



PETRÓLEO — O MULTIPLICADOR DO VALOR ESTRATÉGICO DO GOLFO PÉRSICO

Tibério Kimmel de Macedo

Tenente-Coronel de Engenharia Militar, da Turma de 13 Ago 53, promovido ao posto atual, por merecimento, em 31 Ago 74.

Possui os cursos militares da Academia Militar das Agulhas Negras, da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, e de Engenharia de Fortificações e Construções do Instituto Militar de Engenharia. É também "Master of Science" em Engenharia Civil, pós-graduado no Canadá.

Foi instrutor da AMAN, chefe de Seção Técnica do 5º Btl de Engenharia de Construção, e professor em comissão do Instituto Militar de Engenharia.

Obras publicadas: "Economic Evaluation of Regional Transport Projects in Brasil" (University of Waterloo, Canadá) e "Planejamento de Transporte Urbano" (Instituto Militar de Engenharia).

Cursa atualmente a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército.

O ponto dominante da política exterior dos Estados Unidos, desde os anos finais da Segunda Guerra Mundial, foi uma confrontação com o crescente poderio russo, confrontação que se tornaria aberta quando do desencadeamento da Guerra Fria.

Essa política era compartilhada por Churchill que desejava, face ao montante poderio russo, uma nova frente. Essa frente, no entender de Churchill, deveria ser aberta na Europa e quanto mais a leste tanto melhor.

Churchill considerava que o poder militar russo, no final do conflito, tinha se tornado na maior ameaça e em mortal perigo para o mundo livre (4). A esse respeito, dizia que "em Washington, mentes especialmente mais profundas e mais amplas deveriam ter prevalecido" (4), referindo-se aos assessores de Truman, após o falecimento de Roosevelt.

Os industriais americanos, no entanto, estavam conscientes da importância da obtenção de concessões territoriais, quer na Europa, quer no Oriente Médio. Eles

sabiam que, se o equilíbrio da economia mundial devesse ser preservado em favor do Ocidente, esse equilíbrio seria obtido, certamente, através da reconstrução rápida da Alemanha.

Não obstante a insistência de Churchill (4), Eisenhower não via em Berlim um objetivo militar que justificasse um rápido avanço sobre essa capital. Com isso, dois anos se passariam, desde a morte de Roosevelt, até que a nova administração se apercebesse que os destinos do mundo estavam na estacada da Europa.

Enquanto isso, e muito antes que os E.U. se vissem irremediavelmente envolvidos na Guerra Fria com a Rússia, diversos industriais americanos ligados ao petróleo, secundados por alguns funcionários da Casa Branca, vinham insistindo no estabelecimento de uma política mundial para o petróleo em benefício da América.

Essa política atingiu seu clímax precisamente quando a Guerra Fria estava se iniciando e, de um modo geral, buscava conservar, através de preços mais elevados, os recursos continentais americanos em óleo, enquanto forçava a obtenção de concessões, o desenvolvimento e a produção segura de novos campos em outros continentes (1). Esse pensamento não era realmente novo, já que é possível identificar suas origens, e portanto o embrião dessa política, na cooperação muito estreita da administração Wilson com a indústria do petróleo americana, durante e mesmo depois da Primeira Guerra Mundial.

Por ocasião da Segunda Guerra Mundial, essa cooperação foi muito reforçada e continuou, com Truman, no final do conflito e mesmo após.

Os E.U. supriram de óleo ambas as guerras, e certamente esse suprimento não foi feito com os balanços no vermelho, como de resto não terão sido os suprimentos assegurados aos conflitos que se seguiram.

Na Segunda Guerra, conforme dizem (2), forneceram cerca de 6/7 do combustível consumido nas operações, além das necessidades para manter, em casa, sua economia funcionando. Para proteger e suplementar as reservas territoriais que tinham sido, assim, "tão severamente drenadas" (2), funcionários-chave do governo de Washington, encorajavam as companhias de petróleo americanas a procurar e obter outras fontes no exterior. Com a assistência do Departamento de Estado e do Departamento do Comércio americanos, essa política trouxe, nos primeiros anos após a Guerra de 1914/1918, em sua esteira, a inevitável expansão das companhias petrolíferas americanas.

