



O MAR: ENFOQUE GEOPOLÍTICO

Therezinha de Castro

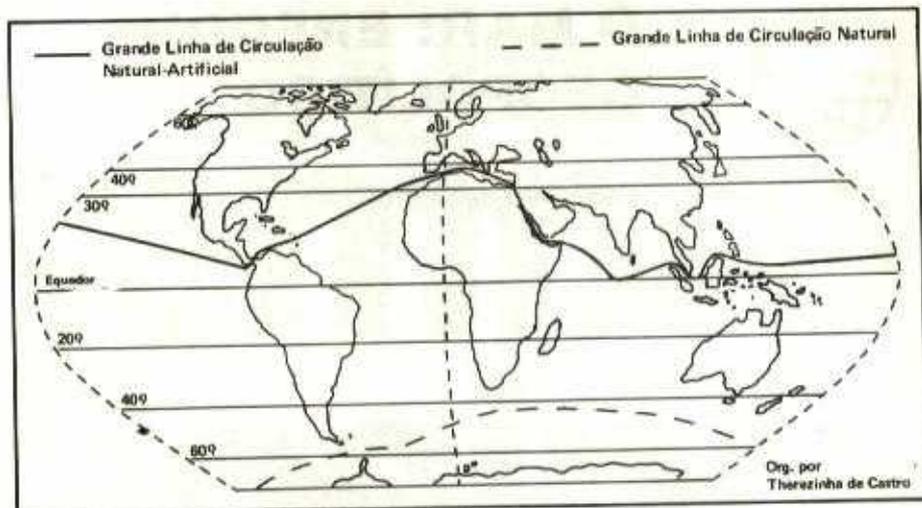
INTRODUÇÃO

Embora a Geografia e a Economia se venham dedicando ao estudo das fronteiras, a Geoestratégia e a Geopolítica são as que mais se aprofundam nesses estudos. Nessas condições, em se tratando da defesa nacional, as fronteiras se classificam em principais e secundárias; as primeiras representando as zonas afeitas a operações bélicas de magnitude e as segundas mais protegidas contra o inimigo externo. Atendo-se a essa classificação da Geoestratégia, a História nos mostra que as mesmas variam através do tempo, no espaço, em função dos diferentes graus de estabilidade ou instabilidade por que passaram ou passam.

Em se tratando da Geopolítica Integralizada, num sentido mais amplo, as fronteiras se classificam

em terrestres, marítimas e aéreas, correspondendo aos respectivos espaços nos quais exercem suas funções.

Ao focalizar as fronteiras marítimas, a Geopolítica vai ingressar num campo bastante prolixo, que exigirá, além de grande esforço, também uma perspicaz e profunda compreensão dos problemas que irá enfrentar. Sobretudo, levando-se em conta estar o mundo atual dividido em dois grandes blocos de ideologias rivais; conseqüência de um eixo histórico que se desenvolveu na faixa compreendida entre as latitudes de 30° e 60° norte (Mapa 1). E se foi nesse hemisfério que se implantou a rota da expansão da civilização, nele se concentrou o mais importante eixo de comunicação através da Grande Linha de Circulação Natural-Artificial. Num confronto, avulta a im-



portância da Antártica, ainda sem estatuto jurídico (cobiçada por potências setentrionais), no hemisfério sul eminentemente marítimo, em torno da qual se delinea a Grande Linha de Circulação Natural livre de quaisquer imposições do Direito Internacional. Dentro do contexto geopolítico, talvez seja mais exato concluirmos (guardadas as devidas proporções dentro do fator tempo), que nos encontramos ainda, a despeito da conquista do espaço aéreo, num caracterizado choque entre a expansão terrestre e o Poder Marítimo.

Como o alto-mar é zona internacional, as fronteiras marítimas correspondem ao espaço compreendido entre a linha de costas e águas próximas; compondo-se de mares territoriais ou jurisdicionais, das zonas contíguas e da plataforma continental.

O mar territorial ou jurisdicional se constitui numa faixa ao longo da costa de um Estado sobre a

qual este exerce seus direitos de propriedade e de soberania. A linha de base normal que serve para medir-lhe a extensão é "a linha da baixa mar ao longo da costa, tal como se acha nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado Ribeirinho". Assim particulariza a Convenção de Genebra sobre o mar territorial e a zona contígua que "onde existe uma série de ilhas ao longo da costa e em proximidade imediata, o método das linhas de base retas, ligando os pontos apropriados, pode ser adotado para o traçado da linha a partir da qual é medida a extensão do mar territorial". No entanto, como "o traçado destas linhas de base não pode afastar-se de maneira apreciável da direção geral da costa", conclui a referida Convenção que "as zonas de mar situadas aquém dessas linhas devem estar suficientemente ligadas ao domínio terrestre para que sejam submetidas ao regime de águas

internas". Conseqüentemente, o Estado Ribeirinho deve indicar com clareza as linhas de base retas nas cartas marítimas, assegurando-lhes a suficiente publicidade.

O limite do mar territorial vem a ser definido por "uma linha cujos pontos se situam a uma distância igual à extensão do ponto mais próximo da linha de base"; as linhas de base são traçadas em direção ou a partir das elevações de terreno descobertas na maré baixa.

