

# Importância Estratégica do Atlântico Sul na Segurança e no Desenvolvimento do Continente Americano

Capitão-de-Mar-e-Guerra

GUILHERME EUGENIO BARBOSA DOMONT \*

## INTRODUÇÃO

Com o objetivo de melhor desenvolver e expor o tema proposto para o presente trabalho, o autor fez a si mesmo diversas perguntas, procurando, através da pesquisa e do estudo, encontrar as respostas adequadas.

Inicialmente indagou:

“Como se desenvolvem as relações entre os Continentes Americano e Africano, banhados pelo Atlântico?” — “Há interesses comuns a defender no Atlântico Sul?”

Procurando responder a estas indagações foi desenvolvido o *Capítulo I*, que trata das relações e dos principais problemas existentes entre os dois Continentes.

Em decorrência desses estudos, nasceram outras perguntas:

“Vale a pena defender o Atlântico Sul?”

“Qual a sua importância estratégica?”

“Qual a maior ameaça que paira sobre o Bloco Ocidental nessa região?”

---

\* O CMG Guilherme Eugenio Barbosa Domont é, atualmente, Assessor da Representação Brasileira ante a Junta Interamericana de Defesa (JID), em Washington — EUA.

Respondendo a essas perguntas foram desenvolvidos o *Capítulo II* que procurou conceituar o que denominamos "Poder Marítimo" e o *Capítulo III*, que tentou mostrar a importância do "Transporte Marítimo", não só para a sobrevivência das Américas, mas do mundo em geral.

Depois, no *Capítulo IV*, tentou-se demonstrar a importância estratégica do Atlântico Sul dentro da conjuntura mundial, quais as ameaças que pairam sobre a sua segurança e quais os fatores de força e fraqueza do Continente Americano para enfrentar estas ameaças.

No *Capítulo V* procurou-se delinear qual a importância jurídica e militar para o Sistema Interamericano do Conceito do Mar Territorial com o objetivo de prover sua segurança e permitir o seu Desenvolvimento.

Conclui-se no *Capítulo VI*. Tanto quanto possível procurou-se completar o trabalho com tabelas, a fim de melhor ilustrar as idéias expostas. Finalmente, convém ressaltar que não foi perdida de vista na elaboração do presente trabalho, a ameaça que paira sobre o Mundo Livre nos mares da Terra e que pode ser sintetizada nas palavras do Almirante Waldemar Wendt, Ex-Comandante Supremo das Forças Navais Norte-Americanas na Europa:

"A União Soviética está realizando decididos esforços para arrebatam a supremacia dos Mares ao Mundo Livre. Se não for mantido o alerta constante, os aliados poderão ter sua força marítima neutralizada, quando ela se tornar necessária".

## I — RELAÇÕES ENTRE AMÉRICA E ÁFRICA

A posição estratégica da África é excepcional, não só devido à sua proximidade com a Europa e a Ásia, como também pelo fato de ligar-se diretamente com os quatro continentes.

Através do Estreito de Gibraltar e do Canal de Suez, o Continente Africano controla as duas entradas do Mediterrâneo, também de grande importância estratégica.

Outro importante aspecto fisiográfico que deve ser ressaltado é o que permite, através da construção de pouco mais de uma centena de quilômetros de canais artificiais, ligar fluvialmente a costa Este à costa Oeste da África. A entrada se daria pelo rio Congo, cujo leito seria aproveitado e, após, atravessaria a Tanzânia e o Malauí, desembocando em Moçambique. Este projeto de transcendental interesse e importância já está sendo estudado, objetivando-se sua concretização em futuro próximo.

O Continente Africano é atualmente um cadinho em ebulição, onde o Bloco Ocidental e o Bloco Oriental travam uma luta titânica para obter o controle desta vasta região.

Há problemas cruciais na África como o do *nacionalismo*, explorado habilmente pelo comunismo, o do *apartheid* que repugna o mundo civilizado e o das "Províncias Ultramarinas Portuguesas", que choca os países africanos independentes. [O presente trabalho foi escrito antes da independência das Províncias Ultramarinas Portuguesas].

O verdadeiro problema, porém, é o da miséria, o da ignorância e o do subdesenvolvimento.

Tudo isto deve ser considerado, ao ser formulada uma política para a África, uma vez que, muitas vezes, estes problemas são conflitantes entre si.

Outro ponto que não pode deixar de ser considerado, ao ser estabelecida uma política para a África, é o da importância de que se revestem os votos do Bloco Africano na Organização das Nações Unidas, na decisão dos grandes problemas mundiais, que também interessam aos Países Americanos.

Países como o Brasil, por exemplo, possuem com a África afinidades históricas e étnicas, mercê da miscigenação que descrê de qualquer separatismo racial, sintetizada no *lusso-*

*tropicalismo* expresso por Gilbert Freyre; e afinidade espiritual, alicerçada através da simbiose cultural, da tradição e dos ideais comuns de desenvolvimento.

Por outro lado, como já foi mencionado, há atualmente na costa atlântica da África, três problemas a considerar: o de Angola, o do Apartheid na África do Sul e o da Rodésia. O de Angola será aparentemente solucionado com a sua próxima independência, embora não se saiba ainda ao certo qual será o seu destino político. Se sua tendência for esquerdizante, isto poderá propiciar no futuro o estabelecimento de Bases Russas em seu território; no que se refere à África do Sul, face ao problema do Apartheid e devido à sua repercussão no seio da Comunidade Africana de Nações, os Países Sul-Americanos não têm aceitado uma maior aproximação, quer política ou militar, com esta Nação.

O mesmo problema vem ocorrendo com a Rodésia, onde uma minoria branca oprime a imensa maioria negra, utilizando a segregação racial. Convém ressaltar que os Países Americanos não aceitaram, de uma maneira geral, o bloqueio comercial proposto na Organização das Nações Unidas, uma vez que ele atingiria, indistintamente, toda a população rodesiana.

A Rússia vem procurando se infiltrar no Continente Africano. Dakar, no Senegal, por exemplo, é um porto onde navios soviéticos sofrem reparos, troca de tripulação, etc., onde, enfim, eles encontram apoio logístico. Convém ressaltar que Natal no Brasil e Dakar no Senegal, são os portos que estão mais próximos entre os dois Continentes e por onde foi estabelecida uma Ponte Aérea durante a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, que serviu para transportar os soldados americanos que lutaram na Europa e na África.

Na verdade, apesar da concorrência exercida muitas vezes pelos produtos africanos no mercado internacional, o intercâmbio comercial entre o Continente Americano e a África vem crescendo continuamente e a via natural para a realização deste intercâmbio, indubitavelmente é o Atlântico Sul.

Dessa forma, verificamos, que se reveste de vital importância a manutenção das vias marítimas que ligam os dois Continentes. E, em decorrência, há necessidade de que seja provida em cooperação, tanto pelos Países Americanos como Africanos, a segurança do Atlântico Sul.

No que se refere, especificamente às duas Grandes Potências: Estados Unidos e Rússia, enquanto constatamos que esta última procura se infiltrar na África e, cada vez mais, fazer sentir sua presença no Atlântico Sul, os Estados Unidos por razões que serão adiante analisadas, aparentemente se retraem, deixando um vácuo que terá que ser preenchido pelas Nações Americanas e Africana, antes que a Rússia o faça.

E elas perguntam, entre surpresas e receios: teremos capacidade para fazê-lo?

## II — CONCEITO DE PODER MARÍTIMO

Desde priscas eras o homem sempre olhou para o mar como uma porta, através da qual ele poderia prover sua subsistência e palmilhar a larga estrada do progresso. E na verdade, com o avanço tecnológico, suas previsões se confirmaram, sendo hoje os mares considerados uma das maiores fontes de riqueza da humanidade.

Dessa constatação nasceu a necessidade de conquistar e manter o Domínio do Mar, a fim de permitir o acesso de manufaturas e matérias-primas e preservar o uso de seus recursos naturais. Para exercer esse Domínio, entretanto, há que possuir o instrumento necessário, denominado *Poder Marítimo*.

