



# ATLÂNTICO SUL — SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA

**Carlos de Meira Mattos**

*General de Divisão R/1, autor de numerosos trabalhos no campo da Geopolítica, destacando-se "A Geopolítica e as Projeções do Poder" e "Projeção Mundial do Brasil". Ex-Vice-Diretor do Colégio Interamericano de Defesa, em Washington, DC, EUA.*

## A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO OCEANO ATLÂNTICO

**O**s estudos realizados pelo Prof. Lewis Tambis, da Universidade do Estado do Arizona, concluem que a maior parte do comércio marítimo do globo passa através de 14 pontos de estrangulamento:

- 5 mares interiores (Mediterrâneo, do Norte, da Noruega, Caribe e Sul da China);
- 2 canais interoceânicos (Suez e Panamá);
- 7 passagens marítimas críticas (Moçambique, "chifre da África", Gibraltar, Magalhães, Cabo da Boa Esperança, Sri Lanka e Málaca).

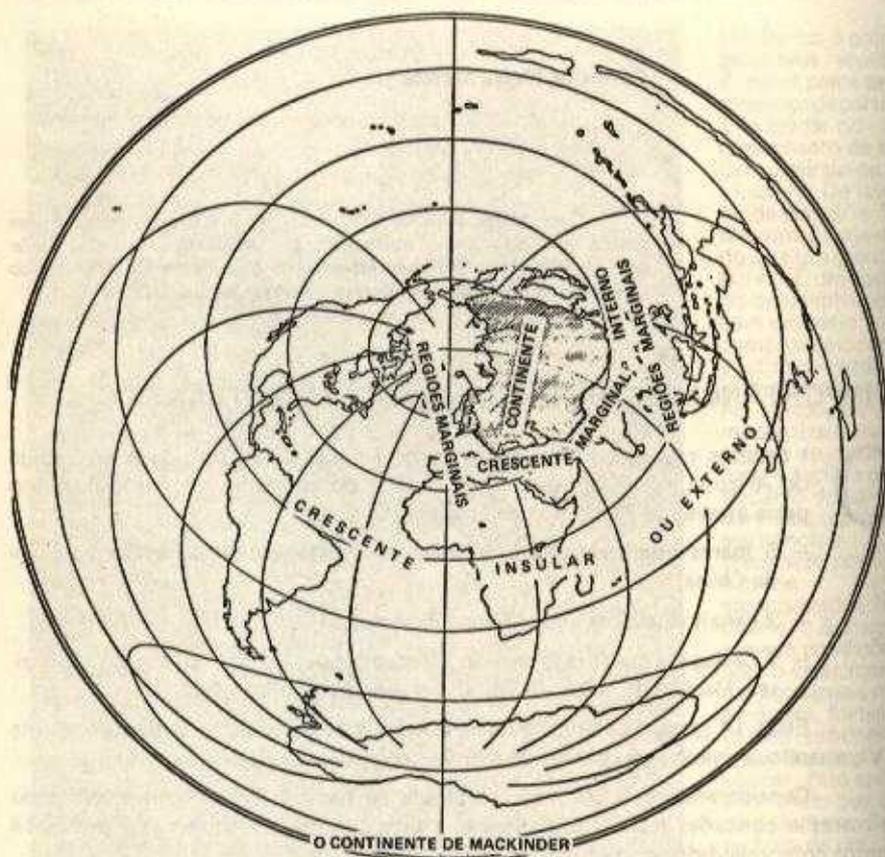
Esses 14 pontos de estrangulamento têm sido palco de lutas desde o século XVI, quando se iniciou a expansão marítima das potências europeias.

Considerando-se a abrangência ampla da bacia atlântica, compreendendo os mares e conexões ligados diretamente a este oceano, encontramos 9 desses 14 pontos compreendidos nesta bacia, como:

- no Atlântico Sul — estreito de Magalhães, Cabo da Boa Esperança, e a passagem de Moçambique (conexão);
- no Atlântico Norte — os estreitos de Gibraltar e Panamá, os mares interiores Caribe, Mediterrâneo, do Norte e da Noruega.

Esta predominância de áreas de controle do comércio marítimo destaca a importância do Oceano Atlântico no contexto da estratégia marítima mundial.

Antes de iniciarmos nossas considerações sobre a estratégia particular do Atlântico Sul queremos deixar claro o nosso ponto de vista de que o Oceano Atlântico é uma grande unidade geoestratégica, e não se pode, sem grandes riscos, em termos de conflito global, pensar-se em estratégias isoladas nesta área. As estratégias, do Atlântico Norte e do Atlântico Sul, devem se completar e se apoiar reciprocamente.



## O ATLÂNTICO SUL NO CONTEXTO GLOBAL

O Almirante Ibsen de Gusmão Câmara em Conferência pronunciada em setembro de 1978 trata deste tema com amplos conhecimentos e grande clarividência. Vamos aproveitar as idéias básicas e muitos gráficos que ele apresenta nesse seu trabalho.

Três são os aspectos a se considerar sobre a importância estratégica de uma área marítima:

- seu valor como rota de comércio e para o uso das forças militares;
- sua relevância para a projeção do poder militar sobre determinadas áreas terrestres;
- seu destaque como fonte de recursos.