A zona contígua "não pode estender-se além de 12 milhas contadas da linha de base que serve de ponto de partida para medir a largura do mar territorial".

A Convenção de Genebra, de 1958, foi o documento básico para o Brasil até o Decreto de 25 de março de 1970 estendendo para 200 milhas o nosso mar territorial. É esse ato unilateral adotado por vários países, notadamente sul-americanos, que a Convenção para os Direitos do Mar, elaborada em 30 de abril de 1982, em Nova York, procura anular. Os Estados Unidos ao lado da Turquia e de Israel, votaram contra a Convenção, enquanto o Brasil e outras 130 nações se manifestaram a favor, com a Rússia, o leste europeu e países nórdicos se abstendo.

O documento altamente polêmico só poderá ser adotado oficialmente pelo Brasil se ratificado pelo Congresso; e só terá força de documento jurídico internacional quando obtiver 60 ratificações ou adesões necessárias para entrar em vigor.

Segundo essa nova Convenção o mar territorial será mantido den-

tro das 12 milhas, porém, acrescido de uma zona econômica exclusiva de 188 milhas e de uma plataforma continental jurídica de até 350 milhas.

A plataforma continental que corresponde a menos de 10% do leito dos mares, forma a parte do território submerso de um Estado da linha média das marés na costa até a curva batimétrica de 200 metros. É justamente a partir daí que as terras submersas descem com maior inclinação até as profundidades da região abissal entre 3.300 e 5.500 metros abaixo da superfície do mar; devendo-se notar que a profundidade média das águas do mar é de 3.800 metros, enquanto mais de 75% do solo oceânico se acha à profundidade de menos de 5.000 metros.

Conclui-se, então, que enquanto o Direito Internacional procura determinar o espaço marítimo, no qual os Estados devem exercer a sua soberania, a Geopolítica é levada a determinar a esfera marítima de domínio desses mesmos Estados. Isto porque o espaço marítimo se constitui em zona de contato e de acesso no âmbito das Relações Internacionais, mantendo, dentro do contexto, linhas de inversão que requerem a médio e a longo prazos previsões não só custosas como ainda intrincadas; tudo isso, tendo em vista que se em tempos remotos o mar se constituiu numa fronteira natural segura, atualmente deixou de sê-lo.

Conseqüentemente, "a grande influência que exercem os valores do mar, na vida e evolução dos Estados, permite apreciar que este é

um elemento de preponderante importância geopolítica". (Jorge E. Atencio — *Qué es la Geopolítica*.)

Dentro, pois, do enfoque geopolítico, o mar se constitui num dos elementos geográficos de maior influência na vida dos Estados, na relação direta de seu espaço.

Calculada a superfície total do Globo Terrestre em 510.100.800 km², observa-se que apenas 144.118.350 km² constituem área terrestre, enquanto 365.982.450 km² são ocupados pelas águas; o hemisfério norte da Terra possui 39% de terra firme e 61% de água, enquanto o hemisfério sul se apresenta com 17% de terra firme para 83% de água. Por outro lado, curiosamente, ao examinarmos um Planisfério, observamos que (numa cifra de 19 em 20 vezes) cada vez que tocamos num ponto da superfície em terra firme seu antípoda corresponde a uma região de águas; esta é a primeira lei geral da oposição diametral dos continentes e mares.

Conclui-se então que do "mare liberum" do holandês Grotius ao "mare clausum" do inglês Selden, o mar exerceu, desde primórdios da História, dentro de suas características ambientais, influências decisivas nas atividades humanas.

A circulação marítima, englobando desde a mobilidade e capacidade dos navios até a unidade dos oceanos, é o grande fator do Poder Marítimo. Embora a superioridade aérea seja apontada como uma das condições para o domínio do mar, "a tese de quem

controla a subsuperfície ou o ar, controla *ipso facto*, a superfície, não é verdadeira. Ao contrário, para controlar a subsuperfície e o ar sobre alto-mar, é preciso, primeiro, controlar a superfície... Apesar dos progressos que possam ser realizados na navegação aérea, a maior parte do volume do comércio internacional será transportada pelo mar e pelo mar serão conduzidas as Forças Armadas, com seu armamento e equipamento para a ocupação do território de um dos beligerantes que dará fim à guerra". (Almirante A. C. Raja Gabaglia — *Algumas Considerações sobre o Poder Marítimo* — "A Defesa Nacional" n.º 545 — dezembro de 1959.)

Levando-se em conta ser o mundo atual economicamente interdependente e que o grosso do comércio se faz por meio de navios, conclui-se que: "na guerra, o bloqueio das Forças Navais pode privar eficientemente uma nação do comércio marítimo e reduzir assim o seu potencial de guerra. Na paz, ele pode ser usado restritamente para impedir uma nação de praticar um ato que faça perigar a concordia mundial". (Capitão Roberts D. Powers Jr. — *O Bloqueio para Vencer sem Matar* — "A Defesa Nacional" n.º 549 — abril de 1960.)