Inicialmente, o apoio governamental se dava só para atividades exercidas no Ocidente. Mais tarde, a própria expansão pelo seu crescente momentum, exigiu do Departamento de Estado o lançamento e a defesa da "Política da Porta Aberta", em benefício das empresas americanas. Somente assim foi possível fazer face à entrancheirada resistência britânica nos campos petrolíferos do Oriente Médio. (2)

Precisamente, quando ficava perfeitamente definido que o Oriente Médio possuía as maiores reservas mundiais de óleo então conhecidas, as companhias americanas conseguiam, lá, grandes concessões. Por mais de vinte anos, a Exxon e

a Mobil, foram admitidas no Iraque como parte confortável de um arranjo, é bem verdade que feito inicialmente pelos britânicos.

A importância do óleo do Golfo estava, certamente, nas cogitações de Roosevelt que, em seu caminho para a conferência de Teerã, manobrou de modo a visitar Ibn Saud, rei da rica região petrolífera da Arábia Saudita.

Como as demais vastas reservas de óleo do Oriente Médio, os fabulosos poços de Ibn Saud margeiam as praias desérticas do Golfo Pérsico. Com toda a certeza, nunca esteve ausente das mentes dos fazedores da política externa dos E.U. de pós-guerra, um documento que veio à luz quando os papéis do Ministério do Exterior alemão foram capturados em 1945. Esse documento era uma carta do Ministro do Exterior Vyacheslav M. Molotov, endereçada aos alemães em 1940:

As ambições territoriais da União Soviética estendem-se para o sul, além do território da U.R.S.S., na direção do Golfo Pérsico (2).

De fato, quando os fatos da guerra fizeram da Rússia, inicialmente, um beligerante, em vez de uma potência coligada aliada, as tropas russas moveram-se para o sul, e em 1941, ocuparam o norte do Irã. Essa manobra se constituiria no puxador da cortina para a Guerra Fria, que teria surgimento em 1946. E o Irã foi o tópico muito delicado, na agenda da conferência de Potsdam, e continuaria sendo na ONU.

No curso da guerra, todas as três potências tinham tropas no Irã. Truman, Churchill e Stalin haviam concordado em retirar suas tropas da área.

Em Potsdam, Truman parecia ansioso para retirar as tropas americanas. Instava para que os outros fizessem o mesmo. Incidentalmente, essa atitude de Truman valeu-lhe o conceito de campeão da independência do Irã, e a condição muito confortável de amigo mais chegado (1).

Quando os três chefes aliados discutiram o Irã, em 23 de Julho de 1945, preocupavam-se todos em aparentar a maior indiferença pelo assunto.

Assim é que, quando Truman disse que as tropas americanas deixariam o Irã, Stalin sugeriu que Teerã, pelo menos, poderia ser evacuada imediatamente. Churchill concordou e apressou-se em sugerir que retiradas adicionais de tropas fossem deixadas à consideração do Conselho de Ministros de Relações Exteriores, quando esses se encontrassem em setembro (3). O tópico foi dado como abordado, e não se tratou mais do assunto, em Potsdam.

Nesse mesmo dia, a Síria e o Líbano foram objeto de considerações. Aqui, Churchill teria um pequeno discurso a fazer. Mas, como convinha, ele falou rapidamente. Lembrou, então, que no curso da guerra, as grandes potências haviam reconhecido a Síria e o Líbano como nações com seus próprios direitos, independentes de qualquer potência colonial.

Uma das potências mais afetadas por essa decisão foi a França.

Como Churchill disse, a França desde há muito possuía interesses comerciais e culturais naqueles países. "Os franceses têm suas escolas, institutos arqueológicos

lógicos, etc., lá. Muitos franceses têm vivido lá desde há muito tempo. Dizem que suas reivindicações datam do tempo das Cruzadas" (3).

No fim da guerra, Síria e Líbano estavam ocupados por tropas britânicas. Churchill, conforme afirmava, desejava retirar essas tropas, mas antes de fazê-lo, desejava reconhecer à França alguns "privilégios especiais" naqueles países. Não se sabe por que, Churchill se considerava no poder de conceder privilégios especiais à França em países independentes (3).

É verdade que ele não teve a temeridade de reivindicar qualquer direito sobre a Síria ou o Líbano. Lembrou simplesmente que as tropas britânicas estavam lá e, já que estavam lá, a Inglaterra trataria das reivindicações da França (3).

