

A Disputa Pelo “Coração das Terras” Sul-Americanas

Edu Silvestre de Albuquerque¹

Resumo

O conceito mackinderiano de heartland foi transposto para a realidade geográfica sul-americana, justificando a ampliação do interesse e das ações dos quatro grandes players geopolíticos da região – Brasil, Argentina, Chile e Venezuela –, sobre a Bolívia e o Paraguai. Defendemos que o século 21 reservará aos países da região o desafio de pensarem o heartland sul-americano numa concepção mais ampla de segurança coletiva regional.

Palavras-chave: Heartland. América do Sul. Segurança regional.

THE DISPUTE AT “HEARTLAND” SOUTH AMERICAN

Abstract

The mackinderiano concept of heartland was transposed to the geographic reality of South America, justifying the expansion of interest and actions of four major geopolitical players in the region - Brazil, Argentina, Chile and Venezuela - on Bolivia and Paraguay. We argue that the 21st century will reserve the countries in the challenge to think the South American heartland in a broader conception of regional collective security.

Keywords: Heartland. South America. Regional Security.

¹ Doutor em Geografia. Docente do Departamento de Geografia da UFRN. edusilvestre@ufrnet.br

LA DISPUTA EN HEARTLAND DE AMÉRICA DEL SUR

Resumen

El concepto de heartland mackinderiano se ha adaptado a la realidad geográfica de América del Sur, lo que justifica la expansión de los intereses y las acciones de los cuatro principales actores geopolíticos en la región – Brasil, Argentina, Chile y Venezuela – en la dirección de Bolivia y Paraguay. Nosotros sostenemos que el siglo 21 traerá a los países de la región creen que el desafío de la América profunda del Sur en un concepto más amplio de seguridad colectiva regional.

Palabras-clave: Heartland. América del Sur. Seguridad regional.

Embora compondo o leque de conceitos e teorias da geopolítica clássica, o conceito de *heartland* tem se mostrado capaz de atravessar seu tempo para validar análises e geoestratégias em pleno século 21. Herdeiro direto do antagonismo entre poder marítimo e poder terrestre, o *heartland* remete ao núcleo geográfico do continentalismo.

A oposição oceanismo *versus* continentalismo representa o pano de fundo geográfico das diversas estratégias de defesa e de projeção de poder adotadas ao longo dos tempos, sempre que as vantagens de posição geográfica – terrestres ou marítimas – foram efetivamente convertidas em poder econômico e militar. O geopolítico prussiano Friedrich Ratzel, na obra *O mar como fonte de grandeza dos povos*, de 1900, defendia que uma grande potência necessitava ser simultaneamente naval e terrestre, numa visível influência da teoria do poder marítimo (*sea power*) do almirante Alfred T. Mahan (Penha, 2011).

Formulando uma geoestratégia global para salvaguardar os interesses de longo prazo do poder marítimo britânico, o geógrafo e diplomata Halford Mackinder elaborou o conceito de *heartland* (“coração da terra”) para decifrar os movimentos possíveis no interior da enorme massa continental representada pela Eurásia². O argumento de Mackinder era que o país ou aliança que transformasse em poder econômico as riquezas das vastas extensões de terras das planícies centrais eurasiáticas poderia lançar-se ao mar e representar um poder militar capaz de disputar a hegemonia mundial com a Inglaterra.

² A Grã-Bretanha dominou os mares no longo período do século 18 até as primeiras décadas do século 20, impondo um liberalismo de interesse nacional por meio de acordos comerciais preferenciais e da ameaça das canhoneiras. Os interesses ingleses eram globais, desde a repressão britânica ao tráfico de escravos no Atlântico até a construção do Canal de Suez. Numa destas ações imperiais registradas pela história brasileira, a Baía de Guanabara foi invadida por uma esquadra de guerra britânica para pressionar o Império brasileiro a ceder às exigências diplomáticas decorrentes da Questão Christie.

O *heartland* estaria na vasta bacia hidrográfica de interior, envolvendo Alemanha e Rússia, mas se estendendo até a China, encerrando enorme potencial de crescimento econômico pela mobilização de recursos naturais abundantes (de terras agricultáveis a mineiros) e representando uma retaguarda protegida contra ataques de poderes marítimos.

Pois foi exatamente este conceito que o geopolítico militar brasileiro Mário Travassos trasladou ao contexto sul-americano, quando na década de 30 do século 20 descreveu a importância das áreas centrais do subcontinente para a organização da circulação regional nos eixos Norte (Amazônico), Sul (Platino), Leste (Atlântico) e Oeste (Pacífico). É a validade deste conceito de *heartland* sul-americano para o século 21 que exploramos neste texto, destacando a importância ainda maior da Área Pivô sul-americana para a integração física regional e, talvez o aspecto mais novidadeiro, também para a organização da defesa coletiva sul-americana.

Inicialmente, apresentamos o movimento da História mundial a partir da oposição entre poder marítimo e terrestre, destacando a importância da teoria do *heartland* para a explicitação da dinâmica interna das áreas interiores continentais. Em seguida, destacamos a transposição da ideia-conceito de *heartland* para o contexto sul-americano, especialmente sob a perspectiva do projeto hegemônico brasileiro na região. Encerramos a argumentação ressaltando a necessidade de debatermos o conceito de *heartland* sul-americano para além da perspectiva da organização das linhas de comunicação subcontinentais, incluindo uma visão de segurança coletiva regional.