O Poder Marítimo pode ser definido como a integração dos poderes derivados do Poder Nacional, que se relacionam com o mar, a fim de permitir o usufruto de suas riquezas. Assim verificamos que o Poder Marítimo é uma parcela do Poder Nacional que extrai dos campos econômico, militar e

psicossocial, os elementos necessários à sua constituição. Estes elementos podem ser sintetizados da seguinte maneira:

a) Poder Naval — componente militar do *Poder Marítimo*, que é constituído pela Marinha de Guerra e pela infra-estrutura de bases e arsenais que lhe estão afetos e cuja finalidade é prover a segurança dos mares;

b) Meios Económicos — constituídos pela Marinha Mercante; a pesca com suas indústrias; o complexo portuário; a infra-estrutura de reparo e construção naval; a intensidade do comércio marítimo e os meios tecnológicos indispensáveis à exploração racional dos recursos marinhos;

c) Meios Políticos — que, numa concepção elevada, abrangem a diplomacia, os meios jurídicos e a infra-estrutura administrativa, necessários para a execução de uma Política Marítima;

d) Meios Psicossociais — que se referem à *Mentalidade Marítima* da Nação que predispõe e mesmo compele o elemento humano a trabalhar, a pesquisar e a proteger o mar, sempre no sentido de preservar a sua flora e a sua fauna. Este é um fator básico, pois o Homem que com sua inteligência e o seu labor, constitui a célula motora que provê o Desenvolvimento e prevê a Segurança das atividades ligadas ao mar.

Convém ressaltar que as condicionantes acima enumeradas já haviam sido basicamente enunciadas pelo Almirante Alfred T. Mahan, no século XIX, tendo sido tão somente complementadas e atualizadas, face à evolução científico-tecnológica experimentada, desde então, pela humanidade.

Evidentemente, um elemento que deve ser considerado e que, por já estar implícito não foi incluído na enumeração acima, é o que se refere à configuração física do território,

incluindo o relevo da plataforma continental, e a sua posição geográfico-estratégica.

Por outro lado, para que o *Poder Marítimo* possa ser exercido de maneira eficaz há necessidade do estabelecimento de uma *Política Marítima*.

Assm, podemos definir a *Política Marítima* como o instrumento que estabelece as diretrizes, princípios e normas, e coordena todas as atividades que dizem respeito ao mar.

Convém ressaltar que para essa coordenação resultar eficaz, há necessidade de que os elementos setoriais dos diversos campos do *Poder Marítimo* se associem de maneira harmoniosa, permitindo a consecução de uma *Política Marítima* mais adequada ao Desenvolvimento e à Segurança do País.

Concluimos, então, que para uma Nação alcançar *status* de uma *Potência Marítima*, não basta possuir os fatores condicionantes, primeiramente enunciados por Mahan, mas também torna-se imperativo possuir uma Mentalidade Marítima que permita a integração harmoniosa dos elementos constitutivos do Poder Marítimo que, para ser forte, deve ser coordenadamente desenvolvido segundo uma *Política Marítima*, coerente com os *Objetivos Nacionais*.

### III — A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Se analisarmos a história do Continente Americano, verificamos que a sua descoberta, a ocupação do território e o seu desenvolvimento econômico, deram-se no sentido do litoral para o interior, caracterizando a sua dependência marítima.

Dessa forma, as Nações deste Continente devem o seu progresso, principalmente ao intercâmbio humano, cultural e comercial, realizado através do Transporte Marítimo.

Assim o foi antes, o é hoje e ainda será por muitos anos, pois a realidade geográfica dos mares é uma contingência incontestável que necessita ser vencida. E a ponte, a via mais

importante e mais econômica para a consecução deste desideratum, ainda é o Transporte Marítimo.

Convém ressaltar que além do aspecto geográfico, as vantagens desse tipo de transporte também configuram condições muito boas para o desenvolvimento de uma economia de escala, uma vez que é menor o aumento de investimento necessário em relação aos outros tipos de transporte para prover um determinado aumento de escoamento da produção, naturalmente se otimizadas as técnicas do seu aproveitamento. Se fizermos uma rápida análise da afirmação acima, verificamos que ela decorre de um raciocínio pragmático que pode ser sintetizado no seguinte: A prosperidade do processo produtivo de um País, decorre do volume, quantitativo e qualitativo, do seu intercâmbio comercial, isto é, de vendas e compras de bens de produção e de consumo. Assim, cada vez que conseguimos diminuir os custos e os serviços, logicamente poderemos vender a preços mais competitivos, obtendo, portanto, condições mais propícias para aumentar o volume de vendas e compras. Por outro lado, um dos fatores mais importantes do processo produtivo, diz respeito ao custo do transporte que incide diretamente em todas as fases deste processo, que vai desde a movimentação da matéria-prima até a distribuição do produto acabado aos centros de consumo. E a modalidade de transporte menos onerosa é, indubitavelmente, o transporte marítimo.

Daí decorre a importância histórica que sempre teve este tipo de transporte no desenvolvimento econômico e na prosperidade dos Países Litorâneos.

Poderíamos exemplificar o que foi dito com cifras bastante elucidativas: Para transportar 10.000 toneladas de carga, investimos 4 milhões de dólares na construção de um navio cargueiro. Se utilizarmos o transporte rodoviário, teremos que empregar 500 caminhões de 20 toneladas cada um, para transportarmos o mesmo volume de carga, ao preço de 8 milhões de dólares. No que diz respeito ao combustível e lubrificante, verificamos que a frota de caminhões consu-



mirá 8 vezes mais. E no que se refere à produtividade da mão-de-obra, constatamos que, enquanto o navio é tripulado por 30 homens, os caminhões necessitarão de 1.000 homens. E se analisarmos o problema sob o aspecto das vias de transporte, verificamos que a grande maioria das vias marítimas são dádivas da natureza, prescindindo de construção e conservação. Somente este fato, torna o transporte marítimo 4 vezes mais econômico do que o ferroviário e até 12 vezes mais, do que o rodoviário.

Por outro lado, se nós observarmos a conjuntura mundial, verificamos que há uma carência de matérias-primas, principalmente energéticas, que necessitam ser transportadas por via marítima, a fim de possibilitar o funcionamento adequado da infra-estrutura industrial e agrícola do Mundo Ocidental. E é imperativo que este transporte seja assegurado tanto na paz como na guerra. O progresso tecnológico e o aumento demográfico da população mundial, importarão certamente no aumento da demanda de matérias-primas, tais como o petróleo, minérios, cereais, etc., que terão de ser transportados por via marítima. Na última década, o comércio mundial aumentou em média anualmente de cerca de 10%, sendo que 3/4 partes desse comércio se realizaram pelo mar. Desse total, somente o petróleo participou com mais de 50% do transporte oceânico mundial.

Face ao exposto, como estão participando as Nações Latino-Americanas do transporte marítimo internacional?

Se formos analisar as estatísticas, o quadro não é muito animador, pois verificamos que é grande a dependência desses Países em relação aos Países desenvolvidos, tendo em vista que a sua participação anual no total da carga transportada pela frota mercante mundial, nos últimos dez anos, foi em média de apenas 7,4%. E também na última década a participação percentual nos fretes gerados em dólares pela importação e exportação, foi da ordem de 12%.

Convém ressaltar que as Nações Latino-Americanas têm procurado reagir contra esta situação. Se analisarmos o caso

do Brasil, por exemplo, com 7.400 km de costas e 44.000 km de hidrovias interiores navegáveis e para o qual o transporte marítimo é de vital importância para o seu desenvolvimento e soberania, constatamos que esse País vem realizando um esforço hercúleo para desenvolver uma infra-estrutura nacional de estaleiros para construção e reparação de navios, de modernização e instalação de portos e terminais marítimos. Pelo quadro a seguir, podemos ter uma idéia do incremento da Marinha Mercante Brasileira, devido principalmente à atividade intensa dos estaleiros nacionais, que já estão inclusive construindo navios petroleiros e graneleiros de 131.000 toneladas.

