

A IMPORTÂNCIA DO CHOKE POINT DE NATAL NO CONTROLE AÉREO E NAVAL DO ATLÂNTICO SUL

Edu Silvestre de Albuquerque¹

RESUMO

O ensaio está dividido em duas partes. A primeira visa descrever em traços gerais a presença de potências extracontinentais nos mares do Atlântico Sul, principal fronteira da projeção do poder naval brasileiro. A segunda parte se propõe a arrolar algumas das vantagens e desvantagens do sítio geográfico de Natal, localizado no Saliente Nordestino, e considerado um dos principais choke points para a projeção do poder naval brasileiro.

Palavras-chave: Atlântico Sul; Choke Point, Saliente Nordestino.

¹ Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Rio Grande do Norte - RN, Brasil.
edusilvestre@ufrnet.br

INTRODUÇÃO

O documento Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2008) veio a reafirmar o interesse geopolítico brasileiro no Atlântico Sul e na chamada Amazônia Azul. Conforme Wanderley M. da Costa (2014, p.1), depois de realizado grande parte do sonho geopolítico de Mário Travassos que há 80 anos defendeu as bases da projeção continental do Brasil, nesse início do século XXI ocorre um novo “alargamento do entorno regional e estratégico do Brasil”, estabelecendo uma “nova escala de interesses” econômicos e de defesa agora voltados ao Atlântico Sul.²

Além das riquezas minerais e pesqueiras marinhas, o volume de mercadorias hoje transportado pelas novas classes de navios cargueiros e petroleiros recoloca em cena as velhas rotas marítimas da Era dos Descobrimentos, reforçando a importância das linhas de comunicação sul-atlânticas.³ E ao se considerar a segurança das rotas marítimas em áreas tão extensas, evidente que as ilhas marítimas e posições na costa dos países limítrofes tem sua importância geoestratégica redobrada⁴.

Entretanto, esse novo alargamento do entorno estratégico brasileiro encontra importantes potências econômicas e militares extracontinentais instaladas na região do Atlântico Sul, caso de Reino Unido (disposta em ilhas ao longo do Atlântico Sul), França (consolidando posições na costa atlântica africana) e, secundariamente, Estados Unidos.

O corpo diplomático brasileiro tem trabalhado no sentido de transformar a Bacia do Atlântico Sul numa zona de cooperação e paz, estabelecendo em 1986 a ZOPACAS⁵. Entretanto, esse objetivo de segurança

² O elemento de maior significado geopolítico do Atlântico Sul é o fato de que nas suas duas bordas continentais estão localizadas as jazidas de petróleo e gás consideradas pelos especialistas como das mais promissoras do mundo. A região responde hoje por cerca de 20% da produção mundial de petróleo e sua taxa média anual de crescimento está próxima de 10% (COSTA, 2014, p.11).

³ A ampliação do canal do Panamá visa assegurar a passagem desses navios maiores, mas ainda assim não comportará todo o tráfego marítimo que necessita realizar a passagem interoceânica. A Secretaria de Portos da Presidência da República (2012) aponta que 95% do comércio exterior brasileiro é realizado pelos portos. Disponível em www.portosdobrasil.gov.br. Acesso em 10 Dez. 2016.

⁴ Cf. MAHAN, Alfred Taylor. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*. London: Sampson Low, Marston, 1892.

⁵ A formação da Marinha da Namíbia tem sido fomentada pelo Brasil nesse espírito cooperativo desejado para o Atlântico Sul, onde as ações brasileiras possam ser vistas como benevolentes. Entretanto, o principal acordo entre os países signatários da ZOPACAS de manter o Atlântico Sul como área desnuclearizada é algo sem efeito diante do trânsito de armas nucleares em navios e submarinos dessas potências extracontinentais citadas.

coletiva regional ainda não dispõe dos vetores militares (modernização das marinhas da região) e de instalações necessárias (estruturas administrativas e operacionais de segurança e defesa unificadas).

Nesse contexto, nos propomos neste ensaio a localizar a presença dessas potências extracontinentais nos mares do Atlântico Sul, principal fronteira da projeção do poder naval brasileiro. Para tanto, nos munimos da pesquisa em sítios governamentais e matérias jornalísticas desses países, de imagens do *Google Earth* e do programa de cartografia do *software* GvSIG. A elaboração desse mapa geoestratégico do Atlântico Sul pode auxiliar na percepção da importância dos choke points localizados no Saliente Nordestino.

A porção mais oriental do território sul-americano conhecida como Saliente ou Promontório Nordestino é rotineiramente citada como evidência da teoria da deriva das placas tectônicas, uma vez que sua forma saliente se "encaixa" na concavidade do Golfo da Guiné, já na costa ocidental africana⁶. Nesta área⁷ se destacam as posições estratégicas das cidades de Dakar (Senegal) e Natal (Brasil), situadas nas extremidades da linha mais próxima entre as margens dos dois continentes.

A segunda parte deste texto se propõe a listar as principais vantagens e desvantagens do sítio geográfico de Natal, localizado no Saliente Nordestino, e considerado um dos principais choke points para a projeção do poder naval brasileiro. A metodologia se embasa na análise geohistórica⁸ que evidencia a permanência no tempo da vantagem de posição geográfica do Saliente Nordestino; e para a análise dessa vantagem posicional no presente, nas análises geopolíticas de Fredrich Ratzel (valor político do território)⁹ e do coronel-aviador Carlos Eduardo Valle Rosa (características do poder aéreo).