E por que Churchill, simplesmente, não retirava suas tropas e deixava que os franceses apresentassem suas pretensões diretamente àqueles países independentes?

"Se retirarmos nossas tropas agora" disse Churchill, "haveria um massacre de cidadãos franceses que lá estão. Isto causaria grande agitação entre os árabes" o que, por seu turno, "perturbaria a lei e a ordem na Arábia Saudita e no Iraque" (3). Isto é no Golfo...

Por ocasião da conferência de Potsdam, Churchill já estava ciente da impossibilidade do Império manter tropas na Europa e no Oriente Médio, principalmente porque essas tropas de ocupação, como ficara claro nas conversações, deveriam permanecer por um tempo que por certo seria longo. A Inglaterra se ressentia do enorme esforço a que se submetera durante o conflito europeu.

Na verdade Churchill transmitiu a Truman essa sua conclusão, mas Truman se fez de desentendido. Isso ia ao encontro do interesse britânico de, ao retirar-se do Oriente Médio, deixar lá, como seu representante, uma potência europeia e, daí, seu empenho em conceder à França "alguns privilégios especiais" na área.

E foi escudado na certeza da recusa americana, com certeza, que Churchill, ao abordar em seu breve discurso, o problema da Síria e do Líbano, ofereceu a Truman a custódia desses países.

"Não, obrigado" — respondeu-lhe Truman, e o registro da conferência assinala que, a essa resposta do presidente americano, a assembléia reagiu com risos (3). Com isso Churchill atingira seu objetivo, e Truman só mais tarde iria se dar conta de que, realmente, o Leão Britânico, então, já se sentia com poucas garras.

"O Oriente Próximo", dizia Truman em seu livro de anotações para a conferência de Potsdam, "está se transformando, rapidamente no mais vital ponto de perigo para as relações mundiais" (3).

Mas, por certo, não acreditava que os britânicos deixariam de interessar-se por aquela área vital.

Isso porque, ao final da guerra na Europa, todos estavam cômicos da devastação causada tanto na agricultura como na indústria do velho Continente. A

Inglaterra, com mais razão, saberia disso e não poderia ficar indiferente ao imenso tesouro econômico que, intocável, permanecia como se achava antes do conflito.

Esse tesouro tinha um nome: recursos naturais, e, mais que tudo, óleo. As concessões especiais que Churchill insistia em assegurar à França, tinham como motivo primordial, garantir, através de uma potência européia, o acesso às áreas petrolíferas britânicas no Oriente Médio, já que, conforme antevia Churchill, não seria possível estender o dispositivo britânico desde a Europa até o Oriente Médio. E, no entender de Churchill, a ameaça russa na Europa, diretamente face à "Ilha", era a que se revestia com aspectos de maior prioridade. Mesmo porque, em 1945, a Inglaterra controlava 27% do óleo do mundo e esperava continuar controlando. Nessa mesma época os E.U. controlavam 57% e a Rússia 11% desse mesmo tesouro.

Durante a guerra, a produção russa caiu de um terço, e foi por esse motivo que ela apossou-se da Europa Oriental, onde as refinarias da Romênia, Áustria e Hungria continuavam operando (1).

Mas os grandes depósitos, cerca de um terço do petróleo do mundo, estão no Oriente. Desses depósitos, a Inglaterra controlava 74%, os E.U. 24%. Era nesse petróleo que Churchill estava pensando quando desejava conceder privilégios especiais aos franceses, com vistas a impedir que a lei e a ordem fossem perturbadas na Arábia Saudita e no Iraque.

A Segunda Guerra Mundial, em muito maior escala que o conflito anterior, foi lutada com petróleo. Na verdade, às vezes parece que foi lutada para ele (2). No que se refere aos E.U. e ao Japão, ao menos, a II Guerra Mundial foi uma luta de uma potência contra outra que lhe cortara o suprimento de óleo.

Note-se que permanece, hoje como então, imutável a dependência japonesa para com o óleo importado. Essa dependência faz, dos atuais atritos advindos do transporte desse óleo pelo estreito de Málaca, um dos pontos quentes das relações internacionais.