<i>Ano</i>	<i>Marinha Mercante</i>	<i>Aumento</i>
1958	1.200.000 tdw	
1964	1.400.000 tdw	200.000 tdw
1970	2.400.000 tdw	1.000.000 tdw
1975	5.000.000 tdw	2.600.000 tdw

No que se refere aos Estados Unidos, a situação não é muito animadora, conforme podemos constatar pela mensagem recente do Ex-Presidente Nixon ao Congresso do seu País, onde pede providências no sentido de ser reformulada a Política Marítima, face à situação cada vez mais precária em que se encontra a Marinha Mercante Americana, tendo em vista o desenvolvimento acelerado da Marinha Mercante de outros Países, notadamente da URSS, que vem procurando dominar o tráfego marítimo internacional. Este fato torna-se mais grave ainda quando constatamos que os interesses comerciais dos Estados Unidos dependem muito mais do exterior, do que os da União Soviética. A relação entre as mercadorias transportadas por via marítima e o Produto Nacional Bruto é três vezes maior nos Estados Unidos do que na URSS. O Comércio dos Estados Unidos é mais diversificado e depende também muito mais do transporte marítimo. As-

sim, em 1966, por exemplo, o valor total do comércio exterior americano foi de 56 bilhões de dólares e mais de 3/4 das mercadorias foram transportadas por navio, tendo nesse ano o comércio exterior representado 8% do PNB. Esta proporção deverá continuar mais ou menos a mesma na década dos anos 70. Já na URSS, a situação é bem diversa, uma vez que o comércio representou somente 5% do PNB, e deste total apenas 2% correspondem ao transporte marítimo.

Na verdade, 60% do comércio exterior da URSS é terrestre e se realiza com a Europa Oriental, sendo que o comércio fora da Europa mais importante é o realizado com Cuba.

#### IV — ATLÂNTICO SUL

##### *Aspectos Fisiográficos*

##### 1. *Origem*

Segundo Alfredo Wegner, o Oceano Atlântico é de origem recente. Ele surgiu no período carbonífero, do esfacelamento de um grande Continente. Dessa ruptura nasceram a América e a África, tendo a primeira se desviado para W. Daí a semelhança geológica entre os dois Continentes, bem como a correspondência entre o litoral da África e o da América do Sul.

##### 2. *Limites e Superfície*

Setenta e dois por cento da superfície da Terra é ocupada pelas águas. O Oceano Atlântico é menor do que o Pacífico, possuindo a superfície de 51.000.000 de km<sup>2</sup>. O Atlântico Sul situa-se entre o leste da América do Sul e o oeste da África. Ao norte limita-se com o Equador e ao Sul com a Antártida. Convém ressaltar que os limites de um oceano não devem ser estabelecidos levando-se em consideração somente os aspectos geográficos, mas também outros fatores

subjetivos, tais como: Rotas de Comércio e Navegação, Poder Marítimo, Zonas de Segurança, Situação Estratégica, etc.

### 3. *Relevo Submarino*

Sua topografia é acidentada. E o seu principal acidente geográfico é a cordilheira chamada *Dorsal Mediana*, que divide o Atlântico Sul em duas depressões: a Oriental e a Ocidental. Nessas depressões localizam-se: a Oeste as Bacias Brasileira e Argentina e a leste a Bacia de Angola, que acompanha o litoral africano. Cerca de 70% do relevo submarino situa-se entre 3.000 e 6.000 metros. A plataforma continental é um prolongamento submerso do Continente, com características geológicas semelhantes e se estende até ser atingida a profundidade de 200 metros. As plataformas continentais ocupam somente 10% dos Oceanos e nas águas que lhe são sobrejacentes se situam a fauna, a flora e grandes riquezas minerais necessárias à vida humana e que podem ser exploradas mais facilmente.

É importante ressaltar que a Plataforma Continental não é uniforme, sendo ampla na foz do Rio Amazonas, estreitando-se no nordeste do Brasil e alargando-se no litoral sul do Continente.

### 4. *Correntes*

As águas do Atlântico apresentam uma forte salinidade, o que se constitui em fator de riqueza. A sua temperatura varia com a profundidade, sendo a máxima de 28° no Golfo da Guiné.

No Atlântico Sul há correntes quentes como a Sul Equatorial, que nasce no litoral africano e, após, toma a direção oeste até atingir o litoral brasileiro na altura do Cabo de São Roque, onde se bifurca em duas: a das Guianas, que banha o litoral norte, e a do Brasil, que caminha para o Sul até encontrar a corrente fria das Malvina ou Falklands. Ou-

tra corrente fria é a de Benguela, que caminha do sul para o norte próxima ao litoral africano, até encontrar a corrente Sul Equatorial.

### *Aspectos Históricos*

Pelo fato do Mediterrâneo ser no século XV um *mare nostrum* dos genoveses e venezianos que, juntamente com os mouros, traziam as cobiçadas especiarias do Oriente, a fim de vendê-las ao mercado europeu, os espanhóis e os portugueses foram compelidos a lançarem-se ao Atlântico desconhecido, em busca de novas terras. Sob a égide da Escola de Sagres, iniciou-se, então, o ciclo da navegação oceânica e das descobertas dos grandes navegadores, que deram outra dimensão ao mundo. Mais tarde, no século XVIII, com o advento da propulsão a vapor que propiciou um grande incremento na navegação oceânica, o Atlântico tornou-se a grande estrada marítima do comércio do Mundo Ocidental.

Com isto, a segurança passou a ser um fator de vital importância para a sobrevivência da Europa e do Continente Americano. Na verdade, a 1.<sup>a</sup> e a 2.<sup>a</sup> Guerras Mundiais, sob o ponto de vista marítimo, constituíram-se em duas gigantescas batalhas pelo Domínio dos Mares, principalmente do Atlântico. E as guerras foram vencidas por aqueles que conseguiram obter e manter esse Domínio, assegurando o fluxo de mercadorias entre si.

É importante ressaltar que na 2.<sup>a</sup> Grande Guerra, face ao domínio do Mediterrâneo, exercido pelos italianos, o Atlântico transformou-se na via marítima por onde foi efetuado o abastecimento de armas dos EUA para o Sul da Rússia e para o teatro de operações do Oriente Médio. Desta ciclópica batalha participou a Marinha Brasileira, a quem ficou alocado o patrulhamento da área marítima que vai de Trinidad até o Rio Grande do Sul, com cerca de 5.000 milhas de extensão, assegurando assim, a continuidade do tráfego marítimo.

Após a 2.<sup>a</sup> Grande Guerra, a importância estratégica do Atlântico Sul vem sempre crescendo, face ao incremento cada vez maior do transporte marítimo e à conjuntura mundial.

### *Importância Estratégica*

O Atlântico é o mais importante dos Oceanos, uma vez que permite o estabelecimento de comunicações marítimas entre o Continente Americano, a Europa e a África e abre as portas para o acesso à Ásia.

O Atlântico Sul estabelece também uma ponte de ligação com o Oceano Pacífico, através das rotas marítimas do Cabo de Hornos e do Estreito de Magalhães, que passam ao Sul do Continente Americano, e com o Oceano Índico, através da rota marítima que passa pelo Sul da África.

São as linhas de comunicação marítimas mais meridionais do Ocidente.

A importância estratégica do Corredor Atlântico, por outro lado, com 1.400 milhas de largura, entre o Cabo de São Roque no Brasil e a Costa Oeste da África vem aumentando, significativamente, a partir da Segunda Guerra Mundial. É por esse Corredor que o Continente Americano e a Europa comerciam com a África, sendo também por ele que os Americanos do Norte e do Centro e os Europeus, comerciam com os Americanos do Sul.

Ferdinand de Lesseps, ao construir o Canal de Suez, encurtando as rotas marítimas entre o Oriente e o Ocidente, praticamente condenou à extinção o antigo caminho para as Índias, através do Cabo da Boa Esperança, descoberto e palmilhado pelos navegadores portugueses, no século XV. Entretanto, o recente fechamento do Canal de Suez pelo Egito fez reviver a antiga rota marítima devido, principalmente, à necessidade de abastecimento da Europa, dos EUA e da América Latina com o petróleo do Oriente Médio, embarcado no Golfo Pérsico e proveniente dos campos petrolí-

feros do Kuwait, do Irã e da Arábia Saudita. E mesmo que o Canal de Suez seja reaberto à navegação, verificamos que ele não inspirará mais confiança, podendo ser interdito cada vez que ocorrer um conflito no Oriente Médio. Na verdade, com a construção dos super-petroleiros, cujo tamanho não permite sua passagem pelo Canal, não há mais necessidade da utilização do mesmo para transportar o "ouro negro", o que será feito através das rotas oceânicas que contornam o Sul da África e se estendem através do Corredor Atlântico para o Norte e, para Oeste, em direção ao Pacífico.

