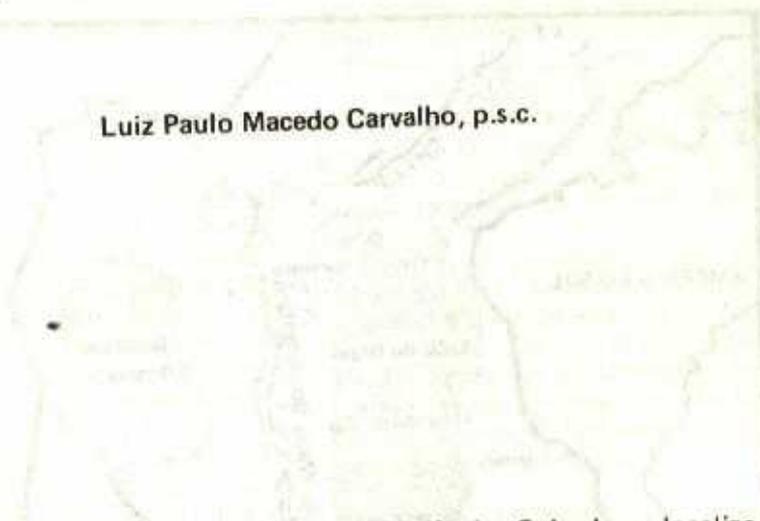


ATLÂNTICO SUL



Luiz Paulo Macedo Carvalho, p.s.c.



CARACTERIZAÇÃO

De origem recente, o Oceano Atlântico surgiu no período carbonífero, em consequência da fragmentação de um antigo continente, de cuja ruptura nasceram a África e a América do Sul. Daí terem ambos os continentes enorme semelhança geológica e os litorais da África Ocidental e da América do Sul, acentuada correlação positiva.

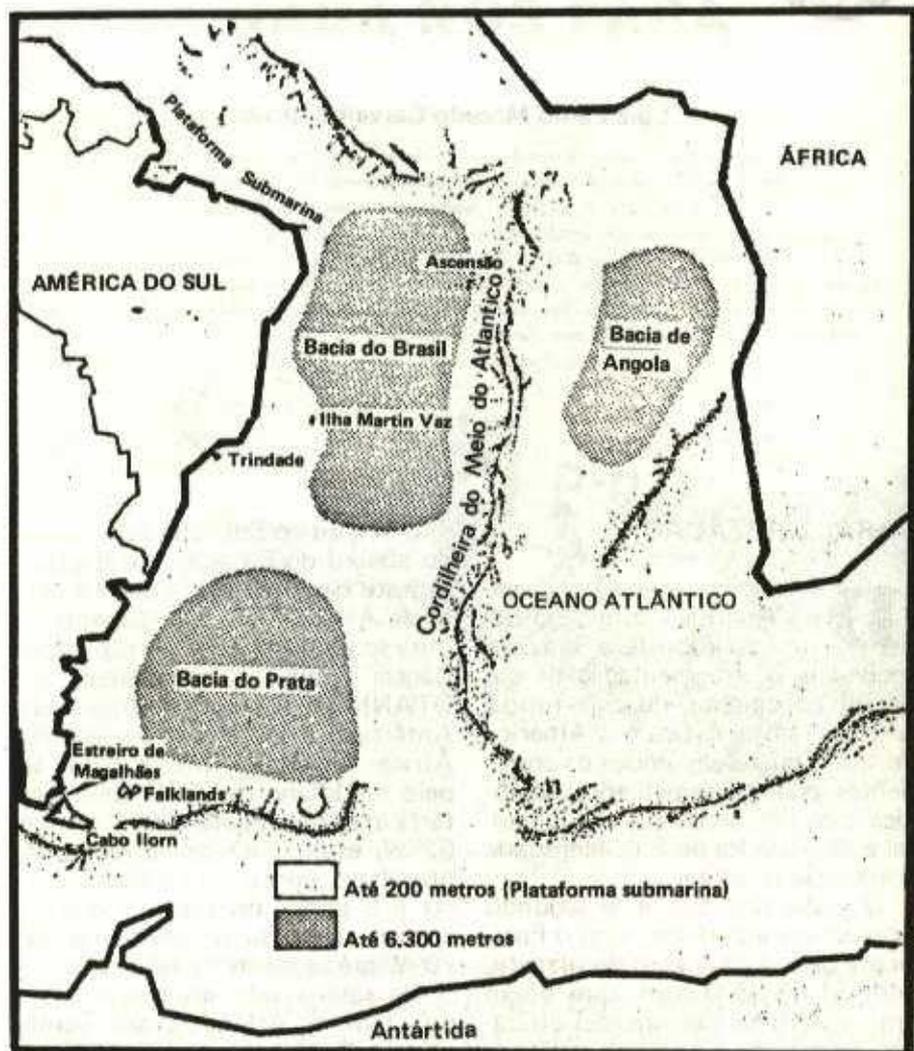
O Atlântico Sul é o segundo oceano em superfície, após o Pacífico e dentre os quatro do planeta, com 51.000.000 km² que põem em contato os continentes africano, americano, europeu, ártico e antártico.