Em face desses três aspectos relevantes pode-se dizer que o objetivo visado pelo poder naval de um determinado Estado ou grupo de Estados é assegurar a utilização das vantagens deles inerentes e negá-las ao inimigo. Será dentro desse conceito que vamos examinar a importância estratégica do Atlântico Sul.

A primeira dificuldade que se nos depara é estabelecer os limites do Atlântico Sul. O limite geográfico natural seria o paralelo do Equador. A OTAN estabelece como linde do Atlântico Norte estratégico, no conceito desse Tratado de segurança coletiva, e paralelo do Trópico de Câncer. O citado Almirante Ibsen, em seu trabalho, propõe que se considere como limite Norte o estreito do Atlântico entre o saliente do Nordeste brasileiro e o saliente do Nordeste da África. Quanto ao limite Sul não há discordância em considerar-se a Antártica. Comparando-se os limites Norte acima apresentados, verifica-se que o primeiro, a linha do Equador, é o que mais se aproxima da linha do estreito Natal-Dakar; o segundo, o Trópico de Câncer, incluiria no Atlântico Sul vasta área ao Norte do Equador; o terceiro obedeceria a um critério mais coerente abrangendo uma área marítima menor e estrategicamente mais bem articulada. Do ponto de vista brasileiro, também quer nos parecer que o critério de limites proposto pelo Almirante Ibsen, — ao Norte a linha Natal-Dakar e ao Sul a Antártica — é o que melhor satisfaz, uma vez que se ajusta à projeção de nosso litoral, com o segmento Natal-Chui voltado para o Atlântico Sul, e o segmento Natal-Oiapoque orientado para o Atlântico Norte. Os acessos ao Atlântico Sul, estrategicamente mais importantes são: ao Norte, o mar das Caraibas (incluindo o Canal do Panamá), e o estreito de Gibraltar; ao Sul, o cabo de Boa Esperança em conexão com o Oceano Índico e as passagens do extremo meridional do Continente (estreito de Magalhães, Cabo de Hornos, estreito de Drake). Todos esses acessos, exceto o último, sujeito a geleiras parte do ano, são completamente livres a navegação.

Quanto à Antártica, sua importância estratégica na perspectiva do século XXI não pode deixar de ser avaliada. As limitações oferecidas pelas regiões geladas, deverão ser superadas dentro de algumas dezenas de anos, face ao avanço da tecnologia. Nessa ocasião a Antártica proporcionará bem posicionadas bases estratégicas do extremo Sul do Atlântico e do Pacífico, verdadeira placa de manobras articulada em volta de todo o Hemisfério Meridional. Isto sem se considerar os riquíssimos recursos em minerais estratégicos que o território antártico abriga.

Examinando-se o tráfico marítimo no Atlântico Sul, a previsão para 1979 é que de 28.000 para 29.000 navios mercantes e de guerra deverão navegar pelos mares do globo. Enquanto a circulação mais intensa no sentido leste-oeste, no Atlântico Norte e no Pacífico, se faz afastada das costas, no Atlântico Sul, onde

predomina o tráfego de sentido Norte-Sul a tendência dessa navegação é se fazer nas proximidades do litoral. Dessas linhas de circulação marítima, a mais importante, indubitavelmente, é a chamada rota do Cabo, por onde passa o maior volume do petróleo do Oriente Médio, destinado à Europa Ocidental, aos Estados Unidos e Brasil. Esta via, para chegar ao seu destino, passa por sucessivos estrangulamentos marítimos, no Mar Vermelho, no Golfo Pérsico, no Oceano Índico e no Atlântico. O quadro estratégico atual dessa rota de importância crítica para a segurança do Ocidente, pois uma vez cortada inviabilizará a defesa da Europa Ocidental no contexto da OTAN, é da maior vulnerabilidade. Preferimos, aqui, passar a palavra ao Presidente do Comitê Militar da Assembléia da OTAN, o britânico Mr. Patrick Wall:

MAPA 1 – OS MARES DO SUL EM 1965



“Até o final da 2ª Guerra Mundial o Oceano Atlântico e o Índico estavam na área de influência anglo-americana. A África não havia alcançado ainda o fim da sua era colonial, tão desejado pelos norte-americanos, que não conseguiram ver que a substituição inevitável dos regimes coloniais europeus não poderia se processar tão abruptamente.