⁶ No jargão geopolítico a Região Nordeste do Brasil é conhecida como Promontório Nordestino; e na conceituação empregada nas forças armadas brasileiras como Saliente Nordestino.

⁷ A Região Nordeste é uma das cinco unidades administrativas adotadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e apresenta uma área de 1.554 mil km², que equivale a algo superior ao conjunto dos países da Europa Ocidental.

⁸ Essa tradição de resgate da geohistória para a construção da razão geopolítica é impulsionada no ocidente pelo inglês Halford John Mackinder, desde a famosa conferência intitulada *The geographical pivot of history*, de 25 de janeiro de 1904, ministrada na tradicional Royal Geographical Society. Para H. Mackinder haveria uma rivalidade irreconciliável entre o poder marítimo e o poder terrestre, relembrando as Guerras greco-pérsicas e a Guerra dos Sete Anos.

⁹ Ratzel observa que o valor político do território é determinado pelas características físicas (extensão, forma, clima, relevo, etc.) e posição geográfica. Cf. RATZEL, Friedrich. *O povo e seu território*. In MORAES, Antonio C. Robert. Ratzel. São Paulo: Ática, 1990. A obra citada traz trechos traduzidos das principais obras ratzelianas.

A valorização geoestratégica de Natal apresenta quatro fases históricas onde se percebe nitidamente a permanência dessa vantagem de posição. O primeiro momento data do final do séc. XVI, quando a Fortaleza dos Reis Magos edificada na barra do Rio Grande (Potengi), representa maior segurança à penetração lusitana para o interior da colônia e no combate marítimo aos corsários. O segundo momento engloba as primeiras décadas do séc. XX, quando a aviação comercial transatlântica insere Natal nas rotas internacionais, praticando a amerissagem nas águas do rio Potengi¹⁰. O terceiro momento é registrado com a instalação da base aérea norte-americana durante a Segunda Guerra Mundial, então a maior base daquele país no exterior, servindo de apoio logístico às operações aliadas no Norte da África e na Europa. Finalmente, o momento atual é representado pelas novas instalações da Marinha de Guerra e pela ampliação física e de missões da Base Aérea de Natal (BANT) no escopo da nova estratégia de defesa do espaço aéreo brasileiro.

Desta forma, a proposta de redação deste texto envolve inicialmente a conceituação de choke point e sua importância atual para as linhas de comunicação marítimas e para a geoestratégia militar. No segundo item descrevemos as vantagens posicionais das potências extracontinentais presentes no Atlântico Sul, com destaque para o Colar de Pérolas do Reino Unido e a localização estratégica da França no eixo Dakar - Caiena. Fechamos o presente ensaio com a análise dos condicionantes geográficos que favorecem e limitam pontualmente o uso da vantagem posicional de Natal nas estratégias de defesa do território brasileiro e de projeção de poder pelo Atlântico Sul.

1. O VALOR ESTRATÉGICO DOS CHOKE POINTS

Choke point ou *chokepoint* é traduzido literalmente como ponto de bloqueio ou controle, geralmente, associado a um ponto de estrangulamento no mar (salientes e canais) ou em terra (vales e desfiladeiros) por onde uma força militar é obrigada a passar. J. N. Nielsen destaca a questão das situações táticas e estratégicas envolvendo pontos de estrangulamento, quando recursos ilimitados não são decisivos. O exemplo mais famoso

¹⁰ Dentre elas, a francesa Lignes Aeriennes Latecoère (depois substituída pela Compagnie Generale Aeropostale e, posteriormente, pela Air France; a alemã Condor (depois Lufthansa); a britânica British Airways; a italiana Ala Littoria (Linee Aeree Transcontinentali Italiane); e a norte-americana Pan Am (Panair do Brasil).

é a Batalha de Thermopylae, quando uma força grega de cerca de 7.000 homens enfrentou um exército persa de centenas de milhares de homens. O rei Leonidas com seus trezentos espartanos (tema de um filme recente) acabou morto, mas a habilidade dos gregos para conter uma força muito maior durante uma semana foi devido à Passagem de Thermopylae, um ponto de estrangulamento geográfico nas montanhas onde apenas alguns homens podiam lutar ombro a ombro. Mesmo que os persas tivessem "um número ilimitado de soldados disponíveis, eles não teriam feito a passagem mais rápido".¹¹

Mais preocupado com sua importância econômica, Jean-Paul Rodrigues (2004) destaca que chokepoint é um local que força o tráfego marítimo convergir, em virtude de características físicas, ou seja, profundidade, largura e navegabilidade, que limitam o movimento dos navios. De fato, é conhecida de longa data a importância geopolítica dos estrangulamentos associados às *Sea Lines of Communication* ou SLOCs (Linhas de Comunicação Marítimas).¹²

Essa qualidade de estreitamento ou estrangulamento de um chokepoint é uma verdade parcial, como demonstra a Ilha de Diego Garcia, praticamente único ponto relevante em meio a imensidão do Índico capaz de oferecer controle das comunicações a partir de pistas no mar. Outro exemplo é o Cabo da Boa Esperança, cruzamento na ponta mais ao sul da África, que também não é tecnicamente um estrangulamento, uma vez que está aberto de um lado (numa situação em toda análoga ao Saliente Nordeste).

