycle of attention to problems.

Submitted—18-12-2020. **Accepted**—21-04-2021.



-
- *José António de Oliveira Rocha, retired Full Professor of Political Science, Public Management and Public Policies of the University of Minho, Portugal.
E-mail: jaoliveirarocha@gmail.com*

DOI:<http://dx.doi.org/10.21814/perspectivas.3137>

1 Introdução

TRADICIONALMENTE entendia-se que as políticas públicas constituíam respostas aos problemas públicos e o tipo de resposta estava estruturado no programa partidário. O partido vencedor limitava-se a operacionalizar o seu programa que havia sido referendado em eleições. W. Parsons (1995) chama esta conceção de positivista, sendo que o funil de causalidade constitui uma síntese desta conceção (Hofferbert 1974).

Neste modelo, os *mass media* são considerados neutrais e os eleitores movem-se por motivos racionais.

Mais tarde verificou-se que os indivíduos se associam em grupos de interesses, cuja função é articulá-los, isto é, modelizá-los de forma que se tornem aceitáveis pelo sistema político; e, por outro lado, agregá-los, isto é, em converter problemas públicos em alternativas de soluções políticas. Estes grupos de interesses agem como grupos de pressão, fazendo *lobbying* junto do poder político.

Este modelo foi desenvolvido por Cobb e Elder (1983), em um livro hoje clássico, *Participation In American Politics: The Dynamics of Agenda Building*. Estes autores explicam como determinado fato político entra na agenda política e qual o papel dos grupos no papel de expansão, bem assim como a estratégia de refreamento por parte do poder político, em ordem a controlar o jogo de interesses.

A terceira corrente de pensamento chama a atenção para o papel dos *mass media* na formação das políticas públicas. Ora, segundo muitos autores, existe um efeito direto entre a opinião pública, veiculada pelos meios de comunicação social e o desenho das políticas públicas. Este modelo concebe o governo como uma máquina neutra do processamento da opinião pública. Os *mass media* agrupariam os movimentos de opinião pública em propostas políticas coerentes. Este modelo foi desenvolvido por vários autores, entre os quais, McCombs e Shaw (1972). Estes autores defendem que os media têm um papel fundamental na determinação de quais os tópicos que devem ser discutidos e integrar a agenda política.

Outra versão do papel dos *mass media* não vê nesta a capacidade de formatar as políticas públicas. Em geral, o governo toma a iniciativa do

processo, sendo o público tratado como entidade passiva. Neste processo são os grupos organizados que fazem pressão, de modo a prosseguir os seus objetivos. Os *media* intervêm como mediadores. E daí que os governos tenham desenvolvido instrumentos destinados a condicionar a opinião pública, como sejam os gabinetes de imprensa, os assessores de imagem e as ligações às redações dos jornais e televisões; ao mesmo que procuram criar uma opinião pública favorável através das redes sociais (Cobb e Elder 1983).

Mas no âmbito desta análise, ganhou especial relevância o *framework* de Downs (1972), sobre a relação entre o público, os *mass media* e o governo, como iremos ver. Não se trata de um verdadeiro modelo científico, mas da construção de uma estrutura (*heuristic device*) capaz de retratar a interação entre os problemas sociais, os *mass media* e os decisores políticos, os quais podem adotar uma não decisão, ou tratá-lo como não problema, já que a ação não constitui o único modo de responder a questões políticas (Turnbull 2006). Downs comenta que o ciclo se baseia na natureza de certos problemas domésticos e da forma como os media interagem com o público.

O tema que vamos analisar são os fenómenos racistas ocorridos na periferia da cidade de Lisboa, mas, em menor grau, no Porto. Estes acontecimentos tiveram a atenção dos *media*, mas a atenção do público foi-se esbatendo e o problema entrou na fase de pré-problema, tanto mais que o governo o desvalorizou. Mas pode reaparecer, dadas as condições económicas e sociais em que vivem os africanos e a ideologia racista que informa a atuação da polícia. E, se acontecer, será que o governo irá novamente desvalorizar os acontecimentos, escondendo-se, debaixo da capa de inexistência de racismo em Portugal?

Começamos por explicitar o ciclo de atenção de Downs; e, de seguida, usando as notícias dos jornais, já que não temos outra forma de medir a atenção do público, descrever os acontecimentos racistas e o contexto em que ocorreram.

2 Ciclo de Atenção Aos Problemas Políticos

Os *mass media* não são uma mera caixa de ressonância da opinião pública, mas intervêm na

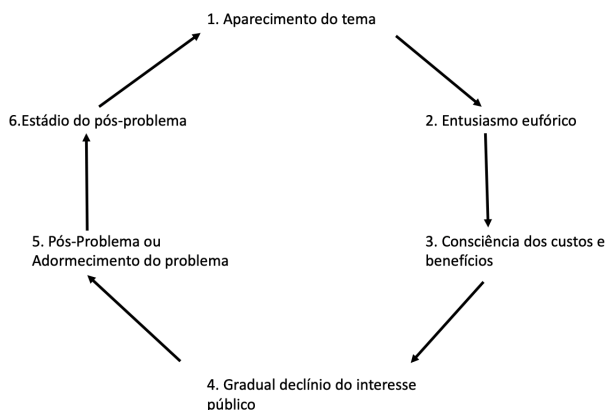
sua formatação, isto é, na transformação de um problema social num fato político. Segundo McCombs e Shaw (1972), os *mass media* têm um papel fundamental na determinação de quais os tópicos que devem ser discutidos e integrar a agenda política.

Downs (1972) desenvolveu a teoria de que o papel dos *mass media* é bem mais complicado do que as teorias anteriores; e, nesse sentido, apresentou um *framework* sistemático, explicando como e quando o público dá e deixa de dar atenção a um dado problema.

Em ordem a explicar este enunciado, Downs desenvolve o modelo com base em três grupos de proposições. O primeiro enuncia as fases de atenção a um problema (Fig. 1):

- O problema existe e, embora alguns indivíduos prestem atenção, está fora do alcance da opinião pública.
- O problema ganha a atenção do público, normalmente através de um acontecimento que força as pessoas a tomar posição e que exige uma solução.
- Consiste na tomada de posição dos custos de resolver o problema.
- Perda de interesse por parte do público apoiante.
- Finalmente, o centro de preocupação entra num prolongado limbo.

Fig.1: Ciclo de Atenção aos Problemas



Fonte: A partir de Downs (1972).

Mas quais os problemas que entram no ciclo de atenção?

- Quando a maioria das pessoas na sociedade não sofre com o problema, mas somente uma minoria.
- Quando o sofrimento causado pelo problema dá significativos benefícios a uma maioria, ou a uma minoria poderosa da sociedade.
- Quando o problema não é intrinsecamente excitante para manter por longo tempo o apoio popular.

Quando as três condições existem relativamente a um dado problema, é muito possível que entre no ciclo de atenção.

O terceiro conjunto de proposições descrito no artigo de Downs respeita ao relacionamento complexo entre a atenção dos *media*, atenção do público e atenção do governo (Gupta e Jenkins-Smith, 2015). O modelo sugere a importância dos *media* para estimular um dado problema. Mas a atenção do público influencia a atenção dos *media*. E, como consequência, o governo vê-se forçado a lidar com o problema.

