

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (FN) CARLOS MAGNO FERREIRA DA COSTA

A TEORIA DO PODER MARÍTIMO DE MAHAN E O DESENVOLVIMENTO DO
PENSAMENTO MARÍTIMO CHILENO

Rio de Janeiro

2018

CC (FN) CARLOS MAGNO FERREIRA DA COSTA

A TEORIA DO PODER MARÍTIMO DE MAHAN E O DESENVOLVIMENTO DO
PENSAMENTO MARÍTIMO CHILENO

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (Ref^o-FN) Oliveira

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2018

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, CMG (ReP-FN) Oliveira, pela amizade cultivada, dedicação, paciência e correta orientação sempre que se fez necessária, sem a qual não seria possível a concretização do projeto em questão com a qualidade que foi alcançada.

Ao Corpo Docente da Escola de Guerra Naval que indicou o rumo a seguir e instruiu os alunos no processo de construção da aprendizagem.

Aos servidores militares e civis que auxiliaram sempre que necessário, dando o apoio fundamental para as tarefas a serem realizadas.

Aos meus companheiros de turma que, direta ou indiretamente, me ajudaram na obtenção de mais uma conquista profissional.

Aos meus pais, Paulo e Fátima, pela educação dada e conselhos que perduram em todas as fases de minha carreira e vida.

A minha esposa, Juliana, e meus filhos, Gustavo e Sofia, pela compreensão nos momentos em que necessitei abster-me de suas companhias e pelo incondicional apoio durante o curso.

A Deus, que me ilumina e me ampara nos momentos em que mais preciso, orientando meus passos na caminhada pessoal e profissional.

“Muito antes que se descobrissem os verdadeiros princípios que regem o crescimento e prosperidade do comércio marítimo, já se havia visto com toda clareza a profunda influência que este exerce sobre a riqueza e poderio dos Estados, por cuja causa os povos têm feito toda classe de esforços para assegurar a maior quantidade possível desses benefícios, valendo-se de pacíficos meios legislativos, de medidas proibitivas ou monopolizadas, ou ainda do uso da força onde e quando aquelas não bastassem (tradução nossa).”

Alfred Thayer Mahan

RESUMO

A Teoria do Poder Marítimo de Mahan trouxe ao mundo uma visão revolucionária de interpretar o uso do mar, influenciando as concepções estratégicas de outros Estados e possibilitando novas percepções econômicas a partir do comércio marítimo. A teoria de Mahan representa o ponto de inflexão na história naval, a partir do qual não é recomendável desconsiderar suas reflexões nas análises de estratégia marítima e naval. O acesso ao mar, o controle das linhas de comunicações marítimas e o desenvolvimento a partir dos litorais, são aspectos centrais do pensamento estratégico de Mahan, estabelecendo uma relação intrínseca entre o Poder Marítimo, o Poder Nacional e o desenvolvimento dos Estados com vocação marítima. O desenvolvimento do pensamento marítimo chileno possui traços que se revelam em consonância com o raciocínio estratégico marítimo utilizado por Mahan. O Chile é um Estado com reconhecida vocação marítima por suas características naturais e interessante história naval. Diante do exposto, o objetivo do estudo em tela é verificar que semelhanças podem ser apontadas entre os aspectos presentes na teoria do Poder Marítimo e a maneira como se desenvolveu o pensamento marítimo chileno, apontando ainda, a influência na formulação de conceitos que alteraram a postura do Estado chileno com relação ao uso do seu espaço marítimo, consolidando a consciência marítima de seu povo. O projeto de pesquisa foi conduzido em duas etapas: primeiramente com o planejamento do projeto de pesquisa, o qual abrangeu uma leitura investigativa sobre o tema, a fim de permitir a sua delimitação; e a execução, a qual envolveu uma pesquisa documental com o levantamento seletivo de fatos e conceitos pertinentes, leitura analítica, fichamento e a análise sistemática e interpretação das informações levantadas na pesquisa. Após enunciados os pressupostos teóricos utilizados no estudo, os aspectos que envolvem o pensamento marítimo chileno e a análise de suas interseções; a pesquisa possibilitou estabelecer uma ligação entre as principais condicionantes do Poder Marítimo e os conceitos formulados e adotados na política de defesa chilena com relação ao seu entorno marítimo, indicando a relevância da teoria de Mahan nas análises de estratégia marítima dos Estados destinados ao mar.

Palavras-chave: Poder Marítimo. Comércio Marítimo. Estratégia Marítima. Pensamento Marítimo. Consciência Marítima.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Triângulo do Caribe.....	13
Figura 2 – O grande triângulo polinésio.....	29
Figura 3 – Mar Presencial chileno.....	33

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	PRESSUPOSTOS TÉORICOS SOBRE O USO DO MAR.....	10
2.1	Mahan e a Teoria do Poder Marítimo.....	10
2.2	A vertente econômica da teoria de Mahan.....	17
3	DESENVOLVIMENTO DO PENSAMENTO MARÍTIMO CHILENO.....	20
3.1	Aspectos do Poder Marítimo presentes na história do Chile.....	21
3.2	O surgimento dos conceitos de Oceanopolítica e Mar Presencial.....	25
3.2.1	<u>Oceanopolítica</u>	26
3.2.1.1	<i>A Ilha de Páscoa: vértice oceânico chileno</i>	28
3.2.1.2	<i>A Oceanopolítica e a Antártica</i>	30
3.2.2	<u>O Mar Presencial</u>	31
3.3	A percepção do Estado chileno da sua realidade marítima: a Doutrina Marítima e o Livro de Defesa Nacional.....	35
4	A ADERÊNCIA DO PENSAMENTO MARÍTIMO CHILENO À TEORIA DE MAHAN.....	41
4.1	Síntese e análise dos pressupostos considerados.....	41
4.2	Apreciação em face dos aspectos abordados.....	43
5	CONCLUSÃO.....	48
	REFERÊNCIAS.....	51
	APÊNDICE – OS EPISÓDIOS ENVOLVENDO MAHAN E O CHILE.....	53
	ANEXO – INCREMENTO DOS INTERESSES MARÍTIMOS CHILENOS...	56

1 INTRODUÇÃO

O mar tem provado não se tratar meramente de uma imensa fronteira molhada, pelo contrário, é um meio vital de comunicação e caminho ímpar capaz de unificar os povos, além de representar um fator determinante no desenvolvimento de um Estado, bem como de seu poderio militar-naval.

E nesse particular, ganha destaque a teoria que revolucionou o modo de interpretar e utilizar os espaços marítimos. Foi o Almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914) quem apresentou ao mundo, segundo uma análise histórica, essa realidade que esteve presente aos olhos da humanidade, porém muito mais por intuição que por acreditar na ciência que representava: a Teoria do Poder Marítimo.

Mahan tinha como objetivo determinar o efeito que o Poder Marítimo exerce no curso da história e na prosperidade dos Estados. À medida que esse termo apresentado por Mahan começa a ser empregado, surgem duas conotações: o domínio do mar por meio da superioridade naval, com a busca da batalha decisiva; e a conjugação de comércio marítimo, posse de territórios ultramarinos e acesso privilegiado aos mercados internacionais que geram o poder e riqueza nacionais (PARET, 2001). Para efeitos deste estudo, foram considerados apenas os aspectos atinentes a essa última consideração, ou seja, a associação do uso comercial do mar e suas influências com o desenvolvimento dos Estados.

A forma como um Estado interpreta a utilização do seu espaço marítimo tem relação direta com o seu declínio ou progresso, de acordo com Mahan. Os Estados com vocação marítima, que souberam aproveitar essa condição, foram exitosos em suas histórias. O Chile, por sua trajetória de luta para garantir a integridade do seu território, possui um forte vínculo com o seu Poder Marítimo. O desenvolvimento do pensamento marítimo chileno possui características e traços importantes do ponto de vista estratégico e em relação à doutrina por nós conhecida, deixando aspectos positivos e negativos, peculiaridades e

reflexões a serem analisadas à luz da teoria apresentada por Mahan.

Dessa forma, este trabalho tem como propósito destacar e apresentar as semelhanças em face da teoria de Mahan e o desenvolvimento do pensamento marítimo chileno, e como estas influenciaram na formulação de conceitos inovadores que contribuíram para o estabelecimento da atual realidade marítima chilena.

Tendo em vista a relevância do conceito de Poder Marítimo, criado por Mahan, para o desenvolvimento e evolução de diversas marinhas do mundo, o estudo do tema em tela contribuirá para que sejam evidenciados os aspectos da teoria de Mahan possíveis de serem identificados na formulação da atual doutrina marítima chilena e na sua interpretação do uso do mar, proporcionando uma oportunidade de apresentar ao leitor informações sobre como o segundo Estado da América do Sul em extensão de costa interpreta a importância de possuir uma elevada consciência marítima.

Para tal, foram adotados o método de procedimento histórico, com a investigação dos acontecimentos passados para verificar a sua influência nas épocas que os sucederam; e o método de abordagem indutivo na sua forma científica, buscando, por intermédio da comparação, aproximar os fatos conhecidos a fim de descobrir a relação entre eles. Portanto, pretendemos analisar os conceitos e pressupostos selecionados na pesquisa, bem como a relação do mar com o Chile, sob o enfoque do pensamento marítimo chileno, a fim de apresentar, ao final deste trabalho, o resultado alcançado coerente com o propósito anteriormente mencionado.

Nesse sentido, para sua melhor compreensão, o trabalho está dividido em cinco capítulos, sendo esse primeiro a introdução. No segundo capítulo serão apresentados os pressupostos teóricos considerados, em particular os aspectos condicionantes da teoria do Poder Marítimo e como esta foi formulada. Após isso, no terceiro capítulo, passaremos a discorrer sobre como foi desenvolvido o pensamento marítimo chileno ao longo da história,

os conceitos que surgiram em decorrência de uma apreciação das características geográficas do Estado, e como este percebe a sua realidade marítima. No quarto capítulo condensaremos os conceitos e pressupostos apresentados de forma a associar as informações constantes dos capítulos anteriores e identificar suas interseções. Para finalizar, no quinto capítulo será apresentada uma breve conclusão.

2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS SOBRE O USO DO MAR

O aspecto mais notório que nos oferece primeiramente o mar, considerando o ponto de vista político e social, é o de uma grande estrada ou caminho, conformando uma vasta extensão de propriedade comum pela qual o homem pode deslocar-se em todas as direções. Com a experiência adquirida ao longo dos séculos, alguns caminhos tiveram preferência em relação a outros e foram denominados rotas comerciais. Dadas as circunstâncias modernas, o comércio interior de um Estado que tenha costa não representa mais que uma fração de todas as transações feitas por um governo, tendo em vista a capacidade comercial que o mar oferece (MAHAN, 2000).

Para garantir a ida e vinda dos navios que materializam o comércio pelo mar, um Estado deve dispor de uma força naval. Assim, a necessidade de uma marinha de guerra nasce do simples fato de existir uma frota mercante. Decorrente desse poder militar e capacidade marítima de um Estado, surge a necessidade de estabelecer de que forma esses potenciais serão empregados, o que se materializa por meio da Estratégia Marítima adotada por um Estado. Sendo assim, as teorias que consideram o uso do mar como objeto de sua formulação, constituem uma valiosa base para elaboração dessas Estratégias Marítimas. Nesse sentido, passaremos a discorrer sobre a Teoria do Poder Marítimo de Mahan e abordaremos o aspecto econômico dessa teoria.

2.1 Mahan e a Teoria do Poder Marítimo

Alfred Thayer Mahan nasceu em West Point, Nova Iorque, em 27 de setembro de 1840, e morreu em primeiro de dezembro de 1914, em Washington. Seu pai era Dennis Hart Mahan (1802-1871) e lecionava na United States Military Academy. Em 1856 ingressou na United States Naval Academy e após concluí-la em 1859, iniciou no serviço ativo na United

States Navy (U.S.Navy) e serviu em diversos navios como oficial de guarnição e comandante. Também foi instrutor na United States Naval War College. Foi no exercício deste cargo que Mahan organizou as notas das aulas, a partir das quais redigiu a sua obra mais conhecida e relevante: *The Influence of Sea Power¹ Upon History* (título original), 1680-1783, publicada em 1890 (ALMEIDA, 2015).

Mahan escreveu inúmeros artigos e livros, e proferiu conferências até o fim da sua vida. Pelo conjunto e relevância de sua obra, recebeu a alcunha de o “evangelista” do Poder Marítimo:

Alfred Thayer Mahan, o evangelista do Poder Marítimo. Com esse título Margaret Tuttle Sprout denominou o seu artigo publicado em 1973 sobre esse historiador e estrategista que alterou o modo como se deveria perceber o Poder Marítimo no desenvolvimento das Estados, a partir do estudo da história naval (ALMEIDA, 2015, p. 29).