Hoje, a Europa e mesmo os Estados Unidos estão mais dependentes do Atlântico e do Oceano Índico do que estavam nos anos 50. A crise de energia apresenta-se atualmente como fato dominante, que poderá ser seguida da crise de matérias primas essenciais para a Europa Ocidental, e mais tarde, talvez nos primórdios do ano 2000, acompanhada da crise de alimentos. Os últimos anos foram marcados pelo dramático crescimento da influência comunista nas saídas do Mar Vermelho e



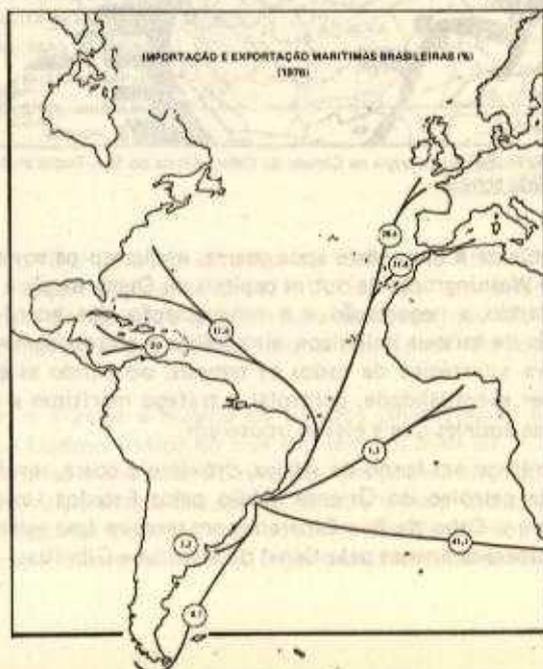
No que respeita ao Brasil, observa-se que 95% do volume total do comércio exterior é transportado pela via marítima. O aumento da carga marítima elevou-se substancialmente nestes últimos 15 anos, de 33 milhões de toneladas em 1963 para 160 milhões de toneladas em 1978.

A rota do petróleo, saindo do Oriente Médio e costeando o continente africano no Oceano Índico e Atlântico, onde em 1965 não havia uma só base soviética, hoje está ocupada, em todos os pontos críticos de passagem, exceto o Cabo da Boa Esperança e o Estreito Natal-Dakar, pelos seus gendarmes cubanos ou por governos dominados por Moscou que aí mantém os famosos assessores técnicos.

O quadro abaixo nos mostra no tocante ao tráfico marítimo, a distribuição do comércio exterior brasileiro:

**Importação e Exportação (1976)**  
(Total 145 milhões de toneladas)

Regiões	Porcentagem
Norte da Europa	28,4%
Oriente Médio	23,3%
Extremo Oriente	17,7%
América do Norte	11,8%
Mediterrâneo	11,4%
Rio da Prata	3,3%
Caribe	2,0%
África Ocidental	1,3%
América do Sul (Pacífico)	0,7%
África do Sul	0,1%



Verificamos que as rotas marítimas que cruzam o Atlântico no sentido leste-oeste transportam 82,2% do nosso comércio exterior, dos quais 42,4% passam pela vulnerável rota do Cabo que costeia o Sul da África, o Estreito de Moçambique e o Oceano Índico.

## CONEXÕES MARÍTIMAS DO BRASIL COM O CARIBE

Analizamos anteriormente a importância da região do Caribe, assinalada pelo Prof. Lewis Tams, mostrando que nesse pequeno mar encontram-se duas importantes áreas de estrangulamento da navegação mundial — o próprio mar fechado por um cordão de ilhas e o Canal do Panamá. Deve-se destacar, também, que por sua localização, o Caribe é crítico para a estratégia naval da OTAN, cujos limites o abrangem e onde se encontram importantes bases norte-americanas vinculadas ao sistema defensivo desse Pacto. Em consequência, na região do Caribe está a passagem obrigatória para importante parte da Esquadra norte-americana, vinculada ou não ao comando da OTAN, que tenha que atuar na proteção da rota do petróleo no Atlântico Sul. Há que se considerar, ainda, estar contida nessa região o Canal do Panamá, por onde ainda hoje se faz a grande parte do tráfego marítimo Pacífico-Atlântico e particularmente o tráfego costa a costa da América do Norte e América do Sul.

Para o Brasil, em particular, pelo Caribe circula 14% de nosso comércio exterior, com uma tendência para aumentar agora que estamos intensificando nossas relações comerciais com o México, Venezuela e Colômbia. Por outro lado, o Canal do Panamá é hoje em dia a única via por onde circula nosso comércio com as nações do Pacto Andino situadas na vertente do Pacífico.

Sendo o Brasil um país cujo desenvolvimento depende tão angustiosamente da expansão de suas exportações, não pode ignorar o significado político e econômico do Caribe. Deveras, aí convivem, com seus litorais beirando esse mar fechado, 12 das tradicionais nações americanas — Estados Unidos, México, Guatemala, Honduras, Nicarágua, Porto Rico, Panamá, Colômbia, Venezuela, Cuba, Haiti e República Dominicana; várias novas mini-repúblicas oriundas da desvinculação recente do regime colonial: Barbados, Granada, Jamaica, Trinidad-Tobago, Guiana e Suriname; outras em curso de emancipação: Santa Lúcia, Dominica, etc. Numa área relativamente pequena para o convívio de tantas nacionalidades e tão diversificados interesses, já se vem espalhando, perigosamente, a influência maléfica do comunismo soviético através de sua agência cubana. Será difícil dizer-se até quando uma nação declaradamente socialista, como a Guiana, Jamaica e hoje a Nicarágua, não venha a ser uma base estratégica soviética, como é o caso de Cuba que até hoje tem o desfrute de defender para si posição de “não alinhado”

Vale a pena ressaltar-se aqui que a região do Caribe, grande centro de convergência de interesses internacionais múltiplos, considerando-se a área total dos países cujas praias aí se confinam, cobre 2/5 partes da área de todo o Continente Americano e 3/5 de sua população.