As proposições do modelo de Downs vêm sendo testadas. Um primeiro grupo de trabalhos (McCombs e Zhu, 1995) concluiu pela grande volatilidade dos problemas públicos, o que prova que a atenção pública tem uma vida curta. Um segundo grupo de trabalhos (Benton e Frazier, 1976) encontra evidência na correlação entre a frequência da cobertura dos *media* e a saliência para o público. Por sua vez, Howlett (1997) testa a correlação entre a frequência da cobertura dos *media* e a saliência para o governo. Outros trabalhos (Bernstein 2003) explicam de que forma e em que medida é que a opinião pública determina as políticas públicas. Referindo-se à Europa, Hobolt e Klemmensen (2005) acentuam a ideia corrente de que se conhece muito pouco sobre a relação sobre a relação entre a opinião pública e as políticas públicas. Usando dados da Inglaterra e da Dinamarca, sublinham que onexo de causalidade entre a opinião pública e as decisões políticas pode ser ilusório por duas razões: a opinião pública é largamente uma criação das elites; em segundo lugar, os políticos podem responder à opinião pública tão só porque estão convencidos os resultados eleitorais irão depender da satisfação das preferências dos eleitores. Já não assim nos USA em que o americano médio rejeita a democracia

direta, preferindo a opinião pública como forma de influenciar as políticas (Cronin 1988).

Não conhecemos trabalhos científicos sobre Portugal. Os artigos e dissertações de mestrado respeitam a abordagens sobre o ponto de vista da comunicação social. O pensamento corrente é de que um governo, uma vez eleito indiretamente através do parlamento, implementa as políticas que decorrem do seu programa eleitoral; pelo que os grupos de interesses, sobretudo se tomam a forma de lobbies, são vistos como laterais à democracia e, é suposto, não influenciarem a democracia. Se assim não for, fala-se em corrupção. E, todavia, a opinião pública vai-se manifestando, os governos têm receio de afrontá-la, procuram diminuir o seu impacto, criando narrativas alternativas (Rocha 2020). Todavia, em situações muito gritantes, como no caso do racismo, o governo pode ser forçado a tomar uma decisão, já que a formação da opinião pública é criação das elites intelectuais, não depende propriamente da cultura popular e é difundida e ampliada pelos *media*.

O modelo de Downs foi aplicado a diversos assuntos, ou problemas. Assim McDonald (2009) aplica-o ao problema das mudanças climáticas; Petersen (2009) às questões do terrorismo internacional. Finalmente, Soroka, Farnsworth, Lawlor e Young (2012) sublinham que os *media* são importantes não apenas no começo do processo político, mas também durante o mesmo processo; e que os políticos são tão afetados como os meros cidadãos; sendo que os políticos não apenas são afetados, como procuram reformular o conteúdo das notícias, interferindo no processo mediático.

3 Aplicação do Modelo de Downs aos Acontecimentos Racistas e de Violência Policial

Antes de entrar propriamente no assunto torna-se importante caracterizar a cultura política portuguesa. Portugal é um país do sul da Europa com o qual comunga muitas características políticas. Assim, é um país legalista e formalista, com a ideia de que as políticas públicas se decidem através de leis e de que a sua implementação é um processo automático, sendo que as decisões políticas se identificam com a publicação das leis (Rocha e Araújo, 2007). Isto significa que não se

pode aplicar mecanicisticamente a explicação de Downs ao caso em análise. A cultura desempenha um papel fundamental, já que os modelos são normalmente refratados quando em contato com culturas diferentes (Riggs 1964). Por outro lado, as decisões políticas não resultam de cálculos racionais, mas baseiam-se em rotinas, isto é, repetem-se as soluções de casos anteriores (Turnbull 2006). Daí que seja importante, antes de entrar na análise do caso, fazer uma incursão na história do colonialismo português e da sua cultura em termos de racismo.

Por outro lado, no ponto de vista da constituição da agenda política, constitui lugar comum a ideia de que o governo implementa o seu programa, aprovado pelo Parlamento. Os eleitores votam num programa que posteriormente se vai concretizar em políticas, definidas por instrumentos legislativos. Ignora-se o papel dos grupos de interesses, encarando-se o *lobby* como atividade não democrática. Quanto à comunicação social, considera-se neutra relativamente à definição das políticas. Em todo o caso, os governos vão-se apetrechando com instrumentos destinados a lidar com os *mass media*. Para além das conferências de imprensa, muito frequentes, os governos rodeiam-se de assessores de imprensa, os quais se relacionam com os jornalistas e redatores das televisões. Atualmente incluem intervenientes nas redes sociais, os quais procuram condicionar a opinião pública.

De qualquer modo, o papel dos *mass media* nos países da Europa do Sul não tem comparação com o que se passa nos Estados Unidos da América, em que são atores no processo político. Tendo em conta estas limitações e a falta de informação trabalhada sobre os acontecimentos políticos e a forma como entram na agenda, vamos analisar e fenómeno do racismo e violência policial no sistema político português, dando, no início, uma panorâmica geral.

Racismo em Portugal

Como sublinha Beatriz Teles (2020) em países como Portugal, com uma história de colonialismo e escravidão, o racismo e a ideia de raça têm profundas raízes históricas. Segunda Joana G. Henriques (2017) o racismo dos portugueses nos

dias atuais, assim como a dificuldade em se reconhecerem como racistas está enraizado na história e faz parte da cultura portuguesa, apesar da presença constante dos africanos na vida portuguesa. Investigações recentes referem que no início do século XVI, 15% a 20% da população da capital tinha nascido em África; e entre os séculos XVIII e XIX, havia em Lisboa 15.000 negros num total de 220.000 habitantes. Muitos deles eram escravos, ou descendentes de escravos.

Nos finais do século XIX o racismo primário foi substituído pelo racismo científico. Oliveira Martins, importante intelectual e político português, afirmava:

Sempre

o preto produziu em todos esta impressão: é uma criança adulta. A precocidade, a mobilidade, a agudeza própria das crianças não lhe faltam; mas essas qualidades infantis não se transformam em qualidades intelectuais superiores. (...) A ideia de uma educação dos negros é, portanto, absurda não só perante a História, como também perante a capacidade mental dessas raças inferiores. (Citado em Cabecinhas e Macedo, 2019: p. 23)

Esta filosofia está bem manifesta na legislação colonial e, designadamente, no trabalho forçado e no Estatuto do Indígena, o qual vigorou até à década de 60 do século passado.

Além disso, Portugal desempenhou um papel fundamental no tráfico de escravos que se prolongou até finais do século XIX. Calcula-se que até 1850, 12.5 milhões de africanos foram transportados como escravos para o continente americano, metade dos quais aportaram ao Brasil. Neste tráfico os barcos negreiros portugueses tiveram um papel ativo (Martins e Moura, 2018). E a ideia de que a colonização portuguesa era uma colonização branda, pautada pela missão civilizadora, foi substituída, depois da Segunda Guerra Mundial pelo discurso luso-tropicalista de Gilberto Freyre. Por luso-tropicalismo entende Gilberto Freyre a especial capacidade de adaptação dos portugueses aos trópicos, não por interesse político, ou económico, mas por empatia inata e criadora. Esta empatia manifesta-se através da miscigenação e interpenetração de culturas.

A primeira vaga de imigrantes de origem africana ocorreu nos anos sessenta, sendo consti-

tuída por trabalhadores cabo-verdianos que vieram substituir os emigrantes portugueses que haviam rumado para a Europa. A segunda vaga ocorreu com a descolonização, quando muitos africanos emigraram para Portugal, localizando-se principalmente nos arredores de Lisboa. E, depois de 1980, o número de africanos, constituído maioritariamente por mão-de-obra não qualificada, aumentou com o boom da construção civil em Portugal e as guerras internas nas ex-colónias (Cunha 2003). Estes africanos, originários dos PALOP (Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa) ficaram acantonados em bairros periféricos como a Cova Da Moura, Quinta do Mocho, Quinta da Princesa e Bela Vista, tendo obtido emprego na construção civil e obras públicas, no caso dos homens e nos serviços domésticos e limpeza, no caso das mulheres (Duarte 2019).