Segundo Almeida (2015), Mahan não se preocupou em definir o termo Poder Marítimo, ainda que tenha reivindicado sua condição de criador. O termo foi discutido de forma abrangente em seus vários escritos, passando primeiramente por uma interpretação do que representa o termo poder, considerando-o como ferramenta e fator essencial na história das marinhas. O Poder Marítimo seria para Mahan a resultante da integração dos interesses marítimos com os elementos materiais que compõem o Poder Naval. Enquanto o primeiro representa as vontades políticas de um Estado, o segundo é responsável por sua defesa (TERZAGO CUADROS, 2006).

Para Mahan a Estratégia Marítima tinha como objetivo criar um Poder Marítimo em um Estado e sustentá-lo, seja em tempos de guerra ou de paz (MAHAN, 2000). Partindo desse princípio, sua teoria se tornou uma das mais influentes no pensamento marítimo estratégico a partir de então. É possível destacar os objetivos centrais: demonstrar a importância que o mar tinha para o desenvolvimento das Estados; compreender os princípios

¹ O termo “Sea Power” teve traduções distintas a partir de sua criação. Para efeitos deste trabalho adotaremos a sua tradução como Poder Marítimo.

que governavam a guerra do mar desde a antiguidade e despertar na classe política do seu Estado a centralidade das políticas marítimas para o seu desenvolvimento. Adotou como método para sua conclusão o estudo da história como ferramenta, fazendo analogias entre a guerra terrestre e naval, utilizando principalmente o exemplo do Reino Unido.

A partir daí, podemos inferir que o Poder Marítimo, segundo Mahan, tem como base três aspectos político-econômicos essenciais: a capacidade de trocar bens a partir do comércio marítimo, a fim de promover o desenvolvimento do Estado como base de uma forte economia produtiva; o transporte desses bens por meio dos recursos que os navios mercantes proporcionariam; e por último, a existência de colônias ou territórios ultramarinos, interpretados por Mahan como necessários pontos de troca de produtos e bases de apoio para os navios (MAHAN, 2000).

O ponto forte teórico de Mahan, no estudo da Estratégia Marítima, são os aspectos representados por seis principais características ou condições que afetariam o Poder Marítimo, conforme veremos a seguir:

a) Posição Geográfica

A posição geográfica de um Estado em relação ao continente em que se encontra e ao mundo, principalmente no que se refere às linhas de comunicação marítimas, influenciaria diretamente no estímulo natural ao seu desenvolvimento marítimo. Mahan ressalta a importância dos Estados que possuíssem duas costas e os que fossem bem posicionados com relação às rotas comerciais e Estados rivais. Dessa forma, exaltava essa condição inata do Reino Unido, por ser um Estado insular, por sua posição privilegiada com relação ao Canal da Mancha e possuir, à época, o controle de pontos estratégicos como Gibraltar, Malta e Suez no Mediterrâneo (MAHAN, 2000). No caso dos Estados Unidos da América (EUA), por possuir duas costas (Pacífico e Atlântico), Mahan alertava sobre a necessidade de defender os interesses marítimos em ambos oceanos e que para tal, o controle da região do Caribe era

imprescindível para a união das suas duas forças navais. Decorre m dessa análise três locais essenciais para a preponderância do poder naval dos EUA na região: o controle da boca do rio Mississippi², a zona do Canal do Panamá e uma posição próxima da ilha de Santa Lucia, adjacente a Porto Rico, configurando o triângulo do Caribe (ALMEIDA, 2015).

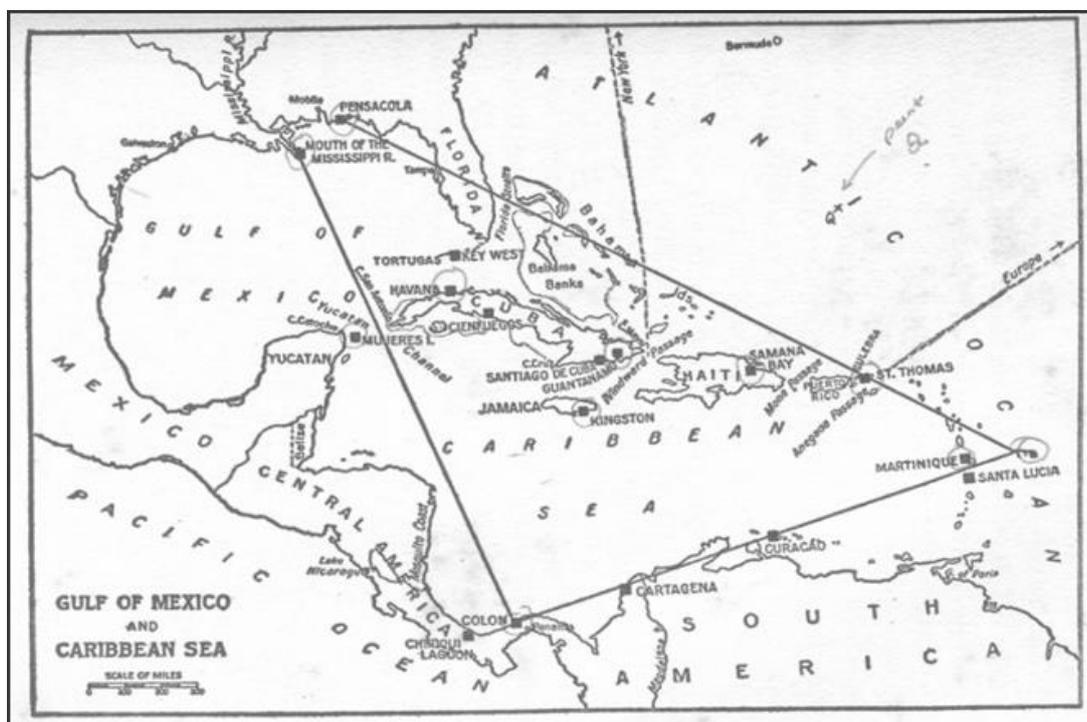


FIGURA 1 - Triângulo do Caribe
Fonte: ALMEIDA, 2015, p. 142.

b) Conformação Física

De acordo com a geografia interna de um Estado, seu desempenho marítimo seria diretamente influenciado. Mahan aponta três fatores básicos para tal afirmação: as reentrâncias da costa, como a criação de baías e portos naturais de águas profundas, que possibilitariam a construção de bons ancoradouros, portos abrigados e bases navais; a geografia favorável em detrimento daqueles Estados que encontram na sua conformação física um enorme desafio, e neste aspecto compara a França com o Reino Unido, uma vez que esse último teria acesso fácil ao mar a partir do interior, já que detinha o controle do canal, enquanto a França, apesar de possuir bons portos no Atlântico e Mediterrâneo, como Toulon e

² Considerando que este vértice incluiu a margem até Pensacola.

Brest, possuía no caminho Gibraltar, sob o controle do Reino Unido, o que a induziria a dividir sua esquadra, preceito este reprovado por Mahan; e por último estava a importância de se possuir uma unidade territorial, uma vez que Estados com várias colônias, arquipélagos e territórios ultramarinos seriam mais estimulados ao desenvolvimento marítimo para proteger seus interesses (MAHAN, 2000).

Logo, um Estado possuidor de boas bases portuárias com condições naturais de pleno uso, de fácil acesso às linhas de comunicação de comércio e com características geográficas que favoreçam o escoamento de sua produção para o litoral, além do controle de passagens oceânicas relevantes para o comércio marítimo, estaria mais predestinado a manter constante comunicação com o mundo.

c) Extensão do Território

Mahan afirmava que uma grande extensão da costa poderia dificultar o desenvolvimento do Poder Marítimo. A extensão do território deveria ser equiparada ao tamanho da população, caso contrário, uma população pequena, mesmo que preparada para defender sua soberania, minaria a capacidade de seu poder naval (MAHAN, 2000).

Aqui o fator geográfico está intrinsecamente associado ao humano, pois percebemos uma relação, ainda que de inversa proporcionalidade, entre o prolongamento da costa e o número de habitantes de um Estado. Em geral, os Estados com grande extensão de costa possuem grande área territorial, pois de acordo com cada política de expansão, interiorizaram-se em seus continentes. Porém, isso não constitui uma regra absoluta, visto que nem todos definiram suas fronteiras dessa forma, principalmente os Estados insulares e de pouca profundidade territorial.

d) Tamanho da População

De acordo com Mahan, uma população maior terá uma população marítima maior tanto no sentido econômico como no militar, bem como disporá de uma reserva maior para

suprir baixas causadas em uma guerra. Outra consequência disso seria o fato de que uma população maior, com mais disponibilidade de mão de obra, possibilitaria uma produção naval maior. Com isso, Estados dotados das vantagens comparativas relativas ao seu território e população e, simultaneamente, de capacidade científica e tecnológica, seriam pouco vulneráveis e tenderiam a constituírem-se em polos mundiais de poder político, econômico e militar (MAHAN, 2000). Esse pensamento retrata outra concepção apresentada por Mahan de que se fazia necessário uma indústria naval forte e autônoma, em prol dos interesses nacionais.

e) Caráter Nacional

Segundo Mahan (2000), quanto mais uma população estiver ligada ao comércio, mais buscará ganhos materiais além do território nacional, impulsionando, por conseguinte, seu Poder Marítimo e Naval. Não é coerente que um povo que sinta essa necessidade e tenha extensa costa, não trate de buscar as riquezas por meio do comércio marítimo.

Mahan acreditava que os navios representavam melhores ferramentas para a política nacional do que os exércitos, por sua característica menos representativa da intenção agressiva, por ser mais ágil e, por consequência, possuidora de maior flexibilidade para reagir às mudanças de direção política (MAHAN, 1912). Para ele, investir na produção é o que garantiria a base material permanente para a produção naval, como fez o Reino Unido, diferentemente dos Estados ibéricos e da França (em um grau menor) que procuraram a liquidez acima da produção. Essa percepção dos interesses marítimos conjugada com a consciência marítima adquirida por sua população, resulta no pensamento marítimo do Estado a partir do fortalecimento de seu Caráter Nacional.

f) Caráter do Governo

A canalização da política para a fomentação do Poder Marítimo deveria ser a principal preocupação do governo (MAHAN, 2000). O Caráter do Governo pode ser considerado como a essência dos seis elementos, visto sua importante influência no incentivo

econômico gerado, uma vez que é perfeitamente factível que se um governo se propõe a agir de acordo com as inclinações naturais de seu povo, conseguiria dar o máximo impulso a seu desenvolvimento sob todos os conceitos, e no tocante ao Poder Marítimo observou-se que os melhores resultados foram obtidos quando houve uma inteligente liderança dos governantes e estes se identificaram completamente com o espírito do povo. Esse tipo de governo ganha um caráter mais seguro e permanente à medida que são constituídos pela vontade do povo e seus representantes.

Enunciadas as condições que afetariam o Poder Marítimo, podemos inferir que Mahan estabeleceu a base para todo pensamento em assuntos marítimos e foi percebido à época que esse poder era o princípio que determinaria a queda ou o crescimento de potências hegemônicas.

O tempo de Mahan foi extremamente favorável à divulgação do seu pensamento estratégico no Reino Unido e nos EUA, ainda que por razões distintas. O aumento do fluxo e da diversidade do comércio marítimo internacional colocava em questão a predominância do transporte das mercadorias em navios britânicos. Além disso, a ferrovia trazia consigo uma nova possibilidade dos Estados continentais se desenvolverem, reduzindo assim os gastos com as marinhas, enquanto o telégrafo representava uma nova configuração de possibilidades das comunicações terrestres. Dadas as circunstâncias, o que até o momento era o instrumento preferencial utilizado na garantia da prosperidade da marinha britânica, passou a ser visto como irrelevante frente às inovações da época. Nos EUA a situação se apresentava de forma distinta da descrita para o Reino Unido. As atenções estavam voltadas para a ocupação progressiva e efetiva do vasto território do continente estadunidense, o que reduziu os assuntos marítimos a uma prioridade mínima e preocupante. Não por acaso esse fato levou a U.S.Navy a ser composta apenas por unidades costeiras, que se encontravam em grande obsolescência tecnológica e não dispunham de capacidade militar válida numa guerra entre

potências navais de primeira ordem (RIBEIRO, 2015).

O pensamento marítimo estratégico de Mahan veio a recuperar o prestígio das marinhas do Reino Unido e dos EUA, uma vez que elevava as prioridades marítimas à primeira linha dos requisitos necessários à riqueza e grandeza ambicionadas pelos líderes políticos dos dois Estados, contribuindo decisivamente para viabilizar os investimentos necessários à aquisição de meios materiais e de conhecimentos técnicos, bem como à experimentação de procedimentos determinantes para o sucesso de toda a Estratégia Marítima.