Por outro lado, se caminarmos para o Norte e olharmos o que ocorre com o Canal do Panamá, tradicional ponte de ligação entre o Atlântico e o Pacífico, vemos que a situação é semelhante. Se o analisarmos sob os aspectos geográfico, econômico e militar, constatamos que a sua posição estratégica é privilegiada, uma vez que o Canal encurta as distâncias entre o Pacífico e o Atlântico, gerando economia de tempo, combustível e permitindo maior e mais rápida mobilidade e abastecimento logístico de tropas que necessitem ser deslocadas em situação de emergência de um oceano para outro, segundo condições que não sejam as de uma Guerra nuclear estratégica. Sendo também uma travessia menor, em relação à rota que demanda o Sul do Continente, inelutavelmente é mais segura no que se refere aos perigos de ataques inimigos, quer aéreos, submarinos ou de superfície, e aos perigos naturais de passagem pelo Estreito de Magalhães e o Cabo de Hornos. Por outro lado, face à possibilidade de um conflito nuclear, às suas limitações materiais e à instabilidade de sua situação política, as deficiências e limitações do Canal são notórias e difíceis de superar. Inicialmente, verificamos que o Canal é muito vulnerável, no que se refere a atos de sabotagem e de bloqueio. Ademais, as restrições materiais são de tal monta, se considerarmos o tamanho de suas comportas (110 pés de largura, 1.000 pés do comprimento e 41 pés máximos de profundidade, variando de acordo com a época do ano), que não permitem a passagem de nenhum

navio aeródromo americano e, cada vez menos, a passagem dos grandes navios mercantes, navegando ou em construção, principalmente, super-petroleiros e graneleiros. Outra limitação técnica, se refere ao limite físico de saturação da passagem de navios em determinado espaço de tempo, não possuindo o canal mais capacidade para atender à demanda crescente de carga entre o Atlântico e o Pacífico. No que concerne à sua situação política, vemos que ela é sumamente instável e se prende às reivindicações nacionalistas do Panamá feitas aos Estados Unidos, que ainda detêm o controle do Canal. Concluindo, as restrições físicas, econômicas, políticas e militares, bem como a vulnerabilidade do Canal do Panamá, fazem com que a rota pelo Sul do Continente se torne cada vez mais necessária e importante.

Se compararmos a rota através do Cabo de Hornos com a rota através do Estreito de Magalhães, constatamos que esta última apresenta vantagens econômicas e de segurança, bem superiores à primeira. Montar o Cabo de Hornos na direção do Atlântico para o Pacífico significa enfrentar condições atmosféricas adversas e o perigo de colisão com icebergues e fortes ventos contrários. Se a travessia for feita do Pacífico para o Atlântico, a situação de ventos se inverte, permanecendo as condições atmosféricas adversas e o risco de colisão com icebergues. Por outro lado, a travessia através do Estreito de Magalhães é mais segura, mais curta cerca de 230 milhas e, embora envolvendo perigos, permite a passagem de navios aeródromos e super-petroleiros. Face ao exposto, verificamos que as perspectivas são de que as rotas meridionais do Atlântico Sul, tanto para o Pacífico como para o Índico, sejam cada vez mais utilizadas. E que, face ao fechamento do Canal de Suez, à fragilidade do Canal do Panamá, ao advento dos super-petroleiros e à própria conjuntura mundial, onde o Hemisfério Ocidental se defronta com uma grave crise energética, a importância estratégica do Atlântico Sul, tanto sob o aspecto militar como econômico, avultará cada vez mais. Convém mesmo ressaltar que há um



grupo de estrategistas que preconiza que, no caso de ocorrer uma nova Guerra Mundial, o centro da Guerra Naval, onde serão travadas as maiores batalhas, será o Oceano Índico, o que se refletirá no Atlântico Sul, uma vez que este se transformará num refúgio ou num abrigo para as Esquadras, onde estas procurarão se reabastecer e recuperar. Todas estas considerações tendem a aumentar a preocupação quanto à questão de quem exercerá no futuro o Domínio do Mar numa área marítima tão importante, cuja segurança já se converteu num problema vital para a sobrevivência do Bloco Ocidental.

Cabe, então, a pergunta:

“Estão os Países banhados pelo Atlântico Sul preparados para arcar com a responsabilidade da manutenção da segurança do tráfego marítimo no referido oceano, no caso de ocorrer uma nova Guerra Mundial?”

Certamente que não.

Neste caso tornamos a perguntar:

“Os Estados Unidos estão conscientes deste fato e, em consequência, sua estratégia tem sido norteadada no sentido de fazer mais presente e agressiva a sua Política Naval para o Atlântico Sul?”

Infelizmente, os fatos não parecem demonstrar terem os americanos do Norte acordado para o perigo que representa o expansionismo naval soviético, cada vez mais presente nos Oceanos, notadamente no Atlântico Sul.

Em decorrência, surge a pergunta:

“Qual a Política e a Estratégia Naval Russa, com relação ao Atlântico Sul?”

Na verdade, o que há no momento é um acelerado expansionismo soviético, no que se refere à Política Marítima Russa, tanto mercante como de guerra.

O Almirante T. H. Moore, afirmou numa palestra realizada em Philadelphia, em 19 de agosto de 1969: "Nos últimos anos os soviéticos descobriram o significado do Poder Marítimo". Porém o que realmente não deve ser perdido de vista é o conceito expresso pelo Contra-Almirante R. de Belot, no seu livro, *O Mar num Conflito Futuro* "Não se pode prever como evoluirá a estratégia, em consequência dos progressos técnicos, ao fim do século. Mas, pode-se acreditar que o domínio do mar, que cobre as três quartas partes do Globo, permanecerá ainda um elemento essencial do poderio das Nações. O Ocidente deve continuar sendo uma talassocracia".

Assim, analisaremos em seguida a nova Política e Estratégia Marítimas da Rússia, bem como, em decorrência, a presença da sua Marinha nos Mares do Mundo e qual a reação dos Estados Unidos e das Nações interessadas, no que se refere especificamente ao problema do Atlântico Sul.

### *O Poderio Marítimo Russo*

É um grave engano acreditar-se que os russos não possuem tradição naval. O escritor inglês, Fred Jane, escreveu no seu livro *The Imperial Russian Fleet. Its Past, Present and Future*, Londres, 1904, o seguinte: "A Marinha Russa pode proclamar uma origem mais antiga do que a Marinha Inglesa. Cem anos antes de Alfredo construir os primeiros navios de guerra ingleses, os russos já estavam engajados em batalhas navais em áreas distantes, e há um milênio os russos eram considerados os melhores marinheiros de sua época".

Foi Pedro, o Grande, quem primeiro compreendeu a lição dos antigos, reconhecendo que a Rússia só poderia realmente ser uma Grande Potência, quando possuísse uma Marinha

poderosa. São suas as palavras: "Cada potência que dispõe apenas de forças terrestres tem somente uma mão; no entanto, aquelas que também têm uma Marinha, dispõem de duas mãos".

Esta lição foi compreendida e é seguida fielmente, há cerca de 19 anos, pelo Comandante em Chefe da Marinha Russa, Almirante de Esquadra S. G. Gorshkov, que afirmou: "O Poder Naval tem sido um dos fatores que possibilitaram aos Estados evoluir para a condição de Grandes Potências. Além disso a história mostra que aqueles Estados que não dispõem de forças navais à sua disposição não foram capazes de manter a condição de Grande Potência por muito tempo".

Na verdade, sob a liderança do Almirante Gorshkov, a estratégia marítima Russa que vinha se mantendo numa atitude defensiva desde o reinado de Pedro, o Grande, passou para uma ação ofensiva, não só fazendo sentir a presença do seu Poderio Marítimo nos Oceanos como ameaça ao Mundo Livre, mas também procurando conhecer e explorar os mares, pesquisando e espionando, naturalmente apoiando essa estratégia em um gigantesco programa de construção naval, sem paralelo na história, em tempo de paz.

Outro fato que deve ser levado em consideração é que, embora seja o Império Soviético um bloco monolítico e continental, ele possui fronteiras marítimas duas vezes maiores do que a dos Estados Unidos e quinze vezes maiores do que a da França, dando para 17 mares limítrofes, cuja navegação necessita ser assegurada em tempo de Guerra, não obstante a inclemência do clima que mantém inúmeras dessas rotas interrompidas devido ao gelo, durante parte do ano. Nessa característica geográfica, aliás, reside a sua fraqueza do ponto de vista naval, uma vez que obriga a divisão de suas forças por diversos mares, de ligação difícil entre si.