O mais conhecido geoestrategista do poder naval, o almirante Alfred Mahan destacava a importância das zonas costeiras e ilhas oceânicas como pontos logísticos para a obtenção da supremacia naval. Por sua vez, o estrategista naval Julian Corbett defendeu que a principal tarefa da Marinha era manter as SLOCs abertas e seguras para o uso de um país, impedindo outros de alcançar o mesmo objetivo (ROCHA et alii, 2016).

Por tudo isto, os chokepoints se caracterizam por permitirem

¹¹ NIELSEN, J. N. Choke Points and Grand Strategy. In Comment of Conference Grand strategy and geopolitics from the perspective of the Pacific Northwest, Dr. Patrick Porter, 23 December 2010. Disponível em <https://geopolicraticus.wordpress.com/2010/12/23/choke-points-and-grand-strategy/>. Acesso em 05 jun. 2017.

¹² Para minimizar custos, os petroleiros navegam por caminhos mais curtos possíveis, em alguns momentos cruzando com pontos de estrangulamento, casos dos famosos estreitos de Ormuz, Malaca, Bab el-Mandab/Canal de Suez, Dinamarquês/Mar Báltico, Bósforo/Dardanelos, Gibraltar e Canal do Panamá.

que as forças navais consigam mobilidade e flexibilidade operacional para garantir a abertura ou fechamento do transporte de petróleo e de mercadorias em geral¹³, e de armas em embarcações de marinhas hostis em particular. Se um desses chokepoints fosse interrompido, os navios teriam que viajar milhares de quilômetros a mais para alcançar uma rota alternativa.

2. O VALOR GEOESTRATÉGICO DO ATLÂNTICO SUL NA HISTÓRIA

Eli A. Penha (2011, p. 25) destaca a estratégia marítima portuguesa aplicada pelo infante D. Henrique ainda no primeiro quarto do séc. XV, quando:

Portugal daria início às grandes expedições exploratórias, cuja meta era constituir uma rota oceânica das especiarias, como alternativa à rota terrestre então dominada pelos turcos otomanos, considerados hostis aos interesses comerciais europeus.

Assim, os portugueses estabeleceram gradativamente uma série de postos comerciais e militares nas faixas litorâneas das Américas, África e Ásia, representando uma das primeiras redes comerciais efetivamente globalizadas da história mundial.¹⁴

Mas no campo militar, a estratégia expansiva portuguesa¹⁵

¹³ Mais de metade do fornecimento de petróleo do mundo em 2013 se moveu através de rotas marítimas, de acordo com a US Energy Information Administration (EIA). Jeremy Bender. BUSINESS INSIDER - Military & Defense, Apr. 1, 2015. Disponível em <http://www.businessinsider.com/worlds-eight-oil-chokepoints-2015-4>. Acesso em 02 jun. 2017.

¹⁴ Evidente que outros elementos foram importantes na estratégia expansiva portuguesa, como um sistema educacional adequado (formação de escolas de navegadores), a constituição de uma marinha costeira para proteger estuários e costas das incursões dos mouros magrebins, e a incorporação de inovações tecnológicas como as caravelas e galeras para cobrir as grandes distâncias até as Índias.

¹⁵ Essa presença expansiva do poder marítimo lusitano se evidenciou em eventos como a decisiva batalha naval de Diu (1509) pela conquista da Índia, e nos primeiros grandes desembarques anfíbios da história quando da conquista dos Estreitos de Ormuz e Malaca. Com o controle de Malaca e, via de consequência, do comércio na junção do Golfo de Bengala e o Mar da China, Portugal vai cravar no momento seguinte uma importante base em Cantão, representando a tentativa de subjugação do Império do Meio. Essa presença mundial portuguesa era ainda completada pelo controle de Ceuta - a chave para o

teve de ser redimensionada em prol da concentração de esforços no Atlântico Sul, amparada no apoio logístico de um cordão de ilhas estrategicamente situadas ao longo do Atlântico: os arquipélagos dos Açores, da Madeira e de Cabo Verde e as ilhas de Tristão da Cunha, Ascensão e Santa Helena¹⁶.

Ainda assim, necessitando de ajuda externa na guerra contra a Espanha (1640-1668), Portugal acaba por ceder ao Império Britânico seus choke points de Ascensão e Santa Helena, que se tornariam fundamentais na estratégia militar britânica para o Atlântico Sul.

Na famosa Batalha do Atlântico, estas duas ilhas foram utilizadas nos ataques aliados contra os U-boats alemães¹⁷. Nesse mesmo período, Natal (Parnamirim Field) recebeu a maior base aérea norte-americana fora dos EUA, servindo de apoio logístico no desafio de cruzar o Atlântico para posicionar as tropas aliadas na África do Norte e Sul da Europa.

No pós-guerra parecia que o Atlântico Sul passaria à condição de teatro de operações secundário¹⁸. Durante a Guerra Fria, a doutrina de contenção formulada por George Kennan apostava na supremacia do poder naval para deter o avanço soviético nas regiões costeiras da “Ilha mundial” ou Eurásia, elegendo a “valorização estratégica das chamadas *fringe areas*” (MEIRA MATTOS, 2002, p. 25)¹⁹. Observada a Figura 1, percebe-se claramente ainda na atualidade a concentração das bases militares americanas nas *fringe areas* da Eurásia.

Mediterrâneo -, do Cabo da Boa Esperança - passagem obrigatória no Caminho das Índias -, e do Estreito de Magalhães - passagem marítima do Atlântico ao Pacífico. O século XVII assinala a inflexão da política expansionista portuguesa com sua expulsão de Java, Sumatra e Malaca pelas forças holandeses (PENHA, 2011).

