

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/85

Partido.....

Solução do P-III-7 (En) ENSAIO

Apresentada por

FRANCISCO JOSÉ PENIDO SALLESCAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA

NOME E POSTO

**RIO DE JANEIRO**

19.85.....

- A ARGENTINA E O MAR -

FRANCISCO JOSÉ PENIDO SALLES
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1985



MM - EGN
BIBLIOTECA
24/06/1986
N: 112

GN-00000715-9

- ARGENTINA E O MAR -

FRANCISCO JOSÉ PERITO SALLES
Capitán de Mar e Guerra

MINISTERIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1982

TEMA: A ARGENTINA E O MAR

PROPOSIÇÃO: Examinar os interesses marítimos argentinos sob os aspectos históricos, geográficos e de população, procurando estabelecer os objetivos marítimos dessa Nação e a existência de uma consciência voltada para o mar. Verificar possíveis choques de interesse entre nossos países quanto ao uso do mar.



Antecedentes históricos - Vinte e quatro anos após a chegada de Colombo ao continente americano, caravelas espanholas chegaram, talvez pela primeira vez, a adentrar o Rio da Prata, à época denominado de "Mar Dulce" por Juan Diaz de Sólis. Dez anos depois, em 1526, começaram a chegar as primeiras levas de espanhóis para o início da colonização, que iam subindo o Prata e o Paraná em busca de terras produtivas, essenciais ao seu sustento, e à cata das legendárias montanhas que diziam ter fabulosas jazidas de prata e ouro, - a "Terra Argenta". Com a descoberta desses metais preciosos nas áreas montanhosas do norte do Chile e no Peru, exploradores passaram a descer em direção ao Rio da Prata para embarcarem suas cargas mais facilmente para a Metrôpole, delineando-se assim o processo de ocupação da região noroeste do novo território, bem como o surgimento das cidades às margens dos rios (1) (2).

Desde a colonização foi desenvolvida a exploração agropastoril da região, aproveitando a existência de terras férteis, sem matas e florestas, e mão de obra quase escrava dos índios. Por volta de 1780, as fazendas começaram a se expandir para o sul, invadindo as grandes planícies conhecidas como "pampas". Desenvolveu-se, deste modo na Argentina, uma economia essencialmente agrícola e pastoril, que veio a exercer uma poderosa e decisiva influência nas condições de vida e na formação dos habitantes dessa Nação (2).

Com a criação do Vice-Reinado do Prata, havendo a necessidade de efetuar um grande comércio com a Metrôpole e de se defender da pirataria generalizada da época, a região do Rio da Prata foi beneficiada com a realização de obras portuárias e de acondicionamento dos rios, passando Buenos Aires a centralizar o poder político, comercial e militar. Com a Independência, as guerras com Paraguai e Brasil e a perda das ilhas Mal

vinas para os ingleses, viu-se o governo argentino obrigado a desenvolver seu poder combatente no mar ao mesmo tempo em que iniciava a integração do sul do território pela via marítima (9:68).

A Argentina depende do mar desde a época de sua colonização, não só para receber seus colonos imigrantes e os insumos básicos necessários ao seu desenvolvimento, bem como para efetuar suas exportações de produtos primários, base de sua economia, e para manter integrada a região sul do território - a Patagônia.

Fatores importantes no desenvolvimento dos interesses marítimos - Em 1916, o ilustre Almirante Segundo Storni apresentava em duas conferências seus pontos de vista sobre os interesses argentinos no mar, mostrando a necessidade de desenvolver as atividades marítimas daquela Nação em prol do seu crescimento econômico e manutenção de sua soberania. Seus ensinamentos, válidos até hoje, serviram como ponto de partida para despertar na população e nos governantes argentinos uma consciência marítima.

Baseando-se nas obras de Mahan e Ratzel, o Almirante Storni considerou como fatores preponderantes que determinam a orientação e a expansão marítima dos povos, os de ordem geográfica e os de ordem moral. Os primeiros referem-se à posição, à extensão e à configuração física do território, às produções de bens e à população; os segundos encontram-se no caráter, aptidões, costumes e modalidade de vida dos povos e seus governos (9:33).