Nesses bairros, o desemprego é o dobro do da população branca, os salários são mais baixos, os alunos afrodescendentes sofrem 3 vezes mais reprovações e a esmagadora maioria encontra-se em cursos profissionalizantes (Raposo, Alves, Varela e Roldão, 2019). Acresce que os africanos, embora residentes em Portugal há anos e muitos tenham cá nascido, não têm, na sua maioria, nacionalidade portuguesa, porquanto o princípio do *jus sanguinis* prevalece sobre o princípio do *jus soli*, o que complica o relacionamento com as autoridades portuguesas, porquanto são considerados estrangeiros.

Entretanto, os acontecimentos racistas sucedem-se. Para só lembrar alguns, basta referir o de 5 de outubro de 2015 na Cova da Moura. Tudo começou com uma rusga da polícia, tendo sido preso um jovem que foi agredido pelos policiais. Entretanto 5 jovens dirigiram-se à esquadra de Alfragide, conhecida pela brutalidade dos seus agentes contra os africanos e que classificam a sua missão principal como "caça aos pretos". Enquanto pediam explicações pela prisão do colega, foram agredidos e presos. Certas manchetes da comunicação social acompanharam a acusação de tentativa de invasão das instalações policiais. Todavia, a intervenção de outros órgãos da comunicação social levou o Ministério Público a abrir um processo. A sentença saiu recentemente, sendo que dos 17 agentes acusados só dois foram efetivamente condenados. Outro

caso sucedeu no Porto em que uma mulher negra foi brutalmente agredida por um segurança da Sociedade dos Transportes Coletivos do Porto, em junho de 2018. Um outro caso ocorreu no Bairro da Jamaica, em Setúbal, em janeiro de 2019 e que examinaremos de seguida, aplicando o modelo de Downs (1972). Dias depois do Casal de S. Brás, Amadora, acusava a polícia de a ter espancado em frente da filha de oito anos, após um desentendimento com um motorista de autocarro porque a menor se havia esquecido do passe em casa.

Como reage o poder político? Institucionalizando o não racismo e afirmando que se trata de casos individuais e isolados e, portanto, da alçada do poder judicial. Em entrevista radiofónica, o Alto Comissário para as Emigrações afirmava:

Os portugueses não são genericamente racistas. Mas como todos os outros temos preconceitos. Acho que ainda assim, que os casos que temos em Portugal são pontuais... (Citado por S. Maeso, 2019: p. 2036)

Mas o que acontecerá quando as manifestações deixarem de ser circunscritas aos bairros de afrodescendentes, classificados pela polícia como "bairros de pólvora" e alastrarem de forma violenta para os centros das cidades, como aconteceu recentemente nos Estados Unidos da América com o homicídio de George Floyd por um agente da polícia, já que, como se afirmava numa manifestação no Seixal, "há várias Jamicas".

Racismo e Violência Policial no Bairro da Jamaica

Como vimos atrás, o racismo e a violência policial constituem um ambiente latente na vida social e os conflitos vão entrando frequentemente na arena política. Um dos casos mais recente e mais conhecido ocorreu em 19 de janeiro de 2019 no Bairro da Jamaica, na periferia de Setúbal.

Segundo os dados que recolhemos, no dia 20 de janeiro de 2019, a polícia foi chamada ao Bairro da Jamaica, em Setúbal, para solucionar um conflito entre moradores, tendo usado de meios desproporcionados e agredido vários residentes. A imprensa, as televisões e as redes sociais apropriaram-se

dos acontecimentos e ampliaram-nos, relatando versões nem sempre coincidentes, mas que, no essencial, achavam que não foi um fenómeno de racismo, mas, porventura, de algum excesso da polícia.

Beatriz Teles (2020) categorizou várias explicações para a violência policial contra os africanos, as quais analisadas representam uma visão racista, baseada na hierarquia racial, ou numa conceção pejorativa a respeito dos negros.

Assim, em primeiro lugar, minimiza-se o racismo, sublinhando que a rusga da polícia não é diferente de outras e que se atingiu a violência, isso se deve a elementos afrodescendentes que vivem em bairros degradados e que afrontaram a polícia.

Em segundo lugar, existe uma relação entre os afrodescendentes e a violência e a criminalidade; a polícia tem que prevenir o pior, já que as polícias olham para um negro e acham que é ladrão.

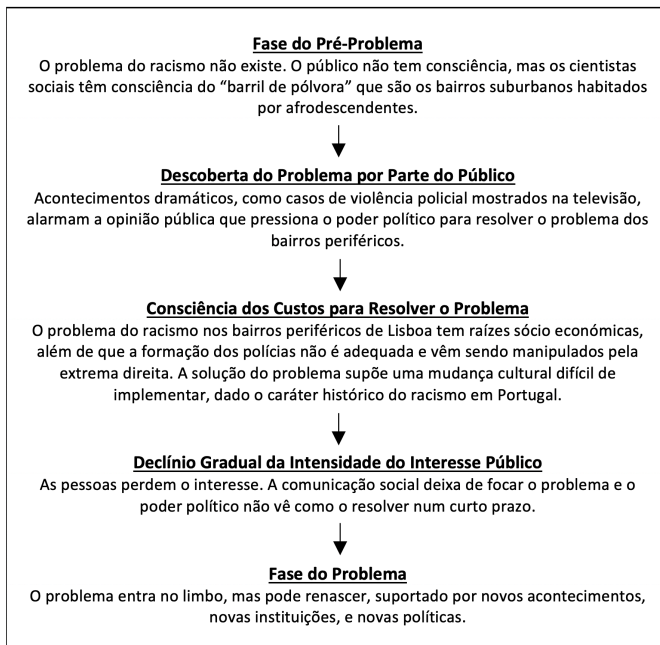
Em terceiro lugar, se os africanos têm mais baixo nível social, isso se deve à falta de empenho na escola e no trabalho.

Finalmente, os africanos são uns privilegiados, já que recebem benefícios sociais do Estado, sob a forma de rendimento de inserção social, aos quais muitas vezes os brancos não têm acesso.

Como vimos atrás, estes acontecimentos foram tratados pela comunicação social, tendo atingido o auge da atenção pública entre 19 e 23 de janeiro. E, quando os jovens negros marcharam na Avenida da Liberdade em Lisboa, o poder político não deixou de usar o argumento tradicional: de que não há racismo em Portugal, que se trata de um fenómeno isolado e que o problema dos excessos policiais será examinado em processo de averiguações e resolvidos em tribunal e que, quando o Estado desenha uma política pública, não discrimina. Ela é igual para brancos e negros.

Confrontados com esta atitude e não tendo avançado para manifestações violentas que mantivessem atentos os *media*, houve um declínio de interesse e a situação evoluiu para o que Downs considera um pós-problema que com o provável aparecimento de novos casos tenderá a converter-se num pré-problema. Para um resumo do ciclo de atenção ao racismo e violência policial no bairro da Jamaica, ver Fig. 2.