Mahan formulou sua teoria a partir de um ponto de vista estratégico, analisando a importância do mar como fator decisivo na vida e na história dos povos, culminando no desenvolvimento de uma teoria determinista sobre o controle do mar e a grandeza que outorga o desenvolvimento de um comércio marítimo frutífero. Considerava que a grande influência do comércio marítimo sobre a riqueza e força de um Estado foi reconhecida muito antes que tivessem descoberto os verdadeiros princípios que servem de base ao desenvolvimento e a prosperidade desse comércio (TERZAGO CUADROS, 2006).

Sendo assim, observados os aspectos condicionantes do Poder Marítimo, o cerne da teoria de Mahan pode ser descrito como a capacidade de um Estado de controlar e utilizar em benefício próprio as comunicações marítimas que influenciem diretamente o seu comércio marítimo, obtendo assim uma incomensurável vantagem econômica e militar sobre seus competidores, além de impulsionar o seu desenvolvimento.

2.2 A vertente econômica da teoria de Mahan

De forma histórica, o mar tem servido à humanidade como fonte de alimentação, fazendo com que a sua utilização tenha se tornado uma importante fonte econômica para aqueles Estados banhados por ele, principalmente após o surgimento de novas tecnologias e meios para a sua exploração. Mahan acreditava que o sucesso obtido pelos Estados em suas

colonizações estava associado ao efeito positivo que o comércio exercia sobre o Poder Marítimo das metrópoles (MAHAN, 2000).

A alteração da postura dos Estados e de suas respectivas estratégias em relação ao mar, significou uma relevante mudança da época contemporânea. O comércio marítimo alcançou um avanço sem precedentes, com os povos apresentando uma dependência cada vez maior em relação ao mar.

Mesmo Mahan que pregava o fortalecimento e crescimento de sua força naval com vistas a uma batalha decisiva, reconhecia que o desenvolvimento do pensamento marítimo de um Estado passava pelo aspecto econômico intrínseco ao Poder Marítimo. Dada a relevância que atribuía ao comércio marítimo, Mahan defendia a sua negação ao inimigo e compartilhava da angústia causada a um Estado pela interferência em seu comércio via mar (PARET, 2001).

Segundo Mahan (2000), todos os homens buscam o lucro e ambicionam a riqueza em maior ou menor grau, mas o modo de obter a vantagem comercial, de acordo como meio escolhido para o transporte das mercadorias, é que influenciou a fortuna acumulada pelos Estados ao longo da história. Decorrente desse raciocínio, afirmava que o Poder Marítimo estava baseado no comércio pacífico e extenso, e, portanto, todos os Estados que haviam sido em algum momento da história poderosos no mar, seguramente haviam se diferenciado por possuírem uma grande aptidão comercial.

A tendência comercial e a consequente necessidade de produzir algo para satisfazê-la, é um dos elementos nacionais mais importantes para o desenvolvimento do Poder Marítimo (MAHAN, 2000). É irrefutável o argumento de que essa vertente econômica é parte integrante e indissociável da linha de raciocínio adotada por Mahan para a formulação da teoria do Poder Marítimo. Logo, negligenciar tal fato pode representar um considerável risco na identificação dos interesses marítimos de um Estado e por consequência no

desenvolvimento do pensamento marítimo, bem como na formulação das estratégias de defesa de qualquer Estado com vocação marítima.

A apologia da importância do mar e a defesa do Poder Marítimo como facilitador da prosperidade econômica de um Estado, podem ser consideradas como as principais virtudes da teoria de Mahan. Um outro aspecto relevante a ser considerado era a importância que Mahan atribuía à posse de territórios ultramarinos e ao controle do espaço marítimo compreendido entre eles e o continente.

Tanto os aspectos que compõem a sua teoria quanto a vertente econômica presente na mesma, constituem uma base teórica consistente que impulsiona um Estado, com características predominantemente marítimas, a colocar em prática os conceitos apresentados.

3 DESENVOLVIMENTO DO PENSAMENTO MARÍTIMO CHILENO

Chile é um Estado essencialmente marítimo; o mar é vital para seu desenvolvimento e fundamental para a subsistência da sua população. Sem ser uma ilha, suas características geográficas e localização no mundo, impuseram desde sempre o uso do mar: do mar viveram seus primeiros habitantes; por mar a Espanha pôde materializar sua conquista, e quando perdeu seu controle, nasceu o Chile independente.[...] O emprego do mar é que nos faz possível extrair suas riquezas, que possibilita novos meios de produção, e que permite transportar nossos produtos; tem sido indispensável para nosso desenvolvimento, tal como demonstra a nossa história. Será nossa consciência marítima, entendida como o consolidado conhecimento do enorme espaço do mar que nos pertence e os grandes benefícios que nos oferece sua exploração, a que nos incentiva como sociedade a enfrentar os desafios que essas oportunidades importam. [...] Esperamos, dessa forma, que contribua para uma melhor compreensão sobre o porquê o Estado dispõe e requer de Poder Marítimo (tradução nossa).³

A influência do mar na história é um fato claramente reconhecido, uma vez que constitui o cenário onde se encontram os interesses, aspirações e expressões de poder para a grande maioria dos Estados. O grau de conhecimento do entorno marítimo e das oportunidades que oferece o mar àqueles que o utilizam, permite valorizar os interesses marítimos e condiciona a consciência marítima, sendo esses os fatores de maior influência na essência do Poder Marítimo. Além disso, os aspectos históricos e geográficos, uma identidade nacional coerente com sua realidade marítima e o fomento de políticas que valorizem o uso do mar, são fundamentais para o desenvolvimento econômico do Estado. É nesse sentido, e com base nesses aspectos, que este capítulo se destina a apresentar os conceitos mais relevantes presentes no desenvolvimento do pensamento marítimo chileno, o qual considera-se como o conjunto da percepção dos seus interesses marítimos e a evolução de sua consciência marítima.

³ No original: “Chile es un país esencialmente marítimo; el mar es vital para su desarrollo y fundamental para la subsistencia de su población. Sin ser una isla, sus características geográficas y ubicación en el mundo, impusieron desde siempre el uso del mar: del mar vivieron sus primeros habitantes; por mar pudo España materializar su conquista, y cuando perdió su control, nació Chile independiente. El empleo del mar que nos hace posible extraer sus riquezas, que posibilita nuevos medios de producción, y que permite transportar nuestros productos, ha sido indispensable para nuestro desarrollo, tal como lo ha demostrado nuestra historia. Será nuestra conciencia marítima, entendida como el acabado conocimiento del enorme espacio de mar que nos pertenece y los grandes beneficios que nos brinda su explotación, la que nos impulse como sociedad a enfrentar los desafíos que estas oportunidades importan. [...] Esperamos, de esta forma, que contribuya a una mejor comprensión sobre el por qué el país dispone y requiere de poder marítimo.” Retirado do arquivo “Doctrina Marítima Nacional”. Disponível em: <<https://www.armada.cl/armada/doctrina-maritima-nacional/2014-05-02/121457.html>>. Acesso em: 19 maio 2018.

3.1 Aspectos do Poder Marítimo presentes na história do Chile

Mesmo com as inovações tecnológicas surgidas ao longo do tempo, alguns autores consideram que não afetaram a tarefa fundamental das marinhas de garantir o movimento livre da indústria mercante e protegê-la de danos e interrupções, considerando as funções que os navios mercantes devam ou possam realizar dentro da estratégia mundial no futuro. E é nesse contexto que os fatos da história marítima e naval nos lembram como o Poder Marítimo se converte no instrumento de equilíbrio dos continentes como determinante da situação política e militar na atualidade (ROSINSKI, 2000).

A história naval nos fornece uma farta quantidade de fontes de consulta. Não há dúvidas que as batalhas navais do passado e seus legados proporcionam um conjunto de fatos abrangentes e suficientes para a formulação de teorias, princípios e políticas marítimas e estatais, que uma vez estabelecidas elevam tal prática ao nível de ciência pelo método comparativo (PARET, 2001). E no tocante ao Poder Marítimo a recíproca é válida, ou seja, esse influencia no curso da história a partir do momento em que é considerado na formulação das políticas e estratégias marítimas. É notório o significado que o Poder Marítimo teve e continua tendo no desenvolvimento de diversos Estados marítimos, e o Chile não está alheio a sua influência.

O Chile possui uma grande dependência do seu Poder Marítimo e Naval para manter sua integridade territorial. A influência que esse poder tem exercido na história do Estado não só pode ser observada nos êxitos das guerras que travou, trazendo como consequência o progresso, a riqueza e a expansão territorial do Estado, bem como também influenciou notadamente nas lutas pela paz e na educação nacional (MENESES CIUFFARDI, 1989).

A guerra contra a Espanha (1865-1867), em que o Chile suportou com impotência o ataque desde o mar, serviu para ilustrar dolorosamente sobre o que ocorre a um Estado

marítimo quando desconhece a sua essência geográfica e enfrenta um conflito sem contar com um poder suficiente e efetivo no mar. Em sentido contrário, a Guerra do Pacífico⁴ (1879-1883) contou com meios suficientes e sua adequada utilização, além da melhor compreensão da geografia que possuía o Estado, e com isso conquistou a vitória no mar, facilitando o triunfo na guerra (CHILE, 2009).

Desde muito cedo o Estado chileno percebeu a importância do mar para a sua prosperidade, a começar pelos ensinamentos deixados por seu colonizador, a Espanha, ao qual o Chile pagou seu primeiro tributo pela sua posição na América do Sul, por ser dono natural do Estreito de Magalhães. Desde o primeiro momento a Espanha vislumbrou a importância estratégica do Estreito. Essa passagem no mar era uma porta aberta à penetração direta ao Pacífico (MARTINEZ BUSCH, 1993). Posteriormente, a influência do seu relacionamento comercial com o Reino Unido contribuiu para a inspiração de vários estadistas chilenos, que no século XIX compreenderam que sua grandeza nacional estava intrinsicamente ligada ao mar. Assim foi o caso de Bernardo O'Higgins (1778-1842)⁵ que concebeu a ideia de desenvolver o comércio internacional marítimo estabelecendo bases em Guayaquil e Filipinas; de Diego Portales (1793-1837)⁶ que magistralmente idealizou um ataque preventivo por ocasião da formação da Confederação Peru-Boliviana ao perceber que a independência do Chile estava ameaçada; e de Federico Zañartu (1825-1877)⁷ que possibilitou a ocupação da Patagônia Oriental (UGARTE, 2015).

A esmagadora vitória que o Chile obteve na Guerra do Pacífico sobre Peru e

⁴ A Guerra do Pacífico teve origem nas desavenças entre Chile e Bolívia quanto ao controle de uma parte fronteiriça do deserto de Atacama, rico em recursos minerais. O aumento de taxas sobre a exploração mineral nessa região logo se transformou numa disputa comercial, crise diplomática e por fim, guerra.

⁵ Bernardo O'Higgins Riquelme foi um militar e estadista chileno e uma das figuras militares fundamentais do movimento de independência do Chile. Considerado o "Pai da Pátria", foi também o primeiro chefe de Estado do Chile independente, sob o título de Diretor Supremo, entre 1817 e 1823, quando renunciou voluntariamente ao cargo para evitar uma guerra civil, exilando-se no Peru até a sua morte.

⁶ Diego José Pedro Víctor Portales e Palazuelos foi um político chileno, comerciante e Ministro de Estado, uma das figuras fundamentais da consolidação do Estado do Chile.

⁷ Federico Errázuriz Zañartu foi um advogado e político chileno, presidente da República do Chile entre 1871 e 1876. Foi o primeiro presidente nascido posteriormente à independência do Estado.

Bolívia fez com que o equilíbrio na costa sul-americana do Pacífico fosse bruscamente alterado. Com isso, surgiu a possibilidade de o Chile exercer uma hegemonia regional que poderia, inclusive, abalar o domínio hemisférico dos EUA, o que acabou servindo como importante argumento para o reaparelhamento da marinha estadunidense. A aparente liderança chilena no continente levou aos seus vizinhos, em 1902, a aceitar o princípio da solução pacífica de controvérsias. Assim foi como os governantes chilenos tiveram a clara noção da importância do Poder Marítimo e de seu adequado emprego para preservar a independência política e promover os interesses nacionais (MENESES CIUFFARDI, 1989).

Apesar disso, a política marítima chilena era menos ambiciosa e estava baseada em considerações estritamente locais. Segundo Meneses Ciuffardi (1989), apesar das ideias de Bernardo O'Higgins, na prática não havia, na época, um pensamento estratégico que levasse à criação ou conquista de estações e bases navais em águas estrangeiras, exceção feita à estação naval em águas peruanas após a Guerra do Pacífico, a qual buscava assegurar o cumprimento de certas disposições transitórias do Tratado de Ancón⁸.

A área de interesse internacional do Chile se resumia a manutenção do equilíbrio de poder na América do Sul, com o objetivo principal de evitar o surgimento de uma potência regional dominante e que as demais potências ajustassem mutuamente suas influências no continente, a fim de que seus interesses não se vissem ameaçados por forças superiores aos seus limitados recursos. Decorre dessa postura, uma política naval em que seus meios e pessoal evoluíram em parte, mantendo os requisitos mínimos do equilíbrio de poder no continente e da dissuasão necessária frente às grandes potências; e por outro lado restritos aos recursos econômicos que podia dispor uma pequena, porém ativa força naval.