Analisando-se os fatores de ordem geográfica, podemos verificar, inicialmente, que a Argentina se situa no chamado Hemisfério Marítimo, - o hemisfério sul é o que contém a maior extensão de águas do globo - , na parte mais meridional da América do Sul. Com esta posição, a Argentina está bastante dis

tanciada dos centros mais desenvolvidos do mundo, separados por milhares de milhas de mar, o que lhe propiciou características de quase insularidade durante seu desenvolvimento, até o primeiro quartel deste século. Seu descobrimento, povoação e consolidação como nação, só se fizeram possíveis pelo mar (9:26).

Oitavo país em extensão territorial do mundo e segundo da América do Sul, a Argentina tem imensas e férteis planícies com grande importância econômica; possui modesto quadro de mineração onde se destaca apenas a produção petrolífera; sua rede fluvial com cerca de 5.000 quilômetros de extensão é de significativo valor econômico e estratégico (5) (2). Estando o território argentino rodeado por países ainda em desenvolvimento e com os quais as trocas comerciais não são muito intensas nem vantajosas, a captação dos insumos e a exportação da produção são forçosamente transportadas pelo mar (9:29).

Já em 1916 o Almirante Storni dividia o território argentino em setores comerciais, de acordo com a saída principal que os comunicavam com o mar, dando assim à configuração geográfica do país uma conotação nitidamente marítima. Esses setores tinham como pontos terminais o Rio da Prata, a Baía Blanca, o Golfo San Matias, o Golfo Novo, o Golfo de San Jorge, a Baía Grande e Ushuaia (ver figura 1), podendo gerar portos específicos de gradual importância, de acordo com a produção do "hinterland" respectivo. Já naquela época ressaltava a importância econômica e estratégica do Rio da Prata e da Baía Blanca, por englobarem o "hinterland" mais produtivo e populoso da Argentina; o Golfo de San Jorge começava a se tornar importante com as explorações de petróleo e seu porto principal, Comodoro Rivadávia, seria o escoadouro natural da produção de hidrocarbonetos dessa região (9:34).

No entanto, a configuração física do litoral argentino, com cerca de 1.700 milhas marítimas, não apresenta boas condiç