Fig.2: Ciclo de Atenção ao Racismo e Violência Policial no bairro da Jamaica



Fonte: Elaboração própria a partir de S. McDonald (2009: p. 55)

Condições de Entrada de um Acontecimento no Ciclo de Atenção

Downs (1972) refere três características:

- Quando o problema não afeta a maioria da população, tanto como atinge uma minoria. É o caso em análise de violência policial contra uma minoria de negros que sentem a discriminação e a violência da polícia.
- Por outro lado, o sofrimento causado pelo problema pode significar um benefício para uma minoria da população. As grandes empresas de construção civil ganham com estes bairros que constituem um exército de mão-de-obra barata; como ganham as donas de casa que recorrem a empregadas negras para cuidarem da casa e dos filhos.
- O problema não é suficientemente relevante para reter por muito tempo a atenção dos *media*, já que necessitam de acontecimentos excitantes e dramáticos para manter a atenção do público.

Quando as três condições se realizam relativamente a um dado problema e este entra no ciclo

de atenção do público, a probabilidade é que passe pelas diversas fases do ciclo, acabando por esmorecer. E, isto, porque a maior parte das pessoas não lembra continuamente o problema e o que sofreu com esse acontecimento. Em segundo lugar, resolver o problema tem custos, por exemplo, a mudança de atenção das instituições sociais e do seu comportamento. Em terceiro lugar, a comunicação social que insiste demasiado no problema, depressa aborrece o público.

Segundo Gupta e Jenkins-Smith (2015), o terceiro conjunto de proposições respeita a atenção dos *media*, à atenção pública e à atenção do governo. No que concerne à atenção dos *media* é esta que propõe ao público a consideração de um dado problema. Quando o público perde a atenção, os *media* focam novo problema. Mas há um processo de *feedback*, isto é, a atenção dos *media* é provocada pela atenção do público. E é esta que pressiona o governo para fazer qualquer coisa. Por vezes a solução do problema é complicada e envolve custos e, nessa altura, a atenção do público dilui-se.

No caso que vimos a analisar, a questão do racismo e da violência policial até que envolva desordens, destruições e roubos vai sendo adiada. Mas nessa altura, deixa de ser considerado um problema individual para se tornar um problema social que o poder político tem que encarar de frente, tanto mais que os partidos de extrema-direita estão a subir de peso eleitoral e são claramente racistas, nacionalistas e apoiantes da violência policial.

4 Conclusão

O problema do racismo e agressões policiais constitui um bom tema ao qual aplicar o modelo de Downs (1972). E como este fenómeno se vai repetindo com muita frequência em Portugal, ameaça tomar dimensões não controláveis. É importante dissecar o processo, usando as ferramentas que Downs desenvolveu com o nome de "*issue-attention cycle*".

Foi o que fizemos, começando por dar uma panorâmica do fenómeno racista em Portugal e os acontecimentos (escolhemos o Bairro da Jamaica em Setúbal), em que racismo e violência policial se conjugaram para criar um fato político que

mereceu a atenção dos *media* e do público, bem assim como do poder político. Como sublinhamos, porém, este problema não é simples. Portugal tem uma história colonial e a população sente uma espécie de nostalgia desse passado, pelo que só a repetição de fenômenos racistas e o envolvimento ativo dos meios de comunicação social pode forçar a intervenção dos políticos. Até lá o Estado nega a existência de racismo, reduzindo o alcance deste fenômeno, reduzido a comportamentos individuais que podem cair dentro da alçada disciplinar, ou criminal. Ainda segundo o poder político, Portugal é um país tolerante e não racista, apesar das evidências em contrário.

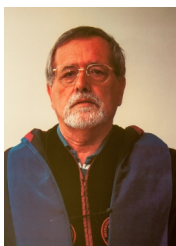
Somente a repetição destes fenômenos e o aumento do seu impacto pode alterar o tipo de intervenção do Estado. Mas não se trata de uma tarefa fácil, já que implica a alteração de uma narrativa histórica, um arrependimento coletivo e uma mudança cultural. Acresce que a interação dos políticos e a *media* tende a reduzir a atenção a problemas políticos substantivos, focando a atenção em opções de política politicamente viáveis (Wilkins e Patterson, 1991). Todavia, a atenção dos *media* constitui um precursor crítico da mudança política (Kingdon 1995; Baumgartner, Jones e Leech, 1997).

Em resumo, apesar de o primeiro ciclo da atenção à questão do racismo se ter esbatido, se o problema se agravar e gerar conflitos, já que o racismo tem características que impedem o seu declínio, então o poder político terá que abandonar a sua passividade e adotar políticas efetivas, a fim de solucionar o problema. E já o fez em temas (veja-se eutanásia, o caso do aborto, descentralização, corrupção dos políticos).

Referências

- [1] Baumgartner, Frank, Bryan Jones, and Beth Leech. 1997. Media Attention and Congressional Agendas. In *Do the Media Govern? Politicians, Voters, and Reporters in America*, Ed. Shanto Iyengar and Richard Reeves. Thousand Oakes, CA: Sage.
- [2] Benton, Marc, and P. Jean Frazier. 1976. The Agenda Setting Formation of the Mass Media at Three Levels of Information Holding. *Communication Research* 3(3), 261-274.
- [3] Bernstein, Paul. 2003. The Impact of Public Opinion on Public Policy: A Review and an Agenda. *Political Research Quarterly* 56(1), 29-40.
- [4] Cabecinhas, Rosa, e Isabel Macedo. 2019. (Anti)racismo, Ciência e Educação: Teorias, Políticas e Práticas. *Medi@ções* 7(2), 16-36.
- [5] Cobb, Roger, and Charles D. Elder. 1983. *Participation in American Politics: The Dynamics of Agenda-Building*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- [6] Cronin, Thomas. 1988. Opinion and Direct Democracy. *Political Science & Politics* 21(3), 612-619.
- [7] Cunha, Isabel. 2003. *A Imigração e as Minorias na imprensa e na televisão*. Universidade de Coimbra. <http://www.bocc.ubi.pt/pag/cunha-isabel-ferin-imigracao.pdf> (Accessed November 2020).
- [8] Downs, Anthony. 1972. Up and Down with Ecology - The Issue Attention Cycle. *Public Interest* 28, 38-50.
- [9] Duarte, Sara. 2019. Repensar a Nostalgia Colonial Portuguesa e os seus Silêncios: Um Contributo da Arte Contemporânea para a Descolonização do Pensamento. *Universidade Nova, FCSH: Dissertação de Mestrado em História da arte Contemporânea*.
- [10] Gupta, Kuhika, and Hank Jenkins-Smith. 2015. Anthony Downs, "Up and Down with Ecology: The 'Issue-Attention' Cycle". In *The Oxford Handbook of Classics in Public Policy and Administration*, edited by Martin Lodge, Edward C. Page, and Steven J. Balla. Oxford: Oxford University Press.
- [11] Henriques, Joana G. 2017. *Racismo em Portugal: O lado Esquecido do Colonialismo*. Rio de Janeiro: Tinta da China.
- [12] Hobolt, Sara, and Robert Klemmensen. 2005. Responsive Governance? Public Opinion and Government Policy. Preferences in Britain and Denmark. *Political Studies* 53, 379-403.
- [13] Hofferbert, Richard. 1974. *The Study of Public Policy*. New York: The Bobbs-Merrill Company.
- [14] Howlett, M. 1997. Issue Attention and Punctuated Equilibria Models Reconsidered: An Empirical Examination of Dynamics of Agenda-Setting in Canada. *Canadian Journal of Political Science* 30(1), 3-29.
- [15] Maeso, Sílvia. 2019. O Estado de negação e o presente-futuro do antirracismo: Discursos oficiais sobre racismo, 'multiracialidade' e pobreza em Portugal (1985-2016). *Revista Direito e Práxis* 10(3), 2033-2067.
- [16] Martins, Bruno, e Adriano Moura. 2018. Portugal e Década Internacional de Afrodescendentes: a Educação e os Tempos da Violência Policial. *Educação em Revista* 34.
- [17] McCombs, Maxwell, and Jian-Hua Zhu. 1995. Capacity, Diversity, and Volatility of the Public Agenda: Trends from 1954 to 1994. *The Public Opinion Quarterly* 59(4), 495-525.
- [18] McCombs, Maxwell, and Donald L. Shaw. 1972. The Agenda-Setting Function of Mass Media. *The Public Opinion Quarterly* 36(2), 176-187.
- [19] McDonald, Susan. 2009. Changing Climate, Changing Minds: Applying the Literature on Media Effects, Public Opinion and the Issue-Attention Cycle to Increase Public Understanding of Climate Change. *IJSC* 4, 45-63.