Embora constitua uma só massa d'água divide-se em Atlântico Norte e Sul.

O Atlântico Sul acha-se localizado abaixo do Equador entre a costa leste da América do Sul e a oeste da África. Mais precisamente limita-se ao norte com o Trópico de Câncer (limite meridional da OTAN); ao sul com o litoral da Antártica; a leste com a costa da África Ocidental prolongando-se pelo meridiano de 25°E até a Antártica; a oeste pelo meridiano de 62°W, estendendo-se ao longo do litoral do continente sul-americano e a partir do ponto extremo austral deste pelo meridiano de 70°W até as terras da Antártica.

De relevo submarino acidentado, tem o Atlântico Sul como principal acidente geográfico a cordilheira Dorsal Mediana, que estabelece duas grandes depressões — a oriental e a ocidental. Na oriental encontram-se as Bacias

ATLÂNTICO SUL



Argentina e Brasileira; na ocidental localizam-se as Bacias do Cabo Verde e de Angola.

Aproximadamente 70% do relevo submarino acha-se a uma profundidade que varia de 3.000 a 6.000m. A Bacia Argentina no estuário do Rio da Prata é constituída de águas rasas e as sul deste das mais profundas.

A plataforma continental, sendo um prolongamento submerso do continente, estende as características geológicas deste até a profundidade de 200m e ocupa apenas 10% do Atlântico Sul. Nas águas que encobrem a plataforma continental é que se pode explorar mais facilmente a fauna, a flora e as riquezas minerais marinhas. A plataforma continental brasileira apresenta-se ampla na foz do Rio Amazonas, estreita-se no Nordeste e torna a se alongar no litoral sul.

A forte salinidade das águas do Atlântico as faz ricas. A temperatura destes mares, variável em função da profundidade, atinge a máxima de 28°C no Golfo da Guiné.

No Atlântico Sul há correntes frias e quentes. A principal corrente quente é a Sul Equatorial, que nasce nas costas africanas com a de Guiné e, depois, inflete para oeste, atingindo o litoral brasileiro na altura do Cabo de São Roque, onde se bifurca em duas outras: a das Guianas, acompanhando o litoral norte, e a do Brasil, que toma a direção sul. Duas são as correntes frias: a das Falklands e de Bengüela, ambas fluindo de sul para norte, respectivamente pelos litorais dos continentes sul-america-

no e africano até se encontrarem com as do Brasil e Sul-Equatorial.

O Atlântico Sul tem ainda um mar satélite — o Caribe — e liga-se no extremo sul, com os Oceanos Índico e Pacífico, bem como com o Oceano Ártico, ao norte.

A parte mais estreita do Atlântico Sul, com cerca de 1.500 milhas ou 3.500 km, situa-se entre o saliente nordestino brasileiro e o ponto extremo do noroeste africano.

Dentre as principais ilhas do Atlântico Sul destacam-se as de Trinidad e Tobago (área de junção com o Mar das Antilhas), Cabo Verde, Fernando de Noronha, Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Trindade, Falklands, Geórgias e Sanduíches do Sul.

BREVE HISTÓRICO

Pelo que se tem notícia, os primeiros navegadores a singrar as águas do Atlântico Sul teriam sido os Fenícios e Vikings.