PRINCIPAIS PORTOS ARGENTINOS E
FLUXOS DE NAVEGAÇÃO EXTERIOR

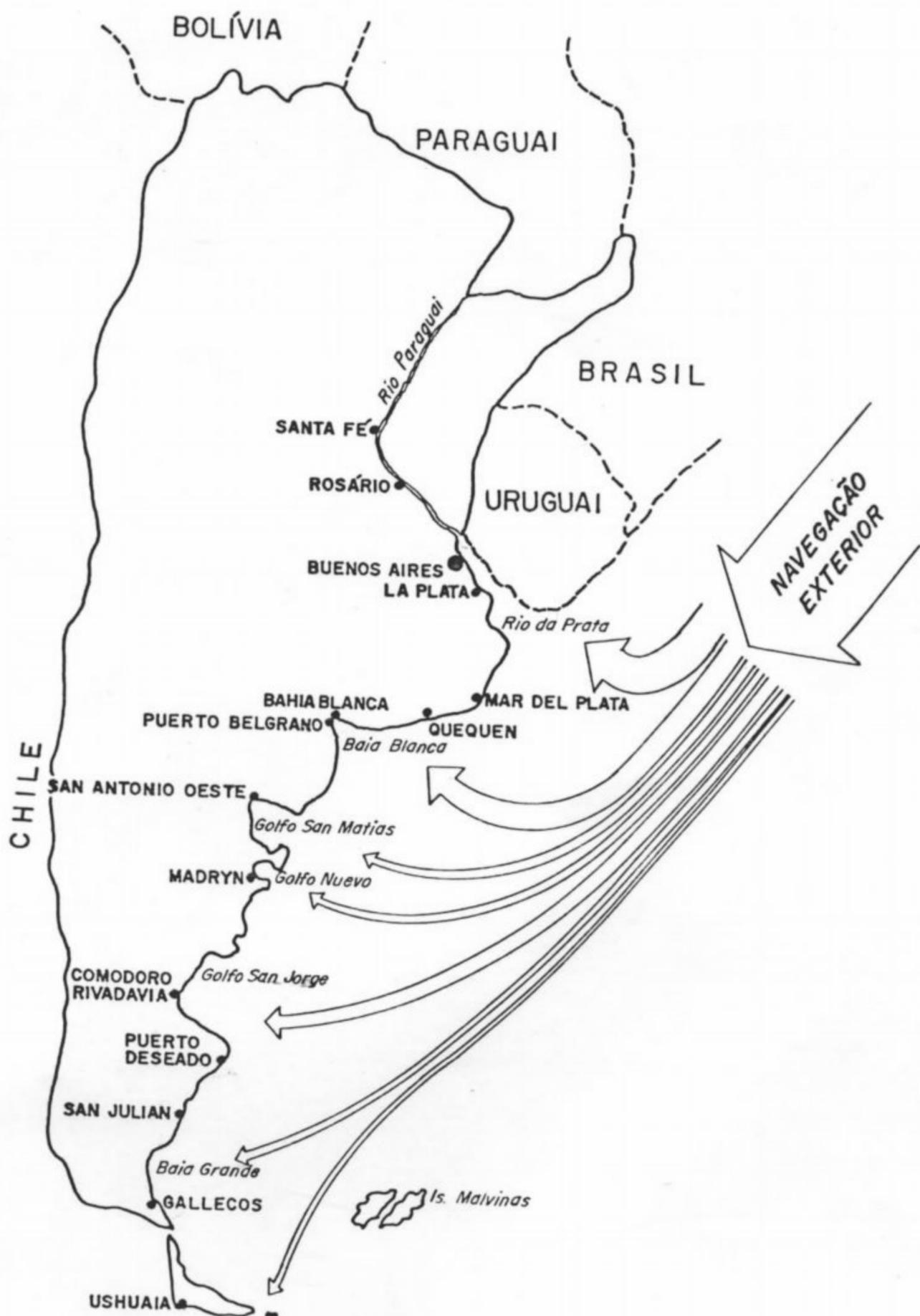


FIGURA 1

FONTE: REF. BIBLIOGRÁFICAS 2, 7 E 9

ções para o desenvolvimento portuário. Não existem portos na naturais profundos; as marés do litoral sul são muito altas e os ventos são fortes e constantes; as baías e os golfos são espraçados e rasos. Também os rios são rasos e tem seus leitos continuamente modificados. Conseqüentemente, o desenvolvimento marítimo argentino só se realiza às custas de grandes investimentos, não só em aprofundamento de canais mas também na construção de portos protegidos (5) (7).

Por outro lado, a plataforma continental argentina é vasta e pouco profunda, alcançando a isóbata de 200 metros distâncias superiores a trezentas milhas nas proximidades das Malvinas, o que abre amplas perspectivas para a exploração dos reursos do mar e seu subsolo.

A produção argentina é basicamente de gêneros de primeira necessidade (9:48), já tendo este país sido considerado como o "celeiro do mundo", em virtude do cultivo extenso de cereais e de grandes rebanhos de gado e ovelhas (2). A riqueza existente nas águas da plataforma continental, ainda não explorada em seu grande potencial, hoje já propicia uma captura de pescado suficiente, não só para atender ao mercado interno, - cujo consumo é baixo -, mas também para atender à exportação. Após a Segunda Guerra Mundial, a Argentina iniciou um processo de industrialização orientada para a produção de bens de consumo, a fim de contrabalançar os altos custos de importação desses bens do exterior e a crise da exportação agrícola. Porém, basicamente a Argentina continua a ser um país exportador de gêneros alimentícios (cereais em grão, carne congelada e enlatada, frutas, alimentos preparados) e importador de insumos básicos para sua indústria e de bens de consumo (2).

No que tange à população, a Argentina ultrapassa hoje os trinta milhões de habitantes, notadamente de origem européia e espalhados desordenadamente por seu território, sendo a pro

porção urbana superior a 80%, a mais alta do Continente Ameri
cano. Possivelmente isso ocorreu em virtude da mecanização pau
latina da lavoura e da pecuária além dos baixos salários pagos
aos homens do campo, favorecendo a sua migração para as cida
des mais desenvolvidas, como Buenos Aires e Rosário, portos
que prosperaram como escoadouro das riquezas dos pampas e re
gião onde foi iniciado o processo de industrialização do país
(2).