E do conceito de autoridade que evolui para o de soberania, passando para o de domínio, para, no dispor de forças, chegar ao Poder, veremos que este, estruturando toda uma política nacional se gera durante a paz dentro do "si vis pacem para bellum". Conseqüentemente, a despeito de novos

e sofisticados armamentos, o domínio dos mares continua a representar papel de suma importância numa escala ainda maior da que foi no tempo de Mahan.

A TEORIA DO PODER MARÍTIMO

Considerado o "Evangelista do Poder Naval", o Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) ganhou prestígio mundial através de seu livro *Influência do Poder Marítimo na História* (1660-1782)***, editado em 1890 e traduzido do inglês para vários outros idiomas.

Nessa obra desenvolve sua célebre teoria do Poder Marítimo com base em fato historicamente comprovado de que o controle dos mares para fins comerciais e militares fora trunfo decisivo em todas as guerras desde o século XVII. Sintetizando que "o Poder Marítimo é a base vital do poderio de um Estado", englobava sua doutrina dentro de quatro fatores:

- 1º — Posicionamento e Fisiografia.
- 2º — Extensão Territorial.
- 3º — Aspecto Psicossocial: População e Caráter Nacional.
- 4º — Política de Governo.

Considerando o Poder Marítimo intrinsecamente superior ao Terrestre, analisava Mahan, em con-

fronto, o posicionamento e fisiografia da Inglaterra, França e Holanda. Descrevia a Inglaterra como um país sem problema de fronteiras terrestres, num "esplêndido isolamento" que a mantinha geoestrategicamente afastada do continente mas podendo, pelo seu posicionamento em relação à Europa, agir contra portos continentais. Nessas condições, com o mínimo de poder militar terrestre, mas com uma frota soberana, tinha sempre a vitória final. Em suma, por seu posicionamento e fisiografia pôde prescindir de um grande Exército e encetar todos os meios e esforços na direção de seu Poder Naval.

Quanto à França, sua desvantagem se encontrava não só nos interesses continentais a defender como ainda na dupla costa Atlântica-Mediterrânea, tendo, pois, que repartir seus meios navais; soldada ao continente como a Holanda, não era, portanto, beneficiada com a insularidade inglesa.

Para Mahan, as costas como fronteiras marítimas, dependiam das condições portuárias de que dispunham, quer como fatores de poderio e riqueza na paz ou de debilidade em tempos de guerra, carecendo, portanto, do desenvolvimento do Poder Naval. A fisiografia também contribuía para a maior ou menor atração marítima. Um território que pela gama variada de recursos viesse a bastar a um Estado, o induziria fatalmente à continentalidade; contrariamente, outro impelido pela pobreza, estaria mais predisposto à maritimidade.

* Publicou ainda entre outros trabalhos: "A Influência do Poder Marítimo na Revolução Francesa e no Império (1793-1812)" (Ed. 1892); "Os Interesses da América no Poder Marítimo" (Ed. 1897); "O Poder Naval e sua Relação com a Guerra de 1812" (Ed. 1905); "Da Vela ao Vapor" (Ed. 1907); "Administração Naval e Guerra Naval" (Ed. 1908); "Estratégia Naval" (Ed. 1911).

Por outro lado a maior ou menor extensão costeira poderia vir a representar um fator de força ou de debilidade na razão direta em que viesse a influir na atração do efetivo populacional e sua consequente disposição para o Poder Marítimo. E, em se tratando de Poder Marítimo, uma frota poderosa interessará bem mais ao Estado que possua maior número de habitantes dedicados às atividades relacionadas com o mar do que propriamente em função de sua população total.

Em se tratando do segundo ponto da Doutrina de Mahan, o da extensão territorial, para compensá-la tratou a Inglaterra de adquirir "glacis defensivos", ocupando posições geoestratégicas, primeiro nos mares interiores e estreitos; e assim, do Mediterrâneo, partiu para os oceanos.

Nessa corrida marítima tanto a França quanto a Holanda levaram, comparativamente com a Inglaterra, grande desvantagem. Sobre tudo a Holanda, que no Congresso de Viena (1815) entregou à Inglaterra tanto a Colônia do Cabo como a ilha de Ceilão, dois pontos geoestratégicos imprescindíveis na rota oceânica.

Rota oceânica de comércio abandonada por Portugal, depois ocupada pela Holanda e que entrava então na esfera de interesses da população inglesa, que, sustentando o Poder Naval, necessitava do que Mahan caracterizava como "flechamento de rotas".

Assim, dentro do aspecto psicossocial, Mahan distinguia o fato da população francesa apresentar-

se com um caráter nacional mais ligado a terra que lhe bastava para a sua subsistência; em contrapartida, tanto os ingleses quanto os holandeses, sem espaço territorial que lhes satisfizesse, pelo menos o setor alimentar, tinham que valer-se do mar.

O mesmo fenômeno ocorrera entre Portugal e Espanha; os portugueses, pela exiguidade de seu espaço e "esplêndido posicionamento" no Atlântico, lançaram-se muito antes dos espanhóis ao mar e nele se mantiveram mais tempo, em busca de uma sobrevivência e jogo de interesses que seus vizinhos na Península Ibérica vislumbravam mais largamente no continente.