O controle do "Mare Nostrum" (Mediterrâneo) pelos genoveses e venezianos que, juntos com os mouros, monopolizavam o comércio de especiarias do Oriente para o mercado europeu, no século XV, despertou a consciência espanhola e portuguesa para a necessidade de explorarem o Atlântico em busca de outros caminhos para as Índias e de novas terras. Tal fato ensejou Portugal a se estabelecer em Çeuta no ano de 1415, na Ilha da Madeira em 1426, no arquipélago dos Açores em 1432, no delta do Níger em 1471 e, em seguida, erguer o Forte de São Jorge no Congo, iniciando assim o ciclo dos desco-



brimentos, estimulado também pela "Bula Intercaetera", baixada pelo Papa Alexandre VI, em 1493, que dava exclusividade de navegação aos povos ibéricos.

Beneficiado pela vantajosa posição do porto de Lisboa na Península Ibérica, habitado por povo afeito ao mar, movido pela imposição econômica de procurar novas rotas marítimas, determinado a conquistar os mares e outras terras, sob a égide da Escola de Sagres, marcou Portugal sua presença na história com os grandes navegadores dando maior dimensão ao mundo. Assim, em 1488, o Cabo da Boa Esperança foi dobrado, acontecimento tão importante quanto fora cinqüenta e quatro anos antes a passagem do Cabo Bojador. Segue-se a descoberta do caminho marítimo para as Índias (1497-1499) por Vasco da Gama, e do Brasil, em 1500, por Pedro Álvares Cabral. De 1517 a 1519 ocorre a circunavegação do globo, feita por Fernão de Magalhães.

Verificam-se, em seguida, as incursões no Atlântico Sul, dos piratas espanhóis, franceses, holandeses e ingleses, atraídos pelas riquezas achadas na América e nas Índias, bem como incentivados pela debilidade portuguesa em defender as novas colônias.

A navegadores de várias nacionalidades tem sido creditada a descoberta das Ilhas Falklands.

Segundo a versão argentina, em 1520 eram descobertas as Falklands por Estebán Gomes, piloto da armada de Fernão de Magalhães, o que lhes asseguraria a posse delas por herança dos espa-

nhóis, devido o firmado no Tratado de Tordesilhas (1494).

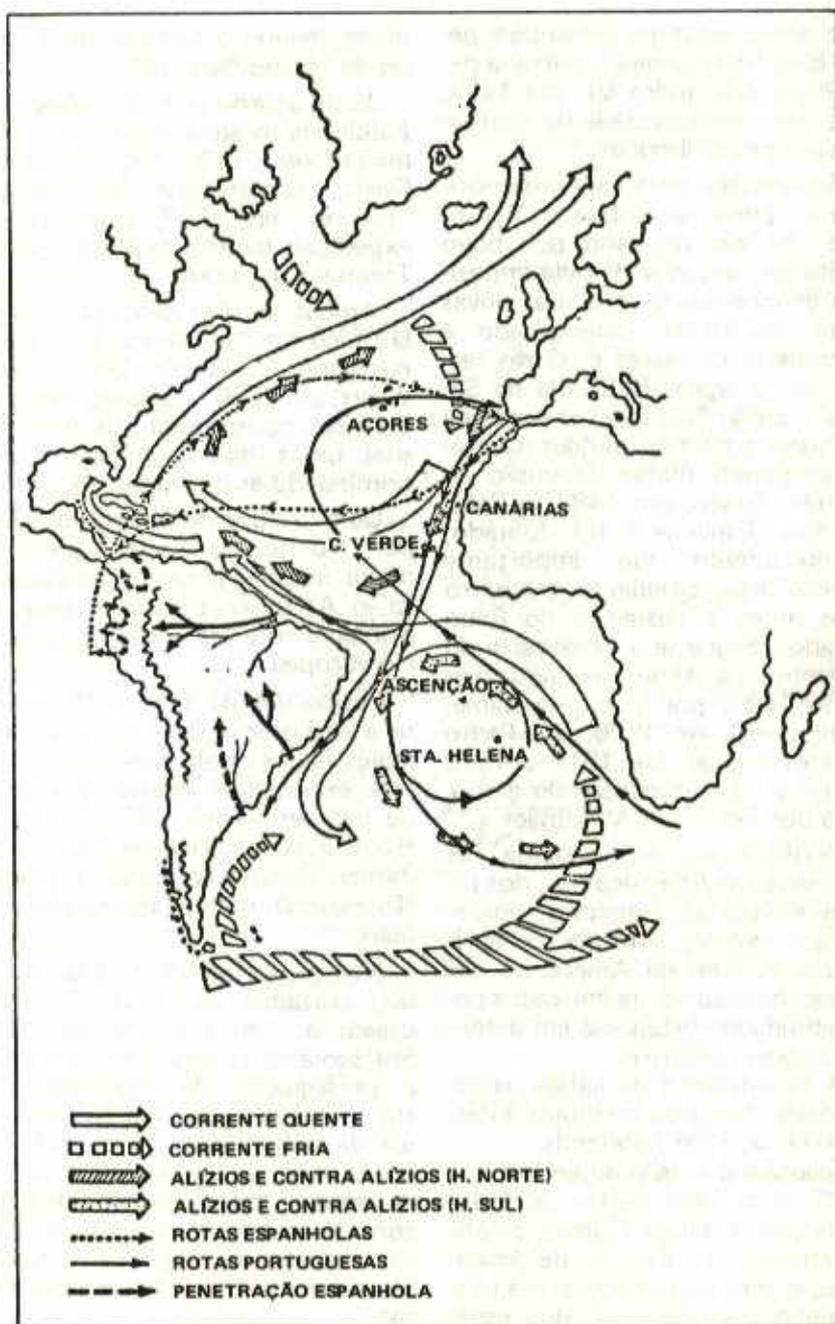
Já de acordo com os ingleses, as Falklands foram avistadas pela primeira vez, pelo Capitão John Davis, comandante do veleiro "Desire", em 1592, a serviço da expedição náutica exploratória de Thomas Cavendish.