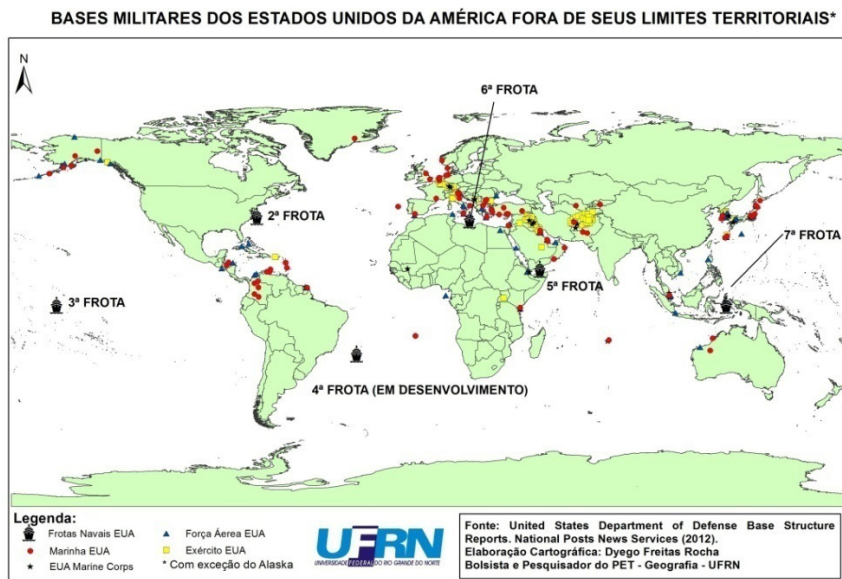
¹⁶ Muito antes de Ratzel e de Mahan, o jurista e eclesiástico português Frade Serafim de Freitas, na obra *De Justo Império Lusitanorum Asiático*, de 1625, defende a apropriação de encaves costeiros para consolidar o comércio marítimo português na Ásia (PENHA, 2011).

¹⁷ As patrulhas marítimas e aéreas aliadas se intensificaram durante a Segunda Guerra Mundial. Se em 1942, cerca de 1.600 navios aliados foram afundados por causa dos U-boats germânicos, no ano seguinte, as aeronaves americanas de longo alcance baseadas em terra e equipadas com radares infligiram perdas estimadas em 60% dos U-boats localizados no Mediterrâneo e no Atlântico (ROSA, 2014).

¹⁸ Mesmo no início do século XX, o mapa-múndi mackinderiano já demonstrava que a América do Sul era considerada um espaço demasiado distante da *area core* do Grande Jogo que envolve a Eurásia e os mares subjacentes.

¹⁹ O conceito de *fringe areas* ou *rimland* vem da teoria do Poder Marítimo formulada por Nicholas Spykman, na obra *The Influence of Sea Upon History* (1890). Esse conceito encontraria correspondência no arco do Crescente Externo mackinderiano que circundaria a Pivot Area Eurasiática.

Figura 1



Refletindo a bipolaridade do poder mundial do período, o geopolítico brasileiro Gen. Golbery do Couto e Silva (1967) viu na estratégia da U.S. Navy uma oportunidade para capacitar a Marinha Brasileira na segurança do Atlântico Sul. A geoestratégia golberyana, e da própria Escola Superior de Guerra (ESG), preconizou pela especialização na guerra antisubmarina atlântica e na proteção às rotas comerciais do Atlântico Sul, consideradas estratégicas para as importações ocidentais de petróleo do Oriente Médio.

Mas essa aliança hemisférica ruiu no episódio da Guerra das Malvinas ou Falklands (1982). O Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), de 1947, em tese assegurava aos sul-americanos a proteção militar estadunidense em caso de agressão extracontinental. Ocorre que durante esse conflito, os Estados Unidos apoiaram o aliado britânico, de modo que o satélite OTAN 3 permaneceu disponível à Grã-Bretanha para interceptar as comunicações argentinas²⁰; e os satélites estadunidenses KH-9 (Big Bird), equipado com uma câmera fotográfica

²⁰ Para áreas marítimas menores ou estrangulamentos efetivamente pouco extensos é possível utilizar os veículos aéreos não-tripulados (VANTs), tanto em missões de vigilância quanto de interdição, uma vez que podem ser colocados em qualquer situação de risco (ROSA, 2014). Os VANTs podem ainda ser utilizados a partir de navios, ampliando o raio de vigilância destes.

de resolução de 15 cm, e KH-11 n. 4, que orbitava o Teatro de Operações das Malvinas diariamente, foram usados também no esforço de guerra britânico²¹.

Episódios menores já haviam demonstrado essa limitação da ótica bipolar da Guerra Fria. A Guerra da Lagosta, ainda nos anos 1960, exigiu que parte da esquadra naval brasileira fosse chamada à garantir a soberania sobre a Plataforma Continental (Decreto n. 28840/50), então constantemente ameaçada por embarcações de pesca francesas na altura do litoral nordestino.

2.1. O COLAR DE PÉROLAS BRITÂNICO DO ATLÂNTICO SUL

Apesar do elevado custo logístico para operar embarcações e aviões com suprimentos e pessoal desde o Reino Unido, a Royal Navy tem mantido desde o século XIX até hoje o controle de choke points importantes como o Canal da Mancha, o fosso GIUK (imensa área entre a Islândia e as Ilhas Britânicas), o Estreito de Gibraltar, e ilhas oceânicas que designamos como Colar de Pérolas do Atlântico Sul²².