Dentro do quarto e último item de sua doutrina, Mahan aborda a política governamental inglesa, bem mais orientada para o mar, contrastando com a da França, de interesses hegemônicos no continente. Afirmava Mahan que as diretrizes de um bom governo eram as que se identificavam com o espírito de seu povo, sabendo, como os reis ingleses sempre o souberam, interpretar suas inclinações para o mar, encaminhando o Estado à consecução de uma política coordenada para o Poder Marítimo. Assim, a política de Henrique VIII, transformando os solos agrícolas em campos de pastagens para a obtenção da lã de carneiro para as fábricas, bem como as bases da industrialização lançadas por Elizabeth I, colocaram a Inglaterra numa maior dependência do mar; dependência que o Ato de Navegação de Cromwell (1651) veio acentuar e consagrar.

Mahan exerceu de 1890 até o começo da Primeira Guerra Mundial, quando faleceu, influência marcante na Doutrina Naval de Guerra. Para esse militar estadunidense, nascido em West Point, o Poder Terrestre encontrava obstáculos geográficos que a unidade e mobilidade dos mares superavam. Tornou, por isso, seu, o lema de Temístocles, o vencedor da Batalha de Salamina — “aquele que comanda o mar comanda todas as coisas”; e aderiu a Ratzel ao pregar ser o mar a “fonte de poder nacional”. Nessas condições afirmava Mahan: “nenhuma vantagem de posição pode contrabalançar no correr do tempo, a decisiva inferioridade em Força Móvel organizada... É pela utilização da posição pela Força Móvel que a guerra se decide... O valor de uma posição não lhe é dado tanto pela situação geográfica quanto pela maneira por que é utilizada”. De fato, com a aviação os oceanos encurtaram em distância, perdendo ainda mais a característica de separador dos povos. Em contrapartida, a diminuição das distâncias fez “crescer o valor político das áreas ocupadas pelos oceanos, embora a importância dos mesmos à superfície, em relativa proporção, haja sofrido”. (Everardo Backheuser — *Aspectos Geopolíticos do Mar* — “A Defesa Nacional” nº 539 — junho de 1959.)

Defendendo sua doutrina, Mahan passava do determinismo ao possibilismo ao afirmar que “a superestrutura dos processos táticos deve ser periodicamente alternada ou substituída; no entanto, os an-

tigos fundamentos da estratégia permanecem até hoje, como se repousassem sobre uma rocha”.

Considerando a guerra como uma arte, afirmava: “o almirante tem menos oportunidade de acertar ou errar que o general”.

Através de estudo metódico da guerra naval procurou mostrar tanto à França quanto aos Estados Unidos que a política inglesa era melhor dirigida. A missão da Marinha de Guerra limitada a defesa de costas e a guerra de corso tinha que ser outra. Tinha que dominar a Marinha de Guerra inimiga, pois só assim obteria o domínio do mar; e uma vez obtido o domínio do mar, estaria patenteado o controle das comunicações marítimas do adversário e a conseqüente destruição de seu comércio por mar. Todo esse processo tático implicava no fato de que os objetivos das forças navais deveriam ser tanto as frotas de guerra quanto as frotas mercantes dos adversários.

Para Mahan, Poder Marítimo não era sinônimo de Poder Naval, visto que “não compreende apenas o potencial militar que, navegando, domina o oceano ou parte dele pela força das armas, mas também o comércio e a navegação pacífica que, de um modo vigoroso e natural, deram nascimento à Esquadra e graças a ela repousam em segurança”.

Em função do dogma de concentração marítima de Poder, Mahan defendia uma aproximação real e efetiva entre os Estados Unidos e a Inglaterra. A identidade psicossocial cimentada pelo fato dos Estados Unidos terem sua civi-

lização oriunda da Inglaterra, levou Mahan a conceber essa aliança, pois só ela tornaria os dois imbatíveis no mar.

Mostrava que os Estados Unidos reuniam fatores necessários ao desenvolvimento do Poder Marítimo, já que seu posicionamento, sua configuração fisiográfica e extensão territorial preenchiam os requisitos. Defendendo suas idéias de Poder Marítimo, teve Mahan influência na aquisição pelos Estados Unidos dos "glacis defensivos" formados pelo Havaí e Filipinas na frente do Pacífico; bem como na própria abertura do Canal do Panamá, elo de união entre as duas costas do país, e sua defesa mais efetiva com esta rota bem menor que a do cabo Horn.

E foi assim que Mahan extrapolou para a Geoestratégia ao estabelecer a ligação do Poder Marítimo com a Política Nacional.

Sabe-se que Mahan sofreu, de início, grande oposição por parte da Escola de Alto Comando Naval de seu país, à semelhança do que ocorreu com Sergei Gorshkov até 1952, na Rússia, com sua Doutrina de Facilidades Navais. Dentro do princípio de que "santo de casa não faz milagres", Mahan só começou a ser escutado nos Estados Unidos quando o Imperador Guilherme II da Alemanha se tornou seu discípulo e admirador, e o Almirante Togo recomendou a leitura da obra do geopolítico e geoestrategista estadunidense aos oficiais japoneses. Só então seus conceitos sobre Poder e Estratégia Navais iriam servir à sua Pátria dentro de uma base de sólida consciência

marítima cujos frutos começaram a ser colhidos logo após a Primeira Guerra Mundial.

