

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

YURI RADD MAGALHÃES DE ALMEIDA

**A DISPUTA DAS ILHAS MALVINAS/FALKLANDS: UM OLHAR DESDE A
GEOGRAFIA POLÍTICA DE MACKINDER E MAHAN**

Brasília - DF
2014

YURI RADD MAGALHÃES DE ALMEIDA

**A DISPUTA DAS ILHAS MALVINAS/FALKLANDS: UM OLHAR DESDE A
GEOGRAFIA POLÍTICA DE MACKINDER E MAHAN**

Monografia de conclusão de curso apresentada à Universidade de Brasília – UNB, como requisito obrigatório para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Orientador: Profa. Dra. Glória Maria Vargas Lopez de Mesa

Brasília - DF
2014

YURI RADD MAGALHÃES DE ALMEIDA

**A DISPUTA DAS ILHAS MALVINAS/FALKLANDS: UM OLHAR DESDE A
GEOGRAFIA POLÍTICA DE MACKINDER E MAHAN**

Monografia de conclusão de curso
apresentada à Universidade de Brasília –
UNB, como requisito obrigatório para
obtenção do grau de Bacharel em
Geografia.

Orientador: Profa. Dra. Glória Maria
Vargas Lopez de Mesa

Brasília, 28, novembro de 2014.

Banca Examinadora

Profa. Dra. Glória Maria Vargas Lopez de Mesa – GEA-UNB
Orientadora

Prof. Dr. Mário Diniz de Araújo Neto – GEA-UNB
Examinador

Prof. Dr. Dante Flávio da Costa Reis Júnior – GEA-UNB
Examinador

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Arquipélago das Malvinas/Falklands.....	9
Figura 2 - Ovinocultura nas Malvinas/Falklands.....	10
Figura 3 - Campos de hidrocarbonetos na zee das Malvinas/Falklands	11
Figura 4 - O declínio da população das Malvinas/Falklands	13
Figura 5 - Gráfico referente à identidade nacional dos Kelpers	14
Figura 6 - Rotas marítimas inglesas, holandesas e espanholas do período que vai de 1750 a 1800	26
Figura 7 - O Mundo Segundo Mackinder (1904)	35
Figura 8 - A Evolução Espacial do Heartland (1904, 1919, 1943).....	42
Figura 9 - O Mundo Segundo Mackinder (1943)	43
Figura 10 - A divisão administrativa do Vice-Reino do Rio da Prata	46
Figura 11 - Mapa dos territórios que em algum momento fizeram parte do Império Britânico	49

RESUMO

Cuida o presente estudo de abordar a disputa sobre o arquipélago das Malvinas/Falklands pela Argentina e Reino Unido através de uma visão da geografia política. Apesar das ilhas se encontrarem a milhares de quilômetros da Inglaterra, e não possuírem grandes atrativos econômicos, a potência naval se envolveu em uma contenda com o país sul-americano. Através da análise e abordagem das teorias de Mahan e Mackinder, respectivamente poder naval e poder terrestre, foi realizado um esforço para compreender os interesses por trás do imbróglio. De que maneira as ilhas objeto deste trabalho se encaixaram na estratégia inglesa de dominação dos mares, e o papel exercido pelo imperialismo britânico na contenda, foram dois outros aspectos parte da obra, que a todo momento fez um profundo uso das características geográficas da área. Por fim, foi lançada uma hipótese, expondo possíveis desfechos para a soberania do arquipélago, dado ao presente e possível futuro panorama da geopolítica.

Palavras-chave: Malvinas; Falklands; poder marítimo; poder terrestre; imperialismo britânico; Mackinder; Mahan.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 HISTÓRICOS DAS ATIVIDADES HUMANAS NAS MALVINAS	8
2.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS DAS ILHAS.....	8
2.2 DESCOBRIMENTO.....	14
2.3 AS PRIMEIRAS OCUPAÇÕES.....	17
2.4 ATIVIDADES ARGENTINAS NAS ILHAS	20
2.5 OCUPAÇÃO BRITÂNICA.....	21
3 PODER MARÍTIMO	24
4 PODER TERRESTRE.....	29
4.1 A ILHA MUNDIAL.....	34
4.2 HEARTLAND.....	38
4.3 A EVOLUÇÃO ESPACIAL DO HEARTLAND.....	40
5 MOTIVAÇÕES ARGENTINAS PARA PLEITEAR AS MALVINAS/FALKLANDS	45
6 AS MALVINAS/FALKLANDS NO PROJETO INGLÊS DE DOMINAÇÃO DOS	48
MARES E NA SUA HEGEMONIA MUNDIAL.....	48
7 HIPÓTESE DE INDEPENDÊNCIA DAS ILHAS	52
8 CONCLUSÃO	54
REFERÊNCIAS.....	55