Essas ilhas oceânicas representam os cumes emersos da Dorsal ou Cordilheira Meso-Atlântica: Santa Helena, Ascensão, Tristão da Cunha e Gough; e também as ilhas Geórgia do Sul, Órcades do Sul, Sandwich do Sul e o arquipélago das Malvinas, estas localizadas no Arco Antilhano Austral (Figura 2). A Guerra das Malvinas (1982) fez o Reino Unido perceber a importância de manter seu cinturão de bases militares no Atlântico Sul, inclusive com reforço orçamentário mesmo diante da austeridade fiscal inaugurada por Margaret Thatcher.

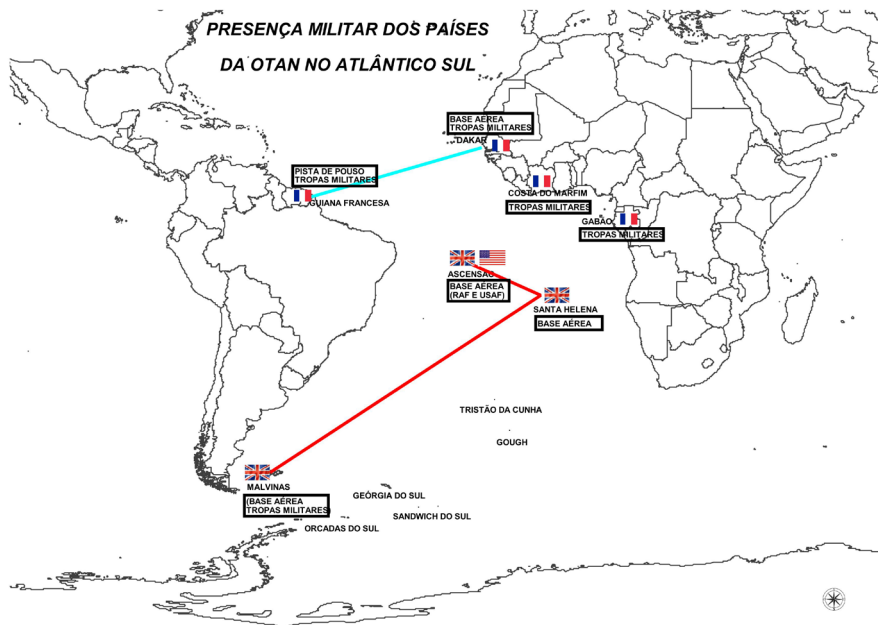
A Figura 2 demonstra essas posições britânicas e também a presença francesa em ambas as margens do estratégico eixo

²¹ E especula-se que o satélite NOSS 3, operado pela U.S. Navy, tivesse sensores que possibilitaram à frota inglesa localizar submarinos argentinos.

²² A expressão Colar de Pérolas é empregada no documento interno do Departamento de Defesa dos Estados Unidos, intitulado "Energy futures in Asia", onde o tenente-coronel Pehrson o descreveu como "manifestação da crescente influência geopolítica chinesa através de seus esforços para incrementar o acesso a portos e aeroportos (...) desde o Mar do Sul de China, através do estreito da Málaca e do Oceano Índico, em direção ao Golfo Pérsico." (VÁZQUES, 2013, p. 128).

de estrangulamento das comunicações sul-atlânticas, objeto de análise no próximo item. Os Estados Unidos aparecem como ator secundário na região do Atlântico Sul, apesar de recentemente terem anunciado (em 2008) a retomada de estudos para a reativação da IV Frota (descomissionada no pós-guerra).

Figura 2



Organizado pelo Autor. GvSig.

Na ilha de Santa Helena as instalações militares estão dispostas ao longo do estreito Vale Rupert's, incluindo galpões e reservatórios de combustível (Figura 3). Esse vale fica bem ao lado da capital Jamestown, que constitui o maior aglomerado de casas da ilha, também dispostas longitudinalmente para aproveitar as terras planas de seu também estreito vale, que projeta-se para a Baía James.

Figura 3 - Vista geral do Vale Rupert's



Praticamente no extremo leste da ilha fica o Aeroporto de Santa Helena, que possui uma pista de cerca de 1.365 metros (Figura 4).

Figura 4 - Aeroporto de Santa Helena



A 1.300 km ao noroeste de Santa Helena está a ilha de Ascensão, sem dúvida a pérola mais preciosa do cinturão britânico no Atlântico Sul. Na parte inferior da figura 5 percebe-se os reservatórios de combustível da Ilha, localizados próximos da capital Georgetown (núcleo urbano que aparece no alto da figura). Uma das cinco antenas utilizadas pelo Sistema de Posicionamento Global (GPS) fica nesta ilha; que ainda abriga estratégicas estações de interceptação de sinais (SIGINT) via satélite e via radiodifusão, e uma estação do serviço de inteligência criptológica britânico (GCHQ) na

vila de Two Boats (que provavelmente compõe o sistema de vigilância e espionagem global Echelon).

*Figura 5 - Reservatórios de combustível e a capital
Georgetown*



No sudoeste da ilha está a pista do Aeroporto de Ascensão (*Wideawake Field*), que com quase 3.000 metros (Figura 6) representa o dobro da extensão da pista de Santa Helena. Essa extensão extra permitiu o emprego dos bombardeiros Avro Vulcan na Guerra das Malvinas. Atualmente, a USAF e a RAF mantêm vilas militares na ilha e compartilham a pista do aeroporto local.