Uma Breve História Moderna do Antagonismo Oceanismo e Continentalismo

Por sua condição insular, as estratégias geopolíticas inglesas cedo se centraram no fortalecimento do poder marítimo, desde *Sir* Walter Raleigh (1552-1618), quando propugnava o domínio de rotas marítimas, a conquista de novas áreas costeiras e a expansão do comércio marítimo. Efetivamente,

após derrotar Espanha e França na Batalha de Trafalgar (1805), a Inglaterra estabelece comercial e militarmente a *Pax Britannica* imaginada por Raleigh (Penha, 2011).

Curiosamente, é na sua ex-colônia dos Estados Unidos que a defesa do poder marítimo moderno encontraria seu mais brilhante sistematizador, Alfred Thayer Mahan, autor de *Influência do Poder Naval na História, 1660 – 1783*. Nesta obra de 1890 o almirante estadunidense destaca a importância das zonas costeiras para os fluxos marítimos comerciais e o poder naval, alertando o governo norte-americano acerca da necessidade de unir as frotas das costas do Pacífico e do Atlântico, algo que seria viabilizado quando da construção do Canal do Panamá, no início do século seguinte.

A ascensão do poder naval norte-americano, porém, ainda preocupava menos que a neutralização de sua supremacia naval na guerra de independência colonial desenvolvida pelo interior da América do Norte³. Assim, ao iniciar o século 20, o futuro da hegemonia britânica era incerto também diante da emergência de potências desafiantes no coração da própria Europa. A intelectualidade orgânica britânica passa então a refletir sobre uma nova estratégia de contenção que contemplasse guerras desenroladas nas áreas continentais interiores da Eurásia.

No despertar do século 20, a Grande Rússia ainda adormecia, mas a ascensão da Alemanha como potência industrial e militar representava a cristalização dessa ameaça. Assim, o diplomata e geopolítico britânico Halford John Mackinder (1861-1947) alcança grande sucesso com sua conferência *The geographical pivot of history*, proferida em 25 de janeiro de 1904 na *Royal Geographical Society* e publicada no mesmo ano no *Geographical Journal* como artigo de 16 páginas.

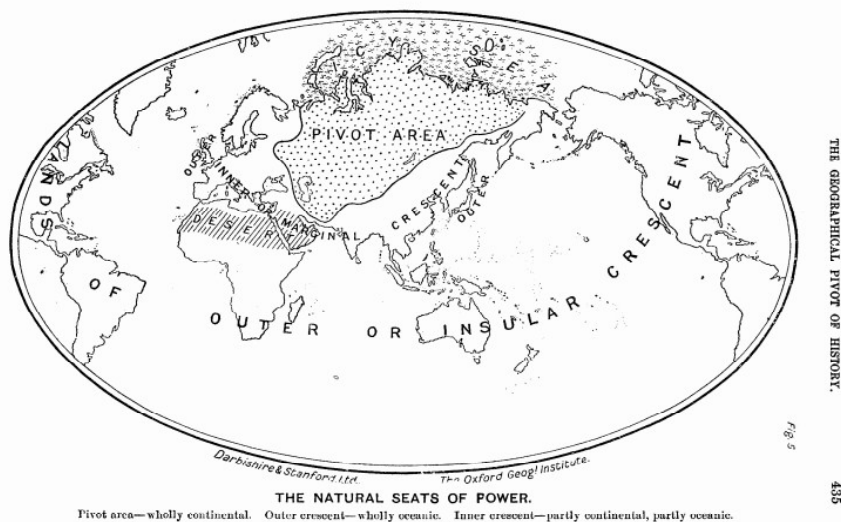
³ Os Estados Unidos se libertaram do colonialismo britânico na Guerra da Independência (1776-1783), e passam a experimentar uma expansão econômica acelerada decorrente da aplicação combinada de políticas protecionistas e de certa dose de livre-comércio. Transformando poder econômico em poder militar, a ascensão dos Estados Unidos começa a pressionar por um novo equilíbrio de poder em escala mundial, num primeiro momento, ainda limitado ao Caribe e regiões mais afastadas da Ásia (ilhas e possessões tomadas da Espanha), e consideradas áreas insulares de menor peso na estratégia hegemônica britânica.

Primeiro a Alemanha nazista, depois a Rússia comunista foram contidas pelo poder naval do condomínio Inglaterra – EUA, demonstrando o sucesso da geoestratégia de Mackinder, que passou então a se dedicar à construção do novo mapa político europeu, destinado a balcanizar a região que chamou de “área pivô”, envolvendo Alemanha e Rússia e os territórios entre elas. A força do oceanismo sob a hegemonia norte-americana aparece desde então, inclusive no alargamento da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) na direção das fronteiras russas.

A Teoria do *Heartland* Eurasiático

Para H. Mackinder a disputa geopolítica mundial envolveria o oceanismo britânico contra o continentalismo russo-alemão. Sua inovadora leitura da História mundial era acompanhada de uma Geografia revolucionária, que questionava a tradicional Projeção de Mercator, ao remover a Europa da condição de centro geográfico do planeta para nomear a “área pivô” representada pelo núcleo da massa terrestre eurasiática (Figura 1).