A nova Estratégia Marítima Soviética sofreu um grande incremento após a 2.<sup>a</sup> Grande Guerra, passando os russos a

utilizar o Poder Marítimo como instrumento de persuasão e de política externa. Há quem afirme, com certa ironia, que os Soviéticos aprenderam essa estratégia com as Potências Ocidentais, aperfeiçoando-a a tal ponto que sobrepujaram essas Potências, na corrida pela supremacia dos mares. Claramente os russos compreenderam que o Poder Marítimo é recorrente de um conjugado que abrange não só a potência naval e a infra-estrutura destinada a apoiar os seus navios, mas também abrange o poderio da Marinha Mercante, da frota pesqueira, dos navios de pesquisa e oceanográficos. Assim, o Poder Marítimo é a integração dos componentes desse conjugado.

Como resultado dessa Política, a Rússia é atualmente uma das maiores Potências Marítimas do Globo Terrestre.

Indiscutivelmente, a maior ameaça que paira sobre o Bloco Ocidental, notadamente sobre o Atlântico Sul, é a Frota de Submarinos russa, moderna e numerosa, com cerca de 380 unidades, sendo que 25% dessa frota é de propulsão nuclear e opera com mísseis estratégicos e de superfície. Há informações de que os soviéticos realizaram em outubro do ano passado, testes com um míssil, o SS-18, lançado de submarino, o qual tem o alcance máximo de 6.300 milhas e está planejado para carregar oito ogivas nucleares para alvos separados. Possui também a URSS os maiores estaleiros para submarinos do mundo, que estão construindo submarinos nucleares.

A respeito dessa frota dos submarinos russos, o Almirante Gorshkov, afirmou:

“Um considerável poder de fogo, um raio de ação ilimitado, uma grande velocidade em estado submerso e em grande profundidade, uma grande autonomia e as facilidades de operação secreta, todas essas qualidades têm ampliado consideravelmente as possibilidades operacionais e a capacidade de com-

bate de nossa frota de submarinos, a qual forma hoje nossa força de choque principal na Guerra Naval”.

Atualmente, estão sendo construídas aeronaves de decolagem vertical para operar no novo porta-aviões, o Kiev. Estão também sendo construídos porta-helicópteros para operação na guerra anti-submarina, além do Moscou e o Leninegrado, já em operação.

A par da frota de submarinos, a URSS possui uma força aérea poderosa, equipada com mísseis ar-superfície e uma grande frota de navios de superfície também equipados com mísseis, ambos destinados, principalmente, a operar contra navios aeródromos. No setor da Marinha Mercante o crescimento é ainda maior, estimando-se que, em 1980, os russos possuirão uma frota mercante de 25 milhões de toneladas, crescendo à razão de um milhão de toneladas brutas por ano, e que será a mais moderna e diversificada do mundo. Atualmente, a URSS possui 1.700 navios mercantes, representando mais de 12 milhões de toneladas, sendo que 80% possui menos de 10 anos de idade. Os navios estão assim distribuídos: 55% de cargueiros, 35% de petroleiros e 10% transporte de pessoal.

Se fizermos uma comparação entre os Estados Unidos e a URSS, os números são ainda mais alarmantes. Assim, vejamos: Enquanto em 1967 os estaleiros soviéticos projetavam construir 456 novos navios, incluindo os de pesca, e tinham mais de 30% deste número encomendados a estaleiros estrangeiros, os estaleiros americanos projetavam construir somente 51 navios. Em 1950 os Estados Unidos possuíam 1.900 navios mercantes, totalizando 22 milhões de toneladas e hoje possuem cerca de 1.100, totalizando menos de 15 milhões de toneladas, que transportam cerca de 6% do comércio internacional americano, sendo que 80% desses navios têm mais de 25 anos de idade. Enquanto isto, os russos que possuíam apenas 525 navios em 1950, totalizando

2,5 milhões de toneladas, possuem planos mais ambiciosos e, atualmente, sua frota mercante já transporta 50% do seu comércio mundial, prevendo-se um aumento para 75%, até 1980. Esta vasta marinha mercante propicia aos soviéticos o instrumento para exportar para o mundo o seu poder econômico, militar e político.

Convém ressaltar também o papel representado pela frota oceanográfica soviética que, com cerca de 160 navios, é das mais modernas e está em constantes atividades científicas e militares nos mares.

No que se refere ao Atlântico Sul, têm sido vistos navios de pesquisa, com base na Bahia de Cienfuegos, em Cuba, espionando lançamentos de foguetes em Cabo Canaveral nos EUA e na Base da Barreira do Inferno, no Brasil. Por outro lado, a frota pesqueira soviética, com mais de 4.000 navios, totalizando 6,5 milhões de toneladas, está hoje presente em todos os oceanos, alimentando o povo russo com 8 milhões de toneladas de peixe anualmente. É empregada também como componente do Poder Marítimo, constituindo um elemento auxiliar da Marinha de Guerra, fazendo sentir sua presença próximo às bases do Continente Americano, acompanhando os exercícios das Esquadras das Potências Ocidentais, o lançamento e recolhimento de cápsulas espaciais e de foguetes, com falsos pesqueiros dotados de aparelhagem eletrônica moderna, enfim navios destinados à espionagem marítima, através da coleta de informações.

Em tempo de paz, de acordo com sua Estratégia Naval, os russos, explorando com inteligência o seu respeitável Poder Marítimo, têm procurado fazer notar sua presença nos mares do mundo, visitando 100 países no curto prazo de um ano. Somente em Cuba, já estiveram 13 Esquadrões Soviéticos, integrados por navios de superfície e submarinos, inclusive nucleares, desde que este País entrou para a órbita comunista. Na Bahia de Cienfuegos está instalada uma grande Base Naval Soviética, onde estacionam submarinos nucleares, estando a Base completamente isolada por terra e pelo

mar, não sendo permitida a entrada de cubanos no interior da mesma. Foi o Poder Marítimo Soviético que permitiu o abastecimento do Vietnã do Norte, o transporte de armamento para o Oriente Médio e que abastece Fidel Castro com mais de US\$1.000.00 diários, em armas e mercadorias.

Por outro lado, a crescente influência soviética e as facilidades já obtidas no uso dos portos do oeste e leste africano, tornam vulnerável a rota através do Sul da África, de vital importância para o Continente Americano.

Concluindo, gostaríamos de citar uma vez mais o Almirante Gorshkov, que afirmou o seguinte, em sucessivos pronunciamentos:

“A URSS hoje possui uma Marinha de Guerra e uma Aviação equipada com foguetes nucleares, equivalente a qualquer Força Estratégica, inclusive as de natureza ofensiva, em todos os Oceanos do Mundo”.

“A bandeira da Marinha Russa tremula agora, orgulhosamente, sobre os Oceanos do Mundo. Mais cedo ou mais tarde, os EUA terão compreendido que não são mais os donos dos mares”.

#### *O Poderio Marítimo dos Estados Unidos*

Segundo o Almirante T. H. Moore, 60% das belonaves americanas, às quais está entregue a defesa estratégica dos Estados Unidos e de seus Aliados nos mares, possui mais de 20 anos de idade, enquanto que na Marinha Russa, que possui mais de 1.000 navios de superfície e submarinos, menos de 25% atinge a 20 anos de idade.

No que se refere à Marinha Mercante, a Comissão de Comércio do Senado Americano, afirmou que “esta atingiu uma situação crítica, seu futuro é duvidoso, e uma ação re-

mediadora de alto nível se faz necessária, se os EUA desejarem continuar como líderes do Comércio Marítimo Mundial". Assim, como já vimos, enquanto 80% dos navios mercantes americanos possuem mais de 20 anos, na Marinha Russa a mesma percentagem não possui ainda 10 anos de idade.

Na verdade, os Estados Unidos ainda possuem o Domínio dos Mares, mas sua posição está ameaçada.

Há cinco anos atrás a Frota de Guerra Americana reduziu-se de 900 navios, para somente 508, tendo afirmado o Chefe de Operações Navais, Almirante James L. Holloway III que o tamanho da Armada dos EUA continuará a declinar por mais um ano, descendo abaixo do nível de 500 navios pela primeira vez desde 1939. Holloway mostra-se mesmo bastante cético, não tendo ilusões sobre o perigo que representa o crescente Poder da Marinha Soviética e, em particular, sua força de submarinos, tornando difícil para os Estados Unidos manter o tráfego marítimo do Atlântico aberto em época de Guerra.