Em um passado recente, anterior à época em que o Presidente Franklin Delano Roosevelt inaugurou a política da Boa Vizinhança, a região do Caribe figurava nos planos políticos e estratégicos de Washington sob o título de "lago americano". Não se compreenderia mais, hoje em dia, tal qualificação. Não deve entretanto, a comunidade americana permitir que esta área se desintegre, afastando-se dos ideais continentais, agitada por ideologias forâneas insufladas por profissionais da subversão a serviço da União Soviética.

## AS FORÇAS NAVAIS EM POSSÍVEL CONFRONTO NO ATLÂNTICO SUL

Os compromissos internacionais e tratados de segurança coletiva não prevêem nenhum dispositivo defensivo que proteja a região do Atlântico Sul.

Os artigos 42 e 43 da Carta da ONU tratam de maneira vaga de um desejo geral de segurança.

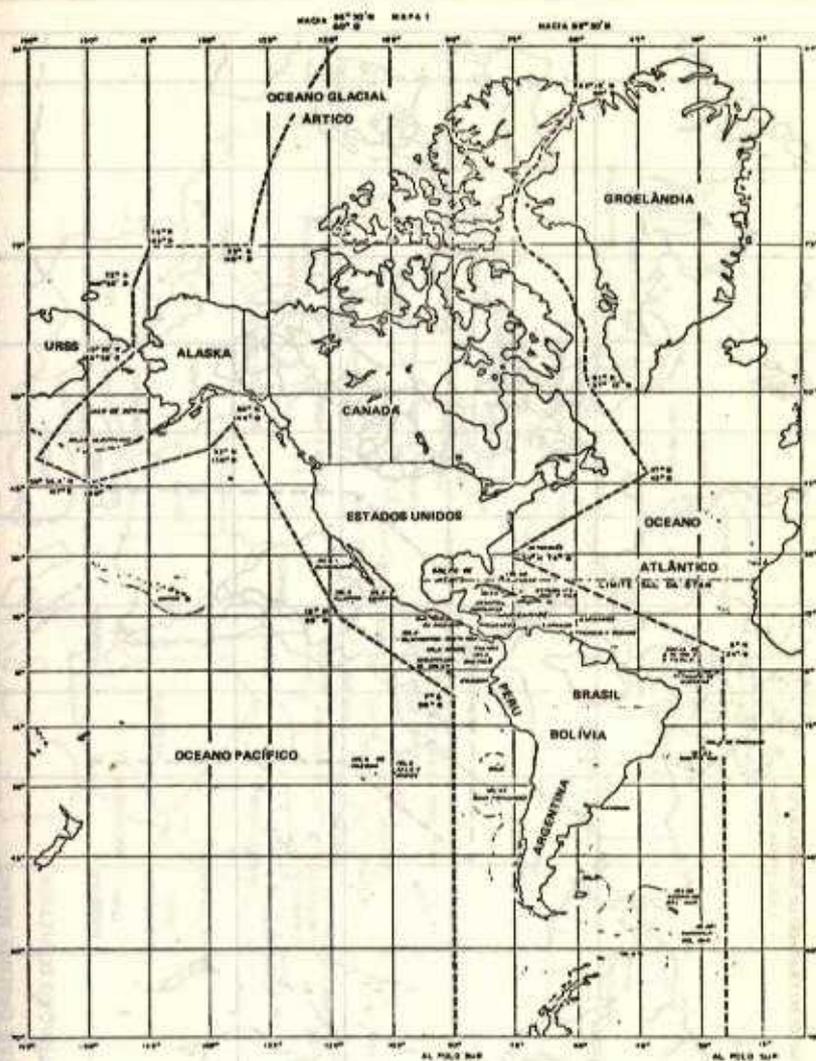
O Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) estabelece um limite de segurança que acompanha a costa marítima continental no sentido Norte-Sul mas que não abrange a maior parte das águas oceânicas (vide mapa).

O Tratado do Atlântico Norte limita sua área de segurança à parte ao Norte do Trópico de Câncer (vide mapa).

Duas principais vulnerabilidades ficam a descoberto de qualquer proteção: nenhum tratado protege a parte leste do Atlântico Sul: o compromisso defensivo do TIAR não é mandatório. O TIAR não é uma aliança militar, não possui estrutura militar permanente, após a agressão de um dos estados-membros é que o sistema dá início a um processo político que depende de aprovação de 2/3 de seus membros para começar a organizar uma resposta militar. As características da guerra moderna mostram-nos de sobejo o obsolescência de um tal sistema em termos de defesa coletiva.