Figura 1 – O mundo segundo H. Mackinder



Fonte: Mackinder, 1904.

O mapa-múndi mackinderiano apresenta a “área pivô” rodeada por dois grandes arcos. O primeiro, Crescente Interno, corresponde ao espaço natural de expansão do poder terrestre, desejando projetar-se também enquanto poder anfíbio e, por via de consequência, representa também a primeira linha de defesa do poder marítimo. À época de Mackinder, os principais impérios contidos neste arco eram o alemão, o austro-húngaro e o turco-otomano, mais a Índia (então colônia inglesa) e a fragmentada China. O segundo arco, Crescente Externo, corresponde ao espaço natural de projeção do poder marítimo, abrigo das grandes potências econômicas e militares do período, como Inglaterra, Estados Unidos e Japão, além dos domínios britânicos do Canadá, África do Sul e Austrália.

Para Mackinder, o expansionismo do poder terrestre alemão somente poderia ser detido a partir de uma estratégia de cercamento promovida pelo poder naval britânico, como acabaria efetivamente ocorrendo na Primeira Guerra Mundial. A aliança que os alemães promoveram com o Império Austro-Húngaro e, sobretudo, com o Império Turco-Otomano visava à projeção de poder no Crescente Interno, e a partir deste, pelo mundo.

O conceito de “área pivô” seria, mas tarde, modificado pelo próprio Mackinder. No livro *Democratic Ideals and Reality: a study in the politics of reconstruction*, de 1919, esta é redefinida como *heartland* ou “coração da terra” numa tradução livre⁴. O *heartland* era menor que a “área pivô”, reduzido de 23 para 13 milhões de km², e acredito que essa redução de área tenha sido

⁴ Mackinder reafirma que os fenômenos geopolíticos se desenrolam a partir dos conflitos travados entre o *heartland* e o crescente ao seu redor, como denota sua célebre frase: “*Quem domina a Europa Oriental controla o Heartland; quem domina o Heartland controla a World Island; quem domina a World Island controla o mundo*” (apud Mello, 1999, p. 56). Segundo Mello (1999), embora o poder geopolítico estivesse em mãos de potências oceânicas, Mackinder acreditava que as condições históricas eram mais favoráveis ao poder terrestre para construir uma esquadra e lançar-se ao oceano que ao poder marítimo organizar um exército a partir de sua base insular.

requerida pelo autor a medida em que se cristalizava o retorno do poder alemão no centro geográfico da Eurásia⁵ e o “renascimento da Grande Rússia” após a vitória bolchevique.

Em outras palavras, a definição histórica do eixo Berlim-Moscou como principal ameaça geopolítica à Inglaterra permitiu a Mackinder dar maior precisão ao núcleo mais relevante da massa terrestre eurasiática que ameaçava a hegemonia do liberalismo britânico. Assim, se o *heartland* perdia em extensão territorial, ganhava muito em precisão espacial, o que é fundamental em se tratando de estratégias de contenção.

No período entreguerras, Mackinder participou como representante diplomático britânico das reuniões destinadas a redesenhar o mapa europeu, propondo a criação de uma série de Estados-tampões com a única função de estabelecer um “cordão sanitário” entre Alemanha e Rússia, que foi prontamente aceita. Os territórios utilizados no projeto mackinderiano foram desmembrados dos quatro grandes impérios ruídos da Primeira Guerra Mundial: o russo, o alemão, o austro-húngaro e o turco. Aos sete países que compunham a zona de contenção original da proposta de Mackinder – Polônia, Tchecoslováquia, Hungria, Iugoslávia, Bulgária, Romênia e Grécia – somaram-se, pouco depois, os Estados Bálticos e a Finlândia.

⁵ Visando a deter o reerguimento econômico da Alemanha, a Inglaterra se opôs ferozmente ao projeto nazista de construir uma ferrovia até o Golfo Pérsico, fomentando os nacionalismos nos Bálcãs de modo a inviabilizar o traçado do projeto ferroviário alemão na busca por petróleo. Daí que a Segunda Guerra Mundial é considerada por muitos apenas como uma continuação da anterior.

A fragmentação política do Leste Europeu não impediu a eclosão da Segunda Guerra Mundial⁶, mas funcionou como uma espécie de grupo de controle geopolítico ao sinalizar às potências atlantistas⁷ cada novo deslocamento político e militar alemão para o leste (e durante a guerra fria passaria a sinalizar cada novo avanço soviético para o oeste).

E ainda, como destaca Leonel I. de Mello, o *heartland* continua uma teoria vigorosa na passagem ao século 21 a medida em que a China desponta como poder terrestre eurasiático.⁷ As manobras agregadoras do “Império do Meio” são promovidas pelo seu voraz crescimento industrial e se projetam pela Ásia Central e Oriente Médio na busca por recursos energéticos e minerais⁸. E desde os acordos de cooperação econômica e militar de Xangai, a China passa a discutir com seus vizinhos também assuntos de segurança regional e global⁹.