O seu antecessor, Almirante Zumwalt, afirmou também na sua despedida que a "Marinha Soviética teria agora mais capacidade em interromper as linhas de tráfego marítimo, do que a Marinha Americana em mantê-las". Um dos problemas com que se defronta a Marinha Americana, além da dificuldade de obter verbas do Congresso, é o da inflação. Há, porém, um programa de modernização que prevê um crescimento da Esquadra para 600 navios em 1980, com o dinheiro economizado pela retirada de antigos navios.

Os estrategistas americanos baseiam o poderio de sua Marinha nos 23 porta-aviões de ataque, dos quais três são nucleares, e na superioridade da qualidade dos seus submarinos equipados com mísseis Polaris e Poseidon e dos navios de superfície, tendo em vista o emprego a eles destinado.

Com a redução do número de navios, a Esquadra exigirá mais de cada navio. Assim, o conceito de construir na-



vios caros para proteger os porta-aviões de ataques marítimos ou aéreos, tende a ser modificada. Para isto, foi desenvolvido um novo avião naval, o F-14, que tem três vezes a capacidade do atual caça a jato F-4, para proteger os porta-aviões de ataques aéreos. A tendência agora, face ao avanço tecnológico dos mísseis anti-navios de longo alcance, é a de uma Força Tarefa operar dispersa, de tal maneira que a explosão de um desses mísseis não afete os outros navios. Dessa forma, a idéia da cerrada cobertura de escolta para o porta-aviões tornou-se obsoleta.

Com o objetivo de aumentar o poder ofensivo e a flexibilidade dos navios de superfície, se está planejando o desenvolvimento do novo *Harpoon* da Marinha, míssil destruidor de navios. No momento a URSS está bem mais avançada neste campo dos mísseis. Ironicamente, quando este novo míssil estiver operando no final do próximo ano, a Marinha Americana se tornará a última Grande Marinha do Mundo, a reconhecer a potência do míssil anti-navio de longo alcance. Os soviéticos já possuem este míssil há anos e foi mesmo a explosão de um destróier israelense por uma lancha egípcia equipada com mísseis soviéticos que chamou a atenção do Alto Comando da Marinha Norte-Americana para o atraso em que esta se encontrava em relação ao assunto.

Na verdade, convém ressaltar que, cada vez mais, os Estados Unidos vêm encontrando dificuldades em manter Bases no exterior, que permitam o abastecimento de suas Esquadras, devido a razões financeiras e políticas.

No caso do Atlântico Sul, a Segunda Frota que guarnece esta região está encontrando dificuldades para se abastecer, uma vez que a Base que serve a esta região oceânica e ao Oceano Índico é a Base de *Simonstown*, a 50 km da Cidade do Cabo, na África do Sul. Atualmente, a importância desta Base cresceu ainda mais devido ao fechamento do Canal de Suez. Ela é a única Base de abastecimento para os navios de Guerra vindos do Atlântico em direção ao Oceano Índico e ao

Sudeste Asiático ou vice-versa. E a sua situação é extremamente precária, devido à *Política do Apartheid* seguida pela África do Sul e com a qual os Estados Unidos não concordam, o que poderá acarretar o seu fechamento.

Finalmente, podemos verificar que o Atlântico Sul encontra-se pouco guarnecido, dando-nos uma clara noção da importância dispensada pelos Estados Unidos a esta vital região do Globo Terrestre.

#### *Poderio Marítimo dos Principais Países do Atlântico Sul*

É fato notório que as Nações Sul-Americanas e Africanas não possuem por si sós, Poder Marítimo capaz de assegurar, em caso de Guerra, a manutenção das rotas marítimas do Atlântico Sul, conforme podemos verificar pela Tabela anexa.

No caso da Argentina, por exemplo, a área se amplia para o Sul, visando proteger também territórios antárticos. Assim é que, percebendo o desinteresse Norte-Americano e temerosos da presença cada vez mais atuante dos navios russos na região, até em águas territoriais, como aconteceu recentemente com o navio russo de Pesquisa Espacial Yuriy Gagarin, estacionado em frente à Base Aérea de Barreira do Inferno no Brasil durante uma prova de lançamento de foguetes, as Nações Atlânticas vêm procurando equipar com belonaves modernas suas Marinhas, adestrando continuamente suas guarnições, inclusive em operações conjuntas, como a *Operação Unitas*, que é realizada anualmente e da qual participam as Marinhas dos Estados Unidos, Brasil, Argentina, Venezuela e Uruguai. Outra Operação que é realizada entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai é a *Operação Atlantis*.

A África do Sul tem também proposto a realização de manobras conjuntas com o Brasil e a Argentina.

	PORTA-AVIÕES	PORTA-HELICÓPTEROS	CRUZADORES E NAVIOS DE APOIO DE FOGO	DESTROIER	FRAGATAS	COAVETAS	SUBMARINOS COM MISSEIS BALÍSTICOS	SUBMARINOS COM MISSEIS DE SUPERFÍCIE	SUBMARINOS DE FROTA	SUBMARINOS DE PATRULHA	LANCHAS TORPEDEIRAS	NAVIOS DE PATRULHA	NAVIOS VARREDORES	PETROLEIROS	NAVIOS DE ASSALTO	NAVIOS DE DESEMBARQUE	TRANSPORTES	NAVIO OFICINA
ARGENTINA	1		3	10	3	2				2	2	2	6	1		6	0	
BRASIL	1		1	13	6	10				3		6	5	1		2	6	1
ÁFRICA DO SUL				2	7					3		5	10	1				
URSS	1	2	33	108	54	70	45 (N) 22 (D)	42 (N) 28 (D)	26	233	321		320	11		11		53
EUA	20 (D) 3 (N)		17	123	100		41 (N)	1 (D)	64	32	34		36	37	13	45		28
SENEGAL												4						
NIGÉRIA					1	2						6						
URUGUAI			4									2	1					
VENEZUELA			4	4	6					4		5				1	2	

OBS: NÃO FORAM COMPUTADOS OS NAVIOS QUE SE ENCONTRAM EM RESERVA.

ANO: 1974

Convém notar que os Países Atlânticos são essencialmente marítimos, possuindo extenso litoral a defender e dependentes em grande escala do comércio marítimo.

O Brasil, por exemplo, importa 60% do petróleo que consome do Oriente Médio, através da rota marítima que contorna o Cabo da Boa Esperança.

Para a aquisição de navios de Guerra modernos, os Países Sul-Americanos têm recorrido a estaleiros europeus, uma vez que, até pouco tempo, o Congresso Americano não permitia a cessão ou venda de navios de guerra a estes Países, obrigando-os a recorrer a outras fontes de fornecimento. Atualmente, os Estados Unidos estão cedendo navios usados, alguns com 30 anos de serviço, que não atendem aos requisitos de uma Guerra Naval moderna. Países como o Brasil, por exemplo, já possuem, inclusive, uma significativa infra-estrutura de estaleiros militares e privados que estão construindo fragatas, navios hidrográficos, navios fluviais, etc.

No que se refere à Marinha Mercante, o esforço de construção tem sido também muito significativo, principalmente como já vimos, no Brasil.

Face ao exposto, compreende-se a preocupação dos Países Sul-Americanos e Africanos, com a segurança do Oceano que banha suas costas marítimas, dada a importância de que se reveste o Atlântico Sul, para a sua sobrevivência.

#### *A Estratégia Ocidental Face à Estratégia Soviética*

As Potências Ocidentais estão dispersas pelos Continentes, necessitando do transporte marítimo para abastecer-se de materiais estratégicos. Assim, é de vital importância que o Domínio dos Mares permaneça com o Bloco Ocidental. No caso específico do Atlântico Sul, é também de vital importância para a sobrevivência do Continente Americano a manutenção, na Paz e na Guerra, da segurança de suas rotas marítimas.

Podemos exemplificar com o transporte do petróleo do Oriente Médio, através do Cabo da Boa Esperança, no Sul da África, demandando ao Atlântico e ao Pacífico. Por outro lado, é evidente que nem os Países da América do Sul, nem os da África estão preparados para enfrentar a ameaça que constituem os submarinos russos.