Ambas versões são discutíveis. O único fato comprovado é que o navegador holandês Sebald von Weert, em 1600, assinalou nas suas derrotas, como mera referência visual, umas ilhas naquela área, denominando-as de Sebaldinas.

Com o advento do navio a vapor, no século XVIII, que deu maior impulso à navegação oceânica, o Atlântico transformou-se na principal rota marítima de comércio europeu.

Pouco depois, em 1772, inicia-se a exploração da Antártica pelo inglês James Cook, seguindo-se outras expedições àquelas paragens de ingleses (William Smith, James Ron), norte-americanos (Nathaniel Patner, Charles Wilkers), franceses (Dumont Durville) e alemães (Gottlieb).

Nos anos vinte do século passado, cortados os laços que nos uniam à metrópole, o Atlântico Sul serve de cenário também para a perseguição da esquadra que transportava os portugueses expulsos da Bahia. Seguiram-se as lutas no estuário do Prata onde as ações da armada portenha dificultavam consideravelmente a presença naval brasileira na área, a despeito do bloqueio marítimo haver sido eficaz.



A utilização do Atlântico Sul no passado, como via de comunicação marítima, convém salientar, não se restringiu ao sentido geral norte-sul, ao longo do litoral e entre a Europa e a África ou América, ou em demanda do Índico e do Pacífico, mas também de leste para oeste, representado pelo tráfego negroiro do continente africano para o americano.

Com a inauguração do Canal de Suez (1869) e do Panamá (15 Ago 1914), o Atlântico perdeu a sua característica de principal via de comunicação entre o Hemisfério Norte e Sul, condição esta que voltaria a recuperar nos idos de 60, com o surgimento dos superpetroleiros e graneleiros e com o fechamento de Suez em 1967. Em consequência, as Falklands se tornaram um ponto remoto, visitado apenas por poucos navios.

No século em curso, os dois conflitos mundiais transformaram o Atlântico Sul em palco de combates e ações navais de porte, apesar de ser considerado pelo Alto Comando Alemão um teatro de operações secundário.

Em 1914, as Falklands voltaram ao noticiário mundial, com a batalha naval travada entre as belonaves inglesas e alemãs do Almirante von Spee.

A 3 de outubro de 1939, como resultado da proposta dos EUA na Conferência Panamericana do Panamá, foi instituída oficialmente a Zona de Segurança Panamericana, na qual ações de guerra entre os beligerantes deveriam ser evitadas. Em dezembro daquele mesmo ano, ocorreu a Batalha do Rio da

Prata, onde foi interceptado pela esquadra inglesa do Almirante Harwoods, no interior da referida área, o encouraçado de bolso Graf Spee.