Como se percebe do exposto até o presente, a América Latina está ausente, afinal, na perspectiva eurasiânica mackinderiana. Esse subcontinente está demasiado distante da *area core* do grande jogo que envolve a Eurásia e os mares subjacentes. Não por acaso, o geógrafo britânico situou a região no Crescente Externo, isto é, o além-mar da já distante periferia eurasiática.

⁶ Na Segunda Guerra Mundial, o pacto diplomático de não agressão entre Berlim – Moscou foi jogado aos ares com a invasão nazista ao território russo. Hoje, sabe-se que os Estados Unidos souberam aproveitar esse vacilo alemão ao fornecerem armamentos aos russos, que assim puderam proceder à reconquista do território perdido e atacar a própria Alemanha a partir do leste. A estratégia mackinderiana de dividir o *heartland* se mostraria novamente decisiva, pois o poder terrestre alemão não conseguiu sobreviver por muito tempo diante do contínuo cerco do poder terrestre russo, de um lado, e do poder naval anglo-americano, de outro.

⁷ O termo potências atlantistas é usado para designar as potências militares sediadas no Atlântico Norte, e que ao longo da história moderna correspondem essencialmente aos projetos de poder britânico e estadunidense.

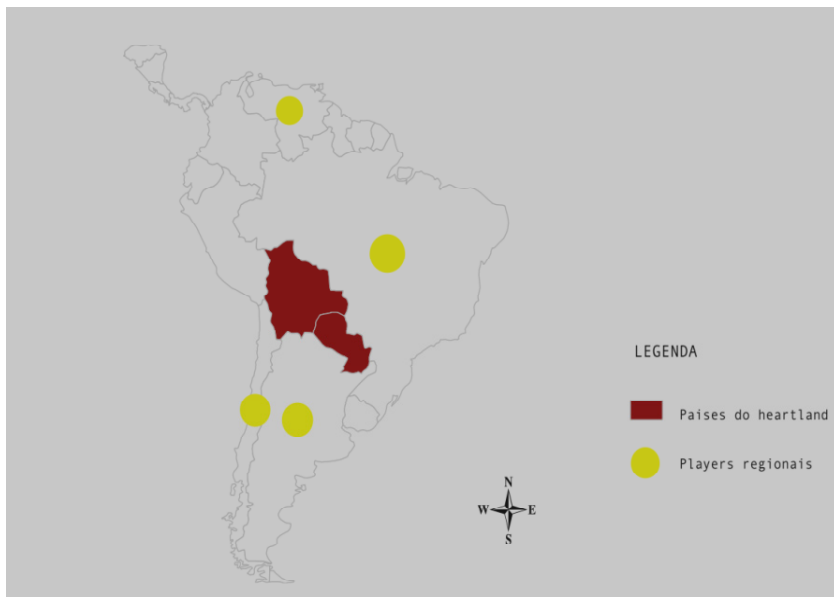
⁸ Mello (1999) aponta para a continuidade do pensamento mackinderiano em Nicholas Spykman, Zbigniew Brzezinski, Samuel Huntington, Raymond Aron e outros geopolíticos contemporâneos. Com efeito, é possível uma analogia também com G. Kennan, teórico estadunidense da estratégia de contenção ao comunismo soviético: ambos identificavam as principais ameaças ao poder ocidental ou atlântico na projeção de algum poder terrestre sediado no coração da “ilha mundial” eurasiática (a Alemanha para Mackinder, e a União Soviética para Kennan); ambos acreditavam que o objetivo político de contenção somente seria alcançado a partir da projeção do poder naval atlantista (sob liderança dos britânicos e estadunidenses, respectivamente).

⁹ Para Bessa (2001), porém, a China ainda apresenta estratégias econômica e militar direcionadas para sua transformação em potência continental e, portanto, está longe de desafiar a hegemonia naval estadunidense.

O *Heartland* Sul-Americano

Assim, a transposição do conceito de *heartland* para o cenário sul-americano não poderia ter as mesmas prerrogativas de influenciar na disputa pela hegemonia mundial ao se propor como uma leitura predominantemente regional, que, entretanto, não significa que seja um instrumento de análise geoestratégica menos importante. Foi o geopolítico militar Mário Travassos quem, na década de 30, situou o *heartland* sul-americano a partir do “triângulo econômico Cochabamba – Santa Cruz de La Sierra – Sucre”, conexão entre as duas grandes dicotomias geográficas sul-americanas: a posição Bacia Platina e Bacia Amazônica e a posição Oceano Atlântico e Oceano Pacífico.

No livro *Projeção Continental do Brasil*, Mário Travassos (1931) também defende políticas de desenvolvimento para as regiões Centro-Oeste e Norte (Noroeste), visando a articular as redes de transporte continentais, especialmente entre as regiões industrializadas do Sudeste brasileiro e o *heartland* continental, e assim garantir ao país a exploração dos recursos minerais e energéticos do “coração das terras” sul-americanas. Numa visão ampliada do conceito de *heartland* sul-americano, o Paraguai também seria colocado ao lado da Bolívia como Estados-chave para o controle geopolítico da “área pivô” sul-americana (Figura 2).

Figura 2 – O *Heartland* Sul-Americano e os *players* regionais

Fonte: Autor. Uso do programa gvSIG.