- [20] Parsons, Wayne. 1995. *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. Aldershot, UK: Edward Elgar.
- [21] Petersen, Karen. 2009. Revisiting Downs Issue- Attention Cycle: International Terrorism and U.S. Public Opinion. *Journal of Strategic Security* 2(4), 1-16.
- [22] Kingdon, John. 1995. *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. New York: Harper Collins.
- [23] Raposo, Otávio, Ana Rita Alves, Pedro Varela, e Cristina Roldão. 2019. Negro Drama. Racismo, Segregação e Violência Policial nas Periferias de Lisboa. *Revista Crítica de Ciências Sociais* 119.
- [24] Riggs, Fred W. 1964. *Administration in Developing Countries: The Theory of Prismatic society*. Boston: Houghton Mifflin.
- [25] Rocha, J. A. Oliveira, and Joaquim Filipe Araújo. 2007. Administrative Reform in Portugal: Problems and Prospects. *International Review of Administrative Sciences* 73(4), 583-596.
- [26] Rocha, J. A. Oliveira. 2020. Opinião Pública e Políticas Públicas. *Revista de Ciência Política* (Em processo de publicação).
- [27] Soroka, Stuart, Stephen Farnsworth, Andrea Lawlor, and Lori Young. 2012. Mass Media and Policy-Making. In *Routledge Handbook of Public Policy*, edited by Eduardo Araral, Scott Fritzen, Michael Howlett, M. Ramesh and Xun Wu. Routledge Handbooks.
- [28] Teles, Beatriz Nascimento. 2020. Violência Policial e Debate no Twitter em Portugal: O Caso do Bairro da Jamaica. *Intercom - Revista Brasileira de Ciências da Comunicação*. 43(1), 147-164.
- [29] Turnbull, Nick. 2006. How Should We Theorise Public Policy? Problem Solving and Problematicity. *Policy and Society* 25(2), 3-22.
- [30] Wilkins, Lee, and Philip Patterson. 1991. Science as a Symbol: The Media Chills the greenhouse Effect. In *Risky Business: Communicating Issues of Science, Risk, and Public Policy*. Westport, CT: Greenwood Press, 159-176.



José António de Oliveira Rocha holds a BA in Philosophy and a Law Degree from the Coimbra Law Faculty, and completed his Master's and Ph.D. in Political Science on the United States of America. His Ph.D. was recognized in the field of Administrative Sciences (Public Administration). Oliveira Rocha is a retired Full Professor of the University of Minho, having also taught at

the Universities of Macau (1990-1992), University of Lisbon (2001-2006) and several other national and foreign ones. His teaching areas are: Public Management, Public Policy, Public Finance, Human Resource Management, Quality Management, Management and Local Government. He has several books published in these areas, as well as articles in national and international journals.

EDITORIAL POLICIES

Focus and Scope

Perspectivas is an online peer reviewed journal published by CICP - Research Center in Political Science (University of Minho and University of Évora, Portugal). The journal invites submissions from established academics as well as early career researchers whose work may bring unpublished, innovative and significant theoretical, conceptual, methodological and empirical contributions to the fields of Political Science, International Relations and Public Administration and Policy.

Policy for non-original articles

As norm, the Journal does not accept for publication as originals, articles that have been published elsewhere in languages different from that of submission. However, articles published elsewhere (regardless of original language) may be exceptionally considered by the Journal, provided that the authors state clearly in the submission form that the article is not an original and prove to have permission to reproduce copyright material.

Special issues

Journal welcomes proposals for Special Issues. Proposals for organising special issues should be sent directly to info@perspectivasjournal.com

Book reviews

Book reviews may be submitted at any time. They may be up to 1000 words, and follow the journal's editorial style.

POLÍTICAS EDITORIAIS

Foco e Âmbito

A *Perspectivas* é uma revista científica de revisão anónima por pares publicada pelo CICP - Centro de Investigação em Ciência Política (Universidade do Minho e Universidade de Évora, Portugal). A Revista convida à submissão de manuscritos por académicos já estabelecidos assim com de investigadores em início de carreira, cujo o trabalho tenha potencial para trazer contribuições teóricas, concetuais, metodológicas e empíricas não publicadas, inovadoras e significativas para as áreas de Ciência Política, Relações Internacionais e Administração e Políticas Públicas.

Política para Artigos não-originais

Como é norma, a Revista não aceita para publicação como originais artigos publicados em outras publicações ou em idiomas diferentes dos da submissão original. No entanto, artigos publicados em outras publicações (independentemente do idioma original) poderão ser considerados excecionalmente pela *Perspectivas*, desde que os autores declarem claramente no formulário de submissão que o artigo não é original e comprovem ter permissão para reproduzir material protegido por direitos de autor.

Special issues

A Equipa Editorial da *Perspectivas* está disponível para aceitar propostas para Special Issues. As propostas para a organização de Special Issues deverão ser enviadas para o endereço email info@perspectivasjournal.com.

Book reviews

Book reviews poderão ser submetidas a qualquer altura. Deverão ser compostas por um máximo de 1.000 palavras e estar em conformidade com o estilo editorial da revista.

Submission Requirements

Guidelines for Submissions

Authors must submit their manuscripts online at *Perspectivas'* webpage. All manuscripts must be submitted in Portuguese or in English, however, manuscripts submitted in Portuguese must provide its abstract in English as well. The Journal does not provide translation services, but it may exceptionally translate abstracts at authors' request.

All articles must include an abstract not exceeding 250 words, followed by a maximum of five keywords. Articles can not exceed 8000 words in length, including footnotes, bibliographic references, tables, graphics and figures.

Book reviews do not require an abstract and must not exceed 1000 words in length.

All manuscripts should be provided in editable formats (not PDF) and must be free from jargon, biased and offensive language. Authors are responsible for ensuring that their manuscripts are in accordance to the Journal style.

Details about the author(s) and/or academic/professional affiliations must be provided only where requested during the on-line submission process as to ensure the anonymity of the submission.

Revised articles

When submitting revised articles, authors must signal directly in the text all revisions made. Authors may also send a file with a direct response to the reviewers comments, with no reference to contacts, names or institutional affiliations. This file will be sent to reviewers, hence the importance of keeping anonymity. Answers and revisions should always be as neat and detailed as possible as to avoid any misinterpretations. The revised articles and any other files should be sent to the Journal using the author's login area, and following the articles's identification provided by the Journal.