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o escopo de apresentar o conflito entre a Argentina e o Reino Unido pela posse do arquipélago das Malvinas/Falklands. Para tanto, consulta em bibliografias e notícias pertinentes foi realizada.

A escolha do tema proposto, “A disputa das Malvinas/Falklands: um olhar desde a geografia política de Mackinder e Mahan”, justificou-se pelo relevante papel que a disputa sobre o arquipélago implica no contexto da geografia política no continente sul americano.

Desta feita, o objetivo central deste estudo foi analisar o conflito entre Argentina e Reino Unido através das teorias do poder marítimo e poder terrestre, levando em conta o contexto histórico, imperialismo britânico e características geográficas do arquipélago das Malvinas/Falklands.

Assim sendo, para melhor abordagem do tema escolhido, foi apresentado, de maneira clara e objetiva, argumentação própria e o entendimento de geógrafos e historiadores a par da contenda.

A questão problema ao qual se buscou resposta ao final dos argumentos e fundamentos expostos no trabalho, é a seguinte: *qual o papel desempenhado pelas Malvinas/Falklands nos anseios britânicos de dominar os mares e obter a hegemonia mundial nos campos econômico e militar?*

Para se chegar à resposta à questão suscitada, o estudo foi dividido em seis partes, onde:

A primeira parte fez uma abordagem geográfica do arquipélago, elencando seus aspectos físicos e a ocupação humana. Além desta, uma análise histórica do processo de descobrimento, primeiras ocupações e atividades humanas, o recrudescimento de relações entre ingleses e argentinos, a infração de tratados, e por fim, o estabelecimento oficial de uma colônia.

A segunda parte trouxe considerações gerais acerca da teoria do poder marítimo de Alfred T. Mahan. Neste momento, foram analisadas as características e peculiaridades de uma nação naval, suas características, pontos fortes e negativos, e o que tais países precisam para melhor desenvolver suas potencialidades.

A terceira parte abordou a teoria do poder terrestre de Halford J. Mackinder. Assim, versadas foram as características de uma nação terrestre e sua personificação, o *Heartland*. Foram igualmente expostas as razões pelas quais o

geógrafo inglês considerava o poder terrestre mais poderoso quando da sua transformação em poder anfíbio, da influência da tecnologia sobre a balança de poder entre terra e mar, e as modificações do Coração Continental em razão da evolução humana.

A quarta parte foi reservado para o processo que levou o povo argentino a cobiçar e tentar colonizar as Malvinas/Falklands. As razões de seu fracasso também constam nessa divisão da obra.

A quinta parte apresentou ao leitor, por sua vez, as razões que levaram a Inglaterra a ocupar o arquipélago disputado com os argentinos. O imperialismo britânico, a sua pretensão de dominar os mares, e sua necessidade de obter meios de garantir sua preponderância de poder a nível global foram igualmente postas em pauta.

A sexta parte, por fim, trouxe uma hipótese a respeito da independência ou manutenção do controle das Malvinas/Falklands por parte do Reino Unido. Para tanto, um paralelo com o plebiscito escocês sobre sua independência foi realizado, além da consideração de elementos futuros líquidos e certos.

2 HISTÓRICOS DAS ATIVIDADES HUMANAS NAS MALVINAS

O primeiro capítulo do presente trabalho tem o escopo de apresentar informações essenciais para um melhor entendimento e análise do conflito anglo-argentino pelas ilhas Malvinas/Falklands. Dessa feita, primeiramente serão apresentadas informações geográficas acerca do arquipélago e sua população, com o intuito de oferecer ao leitor uma melhor perspectiva acerca dos motivos da disputa. Posteriormente, será apresentada a história humana das ilhas, partindo do seu descobrimento, passando pela Guerra das Malvinas e terminado nos dias atuais, com o referendo sobre a manutenção do domínio britânico.