A vantagem da posição geográfica da Argentina em razão da hidrovia que unia o Paraguai ao porto de Buenos Aires, além da ferrovia construída quase paralelamente ao grande rio, foi anulada pelo Brasil por meio da instituição de uma infraestrutura rodoviária que, do reformado porto de Paranaguá, cruza o território paranaense de leste a oeste, alcançando o território paraguaio. Ao mesmo tempo, a diplomacia de Buenos Aires não obteve recursos financeiros necessários para modernizar a hidrovia e a ferrovia existentes, abdicando da satelitização do país vizinho em prol do Brasil.

As ligações rodoviárias desde Paranaguá até o oeste paraguaio, a construção da Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu também com o Paraguai (iniciada nos anos 70) e ainda do Gasoduto Brasil – Bolívia (Gasbol), nos anos 90, demonstram a antevisão geopolítica de Travassos, e que segue século 21 adentro com novas obras infraestruturais ligando mais profundamente estes países ao Brasil.

Ademais, até hoje as políticas de desenvolvimento regional continuam enfatizando as chamadas regiões periféricas, com o Centro-Oeste e Norte apresentando crescimento econômico superior à média nacional nas últimas décadas. Reflexo disso, a participação destas duas macrorregiões no total da população brasileira passou de 7,7% em 1962 para 11,3% em 1983, e em 2004 ambas já reuniam 14,9% da população brasileira, segundo dados do IBGE.

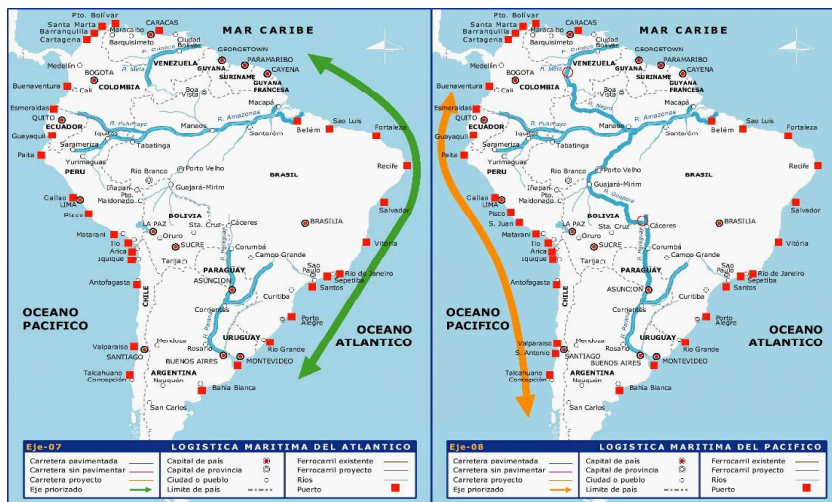
O *Heartland* e a Segurança Regional

Quando o conceito de *heartland* é transposto pela primeira vez para a América do Sul ainda não estamos na guerra fria, daí que é pensado por Travassos como essencialmente um vetor logístico, ainda que energético (insumos ao parque industrial brasileiro) e de transportes (a saída para o Pacífico). Com a evolução da guerra fria, contudo, a importância do *heartland* sul-americano passa a se evidenciar para os regimes militares de direita da região, também no controle das atividades subversivas de esquerda, algo bastante provável desde a tentativa de Che Guevara de estabelecer um foco guerrilheiro nas selvas bolivianas.

Esta é ainda uma perspectiva limitada da importância do *heartland* para a segurança coletiva regional, porque totalmente inserida na concepção da “civilização cristã-democrática” liderada pelos Estados Unidos em sua cruzada mundial contra o comunismo soviético (e cubano).

No pós-guerra fria, os governos civis da região passam a focar novamente o *heartland* sul-americano na perspectiva da organização das linhas de comunicação, especialmente nos campos da integração energética e das redes de transporte. Alguns destes projetos de integração física regional são grandiosos, caso do megasoduto anunciado por Hugo Chávez que faria a conexão entre os trechos existentes na Venezuela e na Argentina, e do Gasbol, incluindo as áreas interiores do subcontinente. Outro projeto ambicioso é de integração das bacias hidrográficas Amazônica e Platina, superando o maior antagonismo geográfico Norte-Sul do subcontinente, com estudos técnicos realizados pela IIRSA (Figura 3).

Figura 3 – O Projeto da Hidrovia Sul-Americana



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/>>.

São os projetos de integração rodoviária e energética, entretanto, os mais evoluídos. Depois do sucesso da Hidrelétrica Binacional de Itaipu, ainda nos anos 70, e do Gasbol, nos anos 90, diversos projetos de hidrelétricas estão em curso envolvendo Brasil de um lado, e Argentina, Peru e Bolívia de outro.

Aliás, a questão da integração energética não tem se mostrado fácil para a diplomacia brasileira. Em maio de 2006, o governo boliviano de Evo Morales anuncia a nacionalização dos hidrocarbonetos, encampando os ativos das companhias estrangeiras que operavam no setor, inclusive a Petrobras. A limitação técnica da YPFB (*Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos*) foi contornada com a ingerência de Hugo Chávez, que autorizou a estatal venezuelana PDVSA a suprir a carência técnica e financeira deixada pela Petrobras. Ao mesmo tempo, o governo boliviano exigiu do Brasil a renegociação do contrato de fornecimento de gás natural pelo Gasoduto Brasil-Bolívia (Gasbol), incluindo reajuste de preços. Pouco depois, o novo líder paraguaio também decidiu renegociar o Acordo de Itaipu com o Brasil, obtendo a ampliação de linhas de crédito para o país.