A tendência naval no Chile, pelo menos até meados do século XX, foi de enfatizar

⁸ O Tratado de Ancón foi assinado pelos representantes de Chile e Peru em 20 de outubro de 1883, oficializando o fim da Guerra do Pacífico e estabilizou as relações de pós-guerra entre eles. Determina a ocupação chilena durante o período de dez anos das províncias de Tacna e Arica e estabelece que, após esse período, um plebiscito seria organizado para determinar a nacionalidade dessas e outras concessões.

a qualidade e treinamento substituindo a busca pela quantidade. Essa ênfase em aproveitar melhor os meios disponíveis levou, já em 1883, ao desenvolvimento e aplicação do conceito de “força naval balanceada”, ou seja, um núcleo de navios poderosos, apoiados por unidades exploradoras velozes e protegidos por contratorpedeiros, a fim de manter um equilíbrio entre as diferentes classes de navios necessários para a manutenção da hegemonia obtida com a Guerra do Pacífico. Dessa forma, entre os anos de 1881 e 1951, a Armada do Chile manteve operativos dois encouraçados, apoiados por um grupo de dois a cinco cruzadores e por uma esquadilha de seis a doze escoltas rápidos. Dentro desses parâmetros, a marinha chilena experimentou uma tendência ao crescimento entre 1883 e 1901, associado ao auge econômico experimentado pelo Estado por possuir, nesse período, o monopólio do salitre⁹; e um período de estabilidade e estagnação, a contar do Tratado de Desarmamento¹⁰, de 1902 a 1920; porém depois de importantes aquisições realizadas (MENESES CIUFFARDI, 1989).

Uma esquadra maior talvez tivesse sido excessiva para os objetivos internacionais do Chile, que foram cada vez se restringindo ao longo do século XX e que também poderia ter sido desproporcional às capacidades econômicas nacionais. Foi um ponto de inflexão no modo de interpretar a sua capacidade marítima. Ao mesmo tempo em que atingiu certa estabilidade no tocante ao seu entorno marítimo, o Chile compreendia que necessitava desenvolver um pensamento marítimo consistente que o auxiliasse não só na garantia da sua segurança e integridade territorial, mas que também contribuísse para o seu desenvolvimento econômico e projeção internacional.

O pensamento marítimo chileno nem sempre teve forte influência nas suas decisões políticas. Das Forças Armadas chilenas, a Marinha é a que esteve mais envolvida nos

⁹ O Salitre do Chile é um adubo nitrogenado criado na natureza. Extraído no deserto do Atacama, ao norte do Chile, o Salitre Potássico é distribuído em todo o mundo e reconhecido por suas qualidades na produção de hortaliças de qualidade.

¹⁰ O Tratado de Desarmamento ou de Limitação de Armamentos Navais, foi assinado em 28 de maio de 1902 por Chile e Argentina, e intermediado pelo Reino Unido, para restringir e limitar os armamentos navais das duas repúblicas. Nesse tratado Chile e Argentina se comprometeram a não adquirir navios de guerra, incluindo os que já se encontravam em processo de construção, a diminuir suas esquadras até atingir certa equivalência e a não aumentar seus armamentos navais por um período de cinco anos.

assuntos de política exterior, tanto na guerra como na paz. Essa instituição tem se caracterizado por uma tradição de estudo em torno do emprego do Poder Marítimo para apoiar os interesses nacionais nas relações exteriores, postura que nem sempre encontrou aceitação por parte de alguns governos (MENESES CIUFFARDI, 1989). A partir do momento em que esse pensamento passou a ter maior aceitação por seus governantes, foi possível alcançar avanços mais significativos na busca do crescimento econômico baseado em um maior desenvolvimento e um grau mais alto de segurança para o Estado chileno (UGARTE, 2015).

É notório que o aspecto do posicionamento geográfico chileno teve e continua tendo forte influência no desenvolvimento do pensamento marítimo do seu Estado. Dele iniciou-se todo o processo de conscientização marítima chileno e a Guerra do Pacífico foi um marco para essa mudança, principalmente para formar o seu Caráter Nacional, dando a segurança necessária para que o Chile se lançasse ao comércio marítimo, uma vez que o seu Poder Naval mostrou-se bem estruturado; além de contribuir para a construção do Caráter do Governo, alterando a postura de seus governantes quanto ao uso do mar e reforçando a importância do mesmo para o desenvolvimento do Estado chileno.

3.2 O surgimento dos conceitos de Oceanopolítica e Mar Presencial

Como já apresentado anteriormente, o Poder Marítimo é fator determinante no progresso de diversos Estados com acesso ao mar, principalmente naqueles de extensa costa como é o Chile. Por essa razão, uma profunda consciência marítima cada vez mais se firma na mente de sua população. Esse Estado austral tem tido o privilégio de contar com alguns governantes e altos comandos navais de elevada estatura política que compreenderam o caráter oceânico essencial e o destino marítimo do Chile, realizando ações para converter o Estado em potência marítima respeitada no âmbito hemisférico. Dessa postura política e

estratégica surgiram dois conceitos inovadores que impactaram no desenvolvimento do pensamento marítimo chileno: a Oceanopolítica e o Mar Presencial.

3.2.1 Oceanopolítica

A geografia chilena leva os olhares estratégicos mais ao mar do que a terra. O hemisfério oceânico impõe uma realidade concreta e, portanto, as decisões tomadas por seus governantes para lograr maiores níveis de desenvolvimento devem considerar a existência do oceano caso se deseje alcançar sucesso nos esforços realizados. De tais fatos surgiu o conceito de Oceanopolítica, aplicável por lógica geográfica aos Estados de comprovada vocação marítima. Tal assertiva foi apresentada pelo Almirante Jorge Martinez Busch (1936-2011)¹¹, em que definiu a Oceanopolítica, em um primeiro momento, como sendo a “necessidade de considerar sempre em nossas decisões a existência e presença do mar (tradução nossa)”¹².

A Oceanopolítica trata sobre a dependência espacial existente entre a posição dos Estados com o Oceano, no qual o entorno geográfico que possibilita o mar, tem influência decisiva nas decisões políticas que se expressam em leis com caráter de tendências próprias das ciências humanas. O propósito central da Oceanopolítica é conseguir que o condutor político considere a influência do mar no ciclo vital do Estado e adquira consciência que esse espaço é diferente, que é caracterizado por circunstâncias próprias, e que sua existência é primordial na equação final de poder entre os Estados (CÁCERES, 2015).

Por outro lado, a Oceanopolítica não é o mesmo que Política Oceânica Marítima, em que essa última é parte da Geopolítica e trata a relação do desenvolvimento do espaço terrestre por meio do espaço oceânico, ou seja, o mar como um impulso para a terra, apenas um meio e não um fim. A Oceanopolítica utiliza o espaço oceânico como um verdadeiro

¹¹ O Almirante Jorge Martinez Busch foi Comandante-em-Chefe da Armada do Chile entre 1990 e 1997. Após sua passagem para a reserva foi nomeado Senador Institucional por um período de oito anos (1998-2006).

¹² No original: “[...] la necesidad de considerar siempre en nuestras decisiones la existencia y presencia del mar” (MARTINEZ BUSCH, 1993, p.117).

espaço de conhecimento e desenvolvimento do Estado e seus interesses, com vistas ao hemisfério austral, ao Oceano Pacífico, suas imensas riquezas e os Estados circunscritos a ele. De acordo com Martinez Busch (1993), com o propósito de conseguir despertar na gestão política a necessidade de considerar a influência do mar no ciclo vital do Estado, foram estabelecidos alguns princípios gerais para a Oceanopolítica. Dentre esses princípios podemos destacar:

a) a Oceanopolítica supõe uma orientação da educação, destinada a preparar a humanidade para viver de frente para o oceano e inclusive dentro dele, não lhe dando as costas;

b) a Segurança Nacional deve incluir elementos de caráter oceanopolíticos, aspectos relacionados com o Poder Militar que apoiem a defesa e o uso soberano dos recursos marinhos, dada a condição estratégica que possuem atualmente; e

c) o território oceânico dos Estados é o espaço de seu crescimento e desenvolvimento.

A Oceanopolítica é essencialmente dinâmica e está sujeita em suas ações a variações do Poder Nacional, e deve permitir aos governantes a busca pelo bem comum, considerando o mar e seus espaços oceânicos na formulação de estratégias e políticas de desenvolvimento e crescimento do Estado.

Segundo Martinez Busch (1993), a Oceanopolítica não diz respeito unicamente ao Chile. Esse conceito se estende também a outros Estados do mesmo hemisfério. Isso significa que devem ampliar o poder coletivo para chegar a uma defesa e conservação do oceano realmente hemisférica, que proporcione as probabilidades a nível mundial de estabelecer normas que garantam os interesses dos Estados que baseiam seu desenvolvimento no mar.

3.2.1.1 *A Ilha de Páscoa: vértice oceânico chileno*

O auge que no presente século vem tomando as comunicações marítimas e a exploração do mar, em busca de novos recursos alimentícios e minerais, tem feito tomar consciência da importância que tem o Estado na bacia do Pacífico, ainda mais quando Chile está inserido em três continentes: América, Antártica e Polinésia (sic), que lhe permite exercer sua soberania e influência em extensos espaços marítimos, onde existem incomensuráveis riquezas alimentícias e minerais, que no próximo milênio serão cobiçadas por Estados mais desenvolvidos (tradução nossa).¹³

O Chile pode expressar a todos os Estados do seu entorno estratégico que exerce soberania oceânica no Oceano Pacífico sul-oriental. É o que representa o ato realizado por Policarpo Toro Hurtado (1856-1921)¹⁴ ao incorporar em 1888 a Ilha de Páscoa ao território chileno.

Segundo Martinez Busch (1993), a ilha faz parte da vida institucional de sua marinha, pois essa tem como princípio invariável conscientizar o povo chileno a respeito do significado do mar e o que esse representa como grandeza a partir da compreensão de que constitui parte do território do Chile, e que para se fazer efetiva a sua ocupação se deve desenvolver um esforço constante e permanente no tempo. A ilha tem múltiplos significados estratégicos, econômicos e políticos, todos de primeira grandeza, como o papel de base de apoio para os navios de guerra e mercantes; mas o principal desses significados é reforçar que o Chile não termina em suas costas e sim no espaço oceânico resultante em torno da ilha. Com isso, se reafirma a abertura do Estado chileno a todo o espaço oceânico e terrestre compreendido no grande triângulo polinésio, cujos vértices estão constituídos pela Ilha de Páscoa, o arquipélago do Havaí e a Nova Zelândia (MARTINEZ BUSCH, 1993).

¹³ No original: “El auge que en el presente siglo han tomado las comunicaciones marítimas y la explotación del mar, en busca de nuevos recursos alimenticios y mineros, ha hecho tomar conciencia de la importancia que tiene el país en la cuenca del Pacífico, más aún cuando Chile está inserto en tres continentes: América, Antártica y Polinesia, que le permite ejercer su soberanía e influencia en extensos espacios marítimos, donde existen inconmensurables riquezas alimenticias y mineras, que en el próximo milenio serán ambicionados por naciones más desarrolladas.” Retirado do arquivo “El Mar en la Historia de Chile” na página da Armada do Chile na internet. Disponível em: <<https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/archivos-historicos/el-mar-en-la-historia-de-chile/2014-05-23/124127.html>>. Acesso em: 02 jun. 2018.

¹⁴ Policarpo Toro Hurtado foi Oficial da Armada do Chile, filho de proprietários agrícolas e Comandante da expedição que incorporou a Ilha de Páscoa ao Chile.

Aqui surge uma nova dimensão política, cultural e militar, sob o ponto de vista oceanopolítico, onde a ilha é o vértice comum de dois triângulos que conferem ao Chile, para o século XXI, a possibilidade de se tornar uma potência através do Pacífico, ao ser a Ilha de Páscoa por leste o vértice oceânico do triângulo continental chileno, e por oeste o vértice do grande triângulo polinésio.