Figura 6 - Aeroporto da Ilha de Ascensão



Os pequenos núcleos povoados de Ascensão estão dispersos. A Agência Espacial Europeia opera ali um centro de rastreamento dos foguetes Ariane 5, e os britânicos mantêm instalações de rastreamento de satélites.

Já Tristão da Cunha é o arquipélago habitado mais remoto do mundo. Em termos de projeção de poder militar, sua importância é quase nula. Não possui pista de pouso, e há apenas um pequeno porto pesqueiro. A única instalação expressiva é uma estação meteorológica, que contribui para a previsão do tempo no Atlântico Sul.

O mesmo pode ser dito acerca da ilha de Gonçalo Álvares, denominada pelos britânicos de ilha Gough, e localizada 400 km a sudeste de Tristão da Cunha. A ilha não tem população permanente, e conta com apenas seis militares sul-africanos que cuidam de uma base meteorológica local, por meio de acordo com o governo britânico.

E projetando-se ao sul da América do Sul e na direção do Círculo Polar Antártico temos as ilhas Geórgia do Sul, Órcades do Sul, Sandwich do Sul e Malvinas. A Geórgia do Sul é cercada por penhascos rochosos e quase totalmente coberta por gelo. Reúne em certas épocas do ano pescadores de baleias e focas, além de pesquisadores britânicos na Estação de Pesquisas Antárticas Rei Eduardo, abrigados na East Bay. O arquipélago Sandwich do Sul é desabitado e também coberto por geleiras, e o mesmo pode ser dito das Órcades do Sul. Estas últimas abrangidas pelos limites do Tratado Antártico, e por isso também alvos das pretensões territorialistas argentinas.²³

Desde a Guerra das Malvinas (1982), o Reino Unido tem reforçado suas posições no arquipélago das Falklands, localizado a apenas 500 km de distância da costa sul-americana (Figura 7). Recentemente, esse "quadro de tensões foi agravado com o anúncio de que uma empresa britânica havia iniciado em 2011 a exploração de petróleo no mar a 80 milhas ao norte da Ilha".

²³ Nas Órcades do Sul há uma base meteorológica desde o início do século passado mantida pela Marinha Argentina.

Figura 7 - Localização do Arquipélago das Falklands em área marítima reivindicada pela Argentina (Plataforma Continental da Patagônia)

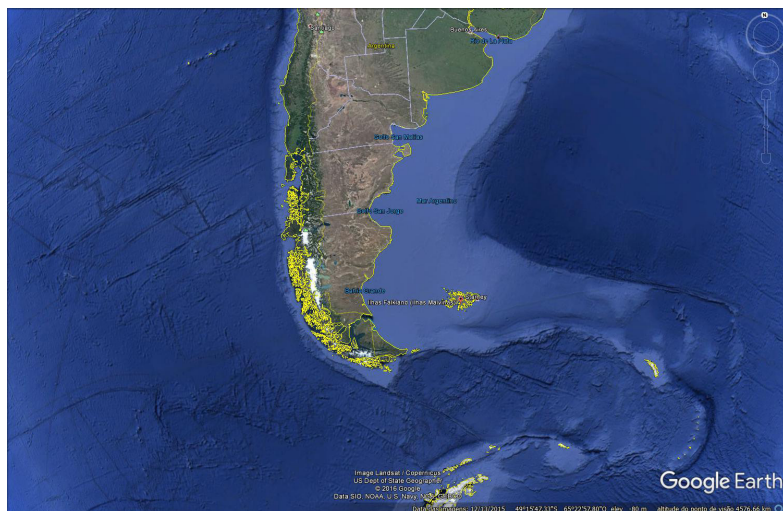


Figura 8 - Localização da infraestrutura aeroportuária das Falklands



 Aeroportos

Como se percebe na Figura 8, os britânicos mantêm quatro aeroportos nas Falklands, sendo dois deles em pista de terra na Malvina Ocidental (West Falkland). O Stanley Airport, localizado na capital, passa por ampliação, e sua pista passará para cerca de 1.850 metros (Figura 9a). Mas a maior pista do arquipélago é do Mount Pleasant Airport, com cerca de 2.500 metros, administrada pela RAF e onde também ficam aquarteladas tropas de infantaria (Figura 9b).

*Figura 9a e 9b - Stanley Airport (acima) e
Base Aérea de Mount Pleasant (abaixo)*



Reproduzindo informações do International Institute of Strategic Studies, Costa (2014, p. 13) destaca que os britânicos dispõem nas Malvinas de "instalações militares (...) aéreas e navais de última geração, tais como navios de combate e de patrulha, avião bombardeiro e de transporte, aviões de caça, helicópteros e, ainda que não admitido oficialmente, submarino nuclear patrulhando essa região".²⁴

2.2. A ESTRATÉGIA BIFRONTA DA FRANÇA

A França é a potência que mantém a maior rede militar na região da África Atlântica. Portanto, razões geopolíticas, ao lado de objetivos econômicos, explicam a dura reação do país diante dos movimentos de independência de suas colônias africanas. Além de patrocinar constantes golpes de Estado na região nas últimas décadas e de realizar intervenções militares diretas (como a que está em curso no Mali), a França vem intervindo na própria economia e na administração desses países através de acordos que obrigam as ex-colônias a(o):

- manutenção de cerca de 85% de suas reservas em moedas estrangeiras no Banco Central Francês;
- pagamento de dívidas coloniais sob o rótulo de indenizações pela infraestrutura construída pela metrópole;
- direito de preferência às empresas francesas na exploração dos recursos naturais locais e nas licitações públicas para obras de infraestrutura e serviços públicos;
- prioridade às forças armadas e indústrias francesas no fornecimento de material bélico e treinamento militar;
- declarar aliança com a França em guerras ou crises militares.²⁵

Como dissemos, para defender essa agenda de favores econômicos e políticos nas ex-colônias, a França tem usado e abusado de práticas intervencionistas. O estacionamento de tropas no Chifre da África (Djibuti), no Sahel, e ao longo da África Atlântica, também tem sido usado como fator de pressão sobre os governos locais.