O caráter da população era, até pouco tempo atrás, essen
cialmente agrícola, por ser o trabalho da terra o mais fácil
para se tirar o sustento próprio, muito à feição das correntes
migratórias que povoaram o país. Os imigrantes espanhóis e ita
lianos que chegavam por mar até o início deste século, conta
vam apavorantes histórias de insegurança, desconforto, doenças,
fomes e tempestades encontradas em suas viagens, que deixaram
uma impressão de terror ao mar profundamente arraigada em seus
descendentes (9:60). Vivendo em terra amena, com abundante ali
mentação e clima temperado, sem maiores esforços de sobrevivên
cia, fica evidente não haver necessidade de preocupação com o
inóspito e inseguro mar. Com isso se aproveitou a Grã-Breta
nha para, durante muitos anos, dominar o transporte marítimo
argentino e a infraestrutura portuária, financiando-os e tam
bém às ferrovias que traziam do interior os produtos exportá
veis (6).

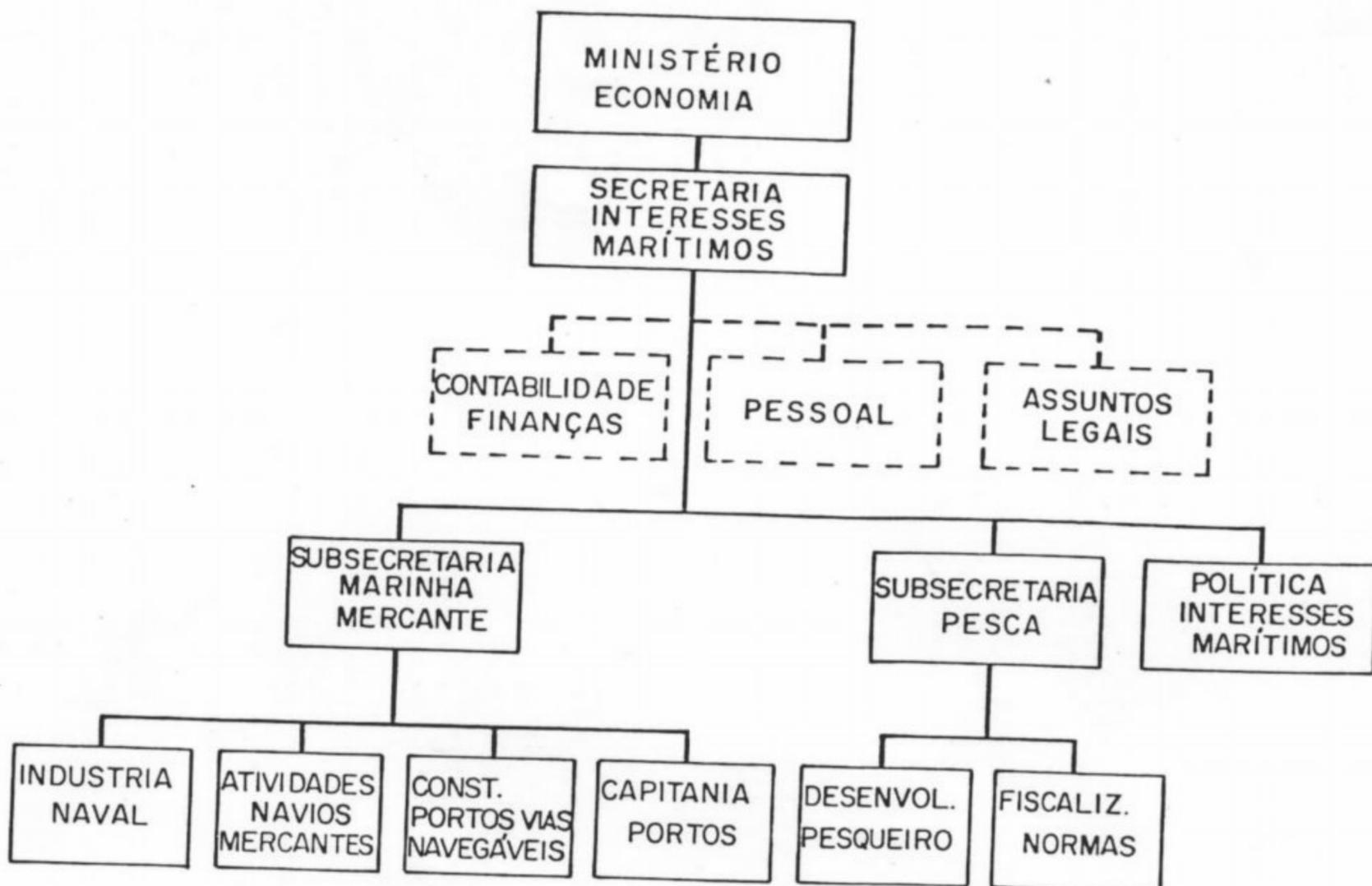
Por seu turno, o movimento dos navios motivado pelo comér
cio exterior, criou a necessidade de serem desenvolvidos esta
leiros de reparos e de construção e de infraestrutura portuá
ria, através do apoio governamental. Após a Segunda Guerra Mun
dial e em especial a partir do primeiro govêrno Perón, foram
instaladas as indústrias de base que permitiram a reestrutur
ção do setor marítimo argentino, permitindo com isso escapar do
determinismo estrangeiro dentro desse setor (7).