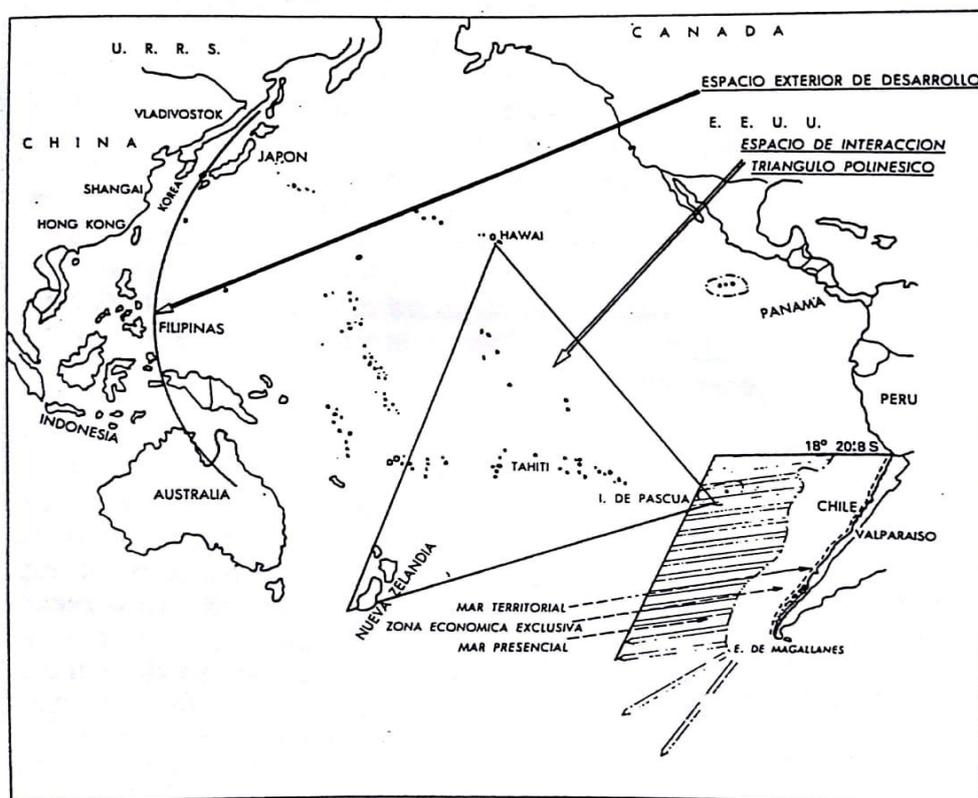


FIGURA 2 - O grande triângulo polinésio
Fonte: MARTINEZ BUSCH, 1993, p.143.

3.2.1.2 A Oceanopolítica e a Antártica

A Oceanopolítica se baseia no argumento de que, de alguma forma, a existência do oceano se fará presente na estratégia do Estado, a partir do momento em que se considere um ou mais componentes marítimos. A Antártica não escapa dessa realidade e a geopolítica mundial nos leva a considerar que o próximo campo disponível para realizar ações que gerem um crescimento sustentável aos Estados que as desenvolvam, será conformado pelas águas

antárticas (MARTINEZ BUSCH, 1993). Esses espaços marítimos certamente serão fatores de enorme importância no desenvolvimento de uma grande parte da humanidade.

Atualmente as condições tecnológicas são consideravelmente apropriadas e há motivação suficiente nos Estados com tais capacidades para utilizar as águas antárticas. Isso caracteriza a presença de um atrativo político como sentido último de desenvolvimento e crescimento. Portanto, tal situação representa a luta pelo poder mundial, em que a interação das potências ocorre a nível planetário, focalizando os conflitos em toda a superfície do planeta, sejam terrestres ou marítimas, incluindo os espaços marítimos antárticos.

Foram essas razões que levaram o Chile a sugerir a criação de um instrumento jurídico internacional como é o Tratado Antártico¹⁵, como uma ferramenta de relação que representa um equilíbrio de interesses entre Estados de diferentes potenciais. Esse acordo internacional tem uma extraordinária importância estratégica para o Chile, representando a permanência no tempo de um de seus objetivos nacionais (MARTINEZ BUSCH, 1993).

Cabe nesse momento entender o porquê de o mar austral, e não a terra, ser o ponto para o qual convergem os interesses econômicos do futuro que esperamos acontecer. A resposta está no fato de que é nas águas que circundam a Antártica, onde se encontra a maior fonte de recursos renováveis disponíveis para a humanidade e que seu acesso está aberto a todos aqueles que desejam explorá-los. Não há dúvidas que essa riqueza de recursos vivos seja a razão primeira da resposta, mas de acordo com o próprio conceito de Oceanopolítica, o espaço de crescimento natural é o mar, e é nesse meio que as relações entre os Estados devem ter relevância.

Nessa situação, o enfoque oceanopolítico das decisões pode ser um fator de coesão ou de disputa no hemisfério austral; e no que tange ao Chile tal questão tem especial

¹⁵ O Tratado Antártico foi assinado em 01 de dezembro de 1959 em Washington e entrou em vigor em 23 de junho de 1961. Foi assinado por doze Estados que desenvolviam atividades no “Continentes Branco” durante o Ano Geofísico Internacional (1957-58). Os Estados signatários foram: Argentina, Nova Zelândia, Austrália, Noruega, Bélgica, África do Sul, Rússia, Chile, França, Reino Unido, Japão e Estados Unidos da América.

atenção, uma vez que seus espaços marítimos continentais estão relacionados diretamente com o equilíbrio dos ecossistemas marítimos antárticos. Nesse contexto, a inclusão do critério oceanopolítico para o Estado chileno parece altamente conveniente.

Portanto, as conclusões baseadas na Oceanopolítica aplicadas particularmente a cada Estado, terão efeitos políticos, econômicos, sociais e estratégicos em suas relações internacionais. E é nesse sentido que os Estados marítimos que entendem que sua realidade estratégica deve estar orientada a sua relação com o mar, se valem da Oceanopolítica como ferramenta para alcançar os seus objetivos nacionais, uma vez que não interpretam mais o mar como somente uma fonte de recursos, mas como um sistema mediante o qual podem administrar um conjunto de recursos que potencializam o desenvolvimento de um Estado.

3.2.2 O Mar Presencial

A primeira ação chilena como resposta ao seu desafio oceânico surgiu de uma apreciação oceanopolítica, com a finalidade de concluir sobre quais medidas poderiam ser adotadas para que o espaço oceânico que se encontra frente à sua costa fosse efetivamente um espaço de desenvolvimento e crescimento para o Estado. A consciência oceanopolítica nacional deveria seguir um processo que se inicia de forma gradativa e que fosse se aperfeiçoando à medida em que essa consciência estivesse consolidada. Foi nesse sentido que surgiu o conceito de Mar Presencial, para constituir um conjunto de medidas concretas que, junto a outras ações políticas e econômicas, mostram a vontade do Estado chileno em avançar rumo a uma ação efetiva sobre o oceano que o banha, provocando uma significativa mudança na percepção de sua consciência geográfica (MARTINEZ BUSCH, 1993).

A primeira vez que se empregou o conceito de Mar Presencial foi na Academia de Guerra Naval do Chile, durante a palestra proferida pelo então Comandante-em-Chefe da Armada do Chile, Almirante Jorge Martinez Busch, em 4 de maio de 1990. Tal conceito

estava inserido no tema denominado “Ocupação efetiva do nosso mar: a grande tarefa desta geração (tradução nossa)”¹⁶, em que foram apresentadas as suas características e influência sobre a postura a ser adotada pelo Chile com relação a esse espaço marítimo.

Esse conceito tem sua origem na necessidade de estar e permanecer em Alto Mar para guardar os interesses nacionais, bem como proteger a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) de um Estado marítimo, a qual pode ser muito afetada pela pesca indiscriminada de espécies existentes somente nas zonas de Alto Mar adjacentes a sua ZEE. Portanto, o Mar Presencial abrange a parte do Alto Mar próxima a respectiva ZEE, onde as espécies pesqueiras se deslocam segundo a época do ano e conseqüentemente atrai a cobiça de outros Estados na sua exploração.

Essa preocupação com a sua fronteira marítima a oeste tem a sua razão de ser: a pesca a nível mundial atualmente é uma atividade de características estratégicas, uma vez que quem possua o maior volume biológico no meio marinho terá especial propensão na política mundial frente ao esgotamento rápido que ocorre nas atividades pesqueiras tradicionais e o crescimento constante da população mundial que continuará a demandar alimentação (MARTINEZ BUSCH, 1993).

A lei nº 19.080 de seis de setembro de 1991 incorporou ao ordenamento jurídico interno do Chile o conceito de Mar Presencial:

É a parte do Alto Mar, existente para a comunidade internacional entre o limite da nossa Zona Econômica Exclusiva continental e o meridiano que passando pela margem ocidental da plataforma da Ilha de Páscoa, se prolonga desde o paralelo do marco Nº 1 da linha fronteira internacional que separa Chile e Peru, até o Polo Sul (tradução nossa)¹⁷.

¹⁶ No original: “Ocupación efectiva de nuestro mar: la gran tarea de esta generación” (CÁCERES, 2015).

¹⁷ No original: “Es aquella parte de la alta mar, existente para la comunidad internacional entre el límite de nuestra zona económica exclusiva continental y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito Nº 1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile y Perú, hasta el Polo Sur”. Retirado do Art. 1 da Lei n. 19.080 de 06 de setembro de 1991. Disponível em: <<https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30447>>. Acesso em: 02 jun. 2018.

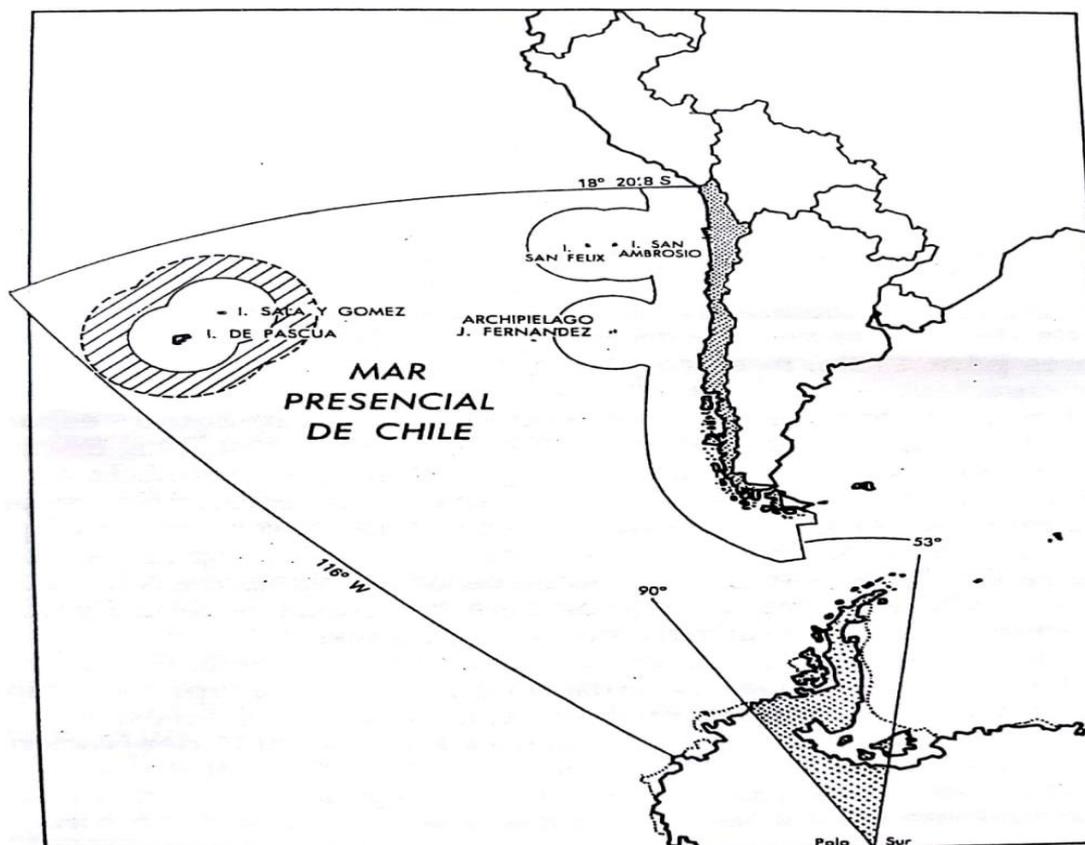


FIGURA 3 - Mar Presencial chileno
 Fonte: MARTINEZ BUSCH, 1993, p.141.

A apreciação oceanopolítica leva a estabelecer, no caso chileno, que o território continental do Estado é, geograficamente, um território-fronteira e que o espaço oceânico contínuo entre o continente e a margem da plataforma continental da Ilha de Páscoa. Essa apreciação permite estabelecer o conceito de território oceânico, formado pelo Mar Territorial, a ZEE e o Mar Presencial, onde, pelas características jurídicas do meio, a soberania e os direitos de soberania e jurisdição do Estado do Chile tem diferentes alcances. Sendo assim, o termo “Mar Presencial” reside na necessidade de estar em Alto Mar, observando e participando das mesmas atividades que nele desenvolvem outros Estados. Tal conceito não significa desconsiderar o estamento jurídico estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar (CNUDM), mas reconhecer uma continuidade espacial entre o território continental, a Antártica e a Ilha de Páscoa, derivada da necessidade de exercer ações que resguardem a soberania chilena e dar segurança à ZEE e ao Mar Territorial (MARTINEZ BUSCH, 1993).