Estes contrapontos da luta entre ofertantes e demandantes, porém, não devem impedir a execução de novos projetos. A conturbada região da *medialuna* boliviana, sede de grupos de oposição de lideranças locais contrárias a Evo Morales, é estratégica para o futuro do desenvolvimento econômico brasileiro e regional. Por coletar as águas provenientes das cordilheiras andinas, abriga enorme potencial hídrico para fins agropecuários, de transporte e, sobretudo, energéticos. O Complexo Energético e Hidroviário do Rio Madeira prevê a construção das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau (ambas em Rondônia), uma hidrelétrica binacional na fronteira boliviana e outra na própria Bolívia:

O objetivo destas obras seria, além da energia gerada, a possibilidade de construção de uma grande hidrovia para viabilizar o eixo Norte-Sul (Orinoco-Amazonas-Plata) da IIRSA.⁹ A construção das barragens de Santo Antônio e Jirau cobrirão cerca de 19 corredeiras do Rio Madeira (Brasil) e outras dos rios Mamoré (fronteira Brasil-Bolívia) e Beni (Bolívia) tornando navegáveis 4.200 km de hidrovias até o território peruano – a saída para o oceano Pacífico (Melo; Paula, 2008, p. 1).¹⁰

A hidrovia do Madeira beneficiará os produtores de soja do Mato Grosso e ativará as regiões “não produtivas” de Rondônia, Acre e sul do Amazonas, bem como reduzirá o custo do frete da soja boliviana (estima-se que esse corredor escoe até 10 milhões de toneladas de soja em grãos), um ótimo argumento para convencer os opositores bolivianos¹¹.

Em relação aos transportes, as ligações de Santos – Ilo (Peru) e Santos – Antofagasta (Chile) podem efetivar a realização do velho objetivo geopolítico brasileiro de acessos terrestres ao Pacífico para o parque industrial do Sudeste

¹⁰ A Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana foi criada a partir de um Encontro de Cúpula entre os presidentes dos países da região, em 2000. As instituições financeiras que fazem parte da IIRSA são: Banco Mundial (Bird), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporação Andina de Fomento (CAF), Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca Del Plata (Fonplata) e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

¹¹ O Departamento de Pando – vizinho a Santa Cruz – também foi “invadido” por levadas de seringueiros brasileiros (estimativas apontam quase 30 mil brasileiros na região), despertando entre os bolivianos temores de nova perda territorial na região amazônica.

do país. Hoje dispomos de duas ligações rodoviárias para o Pacífico, mas ambas com traçados que encarecem demasiadamente os fretes: a Rodovia do Mercosul (que cruza os Andes por Mendoza, até Santiago do Chile) e a recente Bioceânica que, cruzando o Peru, entra no território brasileiro a partir do Acre.

Neste setor, a realização dos projetos de integração nacional dos países do *heartland* sul-americano pode auxiliar na superação do antagonismo geográfico Leste-Oeste. E os países da “área pivô” também podem se tornar grandes beneficiários dos corredores interoceânicos, superando uma condição de isolamento mediterrâneo, para rapidamente disporem de diversas alternativas para acessar portos do Pacífico e do Atlântico.

Nesse sentido, ainda que tenha sido projetada para evitar um novo episódio como a anexação do Acre pelo Brasil (1903)¹², o governo boliviano priorizou na década de 50 a ligação rodoviária de Santa Cruz de la Sierra a Cochabamba, para conectar-se à já existente rodovia que leva até La Paz, e daí chegar aos portos do Pacífico¹³. Assim, parte significativa do caminho ao Pacífico pelo centro do continente sul-americano já existe. Faltava agora prolongar a rodovia também na direção da fronteira brasileira.

Foi com o presidente Lula autorizado empréstimo ao governo de Morales para a construção do trecho rodoviário entre Santa Cruz de la Sierra e Corumbá (Mato Grosso do Sul), velha reivindicação das comunidades de ambos os lados

¹² A extrema compartimentação geomorfológica da Bolívia, formada por planícies tropicais, vales andinos e altiplanos, dificulta a integração dos sistemas de transportes em pleno século 21: “Como a altitude é a causa da diversidade geográfica boliviana, as diferenças de altitude também contribuíram para os custos relativamente altos dos transportes. Em razão da topografia altamente montanhosa, é caro construir estradas nas regiões andina e subandina. A fragilidade do solo e as chuvas abundantes também encarecem a construção, e em especial a manutenção de estradas confiáveis na região de planície. A combinação desses fatores faz que, uma vez construídas as estradas, os custos de transporte sejam na verdade mais baixos na região andina que na região de planície. Além de tudo, a Bolívia tem a menor densidade rodoviária (quilômetros por milhão de habitantes) entre todos os países sul-americanos” (Gallup, 2007, p. 95).