Ainda dentro dos objetivos de alcançar um razoável desenvolvimento do setor marítimo, o governo argentino vem, desde a década de 1960, tomando medidas destinadas a facilitar esse desenvolvimento, ao mesmo tempo que o deixa organizado dentro de uma concepção integral, como já havia sido preconizado pelo Almirante Storni em 1916 (7) (9:96).

A consciência marítima argentina - A geografia do território influencia o desenvolvimento de um povo e a sua mentalidade; no entanto, a política governamental dirige o caminho desse povo, indicando a tendência do país. Uma nação pode se tornar marítima quando a política guia suas atividades para o setor marítimo e aponta a importância do mar para os destinos da nação.

No caso argentino, parece haver uma intenção governamental em efetuar algum esforço no sentido de despertar a consciência nacional para a importância do desenvolvimento de seu Poder Marítimo. Uma das medidas de maior alcance já tomadas, foi a criação em 1976 da Secretaria de Interesses Marítimos, organismo que colocou sob uma única direção toda a política nacional de uso do mar, diretamente subordinada ao Ministério da Economia e sem interferência ou superposição de tarefas com a Armada Argentina ou com a Prefeitura Naval. Com o objetivo nacional de - "promover o desenvolvimento dos interesses marítimos da Nação em todos os seus aspectos componentes" -, esta Secretaria tem como objetivos prioritários os de desenvolver a estrutura portuária; a indústria naval e o transporte marítimo de cabotagem e de longo curso; tornar o tráfego fluvial eficiente; efetuar a pesquisa dos recursos naturais renováveis do mar, rios e águas interiores, e ainda promover a consciência marítima no país (7). A Secretaria funciona com nove áreas de direção setorial (ver figura 2), responsáveis pela política go



SECRETARIA DE ESTADO DE INTERESSES MARÍTIMOS

ÁREAS ATUANTES

- ÁREA I - TRANSPORTE MARÍTIMO
- ÁREA II - TRANSPORTE FLUVIAL
- ÁREA III - CONSTRUÇÕES PORTUÁRIAS E DE VIAS NAVEGÁVEIS
- ÁREA IV - INFRAESTRUTURA E OPERAÇÕES PORTUÁRIAS
- ÁREA V - INDUSTRIA NAVAL
- ÁREA VI - PESQUISAS NO MAR, RIOS E ÁGUAS INTERIORES
- ÁREA VII - EXPLORAÇÃO DE RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
- ÁREA VIII - COMPLEXO PORTUÁRIO DE ÁGUAS PROFUNDAS
- ÁREA IX - CONSCIÊNCIA MARÍTIMA

FIGURA Nº2

FONTE: REF. BIBLIOGRÁFICA 3 e 7

vernamental voltada para o desenvolvimento do Poder Marítimo da Nação, com ações sobre a sistemática do tráfego marítimo e fluvial; construção, ampliação e modernização portuária; indústria de construção e reparos navais; pesquisa e exploração dos recursos vivos renováveis, ou seja a pesca; e ainda interage em todos os sistemas nacionais visando a dar uma consciência marítima à todo o país (7). Este organismo, se bem administrado, sem dúvida alcançará seus objetivos.

Não poderia deixar de mencionar a parte esportiva que o povo argentino desenvolve no mar, qual seja as competições de motonáutica e de veleiros, sempre divulgadas com grande destaque pela televisão e pelos jornais, o que contribui sob vários aspectos para a conscientização popular da vida marítima.