De forma doutrinária o Almirante Martinez Busch apresenta esse novo conceito como sendo uma ocupação efetiva dos territórios oceânicos, que levará ao crescimento e desenvolvimento do Chile, partindo das premissas de que o Estado deve estar fisicamente presente nessa parte do Alto Mar e que deve participar em atividades econômicas e científicas nessa região.

Com relação ao desenvolvimento econômico, essa doutrina gerada pelo conceito sinaliza uma visão estratégica e econômica que se aproveita da ambiguidade da CNUDM sobre esses temas específicos, já que atualmente somente as grandes potências têm a capacidade tecnológica para explorar os recursos em Alto Mar. Dessa forma, Chile deve atuar com a finalidade de limitar no futuro que as principais potências marítimas, detentoras de tecnologia e infraestrutura necessárias, explorem indiscriminadamente os recursos em Alto Mar (CÁCERES, 2015).

Segundo MARTINEZ BUSCH (1993), no tocante a segurança estratégica, a presença de frotas pesqueiras estrangeiras representa uma ameaça que pode criar sérias tensões geopolíticas, já que essas frotas se valem dos recursos originados nessa parte do Alto Mar. Ressalta a importância do Estreito de Magalhães em um mundo com tendência unipolar e com navios cada vez maiores que não podem cruzar as eclusas do Canal do Panamá.

Devido à localização geográfica do Chile e ao ativo comércio marítimo que acontece ao longo de sua costa, a segurança marítima é uma prioridade. Ela é alcançada combinando as atividades públicas e privadas de segurança marítima a uma escala global, gerando assim um esforço integrado que confronta todas as ameaças marítimas. A segurança marítima exige uma estreita parceria entre governos e o setor privado para estabelecer um regime rigoroso de prevenção (TAYLOR, [2010?]). Nesse sentido, é preponderante fortalecer o Caráter do Governo, estruturando adequadamente o Poder Naval para atuar como a primeira linha de defesa contra as ameaças estratégicas que podem se lançar contra o Chile, sendo

organizada no Mar Presencial com uma Armada Oceânica, tendo a Ilha de Páscoa como a ponta da lança dessa defesa e a projeção dos interesses chilenos na Oceania e Ásia.

Com relação a identidade nacional, a proposta chilena é melhorar o porto da Ilha de Páscoa, construir uma frota pesqueira para atuar em Alto Mar, fabricar produtos que provenham do Mar Presencial e conceder créditos e assistência técnica que promovam a ocupação e utilização de todos os territórios oceânicos chilenos. Todo esse esforço está orientado a fortalecer a atual consciência marítima do Estado (MARTINEZ BUSCH, 1993).

Podemos perceber pela gama de ações decorrentes do conceito de Mar Presencial, que o Chile vem despertando e implementando uma consciência marítima mais forte e consolidada, buscando a defesa dos seus interesses marítimos e o fortalecimento do seu Poder Naval, baseado em suas características geográficas e com isso forjando o seu caráter nacional.

3.3 A percepção do Estado chileno da sua realidade marítima: a Doutrina Marítima e o Livro de Defesa Nacional

Mais que apresentar conceitos inovadores e que fomentem o incremento de uma consciência marítima, é necessária uma política de Estado que materialize os pressupostos teóricos em ações concretas para o desenvolvimento nacional. O planejamento de como tais ações serão implementadas é essencial para a gestão dos recursos empregados. Decorre dessa lógica a necessidade de elaborar documentos oficiais que respaldem e orientem a prática dos conceitos adotados. Assim, foram editadas a Doutrina Marítima e o Livro de Defesa Nacional do Chile, em que são expostos os pensamentos e conclusões a respeito de sua vocação marítima e como proceder para melhor aproveitá-la.

O Chile é um Estado marítimo que, mesmo não sendo uma ilha em seu conjunto, é de condição geográfica essencialmente insular, pela importância que o mar teve em sua formação, na sua conquista e no seu desenvolvimento histórico, econômico e cultural. Ao

longo de sua história dependeu do mar para integrar seus territórios insulares e antárticos, bem como para relacionar-se com o mundo. Além disso, possui passagens interoceânicas que fazem confluir as linhas de comunicações marítimas e portos distribuídos ao longo de todo seu litoral, que constituem pontos focais de interesse econômico próprio e para o cone sul do continente (CHILE, 2009).

O fato de seu território ser de dimensões continentais, considerando apenas a sua extensão, caracterizada por uma faixa comprida e estreita de terra, além de sua parte austral com uma grande presença de ilhas e canais interiores, é um dos fatores mais importantes a se considerar. Primeiro, porque obriga a escolher onde concentrar os esforços defensivos; segundo, porque a exigência de dosar os meios de pessoal e material aumenta na medida em que as distâncias entre as regiões extremas dificultam a possibilidade de manobras com seus meios navais; e terceiro, porque o estreito território se traduz em uma falta de profundidade transversal. Por último, porque supõe sérios desafios às vias de comunicações terrestres, afetando os transportes operativos e logísticos por essa via, o que obriga a que parte importante desses transportes deva ser realizado por mar. Isso demanda um grande esforço para resguardar a soberania, exercer a jurisdição correspondente, prover segurança à vida humana no mar, proteger os recursos marinhos e proteger a navegação dos navios cuja carga seja vital para o estado em situações de conflito (CHILE, 2017).

Devido a essa reduzida profundidade do seu território continental, seu desmembramento arquipelágico do extremo sul, suas ilhas oceânicas e espaços antárticos, lhe impõe uma realidade política e estratégica de consequências socioeconômicas que não podem ser ignoradas.

No continente o Estado está unido de norte a sul por apenas uma rodovia que ainda assim é interrompida na cidade de Puerto Montt. As áreas insulares muito afastadas da costa continental como a Ilha de Páscoa constituem posições estratégicas relevantes e,

portanto, exigem presença local e um considerável esforço de apoio logístico do Estado para atender a imposição de manter esses territórios.

A importância estratégica que possuem as passagens marítimas bioceânicas na zona austral representa um desafio que deve ser considerado frente à evolução de toda situação que afete a segurança nacional, já que tem relação direta com o deslocamento estratégico de forças navais. Isso faz com que as comunicações marítimas sejam um imperativo essencial e impõe a necessidade de controlar o que acontece nesses espaços marítimos para proteger a sua soberania sobre eles e cuidar dos seus interesses marítimos, o que corrobora para que o Poder Marítimo exerça sua influência e atue no território marítimo de interesse nacional.

Decorre dessa imperiosidade, que o Estado integre a sua disposição em estabelecer políticas a longo prazo para garantir a sua soberania com a necessidade de conscientizar a sua população para a sua realidade marítima.

Para consolidar o seu Caráter Nacional não é suficiente apenas que se tenham claros quais são os interesses marítimos do Estado, mas que haja uma consciência marítima que seja o alicerce para o desenvolvimento do pensamento marítimo. E o Chile teve essa percepção:

Definimos o conceito de Interesses Marítimos como o conjunto de benefícios de caráter político, econômico, social e militar que obtém uma Estado de todas as atividades relacionadas com o uso do mar.[...] Para explorar com êxito seus recursos, em toda sua amplitude e alcance, se requer contar com uma vigorosa consciência marítima. [...] A consciência marítima fornece a força intelectual para visualizar as oportunidades que o mar nos oferece e incentivar a vontade de criar as condições adequadas de aproveitá-las (tradução nossa)¹⁸.

Dada a compulsória vinculação e altíssima dependência que o Chile tem do mar, a consciência marítima de seu povo tem se formado por sua própria experiência histórica e

¹⁸ No original: “Definimos el concepto de Intereses Marítimos como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. [...] Para explotar con éxito estas facilidades y recursos, en toda su amplitud y alcance, se requiere contar con una vigorosa conciencia marítima. [...] La conciencia marítima aporta la fuerza intelectual para visualizar las oportunidades que el mar nos brinda, e impulsar la voluntad de crear las condiciones adecuadas para aprovecharlas” (CHILE, 2009, p. 36).

conhecimento acumulado, constituindo parte importante da própria identidade nacional. A cada dia aumenta o número de chilenos que participam dos interesses marítimos em diferentes atividades componentes, sejam elas executadas direta ou indiretamente no mar ou em águas jurisdicionais (ANEXO).

O Chile exerce soberania nos espaços marítimos que lhe pertencem e estende sua jurisdição sobre aqueles que possui direitos soberanos e jurisdição de acordo como direito internacional. Com relação ao seu território antártico, tem direitos soberanos fundamentados sobre bases históricas, geográficas e jurídicas, os quais exerce de forma compatível com sua qualidade de membro do Tratado Antártico. A superfície total do mar territorial e dos espaços marítimos onde o Chile exerce seus direitos soberanos e jurisdição é 4,5 vezes o espaço terrestre continental; e quando somamos a Área de Responsabilidade de Busca e Salvamento Marítimo, que se estende até o meridiano 131° de longitude oeste, localizado a 3.200 milhas náuticas do continente, essa proporção passa a ser 35 vezes maior (CHILE, 2017).

A soberania territorial implica capacidade da autoridade marítima de fazer prevalecer a jurisdição exclusiva do Estado sobre o território conforme o direito internacional e a política exterior do Estado. Isso supõe que o Estado exerça presença mediante seus distintos organismos, incluindo as instituições de Defesa naquelas zonas ou regiões onde seja determinado e sob as condições estipuladas. Nesse mister, cabe ressaltar a importância que adquire o Oceano Pacífico e os mares austrais para o desenvolvimento do Chile, fazendo-se necessário integrar suas responsabilidades como Estado na proteção e segurança de seu vasto território marítimo.

Os interesses marítimos não costumam atrair, de maneira geral, as ambições do homem comum, pois as sociedades tendem a desenvolver suas atividades em torno do seu meio natural: a terra firme. Para explorar o mar em toda a sua amplitude e profundidade, o povo chileno junto com seus governantes necessita desenvolver uma forte consciência

marítima, constituindo o conhecimento básico do mar e regiões próximas, tanto de sua real natureza como de suas possibilidades econômicas (TERZAGO CUADROS, 2006).

Para a promoção e defesa de seus interesses marítimos, o governo chileno fomenta a formulação de uma Política Oceânica Nacional¹⁹, coordenada pelo Ministério de Relações Exteriores, com a participação ativa do Ministério da Defesa Nacional e suas instituições subordinadas. Nela, junto com destacar a importância estratégica e política do Oceano Pacífico, se estabelece a necessidade de que o Chile influencie nas atividades que se desenvolvem nesse âmbito, para o qual é necessário gerar uma capacidade marítima nacional que facilite o movimento econômico de importação e exportação.

Tal medida busca dotar o Estado de uma visão multissetorial que permita enfrentar de maneira coordenada os desafios nos temas oceânicos com uma perspectiva a longo prazo, alcançando um equilíbrio entre as dimensões econômica e de desenvolvimento sustentável.

Como um de seus objetivos principais podemos destacar o de prover segurança ao território oceânico nacional, aos interesses marítimos e às rotas oceânicas vitais para o Estado. Além disso, está prevista a interação com outros Estados no tocante às áreas extra-jurisdicionais (Alto Mar e fundos marinhos e oceânicos) para controlar as atividades realizadas nesses espaços comuns (CHILE, 2017).

Portanto, fica evidenciado que a história do Chile está permeada pelos pressupostos que definem o Poder Marítimo, moldando o seu pensamento marítimo e forjando o seu caráter nacional e governamental. Com respeito ao aspecto geográfico, este se relaciona com a costa chilena, sul-americana, e centro-americana do Pacífico e influencia diretamente na sua política de defesa e de relações internacionais. É nessa área por onde deve ser canalizada a cooperação com aqueles Estados da região que têm interesse em se projetar

¹⁹ Conforme comentado neste capítulo, a Política Oceânica Nacional se distingue da Oceanopolítica pelo modo como interpreta e utiliza o espaço marítimo.

ao Pacífico através do Chile e de onde se pode contribuir de forma mais efetiva para a solução dos desafios gerais de segurança do seu entorno.

A sua postura como Estado oceânico, materializada pelo seu Livro de Defesa Nacional e sua Doutrina Marítima, revela a sua percepção de que o centro da atenção mundial vem progressivamente se deslocando do Atlântico para o Pacífico, reforçado principalmente pelo dinamismo econômico dos Estados que integram a região, bem como pelo aumento de sua relevância política e estratégica. Nesse grande espaço confluem quatro continentes e o seu conjunto gera mais da metade do PIB²⁰ mundial (CHILE, 2017). É praticamente compulsório que o Estado chileno desenvolva uma elevada consciência marítima a partir da percepção de seus interesses marítimos.

²⁰ Produto Interno Bruto.

4 A ADERÊNCIA DO PENSAMENTO MARÍTIMO CHILENO À TEORIA DE MAHAN

Após a exposição dos pressupostos teóricos e conceitos que nortearam este trabalho, cabe nesse momento realizar a sua condensação de maneira a facilitar a identificação dos seus pontos principais e das suas possíveis interpretações. Ato contínuo, analisaremos os aspectos que foram abordados com relação ao desenvolvimento do pensamento marítimo chileno e em que grau esses se relacionam com as principais assertivas teóricas.