Copyright Notice

Authors must be sure that they have permission to reproduce copyright material, prior to submitting their articles to this Journal. Authors must secure permission if they have permission to reproduce figures, tables, or any extract from the text of another source. This applies to direct reproduction as well as to any derivative reproduction.

In assigning copyright, authors retain their right to use their own material elsewhere, provided that the Journal is acknowledged as the original place of publication, and the Editorial Team is notified in writing in advance.

Further information on copyright policy please visit *Perspectivas'* website.

Requisitos para Submissão de Manuscritos

Orientações para Submissão de Manuscritos

Os autores devem submeter os seus manuscritos online através da página da *Perspectivas* em www.perspectivasjournal.com. Todos os manuscritos devem ser submetidos em português ou em inglês, no entanto, os manuscritos submetidos em português devem também fornecer uma tradução do resumo em inglês. A Revista não fornece serviços de tradução, mas poderá excepcionalmente traduzir resumos a pedido dos autores.

Todos os artigos devem incluir um resumo com no máximo 250 palavras, seguido de um máximo de cinco palavras-chave. Os artigos não podem exceder as 8000 palavras, incluindo notas de rodapé, referências bibliográficas, tabelas, gráficos e figuras.

Book Reviews não requerem um resumo e não devem exceder 1000 palavras.

Todos os manuscritos devem ser submetidos em formatos editáveis (não em PDF) e devem estar livres de jargões, linguagem tendenciosa e ofensiva. Os autores são responsáveis por garantir que os seus manuscritos estão de acordo com o estilo da revista.

Detalhes sobre o/a(s) autor(e/as) e/ou afiliações académicas/profissionais devem ser fornecidos somente quando solicitados durante o processo de submissão online, a fim de garantir o anonimato do envio.

Submissão de Manuscritos Revistos

Ao submeter manuscritos revistos, os autores devem sinalizar diretamente no texto todas as revisões feitas. Os autores podem também submeter um arquivo de resposta direta aos comentários dos revisores, sem referência a contatos, nomes ou afiliações institucionais. Este arquivo será enviado aos revisores. As respostas e as revisões devem sempre ser o mais precisas e detalhadas possível, para evitar interpretações erróneas. Os artigos revistos e quaisquer outros arquivos devem ser enviados através da plataforma da Revista.

Direitos de Autor

Os autores devem certificar-se que possuem permissão para reproduzir material protegido por direitos de autor antes de submeterem os seus manuscritos a esta Revista. Os autores devem garantir que possuem permissão para reproduzir figuras, tabelas ou extratos de texto originais de outras fontes. Isto é aplicável à reprodução direta e a qualquer reprodução indireta.

Ao atribuir direitos de autor, os autores mantêm o direito de usar seu próprio material em outras publicações, desde que a Revista seja reconhecida como a publicação original e a Equipa Editorial seja notificada por escrito com antecedência.

Mais informações sobre a política de Direitos de Autor estão disponíveis no website da *Perspectivas*.

GUIDELINES FOR ETHICAL BEHAVIOUR

Perspectivas Ethics and Malpractice Statement

Perspectivas – Journal of Political Science is a double-blind peer-reviewed journal. The journal is committed to guaranteeing ethics in publication and quality of articles. Conformance to standards of ethical behavior is therefore expected from Authors, Editors, Reviewers, and the Publisher.

All parties involved in publishing an article in this journal (editors, peer reviewers, authors, and publisher) must follow appropriate guidelines for ethical behavior. Editors and reviewers must maintain objectivity and confidentiality and manage potential conflicts of interest. Authors must be honest and disclose their sources and funders. More precisely, to assure high-quality publications, public trust in scientific findings, and proper credit for ideas and results, ethical standards for publication in Perspectivas- Journal of Political Science include but are not limited to the following:

Editorial Team

The Editor-in-chief is appointed by the Scientific Committee of the Research Center in Political Science (CICP). Any concerns regarding conduct of the Editor-in-chief should be directed to the Director of CICP. Editors serve at the will of the editor-in-chief, and any concerns regarding their conduct should be directed to the editor-in-chief.

Duties of the Editors

Based on the double-blind peer review of a manuscript, the Editor-in-chief and the Editorial Team are responsible for determining which manuscripts are best suited for publication.

The Editors should evaluate manuscripts on the basis of their scientific merit, without regard to race, gender, sexual orientation, religious belief, ethnic origin, citizenship, or political philosophy of the authors.

The reviews should be supported by objective and clear arguments that help the author to improve the article. The reviewers cannot in any circumstances take advantage of privileged informations or ideas obtained through peer review for personal advantage.

Policies, Procedures and Integrity

The Editor-in-chief and the Editorial Team are guided by the policies of the journal's editorial board regarding libel, copyright infringement, and plagiarism. The Editor-in-chief will continually assess the effects of journal policies on author and reviewer behaviour, revising policies as required, encouraging responsible behaviour and discouraging misconduct.

Decisions to accept or reject a manuscript for publication are based on importance, originality, clarity, and the study's validity and relevance to the journal's Editorial Statement. *Perspectivas- Journal of Political Science* will never consider an author's race, gender, sexual orientation, religious beliefs, ethnic origin, citizenship, or political philosophy.

Identifying information will be removed from submitted manuscripts so that reviewers cannot access any information about authors, and vice versa. Reviewer comments to the editors are strictly confidential, and reviewer comments to authors will be made anonymous. The names of the reviewers will be known only to the Editor-in-chief, Editors, and Editorial staff and will remain strictly confidential to authors and other reviewers. The names of the authors will be known only to the Editor-in-chief, Editors, and Editorial staff and will remain strictly confidential to reviewers.

The Editor-in-chief, editors, and any editorial staff will not disclose any information about a submitted manuscript to anyone other than the authors, reviewers, potential reviewers, other editorial advisers, and the publisher.

Conflict of Interests and Errors in Published Works

To ensure accountability and transparency, the Editor-in-chief will establish systems for managing conflicts of interest for him - or herself, staff, authors, reviewers, and editorial team members.

It is the editor-in-chief's responsibility to promptly investigate accusations of errors in published work and to ensure that corrections and retractions are published in an accurate and timely manner.

Duties of Reviewers

The reviewers should respect the confidentiality of the revision process. The reviews should be supported by objective and clear arguments that help the author to improve manuscripts. The reviewers cannot in any circumstances take advantage of privileged information or ideas obtained through peer review for personal advantage.

Private information or ideas obtained through double-blind peer review must be kept confidential and not used for personal advantage. Manuscripts received for review must be treated as confidential documents. Information contained in a submitted manuscript must not be shown to or discussed with others without written permission of the Editor-in-chief or Editors.

Reviews shall contain no personal criticism of authors. Reviewers should clearly express their views with supporting arguments, and reviews should be conducted objectively and constructively.

Reviewers should identify relevant published work that has not been cited by the authors. If a reviewer finds any substantial similarity or overlap between the submitted manuscript and any other published works, the Editor-in-chief or Editors must be notified promptly. Editors will refer to policies and procedures regarding plagiarism to identify and react to accusations of plagiarism.

If a reviewer discovers a conflict of interest with an assigned manuscript (resulting from competitive, collaborative, or other relationships or connections with any of the authors, companies, or

institutions) the Editor-in-chief or Editors must be notified promptly to be excused from the review process.

Any reviewer who feels unqualified to review an assigned manuscript or unable to provide a prompt review should notify the Editor-in-chief or Editors to be excused from the review process.