Autêntico ponto cardeal dos acontecimentos políticos, o mar tem sido fator geopolítico de suma importância na História da Humanidade. Influenciando mais na vida de alguns povos do que de outros, observa-se que "de todos os países da América do Sul é o Brasil o que mais necessita de um grande e poderoso desenvolvimento marítimo e correspondente influência transatlântica, para base de sua expansão econômica e comercial, e garantia de uma desafogada liberdade de movimentos no seu tráfego através dos mares. Ora, uma das primeiras conseqüências políticas dessa atividade marítima seria, pela freqüência das comunicações, a ligação de todo um disperso grupo de territórios da mesma língua, isto é, da língua portuguesa". (J. Gaillard — *Le Développement Maritime et l'Avenir Transatlantique du Brésil.*)

Levando-se em conta constituir-se o Poder Naval um legítimo meio de segurança, sabe-se que, além da posição geoestratégica vantajosa, "o espaço brasileiro facilita a construção de portos e bases e até possibilita a penetração de grandes navios em regiões interiores". Por outro lado, nossa "população é numerosa e possui acentuado pendor para o mar". Conseqüentemente, o Brasil "apresenta, em muito vantajosas condições, aqueles fatores, que, segundo Mahan, proporcionam o desenvolvimento do Poder Marítimo. Precisamos aproveitar essas condições

favoráveis para que o Brasil, através de uma frota mercante poderosa, apoiada convenientemente por bases e arsenais e garantida por forças navais adequadas, possa ter, realmente, um comércio desenvolvido, que lhe assegure um desenvolvimento econômico proporcional ao seu grandioso potencial". (Major Octávio Tosta — *Mahan e o Poder Marítimo* — "A Defesa Nacional" nº 546 — janeiro de 1960.)

Num confronto, à luz da Doutrina de Mahan, é sobretudo notória a importância do Brasil no âmbito regional do Atlântico Sul:

1º — Pelo posicionamento no saliente oriental do continente sul-americano e por ser o possuidor da maior extensão de costa na área.

2º — Por se encontrar na zona de estrangulamento do Atlântico (linha Natal—Dakar) e, portanto, na ante-sala das massas continentais situadas no hemisfério norte.

3º — Pelo caráter geo-histórico que nos transmitiu o português continuamos, a despeito de nossa continentalidade, muito mais ligados ao mar; encontram-se à beira do Atlântico o nosso núcleo geo-histórico e o nosso ecúmeno estatal, envolvendo 80% de nosso efetivo populacional.

A despeito de tais vantagens não correspondemos materialmente, como ocorria com os Estados Unidos quando Mahan divulgou a sua doutrina.

CONCEITUAÇÃO GEOPOLÍTICA

Numa análise dos fatos geopolíticos a mais simples definição de

Poder Marítimo seja talvez o dizer-se que se constitui no Poder Militar exercido no mar. Dentro dessa definição se enquadra, pois, o que vem afirmando o Almirante Gorshkov; o Poder Marítimo de uma nação pode ser aquilatado não somente pelas armas com as quais essa nação poderá vir a participar dos acontecimentos no mar, mas também pela sua Marinha Mercante, suas unidades pesqueiras e oceanográficas, como ainda por sua perspectiva e tradição marítimas.

Observa-se, assim, que tal conceito promove uma complementaridade entre as atividades marítimas militares e as civis, dentro desta dinâmica: as unidades pesqueiras atingem o todo em suas funções; enquanto os navios mercantes transportam tropas e elementos em tempos de guerra; e os navios científicos completam as informações em tempos de paz.

Mas, por que as nações procuram o Poder Militar em tempo de paz? E a resposta vem de Mahan: "os mares foram e continuarão sendo o grande caminho, o amplo campo comum através do qual, na paz ou na guerra, enormes quantidades de mercadorias são obrigadas a passar". Muito embora atualmente os países não empreguem o Poder Marítimo para conquistar colônias, hesitando, por vezes em forçar abertamente os países fracos, o objetivo que Mahan chamou de "agressão" ainda existe. O objetivo da "agressão" existe quando os países possuidores de marinhas oceânicas procuram o "grande caminho", va-

lendo-se do Poder Marítimo em águas distantes dentro da intenção de apoiar seus aliados, pressionar seus inimigos, ou neutralizar a capacidade dos seus rivais.

Atualizando o objetivo "agressão" de Mahan, o Poder Marítimo serve para "manter ou estacionar armas estratégicas no oceano ou para tomar contramedidas que as protejam dos sistemas de armas estratégicas de seus adversários". (Professor Heddley Bull — *Poder Naval e Influência Política de las Potências* — "GEOSUR" n.º 30 — fevereiro de 1982.)

Dentro do pensamento do Professor Bull, em função dos modernos e sofisticados sistemas de armamentos, subsiste uma razão fundamental, na atualidade, para que um Estado busque o Poder Marítimo. O Poder Marítimo tendo como finalidade ameaçar pontos estratégicos terrestres, transformou-se assim em força dissuasória. E, se por algum motivo, "o transporte pelo mar deixasse de existir, as nações, mesmo assim, não deixariam de ter interesse pelo Poder Marítimo, visto que continuariam virtualmente a fazer uso do mar para, mantendo suas forças dissuasórias navais, debilitar seus adversários".