4.1 Síntese e análise dos pressupostos considerados

A expressão Poder Marítimo, atribuída sua criação a Mahan e reivindicada por ele próprio, passou a figurar nos estudos estratégicos e geopolíticos para representar a conjugação dos interesses marítimos de um Estado, expressos por suas vontades políticas em relação ao mar, e aos meios que conformam o Poder Naval, responsável pela defesa dos interesses marítimos definidos. Para determinar os fatores que condicionariam o Poder Marítimo como o elemento decisório no apogeu ou queda dos Estados, Mahan estabeleceu seis aspectos que afetariam a consolidação desse poder.

A posição que um Estado ocupa geograficamente em relação ao seu continente e aos demais, tem influência direta na sua propensão a desenvolver-se a partir do mar. No caso específico dos EUA, Mahan utilizou a figura geométrica do triângulo para delimitar a área de interesse no Caribe, conformada pela união dos pontos que considerava focais no seu entorno marítimo e indicar a necessidade da conquista ou posse deles para o seu desenvolvimento.

A configuração geográfica entre a parte terrestre e o território marítimo de um Estado, ou seja, as facilidades físicas que possui para ligar-se ao mar, implica em um melhor desempenho das suas atividades marítimas. Sendo assim, quanto mais facilitado for o escoamento da produção para o litoral e quanto mais bases portuárias em condições de

receber e processar os produtos gerados, maior a comunicação e inserção do Estado no cenário mundial. Além disso, o controle de passagens oceânicas utilizadas como rotas comerciais conferem ao Estado uma importante vantagem econômica.

O território de um Estado deveria ser proporcional em extensão à sua população total, para que sua capacidade de defesa naval não fosse afetada. Aqui cabe comentar que tal assertiva é mais válida para aqueles Estados que delimitaram suas fronteiras aprofundando o seu território interior, enquanto aqueles que possuem pouca profundidade e distância reduzida em relação ao seu litoral, acabam por equilibrar essa proporção entre população e extensão territorial.

Mahan alertava quanto à necessidade de a população desenvolver uma ligação com o comércio marítimo, um senso comum da importância que o mar representa para o seu progresso, almejando ganhos fora da parte terrestre do seu território, fortalecendo com isso o seu Poder Marítimo. Essa conscientização quando coadunada com os interesses marítimos de um Estado formam o seu pensamento marítimo e fortalecem o seu Caráter Nacional.

Reunidos os fatores anteriores, cresce de importância que o governo de um Estado envide esforços em criar as condições necessárias para a fomentação do poder marítimo, o que Mahan definiu como sendo o Caráter do Governo e aspecto fundamental dos seis fatores enunciados por ele.

Os pressupostos apresentados contêm neles uma vertente econômica representada por uma variável essencial para sua confirmação: o comércio marítimo. O avanço que alcançou esse tipo de comércio ratificou a dependência do mar para o desenvolvimento dos Estados, o que levou a uma mudança nas estratégias marítimas formuladas, passando a considerar sua dimensão econômica na definição dos seus interesses marítimos. Dessa forma, o pensamento marítimo está associado ao modo como o Estado percebe a sua realidade marítima e do seu desenvolvimento econômico a partir do mar.

4.2 Apreciação em face dos conceitos apresentados

O Chile, por sua história de luta para a manutenção da unidade do seu território, possui um forte vínculo com o seu Poder Marítimo e Naval. Esse Estado sul-americano soube aprender com as falhas ocorridas durante a guerra contra a Espanha ao negligenciar o potencial embutido na sua posição geográfica, e ao ser testado novamente poucos anos depois na Guerra do Pacífico, foi capaz de utilizar esse aspecto a seu favor e iniciou um processo de conscientização marítima que impulsionou o seu desenvolvimento.

Tal processo de construção de um pensamento marítimo que pudesse representar o desenvolvimento econômico do Estado chileno, assemelha-se ao princípio utilizado por Mahan ao selecionar um período da história naval para estabelecer uma relação entre o êxito dos Estados a partir de seus Poderes Marítimos e os aspectos que os condicionam. Apesar da relativa e temporária hegemonia experimentada pelo Chile na América do Sul após a Guerra do Pacífico, o Estado chileno não buscou expandir seus domínios marítimos para além do seu entorno, mas ainda assim, caso Mahan realizasse uma análise histórica considerando a Guerra do Pacífico, certamente reservaria ao Chile uma menção em seus apontamentos, até mesmo porque, esse não era um Estado completamente desconhecido para Mahan (APÊNDICE).

Ao analisarmos as características naturais do Chile e os principais conceitos surgidos de sua percepção da influência do uso do mar para o Estado chileno, verificamos que apontam para um pensamento marítimo que guarda similaridades com aqueles aspectos apresentados por Mahan em sua teoria.

Pelos dados apresentados anteriormente, é perfeitamente factível afirmar que o posicionamento geográfico chileno interferiu diretamente na sua história e continua tendo grande ingerência na evolução do seu pensamento marítimo. A sua posição em relação às linhas de comunicações marítimas e a segurança marítima obtida após a Guerra do Pacífico, tornaram possível que o Estado chileno se lançasse ao mar e impulsionou o desenvolvimento

do seu comércio marítimo.

A questão do conceito de território oceânico do Chile, não só pela sua notória dimensão espacial, dada pela união dos vértices do triângulo polinésio e continental chileno, mas também porque englobam as áreas de interesse estratégico do Estado chileno, com a Ilha de Páscoa como seu território ultramarino e vértice oceânico; nos remete à ideia estratégica de Mahan ao estabelecer o triângulo do Caribe, alertando para a importância estratégica de possuir ou controlar os seus vértices.

Não há no Chile um fato geográfico que faça mudar a sua dependência do mar como o meio fundamental para tornar possível seu desenvolvimento e crescimento econômico, ou seja, o Chile desde sua origem está vocacionado para o mar e os fatos históricos e disputas territoriais não foram capazes de mudar essa realidade.

A percepção que o Estado chileno desenvolveu em relação a sua realidade marítima fez surgir novos conceitos que corroboraram para o estabelecimento de uma forte e consistente consciência marítima. A Oceanopolítica estabeleceu uma relação entre a situação geográfica dos Estados e os oceanos que os banham, interferindo na tomada de decisões no nível político a partir da compreensão de que o mar tem direta ingerência no ciclo de ascensão ou queda dos Estados, constituindo-se em fator relevante no equilíbrio de poder entre eles.

Apesar de representar um conceito que difere da Oceanopolítica, a Política Oceânica Nacional vem a agregar mais uma ferramenta para a promoção e defesa de seus interesses marítimos, destacando a importância política e estratégica da sua posição geográfica no Oceano Pacífico, gerando a partir dessa concepção, a necessidade de criar uma capacidade marítima nacional que propicie facilidades para a atividade econômica de exportação e importação.

A configuração física chilena, por ser um Estado com pouca profundidade territorial, se converte num facilitador para o escoamento da sua produção via mar. Além

disso, o Chile ganha destaque no seu hemisfério, pois possui passagens interoceânicas que possibilitam uma convergência das linhas de comunicações marítimas e os seus portos distribuídos ao longo do seu litoral, conferindo uma importante vantagem econômica, o que ratifica o preceituado por Mahan para esse aspecto.

De maneira análoga, a questão da sua extensão territorial de dimensões continentais e de sua porção austral englobando uma considerável quantidade de ilhas e canais interiores, constituem fatores de grande relevância e expressão no cenário internacional para o Estado chileno, conferindo-lhe uma posição de destaque quando da adoção do critério oceanopolítico para as discussões em torno do futuro do hemisfério austral. Aqui a questão da extensão territorial do Estado constitui uma vantagem estratégica, alterando em parte o preconizado por Mahan, em que essa característica poderia representar uma dificuldade no desenvolvimento do Poder Marítimo.

A relação histórica que o Chile guarda com seu espaço marítimo forjou a consciência marítima de seus habitantes, conferindo aos chilenos uma parcela essencial da sua própria identidade nacional. Dada a compulsória vinculação e altíssima dependência que o Chile tem do mar, a consciência marítima de seu povo tem se formado por sua própria experiência histórica e conhecimento acumulado, constituindo parte importante da própria identidade nacional. A população chilena tem participado cada vez mais dos interesses marítimos nas diversas atividades que os constituem, estabelecendo uma ligação com o seu comércio marítimo, buscando os benefícios e ganhos proporcionados além do seu território. Essa postura dos chilenos se alinha com a concepção de Mahan sobre o Caráter Nacional de um Estado, em que esse entendimento dos interesses marítimos se conjuga com a consciência marítima desenvolvida pela população formando o pensamento marítimo chileno.

Ao despertar nos gestores políticos a necessidade de considerar que os territórios oceânicos chilenos são os espaços para o seu desenvolvimento e crescimento, tanto a

Oceanopolítica como a Política Oceânica Nacional contribuíram para o incremento do Poder Marítimo chileno, alinhando as lideranças governamentais com a consciência marítima desenvolvida na sociedade e por fim, fortalecendo o Caráter do Governo para conseguir auferir o máximo impulso ao seu desenvolvimento, conforme preceituado por Mahan.

Quando verificamos conceitos tão essenciais para a cultura do mar como os de consciência marítima e desenvolvimento a partir do litoral apresentados pelo Chile, ficam evidenciados os aspectos de Caráter Nacional e de Caráter do Governo, os quais Mahan atribuía grande peso, em especial a atenção dada pelo governo à orientação da política para o estímulo do Poder Marítimo.

Além das interseções destacadas entre as ações e conceitos desenvolvidos pelo Chile e os fatores que compõem e orientam o Poder Marítimo de Mahan, podemos perceber que o aspecto econômico está presente nessa equação que define o pensamento marítimo chileno. Partindo desse raciocínio surgiu o conceito de Mar Presencial, um somatório de parâmetros e critérios de utilização do seu espaço marítimo que, junto com outras medidas políticas e econômicas, suscitaram uma relevante mudança na compreensão da sua situação geográfica, despertando a imprescindibilidade de estar e permanecer em Alto Mar para garantir seus interesses nacionais e proteger a sua ZEE.

Cabe ressaltar, em relação ao conceito supramencionado, que este possui também uma importante vertente estratégica, uma vez que a existência do Mar Presencial, ocupando o espaço marítimo entre o continente e a Ilha de Páscoa, como concepção para um marco do desenvolvimento futuro do Chile, leva a considerar a ideia de uma fronteira marítima a oeste, onde alguns de seus “vizinhos” políticos nessa área do Pacífico viriam a ser o Reino Unido e a França, considerando os territórios ultramarinos desses Estados. Sendo assim, o Mar Presencial dá continuidade ao espaço marítimo e se converte no território oceânico chileno, abrindo espaços de interesses comuns com os outros Estados, mas simultaneamente cria a

necessidade de mostrar-se capaz de exercer presença nessa região.

Dessa forma, o estabelecimento do Mar Presencial visou prover o Estado chileno de uma percepção de todos os setores envolvidos na segurança marítima, que proporcione ao Chile desenvolver suas atividades nos espaços marítimos do seu entorno continental de forma coordenada para atingir uma harmonia entre as dimensões econômicas e estratégicas desse conceito.

Mahan defendia a ideia de que um Estado deve prosperar ou declinar de acordo com a iniciativa adotada para o uso do mar e, mesmo após transcorridas várias décadas, atualmente não se deixa de reconhecer que a origem das concepções geopolíticas e de estratégia marítima passam pelas teorias desse grande estrategista (MARTINEZ BUSCH, 1993).

5 CONCLUSÃO

Alfred Thayer Mahan deixou, para todas as gerações, um legado de pesquisas e reflexões inquestionáveis até mesmo para aqueles que se esforçam em contrapô-lo. Ainda que não tenha apresentado nenhuma interpretação distinta dos fatos históricos relacionados aos aspectos marítimos e navais, Mahan brindou aos estrategistas novas vertentes de estudo, tornando sua perspectiva a respeito do mar uma análise quase que obrigatória para aqueles que desejam aprofundar-se nos temas marítimos e navais.

Ao conceber as seis condições que influenciariam na determinação do Poder Marítimo, Mahan estabeleceu a estrutura para o desenvolvimento do pensamento marítimo e a sua teoria foi interpretada, no momento de sua criação, como o preceito que definiria a decadência ou a ascensão de potências hegemônicas. Dessa forma, ao analisarmos essas condições intrínsecas ao Poder Marítimo, observamos que a essência da teoria de Mahan reside na capacidade do Estado em controlar e utilizar o seu espaço marítimo e aqueles de seu interesse contido no seu entorno estratégico, em proveito próprio sobre as linhas de comunicações marítimas que influenciem diretamente o seu comércio marítimo, obtendo uma expressiva vantagem econômica e militar sobre seus competidores, além de conferir valioso impulso ao seu desenvolvimento.