Duties of Authors

Authors of manuscripts of original research should present an accurate account of the work performed as well as an objective discussion of its significance. Underlying data should be represented accurately in the manuscript. A manuscript should contain sufficient detail and references to permit others to replicate the work. Fraudulent or knowingly inaccurate statements constitute unethical behaviour and are unacceptable.

Peer review is the foundation of the journal publication process. By submitting a manuscript, an author agrees to be an active and responsive participant in by responding timely and appropriately to reviewer comments.

Authors may be asked to provide the raw data in connection with a manuscript for editorial review, should be prepared to provide access to such data, and should retain such data for a reasonable time after publication.

It is essential that editors and reviewers be told by the authors when any portion of a manuscript is based heavily on previous work, even if this work has been written by one or more of the authors. It is the responsibility of the author not only to cite the previous work, including his or her own, but to provide an indication of the extent to which a manuscript depends on this work. The editor-in-chief will refer to policies and procedures regarding plagiarism to identify and react to accusations of plagiarism.

Proper acknowledgment of the work of others must always be given. Authors should cite publications that have been influential in determining the nature of the reported work.

Inclusion of citations in a submitted manuscript with the primary purpose of increasing the number of citations to a given author's work or to articles published in a particular journal constitutes unethical behaviour.

Falsifying or fabricating numerical or experimental data or results in a submitted manuscript constitutes unethical behaviour.

Authorship must be limited to those who have made a significant contribution to the conception, design, execution, or interpretation of the reported study. All those who have made significant contributions should be listed as co-authors. Where there are others who have participated in certain substantive aspects of the research project, they should be acknowledged or listed as contributors.

It is the author's responsibility to promptly notify the editor-in-chief or associate editor if a significant error or inaccuracy is discovered in a published work so that the journal can retract or correct the paper as quickly as possible.

An author should not publish manuscripts describing essentially the same research in more than one journal or primary publication. If authors have used their own previously published work, or work that is currently under review, as the basis for a submitted manuscript, they are required to cite the previous work and indicate how their submitted manuscript offers novel contributions beyond those of the previous work. Submitting the same manuscript to more than one journal concurrently constitutes unethical behaviour. Redundant publications involve the inappropriate division of study

outcomes into several articles. Manuscripts that are found to have been published elsewhere, to be under review elsewhere, or to have been published or submitted with undisclosed redundant data will be subject to the procedures and penalties.

Corresponding Author

The name, address, and valid email address of the corresponding author must be provided. The corresponding author is the author responsible for communicating with the journal for publication. The corresponding author is responsible for ensuring that all appropriate co-authors and no inappropriate co-authors are included on the manuscript and that all co-authors have seen and approved the final version of the manuscript and have agreed to its submission for publication.

Funding Sources

Funding sources for the research reported in the manuscript should be duly acknowledged. It is the responsibility of the authors to follow any publishing mandates outlined by their funding organizations.

All sources of financial support for the project or any substantive conflict of interest that might be interpreted to influence the results must be disclosed.

Sanctions

In the event of documented violations of any of these ethical guidelines, the editor-in-chief of the *Perspectivas – Journal of Political Science* (acting independently or in consultation with the *Perspectivas – Journal of Political Science* Editorial Team) may:

1. Immediately reject the infringing manuscript.
2. Immediately reject every other manuscript submitted to *Perspectivas – Journal of Political Science* by any of the authors of the infringing manuscript.
3. Prohibit all the authors from submitting new manuscripts to *Perspectivas – Journal of Political Science*, either individually or in combination with other authors of the infringing manuscript, as well as in combination with any other authors.
4. Prohibit all authors from serving on the editorial board of *Perspectivas – Journal of Political Science*.
5. In cases where the violations of the ethical guidelines are deemed particularly outrageous, *Perspectivas – Journal of Political Science* reserves the right to impose additional sanctions.

ORIENTAÇÕES PARA COMPORTAMENTO ÉTICO

Declaração de Ética e de Más-práticas da Perspectivas

Perspectivas, Journal of Political Science é uma revista científica de revisão anónima por pares. A revista Perspectivas assume o compromisso de garantir ética na publicação e qualidade dos artigos. Portanto, espera-se que os autores, editores, revisores e o editor cumpram os padrões de comportamento ético.

Todas as partes envolvidas na publicação de um artigo nesta revista (editores, revisores, autores) devem seguir as orientações de comportamento ético. Editores e revisores devem manter objetividade e confidencialidade e gerir possíveis conflitos de interesse. Os autores devem ser íntegros e divulgar as suas fontes e financiadores. Mais precisamente, para garantir publicações de alta qualidade, confiança do público nas descobertas científicas e assegurar que o devido crédito é atribuído aos titulares das ideias e resultados científicos, os padrões éticos para publicação na Perspectivas- Journal of Political Science incluem, mas não se limitam ao seguinte:

Equipa Editorial

O Editor-in-Chief é nomeado pelo Conselho Científico do Centro de Investigação em Ciência Política (CICP). Quaisquer preocupações relativas à conduta do Editor-in-Chief devem ser encaminhadas ao Diretor do CICP. Os Editores seguem as indicações do Editor-in-Chief, e quaisquer preocupações relativas à conduta dos Editores devem ser direcionadas ao Editor-in-chief.

Obrigações dos Editores

Com base nas revisões anónimas por pares, o Editor-in-Chief e a Equipa Editorial são responsáveis por determinar quais os manuscritos são os mais adequados para publicação.

Os Editores devem avaliar os manuscritos com base em seu mérito científico, sem considerar raça, género, orientação sexual, crença religiosa, origem étnica, cidadania ou filosofia política dos autores.

As revisões devem ser apoiadas por argumentos objetivos e claros que apoiam o autor a melhorar o artigo. Os revisores não podem, em circunstância alguma, tirar proveito de informações ou ideias privilegiadas obtidas por meio de revisão por pares para obter vantagens pessoais.

Políticas, Procedimentos e Integridade

O Editor-in-Chief e a Equipe Editorial são orientados pelas políticas do Editorial Board da revista sobre difamação, violação de direitos de autor e plágio. O Editor-in-Chief avaliará continuamente os efeitos das políticas da revista no comportamento dos autores e revisores, revendo as políticas conforme necessário, incentivando o comportamento responsável e desencorajando a má conduta.

As decisões de aceitar ou rejeitar um manuscrito para publicação são baseadas na importância, originalidade, clareza e validade e relevância do estudo para a Revista. *textit Perspectivas- Journal of Political Science* nunca considerará a raça, gênero, orientação sexual, crenças religiosas, origem étnica, cidadania ou filosofia política de um autor.

As informações de identificação serão removidas dos manuscritos para que os revisores não tenham acesso a qualquer informação sobre os autores e vice-versa. Os comentários dos revisores aos editores são estritamente confidenciais, e os comentários dos revisores aos autores serão anônimos. Os nomes dos revisores serão conhecidos apenas pelo Editor-in-Chief, Editores e Equipe Editorial e permanecerão estritamente confidenciais para os autores e outros revisores. Os nomes dos autores serão conhecidos apenas pelo Redator, Editor-in-Chief, Editores e Equipe editorial e permanecerão estritamente confidenciais para os revisores.

O Editor-in-Chief, os Editores e a Equipe Editorial não divulgarão qualquer informação sobre um manuscrito para além dos autores, revisores, potenciais revisores, outros consultores editoriais e o redator.