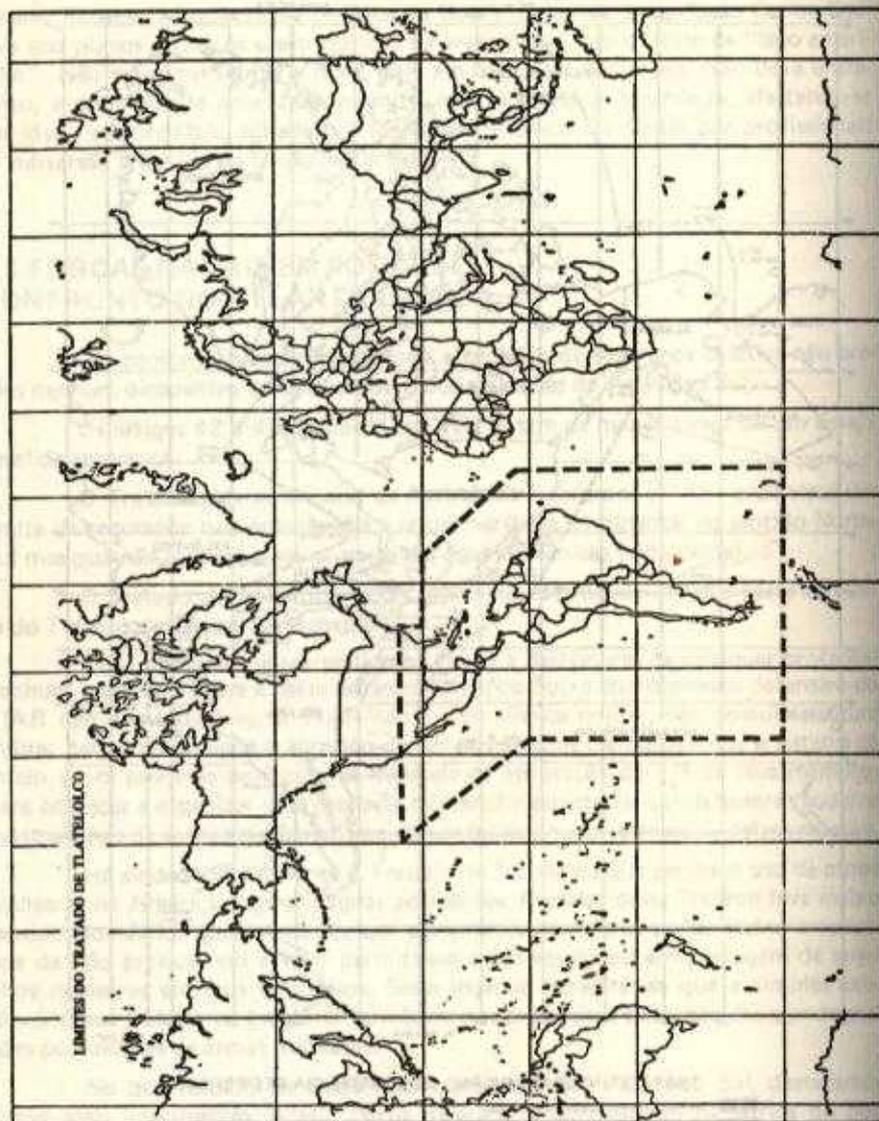
Há ainda a considerar-se o Tratado de Tlatelolco que proíbe o uso de armas nucleares na América Latina e águas adjacentes. O efeito desse Tratado teve mais o sentido doméstico continental de um compromisso entre os países latino americanos de não produzirem e nem permitirem a fabricação ou armazenagem de engenhos nucleares em seus territórios. Seria ingênuo acreditar-se que a simples existência desse tratado terá alguma influência nos propósitos belicosos das grandes nações possuidoras de armas nucleares.

No que respeita às bases navais existentes no Atlântico Sul, destacamos como mais importantes: Aratú, Porto Belgrano e Simonstown na África do Sul. Bases menores existem no Brasil, Argentina, Nigéria e Ghana. Conakry na Guiné e Luanda em Angola têm servido de pontos de apoio aos submarinos e navios de superfície da União Soviética. Entre as ilhas oceânicas, Fernando de Noronha, Cabo Verde e Assunção possuem aeroportos e podem oferecer algum apoio logístico às Esquadras. A ilha de Trindade deverá vir a ter o seu aeroporto.



TRATADO INTERAMERICANO DE ASSISTÊNCIA RECÍPROCA

- ÁREAS DOS PAÍSES SIGNATÁRIOS
- ÁREA COMPREENDIDA DENTRO DAS 200 MILHAS NÁUTICAS
- - - LIMITES GEOGRÁFICOS TENTATIVOS DA ZONA DE SEGURANÇA
- PONTO DE DEMARCAÇÃO





No que respeita às forças navais em confronto tomaremos a liberdade de reproduzir esta parte do trabalho do Almirante Ibsen:



Dentre os países da área do Atlântico Sul, apenas três possuem marinhas comparativamente desenvolvidas — África do Sul, Argentina e Brasil.

Seus principais meios navais são<sup>1</sup>:

#### Marinhas do Atlântico Sul

	ÁFRICA DO SUL	ARGENTINA	BRASIL
Navios-aeródromo	0	1	1
Cruzadores	0	2	0
Fragatas/Contratorpedeiros	6 + (2)	8 + (1)	16 + (2)
Corvetas/Navios-de-patrolha	5 + (6)	4	10
Submarinos	3 + (2)	4 + (2)	8
Navios-de-desembarque	0	5	2
Navios-Varredores	10	6	6

Fonte: The Military Balance 1977-78

Jane's Fighting Ships 1977-78

Notas: a) Entre parênteses, o número adicional de navios em construção ou encomendados, além dos indicados.

b) Não foram incluídos navios de pesquisas, auxiliares e pequenos patrulheiros.