Dentro do objetivo "agressão" de Mahan, observa-se ainda na atualidade, que as nações procuram obter o Poder Militar no mar a fim de adquirir ou aumentar a sua participação nos recursos oceânicos. E, se no passado, a proteção às zonas de pesca constituía uma questão secundária para as Marinhas de Guerra, hoje em dia a

consciência de que os mares são fontes vitais de alimentos, energia e até de matérias-primas industriais, tudo veio contribuir para modificar a concepção de utilidade do Poder Marítimo dentro do enfoque geopolítico.

Ante a crescente idéia dos direitos exclusivos sobre as 200 milhas procuram se insurgir os adeptos da "lei do mar global". E mesmo que essa espécie de condomínio venha a ocorrer, as nações continuarão a exercer o Poder Militar no mar para garantir o exercício de seus direitos.

Nessas condições podemos concluir que, à medida que os braços das nações marítimas se estendem para o mar, isto implicará numa nova fonte de conflito internacional, que antes da era oceânica propriamente dita só existia em terra, através dos litígios de fronteiras.

Ainda segundo Mahan, o princípio que deveria reger o Poder Naval era "flechar rotas", o que, dentro do termo por ele empregado, consistia em formar uma grande marinha oceânica para dominar os pontos geoestratégicos; pontos esses que concedessem o controle do que Mahan chamava de "vasos comunicantes geográficos interoceânicos". Essa teoria do mar fascinou a Inglaterra e vem atraindo cada vez mais a Rússia.

Muito embora as superpotências venham se enfrentando nos mares não a nível de guerra, mas sim de ameaças e manobras com a utilização limitada de forças, é necessário dizer que o Poder Marítimo vem sendo empregado pela Rússia bem mais orientado para o domí-

nio dos mares em tempo de guerra, e para a influência política sobre os Estados Ribeirinhos e distantes em tempos de paz. Nessas condições se caracteriza o problema geopolítico e geoestratégico do mundo ocidental tendo que enfrentar o expansionismo soviético através da intervenção na política particular das nações que não são potências.

Analisando o problema com o eixo centrado no Atlântico Sul, destacam-se logo como pontos da defesa ocidental as passagens marítimas mais importantes no contexto geopolítico — a rota do Cabo e o Estreito de Drake.

A passagem do Cabo está bastante ameaçada pelas estruturas de apoio que a Rússia, através da política de "flechamento de rotas", mantém em Angola e Moçambique; e, numa espécie de triângulo geoestratégico, na Antártica, através da base de Novozarevskaya. O Estreito de Drake já se encontra sob a mira das bases russas de Druznaya, de Bellingshausen e de Arctowski, envolvendo, num outro triângulo geoestratégico, a Península Antártica.

E nesse Atlântico Sul, num eixo leste-oeste de conexão com o Índico-Pacífico, e num eixo norte-sul, desde a linha do Equador até a Antártica, só existem núcleos navais pequenos, muito embora se deva ressaltar o papel geoestratégico da África do Sul de um lado, e a área do Cone Sul do outro.

Ainda no contexto, analisando-se o posicionamento das regiões abissais, salienta-se, desde logo, a enorme Bacia do Brasil, que vai

das proximidades do Equador ao Trópico de Capricórnio; mais ao sul, a Bacia da Argentina, vai do estuário do Prata às Geórgias — havendo ainda outras bacias menores ao sul do Cabo da Boa Esperança. Todas essas bacias têm milhares de metros de profundidade e constituem esconderijos ideal para gigantescos submarinos nucleares. Alguns analistas militares associam estes submarinos às últimas informações sobre águas muito profundas dos oceanos, onde se podem esconder e esperar para atacar as embarcações inimigas em caso de guerra. Os alvos em potencial dos atuais submarinos nucleares de longo alcance incluem plataformas para a exploração do petróleo no mar, assim como petroleiros e os navios de guerra adversários.

"A defesa do Atlântico Sul pelo Ocidente (inserida na defesa do Atlântico como um todo), na paz ou na guerra, só se nos afigura exequível dentro do quadro de um sistema de alianças militares eficazes, bem concebidas e solidamente estruturadas. Nenhuma das marinhas regionais, isoladas ou em conjunto com as demais, poderá exercer hoje nessa área influência suficientemente poderosa. Ahamos que caso existisse uma organização militar coletiva envolvendo algumas das potências militares mais expressivas, o efeito de dissuasão sobre a área seria efetivo; seria uma forma de tentar conter a expansão livre e desenfreada do poderio soviético no Atlântico Sul." (General Carlos de Meira Mattos — *Atlântico Sul — Sua Importância Estratégica* — "A Defesa Nacio-

nal" nº 688 — março/abril de 1980.)

O Atlântico é, dentre os oceanos, o mais intercontinental, visto que, seguindo-se todos os litorais que banha, forma um "S" na direção norte-sul, envolvendo e aproximando a Europa, a África e as Américas. É nessa forma em "S" que se reflete, no presente, o complexo jogo geopolítico e geoestratégico de dois blocos — o Ocidente liderado mas não integralizado pelos Estados Unidos, e o Oriente dirigido dentro da mais estreita centralização pela Rússia.