Em síntese, os corsários armados por Buenos Aires no passado, se bem que não hajam comprometido seriamente o tráfego marítimo brasileiro, reavivaram o tipo de ameaça exercida anteriormente pelos piratas ingleses, franceses e holandeses, ameaça essa que nos causou pesadas baixas e grandes transtornos na 2ª Grande Guerra, com a ação dos corsários alemães e dos submarinos italianos e germânicos, hoje potencialmente representada pela maciça presença do Poder Naval Soviético.

Em junho de 1982, o mundo estarrecido presenciou combates aeronavais e terrestres no Atlântico Sul, tirando as Falklands do esquecimento histórico.

APRECIÇÃO ESTRATÉGICA

Sendo aproximadamente 3/4 partes da superfície do globo cobertas por mares, é o planeta mais marítimo do que continental, o que empresta relevância aos oceanos. Desta forma, a maritimidade é um fator valioso, pois fortalece a soberania dos Estados e assegura-lhes liberdade de movimento que lhes facilita o intercâmbio comercial.

Daí ser o Atlântico o mais importante dos oceanos, uma vez que permite o estabelecimento de comunicações marítimas entre a América, a Europa e a África e abre as portas para o acesso à Ásia,

bem como à Antártica e ao Ártico.

O Atlântico Sul ganha maior expressão dadas as ligações com o Pacífico e o Índico, respectivamente, através das rotas marítimas do Estreito de Magalhães ou do Cabo de Hornos e do Sul da África.

Recentemente, o Atlântico Sul tornou-se o foco da atenção mundial devido em suas águas passarem as rotas marítimas vitais para a economia e a defesa do Ocidente, como a extensa Rota do Cabo, por onde circular 90% de todo o petróleo procedente do Golfo Pérsico para a América e a Europa. Além desta principal rota cumpre destacar o significado das rotas costeiras que ligam os países sul-americanos debruçados sobre o Atlântico aos EUA e a Europa, além de servirem ainda aos países da América do Sul mediterrâneos ou voltados para o Pacífico, através dos rios da Prata e Amazonas.

A importância estratégica do Atlântico Sul cresce diante das três passagens que apresenta:

— o estreitamento entre o Cabo de São Roque, no saliente do Nordeste brasileiro, e Dakar, no Noroeste da África (caminho mais curto entre a América e a massa continental afro-euro-asiática);

— os Estreitos de Drake, Magalhães e Beagle, únicas ligações diretas e contínuas do Atlântico com o Pacífico;

— as águas adjacentes ao Sul da África, que dão acesso ao Índico, Oriente Médio, Ásia e Oceania.

As raras ilhas existentes no Atlântico Sul tornam-se altamente valorizadas dada a possibilidade de servirem de base de apoio à nave-

gação marítima ou aérea e às operações militares.

O Atlântico Sul é também um manancial de riquezas minerais e proteínas. Há sinais de grandes reservas petrolíferas na plataforma continental da América do Sul, África Ocidental e Antártica. Nódulos polimetálicos, contendo manganês, cobre, cobalto, ouro e zinco, já foram assinalados em suas profundezas, além de grandes depósitos compactos de diversos outros minerais. O aproveitamento das marés, correntes marítimas e diferenças térmicas das águas propicia recursos energéticos de natureza hídrica. A tudo isso acresça-se o valor da fauna marinha, constituída de peixes, cetáceos, crustáceos e moluscos, fonte inesgotável de proteínas.

A medida que as tensões entre o Leste e o Oeste se acentuam, aumenta a importância do Atlântico Sul, que por sua posição estratégica inopinadamente pode voltar a servir de bastidor para um confronto entre as superpotências em conflito total ou limitado. Se isso ocorrer, ameaças que remontam à época da 2ª Guerra Mundial, serão não só revividas, mas agravadas por um novo fator — a presença e a influência soviéticas na área.