Não foi senão devido a uma dependência similar que Rommel lançou seu rápido movimento de flanco, pelo sul, em uma rápida corrida em direção aos ricos campos petrolíferos do Oriente Médio. O ataque alemão, ao norte, não teve outro objetivo que não lançar mão dos campos de petróleo do Cáucaso. Tudo isso porque Hitler, além dos seus estoques de óleo sintético, somente tinha acesso aos campos da Romênia (2). E, nesse tipo de guerra, nada funciona, anda ou atira sem óleo. A importância desse suprimento fica bem salientada quando se recorda que eram necessários, ao menos, 226.800 litros de combustível por dia, para movimentar uma divisão blindada. O maior problema estava em colocar esse combustível onde e quando se fizesse necessário. Pilhas de tambores marcaram cada praia de desembarque, desde a Normandia até Iwo Jima. Para assegurar seu suprimento, as tropas de Engenharia americanas lançaram 2.880 quilômetros de oleodutos, sobre as montanhas, desde a Índia até a China. Outro oleoduto seguia o avanço das tropas no norte da África e, quando os tanques de Patton corriam através da França,

especialistas texanos seguíam em sua esteira, lançando 80 quilômetros de oleoduto por dia (2).

O Golfo Pérsico, como é mais largamente conhecido, ou o Golfo Árábico, como insistem os sheiques e sultões para que assim seja designado, nunca esteve, por muito tempo, ausente dos acontecimentos históricos como fulcro estratégico do mundo.

Ninguém que possua um certo grau de habilidade analítica estratégica, mesmo instintiva, ignorará o Golfo ao pensar em termos de supremacia global.

Alexandre e, mais recentemente Truman, Churchill, Roosevelt, Stalin e Hitler não o ignoraram.

O Golfo sempre foi considerado a presa entre as presas e, com muita propriedade, tem sido classificado, por muitos como "a" presa. E não é senão por isso que nenhuma das nações do oeste ou do leste reconhece, ao menos abertamente, a importância do Golfo, seja porque pretende estabelecer, lá, a sua supremacia, seja porque não deseja chamar a atenção para uma infiltração sua, projetada ou em andamento.

Na medida em que os destinos do Ocidente e do Oriente se tornam cada vez mais entrelaçados, ninguém com qualquer idéia de controlar os caminhos entre os dois hemisférios, terá condição de fazê-lo, se não controlar o Golfo. Ao dizer-se Golfo, está implícito o Índico, e daí chegar-se até as manobras russas nesse oceano, aos conflitos no Chifre da África e ao interesse americano pela posição estratégica representada pela ilha de Diego Garcia, certamente, não exigirá muito esforço mental.

Já em seu tempo, o Almirante Mahan considerava o Golfo como possuindo muito maior valor para a Inglaterra do que qualquer outra possessão oriental, pois que controlava a Índia e o Oceano Índico, o que, no final de contas, significava controlar o caminho para qualquer outra parte do globo. Essa é uma opinião que recorrentemente, aparece na história, seja através de palavras, seja através de atos (1). A constatação da existência, no Golfo, das maiores jazidas de óleo até então conhecidas na terra, e isso é de ontem, empresta ao Golfo um valor multiplicado à sua já reconhecidamente privilegiada posição estratégica como charneira do globo.

Sempre houve, em todas as épocas, uma pressão constante no ocidente, no sentido de reclamar a posse de pedras e entulhos das primeiras civilizações naquela parte da terra. Simpática como possa parecer essa preocupação cultural, a real motivação foi e é, a extraordinária dominância que o Golfo proporciona sobre a Arábia e o Oriente Médio, sem falar na passagem para a Índia e o resto do Oriente. O comércio, fosse através dele ou dependente de seu controle, nunca foi, senão, o das singulares riquezas do mundo, como iguarias, pérolas e, hoje, petróleo.

Nenhum império, desde a Idade Média, particularmente, sentiu-se seguro sem o domínio do Golfo, e nenhuma das hegemonias do Oriente Próximo, otomana ou czarista, jamais cessou de manobrar por ele, através dele ou em torno dele. Também os europeus, portugueses, holandeses e ingleses, cada qual por seu turno,

e à medida que iam obtendo ascendência sobre os demais, asseguravam-se, como primeira providência, de apossar-se do Golfo. Pelo menos manobravam no sentido de se apoderarem dele, caso os árabes e persas que vivem em suas margens o permitissem, já que historicamente têm reagido violentamente contra qualquer tentativa de conquista de seus territórios.

De todos foram os ingleses os únicos que conseguiram manter uma espécie de suserania, por um tempo mais ou menos longo.