O Atlântico, com exceção da margem africana, apresenta-se com civilização européia em suas estruturas mentais e sua organização material. Como a História marchou no mesmo sentido nessa área atlântica, dentro do grau de uniformidade na diversidade que a caracteriza, vemos Buenos Aires, Montevidéu, S. Paulo, Rio de Janeiro se assemelhando muito mais a Nova York, Montreal, Lisboa e Paris, do que a Moscou, Meca, Nova Deli ou Pequim.

É justamente esse mundo atlântico no seu todo que deveria servir de fundamento a uma aliança atlântica. No entanto essa aliança só existe em parte, através da OTAN, como simples reflexo da política soviética na Europa Oriental. Deste modo não exprime, na prática, as solidariedades ocidentais; podendo-se afirmar que a OTAN fixou um limite político que pensou ser estratégico, num acordo histórico que ignorou a Geografia.

CONCLUSÃO

No âmbito nacional o território brasileiro se diferencia de leste para oeste, ou seja, da zona litorânea para o interior, num jogo geopolítico entre a maritimidade e a continentalidade. Do litoral para o interior a nossa população se vai rarefazendo, e conseqüentemente vão se tornando menos intensas as atividades econômicas. Destacam-se, portanto, dois Brasis delimitados por uma linha que dista 1.000 km do litoral (Mapa 2). Linha que concede ao espaço brasileiro 60% de território a menos de 1.000 km do mar contra 40% mais envolvidos na continentalidade. Observa-se, então, que o Brasil, surgido numa mesga de terra de 2.800.000 km² delimitada pela linha esboçada de Tordezilhas, toda envolvida pelo Atlântico, a despeito de seu crescimento para o interior, que lhe quadruplicou a área para 8.500.000 km², classifica-se como país do tipo marítimo.

A fórmula de coeficiente de continentalidade de Everardo Backeuser, dividindo nossas fronteiras terrestres (15.719 km), por nossa fronteira marítima (7.367 km), indica a fração de 2/1, confirmando ser o Brasil país do tipo continental. No entanto, a superioridade da fronteira terrestre é minimizada, dentro da dinâmica geopolítica, pelo fator despovoamento, mantendo o Brasil, com a maioria de suas cidades marítimas ou penemarítimas, voltado e devotado ao Atlântico.

Por outro lado, examinando o ciclo geopolítico vital do Brasil,



onde tudo parece ter sido matematicamente calculado, equilibram-se as distâncias entre nossos pontos extremos: norte-sul (4.307 km) e leste-oeste (4.336 km), transformando-nos num país de forma compacta. Levando-se então em conta as compensações e ajustamentos aos dois critérios, o Brasil se transforma num país do tipo misto continental-marítimo, com maior grau de continentalidade

ainda em potencial, superado, conseqüentemente, pelo índice de maritimidade menor, porém em pleno desenvolvimento. Daí a construção de Brasília se ter constituído numa diretriz geopolítica para controle de nosso espaço continental, numa tentativa de deslocar o eixo de gravidade nacional para o interior.

Por outro lado, examinando-se, grosso modo, a nossa divisão regio-

nal, teremos um Brasil formado por três ilhas geoeconômicas:

1º — Uma *ilha subdesenvolvida* formada pelas regiões Norte e Centro-Oeste, perfazendo juntas 64% de nosso total territorial. Essas duas regiões, as mais carentes de integração, são as que, juntamente com a Sul, mais sofrem as influências continentais, repartindo com outros países da América do Sul as bacias Amazônica e do Prata.

2º — A *ilha em desenvolvimento* é representada pela Região Nordeste, com 18% de nosso total territorial. Por sua forma, presença e posicionamento se constitui na charneira ou extremidade dobrada das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste. É a zona que forma o ângulo mais saliente do entorce continental, visto que Recife está a quase 4.000 km a leste de Buenos Aires... e Natal a pouco menos de 3.000 km de Dakar, estando, pois, aí o Brasil bem mais próximo da África do que do Peru, país vizinho e do nosso continente.

Assim, por sua presença e posição, dois fatores de importância para a Geopolítica, o Nordeste vem sendo, desde o passado, a zona mais afeita às influências externas, caracterizando-se como o vértice dos entrechoques continental e extracontinental.

3º — A nossa *ilha desenvolvida* inclui as regiões Sul e Sudeste, perfazendo juntas os outros 18% de nosso total territorial. É nessa área que se encontra o centro vital do país — o ecúmeno estatal brasileiro, envolvendo o ativo triângulo geopolítico formado pelas metrópoles Rio de Janeiro—São Paulo—

Belo Horizonte, envolvido pelos maiores centros de influência regional, numa atração direta para com Brasília.

Do exposto podemos destacar duas conclusões parciais:

a primeira, é a de que globalizando os fatores que contrastam de leste para oeste o Brasil, dentro dos quesitos de Mahan, mantém a mentalidade marítima legada pelos portugueses;

a segunda é a de que na conjuntura nacional subsiste o predomínio geoeconômico e geopolítico de apenas 18% de nosso território sobre o total da área do país. Esses 18% constituídos pelas regiões Sul e Sudeste, intimamente ligados à maritimidade, contrastam com os 64% da área marginalizada pela continentalidade.