Apesar do viés estratégico baseado na influência do mar nas batalhas navais no período da história analisado por Mahan, sua análise teve como resultado uma teoria de causa e efeito sobre o controle do mar, e a prosperidade que possibilita o desenvolvimento de um comércio marítimo rentável amparado pelo Poder Marítimo. Mahan defendia o fortalecimento e crescimento de uma força naval preparada para uma batalha decisiva, mas não deixou de reconhecer que o desenvolvimento do pensamento marítimo de um Estado passava pelo aspecto econômico intrínseco ao Poder Marítimo. Logo, há uma relação direta entre o Poder Marítimo de um Estado e o seu desenvolvimento econômico, na medida em que são

interpretadas corretamente as suas condicionantes, conforme demonstraram os conceitos criados pelo Chile.

O destino oceânico é um fato indiscutível para um Estado como o Chile que tem características notoriamente marítimas em razão de seu extenso litoral e vasto mar jurisdicional, pela condição insular de seus extremos e sua condição de Estado bi continental e bi oceânico, ademais de possuir os acessos austrais do Atlântico ao Pacífico, região que em breve receberá olhares estratégicos e geopolíticos mais acurados.

O espaço marítimo chileno oferece opções concretas para a sua prosperidade. Contudo, para poder utilizá-lo em sua plenitude e alcançar o destino de grandeza desejado, o Estado chileno teve que desenvolver uma verdadeira consciência marítima que necessariamente refletiu o esforço nacional destinado a desenvolver seus Poderes Marítimo e Naval, cuja presença vem contribuindo para a manutenção da segurança e estabilidade que o seu desenvolvimento nacional exige.

O desenvolvimento do pensamento marítimo chileno foi estruturado com base na sua história e na vocação marítima que confere sua posição geográfica, possuindo aspectos e características significativos sob o enfoque estratégico e que representam uma valiosa fonte de ensinamentos em relação à maneira de interpretar e perceber a importância do mar na prosperidade de um Estado marítimo. Quando consideramos tais experiências evidenciadas anteriormente e suas peculiaridades sob a análise da teoria apresentada por Mahan, percebemos que seus preceitos continuam tendo validade na formulação de políticas e estratégias voltadas para o desenvolvimento a partir do mar.

É indubitável que cada Estado escreve sua própria história de acordo às circunstâncias que predominam em determinado momento. Entretanto, o presente é determinado de melhor forma quando analisamos atentamente os fatos passados assim como fez Mahan. Nesse sentido, o Chile assumiu a responsabilidade de traçar o rumo em torno da

utilização do seu mar para alcançar a sua prosperidade, aderindo a aspectos da teoria do Poder Marítimo de Mahan, que constituíram um conjunto de fatores que estiveram presentes no desenvolvimento do pensamento marítimo chileno e que influenciaram positivamente no seu Estado.

A análise da teoria de Mahan é essencial para aqueles que buscam compreender o pensamento geopolítico e estratégico, bem como suas influências sobre as políticas interna e externa dos Estados. Assim, pelo exposto nesse trabalho, foi possível destacar as semelhanças existentes na maneira como se desenvolveu o pensamento marítimo chileno e os pressupostos enunciados por Mahan na sua teoria do Poder Marítimo. Outros teóricos surgiram e seguramente influenciaram em algum grau as decisões do Estado chileno, no entanto Mahan ainda é a referência para assuntos estratégicos marítimos e as ações adotadas pelo Chile para o seu desenvolvimento a partir do mar, coadunam com os ensinamentos colhidos a partir dos argumentos apresentados por Mahan. Suas ideias são discutidas até hoje e talvez suas respostas já não sejam tão relevantes, mas com certeza, as questões que ele levantou ainda são.

Portanto, ao discorrer sobre a presença do Poder Marítimo na história do Chile e seus principais e mais recentes conceitos criados a partir da sua interpretação do uso do mar, ficaram evidenciadas as semelhanças que esses aspectos, presentes no desenvolvimento do pensamento marítimo chileno, possuem com a teoria de Mahan e como essa contribuiu para a compreensão da atual realidade marítima chilena.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Os Gigantes da Estratégia Naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond*. Curitiba: Editora Prismas, 2015. 305 p.
- CÁCERES, Sérgio Uribe. *Estratégia Marítima, evolución y prospectiva*. Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2015. 421 p.
- CHILE. Armada de Chile. *Doctrina Marítima: el poder marítimo nacional*. Valparaíso, Chile: Armada de Chile, 2009. 207 p.
- CHILE. Ministerio de Defensa. *Libro de la Defensa Nacional de Chile*. 2017. Disponível em: <<http://www.defensa.cl/media/LibroDefensa.pdf>>. Acesso em: 02 jun. 2018.
- FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255 p.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2005. 315 p.
- MAHAN, Alfred Thayer. *Armaments and arbitration: or the place of force in the international relations of states*. New York: Harper & Brothers, 1912. 259 p.
- MAHAN, Alfred Thayer. *Influencia del poder naval en la historia*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval de Chile, 2000. 480 p.
- MARTINEZ BUSCH, Jorge. *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Santiago: Andres Bello, 1993. 270 p.
- MENESES CIUFFARDI, Emílio. *El factor naval en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos (1881-1951)*. Chile: Ediciones Pedagógicas Chilenas, 1989. 229 p.
- PARET, Peter et al. *Construtores da estratégia moderna: de Maquiavel à era nuclear*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2001. 2v. 715 p. Coleção General Benício (v.1).
- PASCAL, Rodrigo Arancibia. *Mahan versus Chile*. *Revista de Marina*, n. 952, Valparaíso, Chile, 2016. p. 60-67.
- RIBEIRO, A.M. Fernandes da Silva. *Mahan e as marinhas como instrumento político*. *Revista Militar*, n. 2500, Portugal, 2015. p. 465-483.
- ROSINSKI, Herbert. *El desarrollo del pensamiento naval*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval do Chile, 2000. 178 p.
- SEAGER, Robert. *Alfred Thayer Mahan: the man and his letters*. Annapolis, Md: Naval Institute Press, 1977. 713 p.

TAYLOR, Paul D. *et al.* *Perspectivas sobre Estratégia Marítima: ensaio das Américas, a nova Estratégia Marítima dos EUA e comentário sobre uma estratégia cooperativa para o Poder Marítimo no século XXI.* Newport, RI: Naval War College Press, [2010?]. 233 p.

TERZAGO CUADROS, Jorge. *Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico.* *Revista de Marina*, Valparaíso, n. 890, 2006. p. 47-64.

THOMPSON, Augusto. *Manual de orientação para preparo de monografia: destinado, especialmente, a bacharelados e iniciantes.* 3. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000. 157 p.

UGARTE, Renato Valenzuela. *Génesis y Desarrollo del Pensamiento Marítimo en Chile. Una visión en la perspectiva del Bicentenario.* Santiago, 2015. 459 p.

APÊNDICE

OS EPISÓDIOS ENVOLVENDO MAHAN E O CHILE

Mahan pôde acompanhar os fatos decorrentes do término da Guerra do Pacífico como Comandante do USS “Wachusett” e chegou a participar do planejamento frente a uma eventual guerra contra Chile (PASCAL, 2016). A vitória na Guerra do Pacífico conferiu ao Chile uma posição de destaque na América do Sul e no seu entorno do Pacífico, principalmente por possuir à época uma modesta, porém eficiente força naval.

Mahan assumiu o comando do USS “Wachusett” em nove de setembro de 1883. Sua assunção deu-se em porto sul-americano, em Callao no Peru. Mahan considerava o USS “Wachusett” o pior comando existente para qualquer Comandante e para ele tal posto era um fardo pesado a carregar. Seu primeiro contato com o Chile foi em 30 de setembro de 1883, aportando em Antofagasta e após isso, chegando aos portos de Caldera, Coquimbo e Valparaíso. Durante o seu comando costumava corresponder-se com seu amigo Samuel Ashe (1840-1938), em que comentava sobre os aspectos gerais da guerra entre Chile e a aliança Peru-Bolívia, bem como os aspectos naturais do inóspito setor norte do território chileno, não deixando de desdenhar do que considerava um país sem atrativos para os viajantes que passassem por ali (SEAGER, 1977).

No ano de 1889 assumiu nos EUA um novo secretário da marinha, Benjamim F. Tracy (1830-1915). Tracy defendia que os EUA deveriam possuir uma estratégia naval ofensiva, com uma força naval de encouraçados capaz de derrotar a força inimiga antes que essa pudesse se aproximar de seus portos. Não era um posicionamento unânime, o que gerou considerável oposição. Chile serviu como argumento a favor de Tracy, quando o cruzador “Esmeralda” apareceu em abril de 1891, sem aviso, próximo à costa da Califórnia em ação de presença e preventiva no caso de uma intervenção dos EUA na revolução que o Chile vivia em seu território (SEAGER, 1977; PASCAL, 2016).

Um outro episódio entre os EUA e Chile ocorreu em Valparaíso em outubro de 1891. Mesmo com o término da Revolução Chilena²¹, o governo dos EUA havia decidido manter um navio, o USS “Baltimore”. Seu comandante, percebendo que a situação estava aparentemente tranquila no Chile, autorizou a sua tripulação a baixar terra, o que representou uma péssima ideia, pois uma discussão com chilenos ocorrida em um bar da cidade teve como resultado dois marinheiros do USS “Baltimore” mortos e outros 36 feridos. Esse foi o estopim que estremeceu a relação entre os dois Estados que já se encontrava desgastada pelo apoio dos EUA às companhias europeias de salitre que atuavam no território chileno. A crise foi aumentando ao ponto dos EUA iniciarem um planejamento de ações contra o Chile, tendo como primeira ordem a concentração da sua força naval para um possível deslocamento rumo ao Pacífico Sul. E é então que Mahan se apresenta em Washington em 18 de dezembro de 1891, subordinado diretamente a Tracy. A Mahan foi determinado estudar o aspecto militar em questão e estar preparado para confeccionar os planos decorrentes ou prestar assessoramentos baseado nas suas reflexões sobre a América do Sul. Mahan acreditava que os EUA estavam tão seguros de sua própria grandeza que ignoravam o fato do enorme esforço logístico que seria o emprego de sua força naval a tão grande distância. Foi nesse contexto histórico que, após finda a crise com o Chile, Tracy indaga a Mahan sobre o seu interesse em ser o novo presidente do U.S. Naval War College, cuja resposta foi afirmativa (PASCAL, 2016).

Mahan teve contato com o Chile talvez muito mais do que gostaria. Ao parecer não era grande apreciador da América do Sul e Chile acabou por representar uma pedra no seu sapato, pois a Guerra do Pacífico e o sucesso do Chile no conflito, mostrou na prática que o Poder Naval, parcela intrínseca e indissociável do Poder Marítimo, é relativo e que existem graus de controle do mar que podem ser aplicados para a conquista de objetivos específicos,

²¹ A Revolução de 1891, também conhecida como Guerra Civil chilena de 1891, foi um conflito armado entre as forças que apoiavam o Congresso e as forças a favor do Presidente em exercício do Chile, José Manuel Balmaceda.

desassociados da condição de ser uma potência naval ou não. Além disso, a crise que quase levou os dois países a guerra poderia ter colocado a prova rapidamente a sua teoria recém formulada.

ANEXO

INCREMENTO DOS INTERESSES MARÍTIMOS CHILENOS (1999-2008)

**RECUADRO 3/2 : INCREMENTO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS ÚLTIMOS 10 AÑOS
(PERÍODO 1999/2008)**

1. El número de naves mayores que conforman la marina mercante nacional ha aumentado en 105%.
 2. El número de Oficiales de la Marina Mercante Nacional controlados ha aumentado en 20,3% y los tripulantes se han incrementado en 32,5%.
 3. El tonelaje exportado vía marítima creció 64,4% y el importado 112,5%. El comercio exterior por mar se incrementó en 72,3% en el decenio.
 4. A su vez el cabotaje se incrementó en 34,3%.
 5. Las naves recaladas a puertos nacionales han aumentado en 85,8%.
 6. Los pilotajes por fiordos y canales australes efectuados a naves extranjeras de transporte marítimo y turismo han aumentado en 43%.
 7. Las emergencias en el mar atendidas por los servicios de búsqueda y rescate marítimo han aumentado en 73,5%.
 8. La pesca y captura de recursos vivos del mar se mantiene en un promedio de 5.111.029 tons. anuales; pero la cosecha en centros de cultivos creció 157% y actualmente representa 19,7% del total.
 9. Las concesiones marítimas, principalmente destinadas a centros de cultivos o granjas marinas se incrementaron en 115,9%. Sólo las de acuicultura aumentaron en 81,2%.
- * Respecto de la proyección para el año 2020, el crecimiento de los Intereses Marítimos se estima será de 351,4%.**