Especificamente na faixa atlântica africana, a França mantém base aérea e batalhão de infantaria da Marinha com cerca de 1.200 homens

²⁴ International Institute of Strategic Studies, IISS Strategic Comments, Argentina steps up pressure on UK over Falklands, London, June 2012.

²⁵ A nova estratégia militar da França em África. <http://www.voaportugues.com/a/paris-africa-defesa/1651843.html>. Acessado em 22 Dez. 2016.

no Senegal (em Dakar), se projetando no estrangulamento do Atlântico Sul²⁶. E na margem oposta, a França mantém regimento de infantaria da Marinha na colônia sul-americana da Guiana Francesa (em Caiena), além de contar com aeroporto internacional com pista de cerca de 3.000 metros de extensão (Figura 10). Essa estratégia bifronte sul-atlântica dos franceses é ainda reforçada com a presença de batalhões de infantaria da Marinha no Gabão (Libreville) e na Costa do Marfim.²⁷

Figura 10 - Aeroporto Internacional de Caiena



3. O CHOKE POINT DE NATAL

Na década de 1950, a geopolítica Therezinha de Castro destacava em suas publicações e palestras a importância do Atlântico Sul como área pivô da defesa ocidental, com o Brasil ocupando uma posição estratégica entre as passagens caribenhas e austrais, lembrando o papel do saliente

²⁶ Disponível em https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Bases_a%C3%A9reas_de_Francia. Acessado em 22 Dez. 2016.

²⁷ A França deseja ainda instalar permanentemente uma base no Mali, onde combate a guerrilha islâmica desde 2013. Disponível em <http://www.panapress.com/Franca-quer-reorganizar-presenca-militar-em-%C3%81frica--3-425940-47-lang3-index.html>. Acesso em 29 Nov. 2016.

nordestino em defrontação com o litoral ocidental africano. Como já dissemos, não se trata de uma área de estreitamento tão pronunciado se comparado a outros importantes choke points pelo mundo, mas, ainda assim, os 2.900 km que separam ali os dois continentes (Figura 11) representam quase que metade da distância do "estreitamento" sul-atlântico seguinte.

Figura 11 - O estreitamento Natal (Brasil) - Dakar (Senegal)



Organizado pelo Autor.

Em razão dessa estratégica vantagem de posição, os municípios de Natal e Parnamirim receberam desde o pós-guerra, respectivamente, base naval e base aérea brasileira²⁸, recentemente modernizadas, e que fazem de Natal um dos mais importantes choke points do Atlântico Sul na atualidade.

Entretanto, aplicando a análise geopolítico ratzeliana acerca do valor político do território, depreende-se que a vantagem posicional deve ser considerada juntamente com as características físicas do território. Assim, a vantagem de localização de Natal na porção extremo oriental nordestina acaba sendo relativizada quando analisamos as condições

²⁸ A base aérea de Natal localiza-se em realidade no município de Parnamirim, mas este apresenta-se totalmente conurbado à capital e integrante de sua área metropolitana.

necessários à eficiência do poder marítimo.

A pouca profundidade do canal do rio Potengi tem historicamente prejudicado não apenas as exportações do estado do Rio Grande do Norte e onerado os cofres públicos com a realização de sempre insuficientes obras de dragagem, senão também limita o uso do poder naval a partir da base local. A Base Naval de Natal permite a ancoragem apenas de embarcações mais leves, caso dos navios-patrolha, em razão dessa pouca profundidade do canal, bem como limita as movimentações simultâneas de embarcações em decorrência do estreitamento das margens. Esses são pontos desfavoráveis em relação a outras localidades do Saliente Nordeste que podem operar sem limitações físicas e cumprir melhor as missões de dissuasão.

Isso não significa que certas missões navais não possam ser mantidas e ampliadas, caso de todas aquelas centradas no uso de navios-patrolha para operações de patrulhamento da costa, de busca e salvamento²⁹ e de suporte logístico à presença brasileira no Arquipélago de Fernando de Noronha (360 km de Natal), nos Rochedos de São Pedro e São Paulo (1.010 km de Natal)³⁰ e no Atol das Rocas (267 km de Natal).

Quanto ao emprego do poder aéreo, a projeção extremo oriental de Natal/Parnamirim pode representar importante ganho de tempo para as missões militares em operações de dissuasão, e também prestando suporte à Marinha ou de forma independente nas operações de busca e salvamento em alto-mar e no patrulhamento costeiro.

Esse ganho de tempo no emprego do poder aéreo pode mesmo compensar o maior desgaste das aeronaves em decorrência da alta salinidade do ar nas regiões costeiras nordestinas. Vale discutir mais profundamente em algum momento se a BANT deva continuar com missões de treinamento para pilotos de caça ou se deve ser reorientada para as funções integradas à Marinha no escopo de segurança das águas territoriais e de busca e salvamento no Atlântico.