Os interesses da Companhia das Índias Orientais, assim como a pirataria árabe, não só pretextaram como propiciaram uma crescente presença naval britânica dentro do Golfo durante o século dezoito, presença e protetorado britânicos confirmados no século dezenove, não obstante terem sido sempre desafiados, tanto pelos locais, como pelos russos, que apoiavam aqueles.

Os britânicos procuraram sancionar sua presença no Golfo, desviando a atenção do valor estratégico de sua posse, através da campanha moral que desencadearam para pôr fim ao tráfico de escravos na área, no que nunca conseguiram obter sucesso, no entender da Anti-Slavery Society de Londres, para quem esse comércio ainda existia nos anos 60.

Mas, o que realmente interessava, até onde concernia aos britânicos, pode ser inferido das palavras de Lord Curzon, dirigidas aos chefes dos estados do Golfo, em 1903:

"Encontramos discórdia e criamos ordem. Era nosso comércio assim como vossa segurança que exigiam proteção" (1).

Essa presença civil, assim como o controle militar, foram praticamente as últimas guarnições estratégicas imperiais a se retirarem, quando da redução do poderio britânico, nos anos que se seguiram ao término da Segunda Guerra Mundial.

À propósito, o Secretário da Defesa americano James A. Forrestal registrou, em seu diário, que o Secretário de Estado George Marshall mostrou-lhe um memorando.

"Informando ao Governo dos Estados Unidos que a Inglaterra não poderá mais ser o reservatório para o apoio financeiro-militar da Grécia e da Turquia. Marshall disse que isso equivalia à abdicação britânica de sua posição no Oriente Médio..." (2)

Algumas semanas após o recebimento dessa comunicação, Truman obtém no Congresso um auxílio de quatrocentos milhões de dólares, destinados à Turquia e à Grécia, visando a impedir que a Rússia cerrasse sobre o Mediterrâneo oriental.

Vê-se, então, que o primeiro passo na Guerra Fria, que começava a se delinear nas mesas de conferência, ocorreu precisamente no Oriente Médio: em poucos dias, a Sexta Frota tomou posição no Mediterrâneo e a Força Aérea voou para bases na Líbia, Turquia e Arábia Saudita, de onde poderiam guardar o óleo do Golfo Pérsico.

O golpe final no periclitante poderio britânico no Oriente Médio veio com a nacionalização do Canal de Suez, que afetou decisivamente não só a Inglaterra como também a França, ambas totalmente dependentes do petróleo que trafegava pelo canal.

Nos tempos recentes, os petroleiros e suas cargas sempre foram parte integrante de todas as guerras no Oriente Médio. Na verdade, eles foram o motivo da guerra de 1956, que resultou na nacionalização do canal, pelo Egito.

Em 1956, como em 1967, o envolvimento do Golfo foi mínimo. O Oriente Médio, então, não ocupava uma posição dominante na produção do óleo consumido pelo Ocidente, o que hoje se verifica. Mesmo em 1967, a produção do Oriente Médio era de 505 milhões de toneladas métricas, contra 737 milhões produzidas no Ocidente. Já em 1972, esses números tinham-se invertido para 913 e 801 milhões de toneladas, respectivamente (1).

Com o fechamento do canal, o problema que se apresentava era de logística, distância, capacidade de carga e número de navios, acrescidas essas condicionantes, naturalmente, da principal restrição representada pela melhor eficiência econômica do transporte, ou seja, arrodar o Cabo da Boa Esperança com um custo de transporte menor ou pelo menos igual ao do atalho pelo canal.

Esse novo problema forçou o aparecimento dos grandes tanques, os VLCC (Very Large Crude Carrier), com capacidade para trezentas mil toneladas de porte bruto, e mesmo mais, que então passaram a contornar o Cabo, com destino aos grandes mercados consumidores da Europa e dos E.U.

O aparecimento dos VLCC, após a guerra de 1956, reduziu os efeitos traumáticos do conflito de 1967 e equipou o transporte marítimo de longo curso para viver sem o canal e, até o presente momento, não mostra qualquer sinal que tenha lamentado a perda daquele caminho mais curto. Os grandes tanques tiraram, pelo menos no contexto econômico, a importância de Suez. Na verdade, Suez não tem mais qualquer influência na remessa de óleo.