Analisados os meios navais desses países, é fácil constatar-se que, embora representem um poder naval razoável, nenhuma de suas marinhas ou mesmo as três em conjunto possuem capacidade para, na eventualidade de um conflito, fazerem frente, sozinhas, ao poder naval de uma grande potência marítima. Ainda assim, em qualquer conflito mais amplo, operando dentro de um quadro de alianças com outras potências navais, poderão contribuir de forma muito valiosa para a defesa conjunta do Atlântico Sul.

Além das forças navais dessas nações, para as quais o Atlântico Sul é o teatro de operações normal, podemos imaginar dentro dos cenários de conflito delimitados na análise do tema a atuação, no Atlântico Sul, das marinhas dos EUA, da URSS e de pelo menos algumas das potências marítimas européias com grandes interesses de caráter estratégico na área, notadamente a França e o Reino Unido. É altamente improvável a participação efetiva de outras nações do Pacto de Varsóvia na região, porque suas marinhas são pequenas e basicamente estruturadas para operar defensivamente em áreas marítimas mais próximas. Tais nações, bem como a maioria das da OTAN, ao que tudo indica, restringirão suas ações bélicas navais ao teatro de operações europeu e suas proximidades. O mesmo se pode afirmar em relação a Cuba, cuja Marinha apenas dispõe, no momento, de forças ligeiras, para atuação defensiva. As necessidades de transporte marítimo e apoio logístico para suas intervenções na África têm sido supridas pela URSS.

Um dos fatos mais marcantes da conjuntura militar no último quarto do século foi o despertar da URSS para a importância econômica, política e militar do poder marítimo. Especialmente após o humilhante episódio dos mísseis de Cuba, quando a ação decisiva da Marinha dos EUA permitiu que lhes fosse infligida penosa derrota política, os soviéticos, cuja marinha tradicionalmente quase sempre operara defensivamente, junto às próprias costas, conscientizaram-se de que sua atuação no além-mar necessitava respaldar-se em um poder naval competível com suas ambições políticas. Voltaram-se então para a construção

(1) Os dados referentes às diversas marinhas variam segundo as fontes consultadas. Nesta palestra, procura-se equilibrar as discordâncias, embora possam ainda existir algumas incorreções.

## Atlântico Sul — Sua Importância Estratégica

de uma colossal e moderna marinha oceânica, aparentemente determinados a tornarem-se a primeira potência naval do mundo. Provida de navios e aeronaves de concepção própria e avançada, pesadamente armados e dotados de equipamentos sofisticados, hoje é permanente a presença da Marinha Soviética em todos os oceanos. Em linhas gerais, essa Marinha é particularmente poderosa em mísseis antinavio de grande alcance, submarinos de ataque e aviação naval de longo ralo de ação, baseada em terra. Sua última grande desvantagem em relação à Marinha dos EUA, a carência de aviação naval embarcada, começa a ser corrigida com a construção de seus primeiros navios providos de aeronaves a reação, os navios-aeródromo de classe MINSK.

A principal vantagem da Marinha dos EUA em relação à soviética é sua insuperável aviação naval (3.300 aviões e helicópteros de combate), seus 13 enormes navios-aeródromo e a poderosíssima Força Anfíbia. Ela é nitidamente inferiorizada, entretanto, em mísseis táticos antinavio e submarinos.

A tabela abaixo permite comparar numericamente as duas marinhas:

Comparaçào entre as Marinhas dos EUA e URSS		
FORÇAS	EUA	URSS
Navios-aeródromo	13	2
Porta-helicópteros (anti-submarino)	0	2
Cruzadores c/mísseis	26	25
Navios de escolta (fragatas, contratorpedeiros e corvetas)	136	211
Navios-de-desembarque	62	100
Submarinos-de-ataque (nucleares e diesel)	78	234
Aviões navais (de combate)	1.200	662
Efetivos (homens)	536.000	450.000

Fonte: *The Military Balance 1977-78*

Nota: Os navios menos significativos em poder militar foram excluídos.

Em um conflito de proporções amplias, envolvendo forças do TIAR e da OTAN, contra a URSS isoladamente ou aliada às demais nações do Pacto de Varsóvia, poderíamos admitir que pelo menos as nações com grandes interesses atlânticos somariam suas forças às dos EUA. Nesse caso, admitindo a inclusão das marinhas do Reino Unido, França, Brasil, Argentina e África do Sul, a tabela passaria a ser:

Comparaçào entre as Marinhas Aliadas e URSS		
FORÇAS	ALIADOS	URSS
Navios-aeródromo	18	2
Porta-helicópteros (anti-submarino)	5	2
Cruzadores c/mísseis	35	25
Navios de escolta (fragatas, contratorpedeiros e corvetas)	283	211
Navios-de-desembarque	77	100
Submarinos de ataque	144	234
Aviões navais (de combate)	1.364	662

Fonte: *The Military Balance 1977-78*

*Jane's Fighting Ships 1977-78*

Vemos que, mesmo assim, a superioridade numérica da URSS ainda se faz sentir acentuadamente quanto a submarinos de ataque.