²⁹ De acordo com a Convenção de Hamburgo, no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), a área marítima sob responsabilidade do Brasil é 1,5 vezes a de sua extensão territorial.

³⁰ O Arquipélago de São Pedro e São Paulo agrega cerca de 450 mil km² de Zona Econômica Exclusiva ao Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A extensa área de trafegabilidade dos navios mercantes dificulta a pronta resposta da cobertura naval no Atlântico Sul, mas a evolução tecnológica com os sensores remotos instalados em plataformas espaciais e em aviões de patrulhamento tornam a identificação e a interdição do espaço marítimo pelo poder aéreo algo cada vez mais factível (ROSA, 2014). Nessas condições, os choke points adquirem novas funções estratégicas, como comprovado pelas operações de reabastecimento de jatos militares por ocasião da Guerra do Golfo (ilha de Diego Garcia) e da Guerra das Malvinas (ilha de Ascensão).

No Atlântico Sul as ilhas britânicas de Ascensão (em consórcio com a USAF), Santa Helena e Malvinas contam com ampla logística para fins militares.³¹ E numa estratégia que replica o Eixo Natal - Dakar, a França mantém vantagens de posição em ambas as margens do Atlântico Sul, projetando-se nas costas sul-americana e africana do estrangulamento do Atlântico (fechamento do Eixo Caiena - Dakar).

A vantagem dessas potências extracontinentais no Atlântico Sul é também de meios. Além da localização estratégica de pistas aéreas e de tropas, Reino Unido, França e Estados Unidos dispõe de navios aeródromos e submarinos nucleares em condições operacionais, que inclusive já foram mobilizados em operações militares na região.

Em razão das limitações físicas do rio Potengi e do litoral potiguar em geral, o Rio Grande do Norte não teria condições de receber a 2ª. Esquadra Naval planejada para ser sediada no Norte/Nordeste. Entretanto, a Base Naval de Natal permite uma pronta resposta temporal a partir da identificação de embarcações hostis em nossas águas territoriais e nas operações de busca e salvamento, bem como um menor custo de combustível no abastecimento das ilhas oceânicas próximas da costa nordestina.

Por sua vez, a Base Aérea de Natal permite uma pronta resposta aérea em profundidade no Atlântico, com a realização de operações de interceptação de embarcações e aviões hostis no melhor ponto sul-americano do estrangulamento sul-atlântico.

³¹ Alguns mapas popularizados na internet não distinguem a mera posse territorial da presença efetiva de bases militares britânicas, como pode ser observado em <http://www.naval.com.br/blog/2010/02/22/reino-unido-ainda-domina-o-atlantico-sul/>. Acesso em 22 Fev. 2017.

THE IMPORTANCE OF NATAL'S CHOKE POINT

ABSTRACT

The essay is divided into two parts. The first aims to describe in general terms the presence of external national powers in the South Atlantic seas, the main frontier of the Brazilian naval power projection. The second part proposes to list some of the advantages and disadvantages of the geography of the city of Natal, located in Northeast of Brazil, and considered one of the main choke points for the projection of Brazilian naval power.

Keywords: South Atlantic; Choke Point, Defense geostrategies.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. Uma breve história da Geopolítica. Rio de Janeiro: CENEGRI, 2011.

BRASIL. Estratégia Nacional de Defesa. Ministério da Defesa, Brasília, 2008.

_____. Amazônia Azul: a última fronteira. Marinha do Brasil, Rio de Janeiro, 2015.

COSTA, Wanderley Messias da. Projeção do Brasil no Atlântico Sul: geopolítica e estratégia. *Confins*, n. 22, 2014. Disponível em <http://confins.revues.org/9839>. Acessado em 22 Dez. 2016.

GILPIN, Robert. O desafio do capitalismo global. Rio de Janeiro: Record, 2004.

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

MEIRA MATTOS, Carlos de. Geopolítica e modernidade: a geopolítica brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

PENHA, Eli Alves. Relações Brasil - África e geopolítica do Atlântico Sul. Salvador: EDUFBA, 2011.

ROCHA, D. Q.; SANTOS, G. F.; ALVES, J. P.; SANTOS, J. E.; MONTEIRO, V. F. Militarization of international straits and maritime choke points. UFRGSMUN-UFRGS. Model United Nations, v.4, 2016, pp. 313-375. Disponível em https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2016/assets_b/files/disec.pdf. Acesso em 05 Jun. 2017.

RODRIGUES, J-P. Straits, Passages and Chokepoints: a Maritime Geostategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de Géographie du Québec*, v.48, n. 135, 2004, pp. 357-374. Disponível em https://people.hofstra.edu/Jean-paul_Rodrigue/downloads/CGQ_strategicoil.pdf. Acesso em 30 mai. 2017.

ROSA, Carlos Eduardo Valle. Poder Aéreo: guia de estudos. Rio de Janeiro: Luzes, 2014.

SILVA, J.; MONTÁLVAN, D. Exportações do Rio Grande do Norte: estrutura, vantagens comparativas e comércio intra-industrial. RER, Piracicaba, v. 46, n. 2, pp. 547-568, abr./jun. 2008.

SILVA, Golbery do Couto. Geopolítica do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1967.

VÁZQUEZ, Daniel Day. A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico (Parte 1/3). Revista de Geopolítica, v. 4, n. 2, p. 127-154, jul./dez. 2013.

Recebido em: 18/01/2017

Aceito em: 22/08/2017