Os seis anos que se passaram entre a guerra de junho de 1967 e a de outubro de 1973, colocaram em movimento circunstâncias que culminaram por polarizar as tensões do Oriente Médio no Golfo. E, após outubro de 1973, quando o óleo passou a ser "a arma", a posição dominante do Golfo tornou-se inquestionável.

Isso multiplicou a importância estratégica do controle do Oceano Índico, assim como salientou, para o Ocidente, a importância da Rota do Cabo, mesmo após o tráfego por Suez ter sido reaberto. Não obstante o inegável valor da liberdade de movimento pela Rota do Cabo, é o abrir e fechar das torneiras, no Golfo, que presentemente controla o fluxo do óleo, e não a política das passagens que fiquem em seu caminho para os pontos de destino.

A administração americana tinha perfeito conhecimento desse fato e, em 1947 o presidente da Comissão de Comércio do Senado americano, dizia que "... a Europa, nos próximos 10 anos, deverá substituir sua economia baseada no carvão para uma economia movida a óleo e, portanto, quem

quer que se sente sobre as válvulas do óleo do Oriente Médio, controlará os destinos da Europa" (2).

Esse reconhecimento, de longa data, pelos E.U., da importância do óleo do Golfo, esclarece a rápida substituição, pelos americanos, do vazio lá deixado pela retirada britânica, da mesma forma que permite ver que o óleo era o elo entre a Doutrina Truman, para o Oriente Médio, e o Plano Marshall para a Europa.

Já, em Potsdam, ficara evidente que o montante das reparações de guerra, a ser pago pela Alemanha, atingiria qualquer coisa por volta dos vinte bilhões de dólares.

Tornava-se, pois, de capital importância dar, à Alemanha, as condições que lhe permitissem produzir, reconstruir e movimentar sua economia, de sorte a poder pagar as importações que seriam necessárias para manter funcionando a Europa Ocidental.

Toda a atenção seria dada, então, à Alemanha, considerada por um industrial de Detroit, como a vela de ignição do motor europeu: sem essa vela de ignição, o motor não funcionaria (3).

E esse motor teria que funcionar com petróleo, já que as minas de carvão da Europa se achavam todas nas mãos dos sindicatos comunistas e, como ficou claro no início da Guerra Fria, não haveria força capaz de arrancar esse carvão do fundo das minas.

O petróleo do Oriente Médio era a solução para manter a "vela de ignição" energizada, já que produzido a custos mais baixos, era entregue à Europa aos preços do óleo produzido nos campos americanos com, portanto, a dupla vantagem de manter a Alemanha em condições de saldar seus compromissos com respeito às reparações de guerra a um custo mais baixo para os E.U., ao mesmo tempo que mantinha intactas suas reservas estratégicas de óleo doméstico. A Doutrina Truman portanto, permitiu suprir o Plano Marshall com o óleo indispensável à recuperação da economia européia e, particularmente, a da Alemanha.

O fato pertinente de tudo isso, é que o óleo do Oriente Médio e, em particular, o óleo da Arábia Saudita, tornou-se indispensável para o Ocidente.

No início da presente década, a Shell fez uma previsão que o mundo consumiria mais óleo nos anos 70 do que consumira em toda a história passada. O geologista chefe da British Petroleum, Harry Warman, em 1970, externou sua crença de que, pelos meados de 1970, metade do óleo conhecido e por descobrir, no mundo, já teria sido queimado (1).

Entre 1920 e 1971, o mundo consumiu 200 bilhões de barris de petróleo (há cerca de 7,3 barris em uma tonelada); entre 1971 e 1985, presumivelmente, usará mais 300 bilhões de barris. Com essas taxas de consumo estimadas, o mundo terá óleo para os próximos vinte a vinte e cinco anos, intervalo de tempo que, já foi aventado, é o mínimo necessário para permitir a descoberta de algum tipo alternativo de energia.

Não há como negar que incertezas econômicas trouxeram consigo drásticas mudanças na estrutura do mercado do petróleo, principalmente no comportamento do consumidor, que tornarão muito difícil, para qualquer um, fazer uma previsão das taxas de consumo para os próximos anos. Ao que tudo faz crer, entretanto, o consumo bruto de petróleo não parece inclinado a decrescer substancialmente, no futuro, o que faz da previsão de Warman uma estimativa tão boa como qualquer outra que possa ser aventada.