Mesmo assim, é inegável que a vasta frota de combate soviética é uma ameaça colossal para o Ocidente, tanto como suporte de suas ações políticas em tempo de paz, modalidade de emprego na qual já vem atuando com sucesso, quanto como fator de força na eventualidade de conflito armado de qualquer tipo, limitado ou não.

Esta análise das principais marinhas que poderão vir a confrontar-se no Atlântico Sul, embora superficial, estaria incompleta se não mencionássemos os submarinos lançadores de mísseis estratégicos. A comparação de forças quanto a esses navios pode ser resumida como:

PAÍS	Submarinos Estratégicos			ALVO PRINCIPAL
	SUBM. EST. NUCLEARES	SUBM. EST. DIESEL	Nº TOTAL MÍSSEIS	
EUA	41	0	656	URSS
URSS	62	20	909	EUA
França	4	0	96	URSS
Reino Unido	4	0	64	URSS
R.P. China	7	1	?	URSS

Fonte: *The Military Balance 1977-78*

Tais submarinos, peças fundamentais das estratégias de dissuasão nuclear devem ser consideradas armas navais atípicas, destinadas exclusivamente a permitir uma forma extrema, mas extraordinariamente eficaz, de projeção do poder naval sobre terra, qual seja, o bombardeio nuclear de alvos distantes. Voltados precipuamente contra os EUA e a URSS, sua atuação no Atlântico Sul é pouco provável, embora os 21 submarinos soviéticos das classes DELTA-I e DELTA-II possam facilmente alcançar os EUA, lançando seus mísseis desse oceano.

## CONCLUSÕES

Não resta dúvida, observando-se o panorama estratégico da atualidade, que estamos diante de uma situação de confronto militar contido, no que se refere ao quadro de guerra nuclear. Os progressos alcançados pelos norte-americanos e soviéticos no campo da fabricação de engenhos nucleares no aperfeiçoamento dos meios de lançamento por mísseis balísticos de terra (ICBM) e de submarinos (SLBM) são tão expressivos que, no dizer do antigo Secretário de Defesa Schlessinger, que cada um desses países possui em megatonagem acumulada a capacidade de "destruir várias vezes" o adversário. Ora, de nada valeria assassinar várias vezes o mesmo inimigo. O terror provocado pelas conseqüências dantescas de um conflito nuclear e esta saturação de meios a que nos referimos acima, provocaram o interesse em limitar a ascensão do confronto. Daí os planos SALT I E SALT II.

Enquanto se manifesta esse chamado "impasse nuclear", esse "equilíbrio do terror", no campo da guerra convencional e da guerra revolucionária a expansão geo-estratégica soviética se vem fazendo a olhos vistos nestes últimos 10 anos – no Extremo Oriente, no Oriente-Médio, na África, e agora ameaça a América Central e Caribe.

É impressionante a comparação, no mapa do posicionamento estratégico do Ocidente democrático e da União Soviética, há 10 anos passados e hoje. Trata-se da mais ofensiva a curto prazo em termos de conquista de posições geo-estratégicas.

No que se refere ao Atlântico Sul em particular, e áreas de acesso, dois pontos agudos de vulnerabilidade estratégica surgiram e passam a ameaçar a defesa do Ocidente e a tranqüilidade do Continente Americano; 1) a ameaça sobre a rota do petróleo, essencial ao suprimento das forças da OTAN, e dos Estados Unidos e Brasil em particular; 2) a expansão da ameaça comunista no Caribe e na América Central.

Vimos no gráfico que apresentamos que, em 1967, não havia outra base soviética além de Cuba em toda a área envolvida na estratégia do Atlântico Sul. Hoje, a rota do petróleo começa a ser ameaçada na própria fonte onde o regime iraniano não oferece a menor segurança; as saídas do Mar Vermelho e Golfo Pérsico estão ocupadas por governos pró-soviéticos; os estrangulamentos da rota do petróleo no Oceano Índico também; na costa africana do Atlântico os submarinos, navios de superfície e força aérea soviética já têm "territórios" aliados ou amigos onde se abrigar e abastecer. Excluindo-se a África do Sul, nenhuma outra base do Ocidente subsiste em terras que costeam a rota do petróleo. Em dez anos, como que por milagre, desapareceram as bases inglesas, francesas e norte-americanas e surgiram as soviéticas. Enquanto isto, Washington, Londres, Paris, Bonn discutem se no arsenal já exageradamente saturado das armas nucleares, se deve considerar ou não, mais alguns aviões Backfire, mais alguns Blinder.

Embora reconheçamos que a presença de forças aeronavais soviéticas no Atlântico Sul e seus acessos ainda não seja quantitativamente expressiva, seria cegueira não ver que a conquista sucessiva de posições geo-estratégicas, de melhoria das instalações portuárias em vários países asiáticos e africanos representa uma ameaça potencial inadmissível. Hoje, já, segundo a opinião do Almirante Ibsen no trabalho citado, "operando de bases africanas, com submarinos e aviões, auxiliados por forças de superfície e sofisticados processos de reconhecimento (inclusive satélites), os soviéticos poderão perturbar todo o tráfego marítimo em torno da África, estendendo-se também às costas americanas, e à parte substancial do Atlântico Norte".