E, como já vimos, a maior Potência do Mundo Ocidental, os Estados Unidos, por razões econômicas, políticas e militares vem cada vez mais se ausentando dos mares notadamente do Atlântico Sul.

Na verdade, a Política dos Estados Unidos está voltada para a Ásia e Europa, sendo a América do Sul e a África, relegadas a um segundo plano, no que se refere ao planejamento da segurança contra o Bloco Oriental.

E por razões econômicas e de política interna, a Nação Americana está tendendo a retornar ao isolacionismo de outrora, deixando também escapar de suas mãos o Domínio dos Mares, numa atitude suicida, que afeta até sua própria sobrevivência como Nação.

Se analisarmos mais detidamente a Estratégia Americana nos mares, vemos que ela ainda se baseia no conceito de que o Porta-Aviões é a base da Esquadra, e inexpugnável.

Sob este ponto de vista é interessante analisarmos como a Política Marítima Russa vem evoluindo através do tempo. Os russos, devido ao elevado custo, à falta de *know-how* apropriado e ao tempo necessário para adquiri-lo, optaram sempre por não projetar e construir navios-aeródromos, baseando sua estratégia em dois pontos principais:

- a) de ataque, composta, principalmente por sua poderosa frota de submarinos, inclusive, nucleares, equipados com mísseis;
- b) anti-submarina e de defesa contra navios-aeródromos baseada principalmente na aviação, equipada

com mísseis ar-superfície e torpedos, e em navios de superfície equipados com mísseis superfície-superfície.

Ultimamente, porém, essa estratégia evoluiu no sentido de integrar à sua Esquadra, Porta-Helicópteros para dar combate a submarinos e também Porta-Aviões, equipados com aviões de decolagem vertical. Esse fato aumentará muito o Poderio Naval Soviético, que é complementado, como vimos, por uma Marinha Mercante, uma Frota Oceanográfica e de Pesca, que são, na verdade, navios auxiliares da Marinha de Guerra, modernos, eficientes e cada vez mais numerosos.

Devemos ressaltar que além da dificuldade em construir navios-aeródromos, os soviéticos ainda não lograram atingir o nível técnico de construção de navios dos americanos.

Outro fator de fraqueza é o fato dos russos não disporem de apoio logístico para a Esquadra nos diversos quadrantes do Globo Terrestre, embora estejam procurando se expandir neste sentido.

A Base Naval da Baía de Cienfuegos, em Cuba, é um exemplo desta Política. Nela se abastecem submarinos nucleares e navios de superfície, estando estrategicamente situada em frente ao Canal do Panamá e a meio caminho entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul.

Concluindo, verificamos que à proporção que os Estados Unidos se ausentam do Atlântico Sul, os Soviéticos ocupam, paulatinamente, seu lugar.

Presentindo este fato, os Países Sul-Americanos e a África do Sul procuram aumentar, modernizar e adestrar suas Esquadras, visando a defesa do Oceano que banha suas costas. Será, entretanto, muito difícil para esses Países manterem sozinhos as rotas marítimas do Atlântico abertas, em caso de Guerra.

Os russos, por sua vez, vêm ocupando os mares dentro de uma Política agressiva, expansionista e obstinadamente

continuada. Seus navios e submarinos já dominam o Báltico, estão presentes no Mediterrâneo, no Índico, no Pacífico e, cada vez mais, no Atlântico constituindo-se numa real ameaça para os Países Hemisféricos.

Não foi um soviético, mas sim o Capitão-de-Mar-e-Guerra dos Estados Unidos, Carl H. Amme, um dos seus mais respeitados estrategistas navais, quem ao escrever sobre o *Domínio do Mar na Era Nuclear*, afirmou:

"O Domínio do Mar permanece um princípio válido. A verdadeira missão da Armada é proporcionar bases para projetar nosso poder sobre os territórios e ultramar e, por essa razão, necessitamos controlar os mares que tenhamos que utilizar".

## V — IMPORTANCIA DO MAR TERRITORIAL

O Mar Territorial pode ser definido como a parte do mar situada entre as águas interiores e o alto-mar.

Como afirmou Celso Albuquerque Mello:

"O Mar Territorial é uma criação do Direito, como consequência de exigências efetivas que levaram vários Estados a concluir pela necessidade de exercer seu domínio sobre uma parcela do mar adjacente ao seu litoral".

É uma conceituação jurídica que difere da conceituação eminentemente geográfica do que é a Plataforma Continental. Esta pode ser definida como a parte que banha o litoral de um território e se estende até a isobárica de 200 metros.

A idéia de prover o mar com um regime jurídico é antiga e remonta à época greco-romana.

É interessante ressaltar que já no século XII havia legislação estendendo a jurisdição sobre o mar até a distância de 100 milhas. Como a variedade de critérios era grande, pro-

curou-se estabelecer critérios mais rígidos, tendo início a disputa entre os defensores do *Mare Clausum*, que estabelecia a propriedade do Estado sobre o Mar adjacente e a dos defensores do *Mare Liberum*, que preconizava a liberdade dos mares. Ironicamente, a extensão do Mar Territorial, a partir do fim do século XVIII, foi estabelecida como a distância de um tiro de canhão (3 milhas).

Esse limite de 3 milhas foi adotado pelos Estados Unidos, em 1783.

Nessa época também nasceu o conceito de Zona Contígua, definida como a região que se segue ao Mar Territorial e sobre o qual os Estados não são soberanos, mas exercem alguns direitos. No início do século XX surge a necessidade das Grandes Potências de estabelecerem uma Zona Contígua, de acordo com suas necessidades. Em 1930, em Haia, discute-se novamente o problema da extensão do Mar Territorial e Zona Contígua, sem chegar-se a um acordo. Em 1945 sobrevém a Proclamação Truman, estendendo a soberania dos Estados Unidos sobre a plataforma continental adjacente.

Em 1958 é realizada a Conferência de Genebra, que não conseguiu fixar a extensão do Mar Territorial, mas conceituou a soberania que um Estado exerce sobre a Zona Contígua e a Plataforma Continental.

Finalmente, é realizada ainda em Genebra, com a presença de 88 Estados, a 2.<sup>a</sup> Conferência sobre Direitos do Mar, que foi um fracasso, nada acrescentando ao *status quo* existente.

A partir de 1945, vários Estados, inclusive latino-americanos, já haviam estendido a largura do seu Mar Territorial para até 200 milhas.

Na verdade, já em 1957, o Peru havia fixado a jurisdição peruana sobre o Mar, em 180 milhas. E foi também o Peru, que, em 1947, promulgou o 1.º Ato Jurídico completo, aumentando a extensão do Mar Territorial para 200 milhas.



Em 1952, através do Pacto do Pacífico Sul, Chile, Equador e Peru, proclamaram sua soberania sobre os mares adjacentes até 200 milhas bem como o solo e o subsolo desta zona. Mais tarde, após a terceira reunião do Conselho Interamericano de Jurisconsultos, realizada no México, em 1956, Argentina, Uruguai, Panamá, Nicarágua e El Salvador, também fixaram em 200 milhas a largura do seu Mar Territorial. Atualmente todas as Nações abaixo do equador geográfico adotaram aquele valor para a largura do Mar Patrimonial ou Territorial. A posição do Brasil foi estabelecida a 25 de março de 1970, pelo Decreto-Lei n.º 1098, que fixou em 200 milhas a extensão do seu Mar Territorial.

Esta fixação da extensão do Mar Territorial obedece a aspectos de ordem política, econômica e militar. Na verdade, os mares já são considerados como uma *canaã* que aumentará e abastecerá o mundo em futuro bem próximo, devido a dois fatores: o avanço tecnológico, que permitirá o descobrimento e exploração de suas riquezas; e ao facto inconteste de que, se continuarem os mares a ser poluídos em escala crescente como vem ocorrendo, breve a sua flora e fauna serão exterminados. Assim cabe protegê-las e realizar sua exploração de maneira racional.

Os Estados Unidos já mudaram sua posição, reconhecendo como 12 milhas a extensão do Mar Territorial. Outras Potências, como a China Continental, já reconhecem o limite de 200 milhas.