Ninguém, por certo, sabe que quantidade de óleo existe no mundo. Mas se sabe que a maior parte do que existe, se encontra no Oriente Médio.

As reservas Sauditas são, de longe, as maiores conhecidas. No início de 1973 elas foram estimadas em 138 bilhões de barris, contra os 65 do Irã e 64,9 do Kuwait, essas, as duas maiores fontes de óleo do Golfo, depois da Arábia Saudita.

Somadas, as reservas de petróleo do Oriente Médio totalizam 355,9 bilhões de barris, contra 667 de todos os lençóis petrolíferos conhecidos do mundo. As reservas Sauditas podem bem ser o dobro das atuais estimativas, e ainda não se sabe o que se esconde nas plataformas dos continentes, ou nas regiões profundas dos oceanos e, na maior parte do Ártico e da Antártica.

Outras descobertas, como as do Mar do Norte e do Alasca são confiavelmente esperadas. Substanciais como possam vir a ser essas descobertas, não chegarão a mudar a atual posição em relação ao óleo do Oriente Médio. Na melhor das hipóteses, auxiliarão a suprir o aumento do consumo mundial, não criando condições para uma independência significativa da Europa, E.U. e Japão, das fontes do Golfo (1).

É, pois, perfeitamente claro que, a menos que as condições atuais sejam alteradas substancialmente e até que novas fontes de energia tenham sido convenientemente desenvolvidas, o Oriente Médio, em particular, o Golfo Pérsico, permanecerá como centro da diplomacia, da estratégia e dos cálculos econômicos de ambos os hemisférios (1).

O jogo de poder americano e russo é sério bastante, com ambas as potências determinadas a cobrir o espaço deixado pela retirada britânica do Golfo. Esse jogo, pode-se ver com facilidade ainda hoje, tem como finalidade primacial a obtenção de posições estratégicas para suas marinhas no Oceano Índico. Djibuti e Diego Garcia aí estão, nos cabeçalhos dos jornais diários.

Por outro lado, não seria aconselhável deixar de considerar o envolvimento da China no Golfo, envolvimento esse motivado pelo seu apoio aos guerrilheiros e revolucionários árabes, pelo seu receio da ameaça russa e, por nenhum modo menor, pelo receio de um Japão remilitarizado o que, traz uma complexidade maior e perigosamente imprevisível a tudo isso.

E, então, aparece o também imprevisível elemento traduzido pela competição americana e japonesa, pelos mercados do mundo e, principalmente, pelo óleo do Golfo, e tudo o mais que isso possa encaudar para as suas atuais relações de pós-guerra.

O interesse japonês, pode-se estar certo, avançará decisivamente com vistas a assegurar seu suprimento de óleo e a manutenção de futuras remessas, com ou sem crises no Oriente Médio.

Essa determinação traz, novamente o Japão a uma posição de pensamento e independência estratégicas, assim como de autodesenvolvimento não conhecidos senão antes da Segunda Guerra Mundial. E é, sem dúvida, pouco animador para a manutenção da paz mundial, lembrar que foi precisamente a proibição de exportar petróleo para o Japão, em 1940, que influiu decisivamente na sua escolha para a guerra, e para Pearl Harbor (1). Sua absoluta dependência, agora, está nervosamente concentrada nas centenas de petroleiros que, em ciclos redondos, cruzam o Estreito de Málaca, entre a sua ilha e o Golfo. E a dependência japonesa, agora, do óleo do Golfo, é muito mais vital do que foi, então, o petróleo de Roosevelt. Essa vulnerabilidade japonesa, como não podia ser de outro modo, é perfeitamente conhecida dos seus contendores naturais. E foi por isso que Chu-En-Lai, em entrevista ao *The Sunday Times* de Londres, em dezembro de 1971, declarava que os petroleiros transportando óleo do Oriente Médio para o Japão, poluíam as águas do Estreito de Málaca. "Os militares japoneses", disse Chu-En-Lai, "postulam que o Estreito é uma linha vital para o Japão. Isso causa descontentamento na Indonésia e na Malásia, que não esqueceram a devastação que as tropas japonesas causaram na Segunda Guerra Mundial" (1).