¹³ O traçado provocou protestos das comunidades indígenas locais, fato explorado pela oposição da medialuna. Após optar pela repressão violenta, Morales voltou atrás e decidiu alterar o projeto da rodovia para contornar a reserva, o que parece ter surtido efeito. Rasgando a floresta amazônica, esse trecho da rodovia de 306 km ligará San Ignacio de Moxos, em Beni, a Villa Tunari, no Departamento de Cochabamba, já nas montanhas; daí em diante a via já está asfaltada até La Paz.

da fronteira. Novo financiamento do BNDES foi autorizado para custear o segundo trecho da rodovia do Pacífico (Figura 4), cortando a reserva indígena de Tipnis (Território Indígena Parque Nacional Isidoro Secure), no Departamento de Beni.

Figura 4 – Projetos da IIRSA para a Rodovia do Pacífico pela Bolívia



Fonte: IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/>>.

A Defesa da Área Interior Sul-Americana

O general Golbery do Couto e Silva (1981, p. 108) escreveu sobre a Amazônia brasileira que: “*Estende-se aquela fronteira terrestre, em grande parte, através do deserto que a Hiléia domina como vasto cinturão protetor. Essas condições favoráveis de início é que asseguram o indispensável grau de imunidade a ações de conquista, mantidas em potência ou duração, providas do exterior. É, de fato, a própria insularidade em proporções continentais.*”

Para o general geopolítico, as dificuldades impostas pela floresta equatorial seriam capazes de deter quaisquer forças invasoras. De fato, durante o período do regime militar as preocupações brasileiras estavam centradas na Fronteira Sul, especialmente em relação à contenção da Argentina.

Não obstante, nas últimas décadas a vivificação da fronteira norte tornou-se novamente obsessão militar, orientando a organização da defesa brasileira para o interior do continente. O Projeto Calha Norte inaugurado por José Sarney foi emblemático desta mudança de orientação da defesa nacional, e que prossegue atualmente na nova Estratégia Nacional de Defesa (2008) com a ampliação dos pelotões de fronteira na floresta¹⁴.

No referido documento de defesa, a Amazônia e, mais timidamente, o Centro-Oeste (especificamente a Bacia Paraná – Paraguai) são alçadas à condição de áreas de defesa prioritárias, em que pese nosso interesse em aprofundar a integração econômica regional e a criação de um Conselho de Defesa Sul-Americana para organizar uma defesa coletiva regional. Nas mesas de negociação com os países vizinhos, não serão os militares, mas nossos diplomatas quem terão de explicar estas contradições entre nossa política externa e política de defesa.

Já escrevi anteriormente neste mesmo periódico (2010), que o caráter impenetrável da Hileia Amazônica soma-se à inacessibilidade dos Andes boliviano-peruanos para representarem obstáculos geográficos intransponíveis à invasão do território brasileiro com armamento pesado proveniente do Pacífico ou de algum país vizinho (Figura 5).

¹⁴ O Projeto Sivam poderá fazer muito mais pela vigilância do espaço amazônico que a presença dispersa e isolada de destacamentos militares convencionais ao longo da fronteira. É preciso lembrar que nem mesmo os EUA conseguem deter as ações dos traficantes de imigrantes ilegais na fronteira com o México, embora disponha de mais recursos financeiros e tecnológicos.

Figura 5 – A Geopolítica de Contenção Marítima



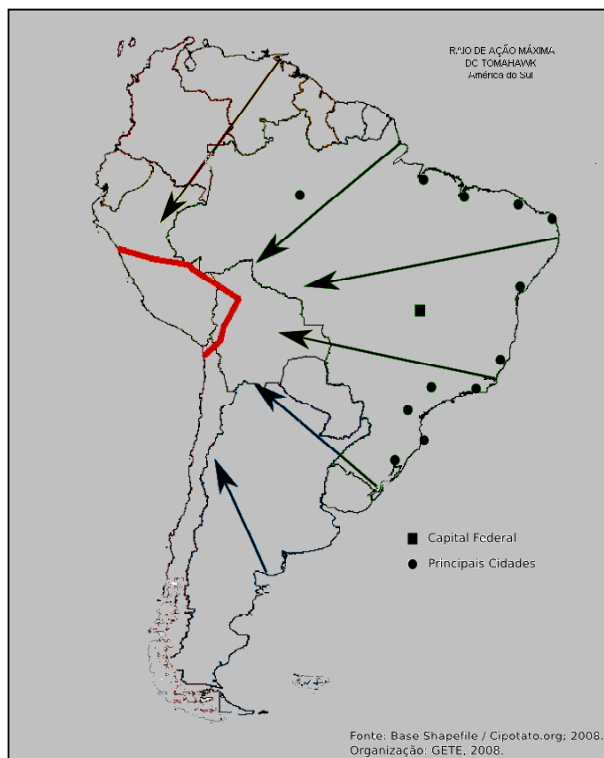
Mais que isto, toda a região interior sul-americana do contraforte leste da Cordilheira dos Andes está protegida por esta muralha natural, e isto deveria ser levado em conta no momento em que discutíamos nossa nova política de defesa. Figura 5 – Geopolítica de Contenção Marítima

O Escudo da Hileia Amazônica e o Arco Andino não apenas representam nossas verdadeiras fronteiras estratégicas terrestres, como uma organização conjunta eficiente das marinhas sul-atlânticas poderá vedar o acesso à costa atlântica sul-americana a eventuais agressores externos e, assim, ampliar enormemente a área do interior da América do Sul protegida de ataques pesados.