O objetivo estratégico mínimo do Ocidente para o Atlântico Sul deverá cobrir duas necessidades vitais: manter o tráfego marítimo de seu interesse e preservar a capacidade de operar de suas forças aeronavais.

O Brasil ocupa posição estratégica ímpar no Atlântico Sul, por projetar-se nesse oceano na sua parte mais estreita, chamada por Roosevelt de "ponte estratégica Natal-Dakar" e além disso por ter sua imensa costa voltada tanto para o Atlântico Sul, como para o Atlântico Norte.

Nas avaliações que fizemos quando confrontamos as forças em presença, verificamos que a ameaça que paira sobre o Atlântico Sul não é de molde a ser respondida pelas forças aeronavais regionais — Brasil, Argentina e África do Sul. As

potências médias da área, juntas, estarão muito longe de reunir os meios militares necessários para fazer face à natureza dessa ameaça. A ameaça que paira sobre essa região, particularmente sobre a rota do petróleo, se concretizada, paralisará a estratégia ocidental, imobilizará a OTAN. Nós, Brasil e Argentina, na proporção desse desastre potencial, seríamos talvez os menos atingidos.

Em termos de segurança militar não devemos insistir no erro de querer separar o Atlântico Norte do Atlântico Sul. Trata-se de *uma unidade estratégica*. Um não poderá ser defendido sem que o outro o seja. No presente estágio de desenvolvimento militar das nações da América do Sul e da África, entre as quais se destacam o Brasil, Argentina e África do Sul, não se poderá pedir a elas mais do que uma participação no conjunto de forças do Ocidente que deverão se encarregar de sua defesa. Não se deve perder de vista o quadro estratégico do Atlântico Sul, que será o palco do confronto global preliminar entre as superpotências e seus aliados europeus, *pela manutenção ou obstrução da rota do petróleo do Oriente Médio*.

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 hoje exercer nessa área influência suficientemente poderosa. Aachamos que, caso existisse uma organização militar coletiva envolvendo algumas das potências militares ocidentais mais expressivas, o *efeito de dissuasão* sobre a área seria efetivo; seria uma forma de tentar-se conter a expansão livre e desenfreada do poderio soviético no Atlântico Sul e seus acessos.

## BIBLIOGRAFIA

- 1 — GUSMÃO CÂMARA, Ibsen de, Vice Almirante, — "A Importância Estratégica do Atlântico Sul" — Conference, September, 1978.
- 2 — CASTRO, Therezinha de, Prof., "Vocação Atlântica da América do Sul", revista A Defesa Nacional, nº 681, Janeiro/Fevereiro 1979.
- 3 — MAGALHÃES, Gualter Maria Menezes de, Almirante de Esquadra, "As Missões da Marinha/Um Panorama Geral", revista A Defesa Nacional, nº 676, Março/Abril 1978.
- 4 — GAHERY, Jean Louis, "Estratégia Soviética em 1978", revista Defense Nationale, França, Maio 1978.
- 5 — TAMBS, Lewis, Prof. "Estratégia, Poder Naval e Sobrevivência", tradução pela revista A Defesa Nacional, nº 682, Março/Abril 1979.
- 6 — JANE'S FIGHTING SHIPS, 1978/1979.
- 7 — THE MILITARY BALANCE, 1978/1979 — I.I.S.S.
- 8 — KEMP, Geoffrey and ULLMAN, Harlan, "Toward a New Order of US Maritime Policy" Naval War College Review, USA, 1978.

- 9 –QUAGLIOTTI DE BELLIS, Bernardo, "Estrategia y Geopolítica en el Atlantico Sur", revista Geopolítica, Uruguay, nº 5, Agosto 1978.
- 10 –SPYKMAN, Nicholas, "Estados frente al mundo", México, Fondo de Cultura Económica, 1944.
- 11 –SCHNEIDER, Ronald M., "Brazil, Foreign Policy of Future World Power", Colorado, Westview, Press Boulder, 1977.
- 12 –MAHAN, Alfred Thayer, "The Influence of Sea Power Upon History", Little, Brown and Co, USA.
- 13 –MEIRA MATTOS, Carlos de, "A Geopolítica e as Projeções do Poder", Livraria José Olympio Editora, 1977.
- 14 –HART, Liddel, "La Defensa del Occidente", Buenos Aires, Biblioteca del Oficial.
- 15 –FLORES, Mário Cesar (Coordenador) – "Panorama do Poder Marítimo Brasileiro", Biblioteca do Exército, 1972.
- 16 –GRIFFITH, William, "Soviet Power Policies in the Third World: The Case of Africa – Prospects of Soviet Power in the 1980s" – Adolph Papers, nr 152.
- 17 –WALL, Patrick, "The Security of the Atlantic Ocean – A British View", trabalho apresentado no "Symposium" da Univ. Católica de Washington, Agosto 1978.