A dependência do Japão, com respeito ao Estreito de Málaca, é tão importante que desnecessário se torna recorrer a conceitos estratégicos para estabelecê-la ou para concluir que, sejam quais forem as conseqüências, o Japão continuará considerando essa rota como seu eixo vital de suprimento.

A insatisfação referida na entrevista anteriormente relatada parece ser real, já que são freqüentes os acidentes no Estreito, com vazamento de óleo e encalhes de petroleiros, em grau muito semelhante ao que tem ocorrido com os tanques que arroteiam o Cabo. A pequena profundidade implica que, com freqüência, os VLCC carregados toquem o fundo granítico. Como resultado, a Malásia e a Indonésia têm feito grande barulho e levantado questões de princípios. Através do limite de doze milhas para as águas territoriais, esses dois países asseguraram, ao menos legalmente, o completo domínio do Estreito. A Malásia sugeriu um pedágio para os navios que se utilizassem do Estreito e, a Indonésia foi mesmo mais longe, quando sugeriu que navios com 200.000 toneladas ou mais, fossem totalmente proibidos de usar o Estreito, o que implicaria um desvio 1.200 milhas mais longo, pelos estreitos de Lombok e Makassar. Nenhum desses países, no entanto, foi tão longe a ponto de colocar qualquer dessas medidas em execução. Talvez porque receassem que tal atitude pudesse precipitar conseqüências mais danosas que a poluição em si, ou porque o governo de Thai tenha sugerido a construção de um canal, do tipo de Suez, através do istmo de Kra (1).

Os japoneses, por sua vez, propuseram a construção de um oleoduto sobre o istmo, com o transbordo do óleo dos navios-tanques de um terminal no Mar Andaman, para navios ancorados no Golfo de Sião.

De qualquer modo que o óleo seja transportado, quer através do istmo de Kra ou pelo Estreito de Málaca, não fará muita diferença, política ou estrategicamente. O ponto, aqui, é a dependência crítica de uma tal linha de suprimento e a necessidade de manter essa linha vital, a qualquer preço e sob quaisquer circunstâncias. Não parece pois, muito provável, que os japoneses se mantenham, por muito tempo ainda, ausentes das listas comparativas dos grandes vasos de guerra das potências marítimas mundiais.

Essas considerações estendem a importância estratégica do Golfo até a Indonésia, chamando a atenção para o saliente da Índia, a Ilha de Madagascar e o sul da África, o que corresponde a incluir o Oceano Índico na zona de interesse direto do Golfo Pérsico.

A China também está consciente da importância do Golfo e do Estreito de Málaca, e por sua vez já começou um novo programa de construção naval e é muito provável que sua preocupação com as intenções japonesas e russas a levará, eventualmente, para um aumento do poderio naval, do tipo empreendido pela Rússia, quando da crise dos mísseis cubanos de 1962.

Assim, como análise final, tudo retorna aos petroleiros e, na verdade, ao Golfo, pois que, mesmo as pressões que possam vir a ser exercidas sobre os navios, em qualquer ponto de suas rotas, como por exemplo ao longo das costas africanas ou no Estreito de Málaca, serão obviamente menores do que aquelas que poderão ser tomadas no ponto mesmo de carregamento.

Além do Japão, os E.U. e a Europa possuem, também, longas rotas vulneráveis ligando-os com o Golfo. Por isso podem, assim como os japoneses, individual ou coletivamente, sentirem-se capacitados a exercer considerável pressão, concentração de forças e até mesmo a atuar militarmente ao longo das rotas, na crença de que, assim agindo, estarão levantando esses fatores de vulnerabilidade.

O Golfo, no entanto, não oferece tal flexibilidade ou opções de alternativas. Qualquer ação agressiva ou punitiva, lá, para proteger os navios ou para assegurar o suprimento do óleo, explodirá todo o Golfo e, certamente matará o ganso, sem contar que, muito provavelmente, explodirá o mundo, no processo.

BIBLIOGRAFIA

1. Mostert, Noel, — "SUPER SHIP" — Warner Books Edition, 1976.
2. Solberg, Carl, — "OIL POWER, THE RISE AND IMMINENT FALL OF AN AMERICAN EMPIRE" — The New American Library Inc., 1976.
3. Mee, Charles L. Jr., — "MEETING AT POTSDAM" — A Corgi Book, 1976.
4. Churchill, Winston S., — "TRIUMPH AND TRAGEDY" — A Bantan Book, 1962.