No que tange à consciência argentina sobre a necessidade de um Poder Naval eficiente, que contribua para a estabilidade internacional e defesa do território e do patrimônio nacionais, esta já parece existir desde a época da independência. A abertura dos canais do Rio da Prata e do Porto de Buenos Aires contra bloqueios inimigos é essencial para o povo, que já sofreu esse tipo de angústia (9:68). As últimas disputas territoriais com o Reino Unido e Chile a respeito das ilhas Malvinas e canal de Beagle respectivamente, além dos interesses territoriais na Antártica, são fatores de importância para que a Nação Argentina mantenha uma Esquadra operativa de porte razoável para o Atlântico Sul, à vista do existente em Poder Naval de seus vizinhos. Parece fazer parte da estratégia naval argentina manter um Poder Naval superior ou igual aos do Brasil e Chile, para manter o equilíbrio de forças e sua tranquilidade nas áreas marítimas fronteiriças (9:113).

Não há dúvidas que a Força Naval Argentina está melhor quantitativamente que a Esquadra Brasileira, em navios de superfície e armamentos sofisticados; no entanto, a Esquadra Argenti

na quase nada fez durante a recente guerra das Malvinas con
tra sua oponente inglesa, o que pode nos levar a ter dúvidas
quanto à sua eficácia ou à sua determinação guerreira.

Interesses marítimos conflitantes com o Brasil - Quais
seriam os possíveis choques de interesse entre Argentina e Bra
sil quanto ao uso do mar? Não é fácil responder. Um conflito
surge quando existem objetivos políticos e econômicos antagôni
cos entre dois países, e no caso de Brasil e Argentina, pode
riam ser muitos, especialmente se uma dessas nações tivesse um
desenvolvimento maior e pretensões hegemônicas no Atlântico
Sul. Porém, como são países em desenvolvimento e com franco in
tercâmbio comercial, é de se supor que os interesses conflitan
tes possam ser, como até hoje o foram, suplantados pelas nego
ciações.

Vale repetir as palavras do Almirante Storni proferidas
em 1916 (9:110):

"Uma mesma via nos comunica com o mundo e sobre ela
nossos interesses são paralelos. Eu não encontro um moti
vo de conflito, nem o menor que seja, entre essas duas
nações; ao contrário há poderosas razões de ordem econômi
ca e militar que aconselham o bom acordo e o apoio mútuo".

Essas são palavras ainda hoje válidas.

De qualquer forma, algumas discordâncias poderiam, a meu
ver, gerar conflitos no mar.

Os interesses brasileiros na Antártica podem ser um deles,
pois nossa estação e refúgios estão instalados dentro do setor
territorial reivindicado por aquele país; as pesquisas maríti
mas e os futuros aproveitamentos dos recursos antárticos como
a caça à baleia e captura do "krill", na zona de convergência
entre as ilhas Órcadas do Sul e Geórgia do Sul, dentro do se
tor reivindicado, podem gerar atos contestatórios argentinos,
especialmente se o Tratado da Antártica não for renovado após
1991. Da mesma forma, podem surgir problemas no caso de pes

queiros brasileiros de alto-mar, em busca da merlusa ou anchoveta, inadvertidamente operarem em águas da plataforma contimental argentina, nas proximidades das ilhas Malvinas.

Outro aspecto que poderá gerar atritos é o que se refere à navegação em águas costeiras argentinas ou brasileiras por navios de guerra, dentro do conceito de passagem inocente. A Argentina não obriga a solicitação prévia para o trânsito de belonaves dentro de suas 200 milhas e entende não ser necessário fazer tal solicitação para que seus navios naveguem em águas territoriais de outros países, respeitando o limite de 12 milhas, o que contraria o entendimento brasileiro (3).

Um bloqueio ao tráfego marítimo realizado pelos argentinos no Estreito de Magalhães ou na Passagem de Drake, causaria transtornos à nossa navegação mercante, obrigando a reprezálias semelhantes em águas próximas ao Rio da Prata e uma conseqüente escalada militar.