Com toda a deficiência regional em termos de combate no mar, ainda assim as condições de relevo e a distância geográfica entre o Atlântico e o interior do continente permitem à defesa regional certa profundidade estratégica. A Figura 6 procura traduzir isto em termos de áreas protegidas do ataque dos mísseis de cruzeiro *Tomahawk*, os mais precisos da *US Navy* na atualidade, e que se tornaram referência para as forças armadas de todo o mundo.

Portanto, se os sul-americanos forem capazes de ampliar essa área protegida, como no caso hipotético da Linha de Contenção Atlântica projetada na figura 5, teremos evidentemente uma ampliação desta área de profundidade estratégica na direção da Bolívia e do Brasil (Amazônia Sul e Centro-Oeste).

Figura 6 – A Plataforma de Manobra do *Heartland* Sul-Americano



Considerações Finais

O destino da área interior do continente sul-americano está sendo determinado pelos movimentos de enlaçamento dos quatro grandes *players* regionais. Entre o século 19 e início do 20, Chile e Brasil se apropriaram de frações generosas do território boliviano. Ao menos desde a independência paraguaia que a Argentina usa o controle da foz do Rio da Prata para manter aquele Estado em sua órbita; mas a partir da segunda metade do século 20, é o Brasil que substitui Buenos Aires nas relações privilegiadas com o Paraguai, ao reorganizar o sistema de transportes para o comércio exterior paraguaio baseado nas rodovias. Ao final daquele mesmo século e início deste, passamos a reorganizar o sistema de transportes boliviano, aproveitando ainda suas enormes riquezas energéticas, quando inesperadamente fomos pegos de surpresa com a intromissão venezuelana¹⁵.

Por sua vez, os Estados do núcleo da “área pivô” sul-americana desenvolvem sua própria geopolítica, amparando uma política externa que procura maior independência em relação aos vizinhos litorâneos. O Paraguai quer vender caro a aprovação da entrada da Venezuela no Mercosul, a Bolívia reivindica os territórios perdidos ao Chile e exige do Brasil investimentos em sua infraestrutura de integração nacional como contrapartida para manter as exportações de recursos energéticos.

Não obstante, diante da vontade política de integração econômica regional, torna-se ainda maior a importância da “área pivô” sul-americana para a estruturação das redes de transporte e de energia. Este evidentemente é um objetivo bem mais ambicioso que a antiga aspiração brasileira de abertura de caminhos para os portos do Pacífico, em direção aos mercados asiáticos e costa oeste norte-americana.

¹⁵ A Venezuela tem se utilizado da retórica anti-imperialista da guerra fria para cimentar ideologicamente seus objetivos geopolíticos pela região da América Central, Caribe e pelo heartland sul-americano, caso das parcerias com governos de esquerda e da criação da Aliança Bolivariana para as Américas (Alba).

Os Estados-pivôs da Bolívia e do Paraguai, no entanto, apresentam uma importância ainda maior que aquelas determinadas pelas necessidades energéticas e logísticas dos quatro *players* regionais, que é definida pelas necessidades de ampliação da segurança regional. Diferentemente do senso comum de que primeiro uma nação ou bloco de nações deva se constituir enquanto poder terrestre para somente então lançar-se aos mares, defende-se que é justamente a capacidade dos países sul-americanos de organizarem uma Marinha de guerra que se projete pelo Atlântico Sul que poderá oportunizar a expansão das áreas de segurança dos contrafortes do leste andino em direção ao centro do continente sul-americano. A Marinha hoje não é apenas a força primaz para a defesa das cidades costeiras, mas para a organização de toda a defesa coletiva sul-americana, inclusive de suas áreas interiores.

Referências

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. *Uma breve história da geopolítica*. Rio de Janeiro: Cenegri, 2011.

_____. A (geo)política de defesa brasileira. *Revista de Geopolítica*, Ponta Grossa, v. 1, n. 1, p. 46-59, jan./jun. 2010.

BESSA, A. M. *O olhar de Leviathan: uma introdução à política externa dos Estados modernos*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2001.

GALLUP, John Luke. *Geografia é destino? – lições da América Latina*. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

MACKINDER, Halford. The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, Londres, n. 4, v. 23, p. 421-444, abril 1904.

MELO, João de Jesus Silva; PAULA, Elder Andrade de. *As hidrelétricas do Rio Madeira no contexto da integração regional sul-americana*. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade, 4., Brasília, junho 2008. p. 1-18.

MELLO, Leonel Itaussu de. *Quem tem medo da geopolítica?* São Paulo: Hucitec; Edusp, 1999.

PENHA, Eli Alves. *Relações Brasil – África e geopolítica do Atlântico Sul*. Salvador: Edufba, 2011.

SILVA, Golbery do Couto e. *Conjuntura política nacional*. O poder executivo e Geopolítica do Brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1931.

Recebido em: 26/2/2013.

Aceito em: 5/6/2013.