No contexto geral, o Brasil é um país em desenvolvimento ainda em plena fase de processo integracionista territorial, sendo, pois, bastante vulnerável. "Nós estamos numa fase, já há bastante tempo (isso pode durar uma ou duas gerações), do que alguns chamaram de decolagem. É um momento particularmente perigoso em que você tem que acelerar os motores e se parar os efeitos podem ser muito danosos." (Entrevista concedida pelo Chanceler Ramiro Saraiva Guerreiro à Empresa Brasileira de Notícias, em 1º de novembro de 1982, publicação da Secretaria de Informações do Ministério das Relações Exteriores.)

Em se tratando do ciclo geopolítico vital brasileiro o Brasil se classifica como país adolescente, num continente em que os países,

sem se integrarem, se encontram de costas uns para os outros. Dentro da mentalidade continental, herdada da Espanha, a maioria dos vizinhos brasileiros, também se mostram, de um modo geral, alheios ao Atlântico Sul, oceano de navegação intensiva, que lhes seria naturalmente tão útil, numa geopolítica global integralizada.

Por outro lado, o mundo atlântico de hoje não corresponde mais ao que foi organizado em 1949 pela OTAN; as estratégias do Atlântico Norte e Sul se devem completar e se apoiar reciprocamente. E nesse contexto, para o Brasil, o Atlântico tem um enfoque geopolítico muito aquém do regional. "Considerando-se o leque de projeção de nossa costa, alcançando o Caribe, as ilhas portuguesas e espanholas do Atlântico ao sul do paralelo de Gibraltar; toda a vertente atlântica da África; a Antártica e os nossos tradicionais vizinhos continentais do sul; chegamos à conclusão de que o Atlântico nos assegura uma articulação direta com cerca de 50 países, a terça parte dos membros da ONU. É uma articulação indireta com o resto do Planeta. Esta é uma visão renovada do panorama geopolítico que gravita em torno do Atlântico Sul, onde a presença de 20 novos Estados cada dia mais se afirma no cenário." (General Meira Mattos — *A Geopolítica e as Projeções de Poder.*)

Se o TIAR (Tratado Inter-Americano de Assistência Recíproca), assinado em 1947, estabelece um limite de segurança que acompanha a costa marítima no sentido

continental norte-sul, não o faz com relação às águas oceânicas de leste para oeste; sem estrutura militar permanente, vem se mostrando obsoleto em termos de segurança. Talvez mais como medida paliativa, como país altamente dependente das rotas marítimas, em termos de segurança muito mais relativa, o Brasil, ao lado da Argentina, do Uruguai e do Paraguai, se integra ao CAMAS (Comando da Área Marítima do Atlântico Sul). Isto numa área atlântica onde, além das Malvinas, as demais ilhas subantárticas e a própria Antártica têm soberanias contestadas, podendo vir a transformar-se num foco de tensão.

Embora o Brasil não seja bioceânico, posicionamento que Mahan assinalava para os Estados Unidos, como de importância geoestratégica por um lado e de vigilância dobrada pelo outro, ocupa um continente cujo relevo lhe transmite, além do papel de múltiplo vetor, também o destino manifesto atlântico, onde ocupa a porção mais larga do melhor litoral. A barreira dos Andes leva o continente a quase voltar as costas para o Pacífico; induzindo-o, por outro lado, a depender do Atlântico, para onde se declinam os planaltos das Guianas (ao norte) e da Patagônia (ao sul). Embora declinando para o interior, o que nos levou à continentalidade, o Planalto brasileiro constitui o centro dispersor de águas que fluem para as bacias do Prata e Amazonas, tributárias diretas do Atlântico.

E do mar em geral, num enfoque geopolítico, eis, pois, dentro

dos quatro fatores ainda bem válidos da Doutrina de Mahan, a vocação atlântica do Brasil — por seu posicionamento e fisiografia, pela sua extensão territorial, pelo aspecto psicossocial, restando, grosso modo, para complementar, uma política mais realista de Governo, que venha, pelo menos, temperar o binômio continentalidade-maritimidade. Sobretudo, se formos

sensíveis ao alerta de Ruy Barbosa: "o mar é o grande avisador; põ-lo Deus a bramir junto a nós para que não durmamos."

O mar deu a Portugal prosperidade, glória e poder; o mar tomou-lhe tudo quando Portugal lhe deu as costas. O Brasil nasceu do mar, no mar, para o mar e tem que viver pelo mar, não lhe podendo, pois, virar as costas.



Therezinha de Castro — Bacharel e Licenciada em Geografia e História pela Faculdade Nacional de Filosofia da Universidade do Brasil (atual UFRJ). Especialização: Geopolítica e Relações Internacionais. Além de outras obras, escreveu "Rumo à Antártica", em que defende os direitos do Brasil no Continente Antártico, "História de Civilização Brasileira", "Atlas-Texto de Geopolítica do Brasil", "África — Geohistória, Geopolítica e Relações Internacionais".