Vale mencionar que ambas as nações assinaram a nova Convenção da ONU sobre o Direito do Mar, devendo ratificá-la em breve e colocando, assim, os assuntos de livre navegação, pesca, pesquisas e outras explorações, debaixo de uma legislação específica internacional, o que contribuirá para suplantar possíveis choques de interesses no mar. No entanto, conflitos poderão repentinamente surgir entre as duas nações, desde que seus objetivos nacionais sejam antagônicos.

Conclusão - A Argentina sempre teve no mar o seu principal meio de desenvolvimento econômico. Até o início deste século o país foi essencialmente agrícola, com suas "costas" voltadas para o oceano, indiferente aos seus interesses marítimos que eram manobrados por estrangeiros. Porém, homens de clarividência como o Almirante Storni conseguiram, paulatinamente, despertar o entendimento do povo e dos governantes para tão

importante assunto. Nos dias atuais a Nação Argentina parece ter tomado consciência de seus interesses marítimos e do potencial de recursos que representa as águas, o solo e o subsolo de sua extensa plataforma continental.

O desenvolvimento portuário, da frota mercante, dos estaleiros, da pesca e da pesquisa, indicam os objetivos do governo argentino em assegurar e manter seus interesses nacionais no campo marítimo, sem ingerência estrangeira. A criação e implantação da Secretaria de Interesses Marítimos, englobando toda a gama de organismos que lidavam com os interesses argentinos no mar, revelou uma mudança importante na mentalidade do governo em encarar essa problemática, passando a contar com unidade de critérios e ações.

Este é um excepcional exemplo para o caso brasileiro.

BIBLIOGRAFIA

1. ARGENTINA, Encyclopedia Britannica. Chicago, 1952 v.2.
2. ARGENTINA, Enciclopedia Geo, São Paulo, Abril Cultural, 1977. v.4.
3. BARBOSA DE AMORIM, Ricardo Ramos, Estudo das Relações Brasil Argentina. Rio de Janeiro, EGN 1973. Monografia apresentada no C-CEM em jul 1973.
4. CASELLAS, Alberto O. El mar, una solución desde el punto de vista económico. Revista de la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, XIV(17:119-134, nov 1982.
5. CHINGOTTO, Mário Raul. El mar y los intereses argentinos. Buenos Aires, Renglon. 1982.
6. FRAGA, Jorge Alberto. Los argentinos y el mar - Boletim de la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, X(9):35-41,1972.
7. GARCIA, Ciro. Intereses Marítimos argentinos. Revista de la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, XIV(17):19-79, nov.1982.
8. PANTIN, Aldo A. El significado del Poder Marítimo para las Potencias Secundarias. Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1961. Trabajo presentado no Naval War College USN em 1957.
9. STORNI, Segundo R. Intereses Argentinos em el Mar, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1967.



00007120000112
 A Argentina e o mar
 1-A-59

1. ARGENTINA, Encyclopedia
2. ARGENTINA, Enciclopedia Geo. São Paulo, Abril Cultural, 1977
v. 4.
3. BARBOSA DE ANDRINI, Ricardo Ramos, Estado das Relações Brasil
Argentina. Rio de Janeiro, BNJ 1973. Monografia apresentada
da no C-DEM em Jul 1973.
4. CABELLAS, Alberto O. El mar, sus recursos desde el punto de
vista económico. Revista de la Escuela de Guerra Naval, Buenos
Aires, XIV(17):118-134, nov 1967.
5. CHINGOTTO, Néstor Raúl. El mar y los intereses
argentinos. Buenos Aires, Langdon, 1967.
6. ERAGA, Jorge Alberto. Los argentinos y el mar - Boletín de
la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, X(9):35-41, 1972.
7. GARCIA, Elio. Intereses Marítimos argentinos. Revista de
la Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, XIV(17):19-25,
nov 1967.
8. PARTINI, Aldo A. El significado del Poder Marítimo para las
Potencias Supermarítimas. Buenos Aires, Escuela de Guerra Na
val, 1967. Trabajo presentado no Naval War College USA
em 1957.
9. STORNI, Segundo M. Intereses Argentinos en el Mar,
Aires, Instituto de Relaciones Navales, 1967.

Salles, Francisco Jose Penido

A Argentina e o mar

1-A-59

DEVOLVER NOME LEIT. (112/86)

19 ABR 89

Ten Cel Chuquer (C-PEM)

08 ABR 1994

Cmo Lepo

03 MAI 1996

EE Gil