Tal quadro sugere, em uma sumária apreciação estratégica, enfatizar os seguintes aspectos:

— importância cada vez maior do Sul da África, da parte meridional do continente sul-americano e das ilhas oceânicas, considerando-se a expansão comunista nas Antilhas e na África negra;

- controle soviético do Estreito de Drake e da Rota do Cabo;
- dependência do petróleo do Oriente Médio pelo bloco ocidental;
- interesse internacional na Antártica;
- valorização dos recursos minerais da área;
- reserva de proteínas naturais diante da carência de alimentação mundial.

O Atlântico Sul esteve por muito tempo esquecido, em face do Atlântico Norte estabelecer ligação direta da América com a Europa e constituir a via de acesso mais curta para o Oriente Médio, através do Mar Mediterrâneo. Assim sendo, enquanto as grandes potências ocidentais sempre concentraram sua atenção no Hemisfério Norte, comprovada pela existência da OTAN, o Atlântico Sul continua desguarnecido.

Com o fechamento do Canal de Suez, em decorrência dos conflitos árabes-israelenses, e devido suas dimensões não mais comportarem os superpetroleiros e navios-aeródromos, foram revividas as rotas oceânicas que contornam o Sul da África e seguem para o norte e o oeste, em demanda da Europa e América e do Pacífico, respectivamente. A situação agrava-se com a instalação de bases soviéticas aeronavais na Guiné ou Guiné Bissau e influência indireta exercida pelos cubanos em Angola, que permitem a operação de aeronaves e belonaves de longo alcance, inclusive submersíveis nucleares, no Atlântico Sul até a parte central do litoral sul-americano, ameaçando inter-

ditar as rotas costeiras ou oceânicas até a cidade do Cabo ou, na direção norte até Gibraltar. Ao mesmo tempo, convém salientar que, dia-a-dia, as potências ocidentais encontram maiores dificuldades em obter e manter bases no exterior, para abastecimento de suas esquadras e apoio aéreo. Por exemplo, a única base disponível para abastecer a 2ª Frota dos EUA que garante a saída do Atlântico Sul em direção ao Índico e ao Sudeste Asiático e vice-versa, está localizada em Simonstown a 50 km da cidade do Cabo, na África do Sul. Acresça-se a isso que a situação enfrentada pelos EUA é delicada, devido não apoiar a política do "apartheid" adotada por aquele país, o que poderá acarretar repentinamente o fechamento da base.

Tais ameaças têm valorizado, cada vez mais, o Sul da África, o Cone Sul da América e as ilhas oceânicas próximas.

Por outro lado, o Canal do Panamá, diante da transformação de Cuba em satélite da União Soviética e da expansão das guerrilhas comunistas na América Central, tornando inviável a abertura de uma nova passagem contínua do Atlântico para o Pacífico na Nicarágua, além das restrições impostas pelas medidas de suas comportas (110 pés de largura, 1.000 pés de comprimento e 41 pés, no máximo, de profundidade, dependendo da época do ano), ao tráfego marítimo de navios de grande porte, veio reforçar a importância do Estreito de Drake, no extremo do Atlântico Sul.

Apesar das vantagens proporcio-

nadas pelo Canal do Panamá de encurtar distâncias entre os dois maiores oceanos do mundo economizando tempo e combustível, além de facilitar o suprimento e a manobra de forças de um teatro de operações para outro, o que assegura maior segurança, a sua vulnerabilidade a atos de sabotagem e bloqueio ressalta a necessidade de ser mantida a rota do Estreito de Magalhães ou do Cabo de Hornos. Se comparada estas duas rotas, a do Estreito de Magalhães revela-se superior a outra, por razões econômicas e de segurança. Navegar pelo Cabo de Hornos em direção ao Pacífico leva a enfrentar condições atmosféricas adversas, fortes ventos contrários e risco de colisão com "icebergs". Se considerada a travessia em sentido contrário, do Pacífico para o Atlântico, apesar de se inverter a direção do vento, persistem as desvantagens inerentes às más condições meteorológicas e ao perigo de colisão com "icebergs". Não obstante, a navegação pelo Estreito de Magalhães é mais segura e cerca de 230 milhas mais curta, afora permitir a passagem de grandes navios aeródromos e superpetroleiros.