Conflito de Interesses e Erros em Trabalhos Publicados

Para garantir responsabilidade e transparência, o Editor-in-Chief estabelecerá meios para gerir conflitos de interesse para o próprio, para o staff, autores, revisores e membros da Equipe Editorial.

É da responsabilidade do Editor-in-Chief investigar imediatamente as acusações de erros no trabalho publicado e garantir que as correções e retratações sejam publicadas de maneira precisa e oportuna.

Obrigações dos Revisores

Os revisores devem respeitar a confidencialidade do processo de revisão. As revisões devem ser baseadas em argumentos objetivos e claros que ajudam o autor a melhorar os manuscritos. Os revisores não podem, em circunstância alguma, tirar proveito das informações privilegiadas ou das ideias obtidas por meio da revisão por pares para obter vantagens pessoais.

Informações ou ideias particulares obtidas por meio da revisão por pares devem ser mantidas em sigilo e não usadas para vantagem pessoal. Os manuscritos recebidos para revisão devem ser tratados como documentos confidenciais. As informações contidas num manuscrito enviado não devem ser mostradas ou discutidas com outras pessoas sem a permissão por escrito do Editor-in-Chief ou dos Editores.

As revisões não devem conter críticas pessoais aos autores. Os revisores devem expressar claramente suas opiniões com argumentos de apoio, e as revisões devem ser conduzidas de forma objetiva e construtiva.

Os revisores devem identificar trabalhos publicados relevantes que não tenham sido citados pelos autores. Se um revisor encontrar alguma semelhança ou sobreposição substancial entre o manuscrito

enviado e quaisquer outros trabalhos publicados, o Editor-in-Chief ou os Editores deverão ser notificados imediatamente. Os Editores irão basear-se nas políticas e procedimentos previstos para situações de plágio para identificar e reagir às acusações de plágio.

Se um revisor descobrir um conflito de interesses num manuscrito (resultante de relações ou conexões competitivas, colaborativas ou outras com qualquer um dos autores, empresas ou instituições), deverão notificar de imediato o Editor-in-Chief ou os Editores para serem dispensados do processo de revisão.

Qualquer revisor que não se sinta qualificado para rever um manuscrito ou incapaz de fornecer uma revisão imediata deve notificar o Editor-in-Chief ou os Editores para serem dispensados do processo de revisão.

Obrigações dos Autores

Os autores de manuscritos de investigações originais devem apresentar um relato preciso do trabalho realizado, assim como uma discussão objetiva de seu significado. Os dados subjacentes devem ser apresentados com precisão no manuscrito. Um manuscrito deve conter detalhes e referências suficientes para permitir que outros possam replicar o trabalho. Declarações fraudulentas ou conscientemente imprecisas constituem comportamento anti-ético e são inaceitáveis.

A revisão por pares é a base do processo de publicação da revista. Ao enviar um manuscrito, o autor concorda ser um participante ativo e responsivo, respondendo oportuna e adequadamente aos comentários dos revisores.

Os autores podem ser solicitados a fornecer os dados brutos em conexão com um manuscrito para revisão editorial, devem estar preparados para fornecer acesso a esses dados e devem retê-los por um tempo razoável após a publicação.

É essencial que os Editores e revisores sejam informados pelos autores quando qualquer parte de um manuscrito se baseia fortemente em trabalhos anteriores, mesmo que este trabalho tenha sido escrito por um ou mais autores. É da responsabilidade do autor não apenas citar o trabalho anterior, incluindo o seu, mas fornecer uma indicação da extensão em que um manuscrito depende desse trabalho. O Editor-in-Chief fará referência a políticas e procedimentos relativos ao plágio para identificar e reagir às acusações de plágio.

O reconhecimento adequado do trabalho de outros deve sempre ser atribuído. Os autores devem citar publicações que influenciaram na determinação da natureza do trabalho relatado.

A inclusão de citações num manuscrito enviado com o objetivo principal de aumentar o número de citações no trabalho de um determinado autor ou em artigos publicados numa determinada revista constitui um comportamento anti-ético.

A falsificação ou fabricação de dados ou resultados numéricos ou experimentais num manuscrito enviado constitui um comportamento anti-ético.

A autoria deve ser limitada àqueles que fizeram uma contribuição significativa para a concepção, design, execução ou interpretação do estudo relatado. Todos aqueles que fizeram contribuições significativas devem ser integrados como coautores. Quando existirem terceiros que tenham participado em certos aspetos substantivos do projeto de investigação, deverão ser reconhecidos ou integrados como colaboradores.

É da responsabilidade do autor notificar imediatamente o Editor-in-Chief ou os Editores se um erro significativo ou imprecisão for descoberto num trabalho publicado, para que a revista possa retrair ou corrigir o trabalho com a maior brevidade possível.

Um autor não deve publicar manuscritos que descrevam essencialmente a mesma investigação em mais de uma revista ou a publicação principal. Se os autores tiverem usado seu próprio trabalho publicado anteriormente, ou trabalho atualmente em revisão, como base para um manuscrito enviado, deverão citar o trabalho anterior e indicar como o manuscrito enviado oferece novas contribuições para além das do trabalho anterior. Submeter o mesmo manuscrito a mais de uma revista constitui simultaneamente um comportamento anti-ético. Publicações redundantes envolvem a divisão inadequada dos resultados do estudo em vários artigos. Os manuscritos que foram publicados em outros lugares, que se encontram em revisão em outros lugares ou que foram publicados ou enviados com dados redundantes não divulgados estarão sujeitos aos procedimentos e sanções.

Autor Correspondente

O nome e o endereço de email válido do autor correspondente são dados a ser fornecidos. O autor correspondente é o autor responsável pela comunicação com a revista para publicação. O autor correspondente é responsável por garantir que todos os coautores sejam incluídos no manuscrito e que todos os coautores tenham visto e aprovado a versão final do manuscrito e concordado com sua submissão para publicação.

Fontes de Financiamento

As fontes de financiamento da investigação do manuscrito devem ser devidamente reconhecidas. É da responsabilidade dos autores seguir quaisquer obrigações de publicação descritas pelas suas entidades financiadoras.

Todas as fontes de apoio financeiro ao projeto ou qualquer conflito de interesses substantivo que possa ser interpretado para influenciar os resultados devem ser divulgadas.

Sanções

No caso de serem encontradas violações documentadas de qualquer uma das orientações éticas, o Editor-in-Chief da *Perspectivas - Journal of Political Science* (agindo de forma independente ou em conjunto com a Equipa Editorial da *Perspectivas - Journal of Political Science*) pode:

1. Rejeitar imediatamente o manuscrito infrator.
2. Rejeitar imediatamente qualquer outro manuscrito enviado à *Perspectivas - Journal of Political Science* por qualquer um dos autores do manuscrito infrator.
3. Proibir todos os autores de submeter novos manuscritos para a *Perspectivas - Journal of Political Science*, individualmente ou em combinação com outros autores do manuscrito infrator, bem como em combinação com outros autores.
4. Proibir todos os autores de fazer parte do Conselho Editorial da *Perspectivas - Journal of Political Science*.
5. Nos casos em que as violações das orientações éticas são consideradas particularmente maliciosas, a *Perspectivas - Journal of Political Science* reserva o direito de impor sanções adicionais.



Perspectivas - Journal of Political Science is a peer reviewed journal edited by the Research Center in Political Science (University of Minho and University of Évora).

A Perspectivas – Journal of Political Science é uma revista com arbitragem científica editada pelo Centro de Investigação em Ciência Política (Universidade do Minho e Universidade de Évora).



CICP/Editor