O Atlântico Sul permite que seja adotada esta extensão de Mar Territorial, o que já não ocorre com outros Mares como o Báltico e o Mediterrâneo. Assim este é um problema que deve ser resolvido regionalmente. Por outro lado, as riquezas que vêm sendo descobertas no Atlântico Sul, vêm despertando a cobiça de Grandes Potências.

O petróleo existente na Plataforma Continental brasileira e argentina não pode ficar à mercê de apetites alienígenas. Há que pereservá-lo. Por isto esta legislação é importante.

Ultimamente vem sendo observada ao Norte e ao Sul do Continente, a ação sistemática e predatória de frotas estrangeiras de pesca, fazendo com que a flora e a fauna sejam devastadas e desapareçam. E a presença de embarcações estrangeiras, principalmente russas, nas proximidades do litoral americano, com fins de pesquisa e espionagem, vêm se tornando ameaçadoramente freqüentes.

A posição Norte-Americana, conforme reiteradas declarações de autoridades responsáveis, é a de condenar a posição dos países latino-americanos.

Em conclusão, as Grandes Potências têm tido uma atitude agressiva no que se refere ao Mar Territorial, defendendo uma "liberdade dos mares" entre aspas, que atenda aos seus interesses econômicos e militares. Esta decisão, sobre o aspecto político continental, trouxe bastantes benefícios, pois uniu a América Latina, com reflexos positivos na ALALC e nos Organismos Internacionais.

Na verdade, porém, o precedente foi aberto pela *Proclamação Truman*, em 1945, e já agora há em alguns Estados costeiros norte-americanos, como a Califórnia, correntes de opinião favoráveis ao Mar Territorial de 200 milhas, a fim de preservar as riquezas ictiológicas e minerais do mar adjacente ao litoral Norte-Americano, ameaçadas por Potências estrangeiras.

Finalmente, constatamos que o problema para os Estados Unidos é mais fundamentalmente econômico, uma vez que dado o fato de que os Países Latino-Americanos integram o Bloco Ocidental, a ameaça militar viria, em princípio, da URSS.

Resta saber o que os Estados Unidos pensam a respeito do assunto, enfim qual a maior prioridade que darão ao problema: se a econômica ou a militar.

Isto determinará se desejam cultivar aliados ou inimigos potenciais na América Latina.

## VI — CONCLUSÕES

O Atlântico Sul, o Oceano do Mundo Ocidental, é uma das áreas focais do Globo Terrestre e a sua importância estratégica vem gradativamente aumentando, devido aos seguintes fatores:

- a) O fechamento do Canal de Suez, acarretando a obrigatoriedade da utilização das rotas marítimas que contornam o Cabo da Boa Esperança, no Sul da África, necessárias à manutenção do tráfego marítimo entre a Ásia, a África, as Américas e a Europa.
- b) A construção e a entrada em serviço de navios de grande tonelagem, apropriados para o transporte a grandes distâncias, o que vem intensificando as rotas marítimas atlânticas uma vez que, pelas suas dimensões e calado, estes navios não podem utilizar nem o Canal de Suez nem o Canal do Panamá.
- c) A vulnerabilidade do Canal do Panamá que, em caso de guerra, está muito exposto aos ataques de mísseis e, durante a paz, devido a fatores políticos, militares e técnicos não só pode ser fechado a qualquer momento, como também não mais atende à demanda crescente de carga e nem permite a passagem de navios-aeródromos e navios super-petroleiros e graneleiros, obrigando a utilização das rotas marítimas através do Estreito de Magalhães e do Cabo de Hornos, ao Sul da Argentina.
- d) A nova estratégia naval ofensiva da URSS, baseada no crescente aumento do seu Poderio Marítimo, tornando cada vez mais freqüente e ameaçadora a presença de suas belonaves no Atlântico Sul.

Na verdade, as Nações Atlânticas vêm procurando, através do desenvolvimento, atingir melhores níveis de progresso

e de bem estar. E para alcançar este desideratum, estes Países, com o extenso litoral que possuem, não podem voltar as costas para o Atlântico Sul. Ao contrário, pois é neste Oceano que estão algumas de suas maiores riquezas e é ele também a porta aberta para o intercâmbio comercial com outros Países.

É preciso, portanto, que nos capacitemos de que deve ser criada no Continente uma verdadeira Mentalidade Marítima que propicie a formação de um forte Poder Marítimo capaz de assegurar, quer na Paz quer na Guerra, a manutenção das rotas essenciais à sua sobrevivência.

Um fator, entretanto, que necessita ser cuidadosamente pesado e analisado é que, enquanto os Soviéticos expandem cada vez mais o seu Poder Marítimo no Atlântico Sul, os Estados Unidos se retraem, perdendo aos poucos a supremacia nos Mares, numa incompreensível Política Estratégica que alarma seus aliados. Para se ter uma idéia da importância de que se reveste o Poder Marítimo para o Bloco Ocidental, basta lembrar que os Estados Unidos têm acordos Multilaterais ou Bilaterais para a defesa de 42 Países. E destes somente dois, Canadá e México, têm fronteiras com a Nação Americana. Os outros ficam em outros Continentes ou regiões distantes.

Este fato levará, inevitavelmente, os Países Sul-Americanos a não mais limitar a Proteção do Tráfego Marítimo às suas costas, mas significará que também passarão a preocupar-se, estrategicamente falando, em encetar uma marcha para o leste, a fim de proteger todas as áreas focais do Atlântico Sul. É interessante notar que a adoção do Mar Territorial de 200 milhas já é o reconhecimento desta necessidade. Temos também que considerar que estes Países, por si sós, não possuem Poder Marítimo capaz de assegurar as rotas marítimas entre a América do Sul e a África.

Assim, há necessidade de que sejam intensificados exercícios conjuntos entre as Marinhas Americanas, como a *Ope-*

ração *Unitas* e a *Operação Atlantis*. E também se possível, procurar ampliar estes exercícios incluindo as Marinhas dos Países Africanos, desde que se consiga superar os óbices políticos existentes, como o do *Apartheid*, na África do Sul, e o gerado pelo surgimento de um Estado independente em Angola, o qual, ainda não se sabe ao certo qual será a coloração política.

Finalmente, convém não perder de vista as palavras do Almirante S. Gorshkov, Comandante em Chefe da Marinha Russa:

“A capacidade do homem para compreender o Oceano e usá-lo para suas próprias necessidades, afeta diretamente o crescimento do prestígio político do país e seu poder econômico e militar”.

#### BIBLIOGRAFIA

- Amme, Carl H., *El Dominio del Mar en la Era Nuclear*, Revista Estratégica, Buenos Aires, janeiro-fevereiro, pág. 34, 1970.
- Belot, R., *El Mar en un Conflicto Futuro*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1962.
- Bezerra de Menezes, Adolpho Justo, *O Brasil e o Mundo Asio-Africano*, Rio de Janeiro, 1960.
- Enciclopédia Barsa*, 1974.
- Flores, Mario Cesar, *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército e Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972.
- Funkhouse, John T., *A Estratégia dos Navios Aeródromos na Marinha Soviética*, Revista Marítima Brasileira. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 4.º trimestre, 1971, pág. 75.
- Gorshkov, S. G., *As Marinhas na Guerra e na Paz*, Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 2.º trimestre de 1974, págs. 95 a 131.
- Gullion, Edmund, *Aspectos da Utilização dos Mares*, Rio de Janeiro, O Cruzeiro, dezembro, 1974.

*Jane's Fighting Ships*, 1973-1974.

Mahan, A. T., *Estratégia Naval*, Buenos Aires, 1935.

Martin, L. W., *El Mar en la Estrategia Moderna*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1970.

Mello, Cordeiro CMG (RRM), *A Indústria Naval no Brasil*, Revista Marítima Brasileira. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 4.º trimestre de 1971, pág. 108.

Moore, T. N., *Palestra A Marinha Russa*.

Moreira, Hilton Berutti, Vice-Almirante, *O Brasil e Suas Responsabilidades no Atlântico Sul*, Revista Marítima Brasileira. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 4.º trimestre de 1972, pág. 17.

Nunes Baptista, Fernando, *Análise da Estratégia Naval Soviética*, Revista Marítima Brasileira. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 4.º trimestre, 1971, pág. 15.

Roskhill, S. W., *The Strategy of Sea Power*, Londres, Collins, St. James Place, 1962.

Zartman, William I., *O Comunismo na Africa*, Edições GRD, 1964.

ASSINE

"A DEFESA NACIONAL"