A Antártica, por sua vez, também exerce considerável influência estratégica no Atlântico Sul, dada a sua valiosa posição, suas inexploradas reservas minerais nobres, inclusive petróleo, e de proteínas para a humanidade, destacando-se o "krill", outros crustáceos, cetáceos e peixes. O término do prazo de validade do Tratado da Antártica, em 1989, restringe, à medida que os dias passam, o tempo dis-

ponível para o surgimento de fatos novos que venham a justificar futuras pretensões internacionais naquela região.

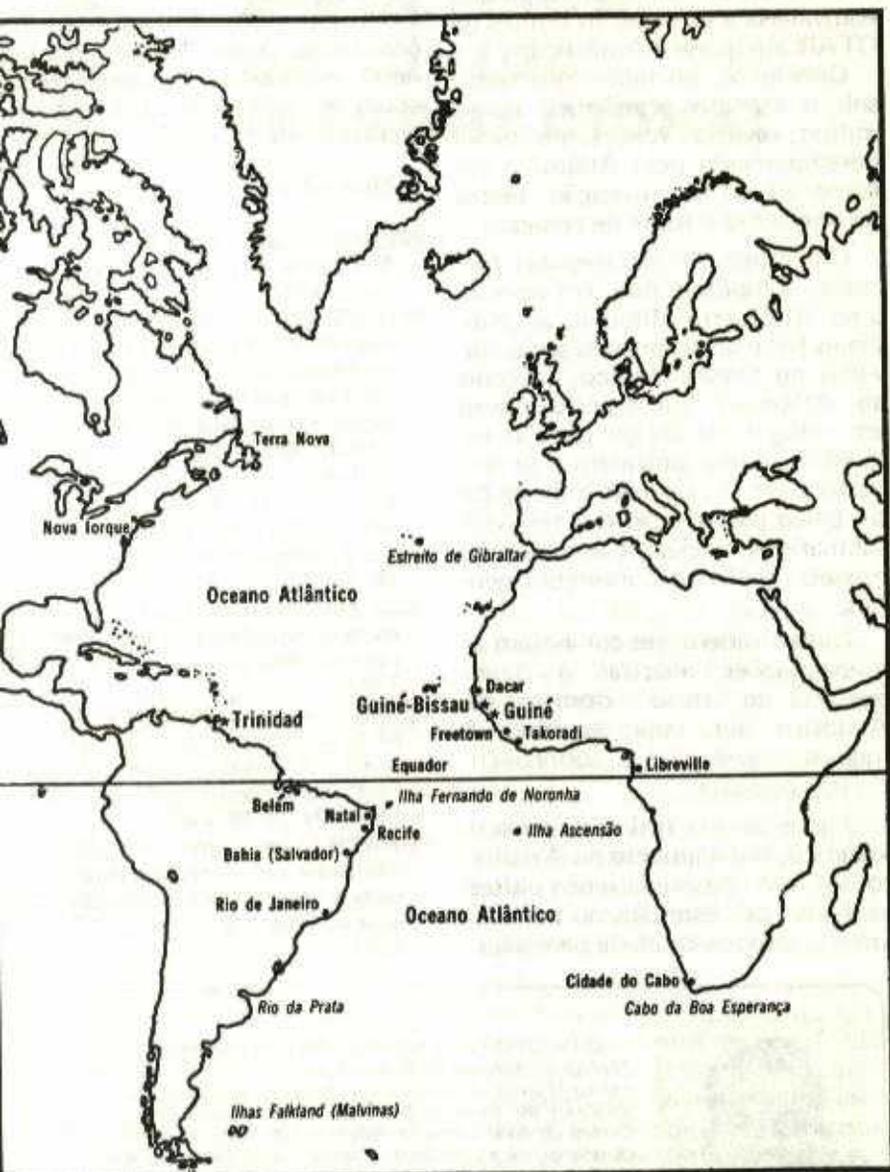
Localizadas estrategicamente nas proximidades do Estreito de Drake e da Antártica, as Falklands, Geórgias e Sanduíches do Sul constituem acidente capital para quem deseje controlar as rotas e as riquezas do extremo do Atlântico Sul.

A posição geoestratégica da Argentina neste contexto é de imensa valia pelo domínio exercido sobre o Estreito de Drake e pelo apoio de toda ordem que poderia prestar a operações militares no Atlântico Sul.

Consciente do seu valor estratégico, a Argentina sentiu-se incentivada a reconquistar as Falklands, Geórgias e Sanduíches do Sul, para ampliar sua capacidade de atuação e a sua área de confrontação na Antártica, antes de 1989, onde tem pretensões, tudo com a finalidade de ganhar maior prestígio internacional. Se sáíssem vitoriosos política e militarmente nas ilhas, os argentinos, sem dúvida, teriam abreviado uma solução favorável para suas disputas com o Chile, no Canal de Beagle.

Na hipótese de procederem as notícias veiculadas de que a União Soviética informara à Argentina estarem os EUA e o Reino Unido negociando a instalação de bases militares nas Falklands, ficariam sepultados definitivamente as reivindicações históricas argentinas de soberania sobre as ilhas e reduzido o significado de sua posição geoestratégica como país. Acaba-

ATLÂNTICO SUL



ria o Atlântico Sul unido ao Atlântico Norte, sob o controle direto dos EUA e do Reino Unido, o que equivaleria a estender os limites da OTAN até quase à Antártica.

Conclui-se, portanto, que tanto sob o aspecto econômico como militar, avulta importante papel desempenhado pelo Atlântico Sul como via de comunicação, teatro de operações e fonte de riquezas.

Um grupo de estrategistas formulou a hipótese que, em caso de uma III Guerra Mundial, as principais batalhas aéreas serão travadas no Oceano Índico, cabendo ao Atlântico Sul transformar-se em refúgio ou abrigo para as esquadras se reorganizarem e se reabastecerem o que não impede de ser palco para a ação dos terríveis submarinos nucleares armados de mísseis balísticos intercontinentais.

Tais considerações aumentam as preocupações relativas a quem exercerá no futuro o domínio do Atlântico Sul, cuja segurança é inquestionável para a sobrevivência do Ocidente.

Diante do expansionismo naval soviético, notadamente no Atlântico Sul, e do despreparo dos países banhados por este oceano para assumir a responsabilidade pela segu-

rança do tráfego marítimo nele, bem como de indefinição da única potência capaz de defendê-lo — os EUA, paira uma grande interrogação sobre o que poderá ocorrer nesta importante área estratégica, como já ficou evidenciado durante o conflito de 1939-45.

Bibliografia

- ARANDA, José Calvendo. Interesses Marítimos do Brasil. ESG. Rio de Janeiro, 1983.
- DOMONT, Guilherme Eugênio Barbosa. Importância Estratégica do Atlântico na Segurança e Desenvolvimento do Continente Americano. *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro, 669:4-40, s.d.
- FLORES, Mário César. O Brasil e o Atlântico Sul: Importância Estratégica do Atlântico Sul e Proteção à Navegação Marítima. *Cadernos de Estudos Estratégicos*. Rio de Janeiro, 3:5-48, Set 82.
- _____. Maritimidade: Causa de Progresso ou de Risco? *Segurança & Desenvolvimento*. Rio de Janeiro, 190:78-90, 1982.
- LESSA, Luiz G. S. Atlântico Sul: Importância do Brasil no Decorrer da 2ª Guerra Mundial. *Military Review*. Fort Leavenworth, Kansas, EUA, LXIII (2): 24-38, 1983.
- ROHWER, Jurgen. Operações Navais da Alemanha no Litoral do Brasil Durante a Segunda Guerra Mundial. *Navigador*. Rio de Janeiro, 18:4-38, 1982.



O Cel. OEMA Luiz Paulo Macedo Carvalho possui os cursos de Técnica de Ensino, de Motomecanização (EsMB), de Aperfeiçoamento (EsAO), de Comando e Estado-Maior (ECEME), de Estado-Maior do Exército Britânico (Staff College Camberley), do Centro do Real Corpo de Educação do Exército Britânico (Beaconsfield), de Extensão de Manutenção e Reparação Automóvel, do Exército dos EUA (Aberdeen Proving Ground), e Superior de Guerra (ESG), além de ser bacharel em Ciências Políticas e Econômicas. Integrou também o corpo permanente da Escola Superior de Guerra e o Conselho Editorial da Biblioteca do Exército. É membro do Instituto Internacional de Estudos Estratégicos, de Londres, e sócio-fundador do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos. Ocupa a cadeira de Mallet no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.