2.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS DAS ILHAS

As Malvinas/Falklands, formadas por duas ilhas principais (Soledad/Falkland Leste e Gran Malvina/Falkland Oeste) e por cerca de 200 pequenas ilhotas, se localizam do sul do Atlântico Sul, a sudeste da América do Sul, na longitude 51° 45' S e latitude 59 °00' W. Encontram-se a apenas 772 km de Cabo Horn, fazendo divisa (marítima) com a dependência inglesa da Geórgia do Sul e Ilhas Sandwich do Sul a sudeste, com a Antártida a sul, e com a Argentina a oeste. Sua área é de 12,173 km quadrados. (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, 2014; GEOGRAPHICA WORLD ATLAS E ENCICLOPÉDIA, 2008).

A seguir, a Figura 1 mostra o mapa da dependência e sua localização:



Figura 1 - Arquipélago das Malvinas/Falklands
 Fonte: Wikimedia, [20--].

O litoral é bastante recortado, comportando diversos acidentes geográficos, tais como baías, restingas, enseadas, golfos, braços de mar e várias praias, que, contudo, não são boas para a prática de banho, pois as temperaturas não são das mais adequadas. Entretanto, o litoral é perfeito para portos, embora só haja um principal, localizado na capital Stanley. (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, [20--]).

A vegetação, por sua vez, é de baixo estrato e de pouca diversidade, constituindo-se apenas de gramíneas e pequenos arbusto. O solo estéril e em grande parte recoberto por pântanos, aliado a um clima adverso, não permite uma maior diversidade biológica da flora. Somente na Ilha Soledad/Falkland Leste, notadamente em sua seção norte, é que o solo é de melhor qualidade, o que permitiu o desenvolvimento da ovinocultura, principal atividade econômica da dependência. Não por coincidência, é nessa região que se encontra a capital. (DUARTE, 1986).

A Figura 2 demonstra a importância da criação de ovelhas:



Figura 2 - Ovinocultura nas Malvinas/Falklands
 Fonte: Rogers, 2013.

A fauna, seguindo a flora, também é diminuta, embora um pouco mais diversificada. Isso, no entanto, não impediu a ação predatória dos colonizadores, que levaram à extinção o lobo-das-malvinas, único mamífero endêmico das ilhas. (SCIENCE DAILY, 2009).

Por estarem localizadas em altas longitudes, as ilhas sofrem com um clima inóspito. Frio, úmido e ventoso são a personificação do clima das Malvinas/Falklands. (GEOGRAPHICA WORLD ATRLAS E ENCICLOPÉDIA, 2008).

As temperaturas são baixas durante o ano todo, e os habitantes sofrem com ventos ininterruptos. Sua velocidade média é de 30 km/h, podendo chegar a picos de 150 km/h. O tempo permanece predominantemente nublado, com alta umidade

relativa do ar, e mais da metade dos dias anuais são chuvosos. Também é comum a precipitação de neve em todos os meses do ano, com exceção de janeiro e fevereiro. Ocorre que, por causa velocidade e constância dos ventos, o acúmulo de flocos de gelo é raro.(BECK, 2013).

Na zona econômica exclusiva (zee) do arquipélago encontram-se campos de hidrocarbonetos (petróleo e gás) que prometem, dado o tamanho de suas reservas, tomar o espaço da ovinocultura como principal fonte de renda dos habitantes locais.

A seguir, a Figura 3 mostra a localização dos campos:



Figura 3 - Campos de hidrocarbonetos na zee das Malvinas/Falklands
Fonte: HERRERA, 2014.

Com relação aos habitantes, é mais didática uma análise da situação pré e pós Guerra das Malvinas (1982), pois tal conflito bélico despertou na Inglaterra um sentido de urgência em melhorar as condições dos locais (kelpers).

Conforme Duarte (1986), por volta dos 1960, somente havia míseros 2400 moradores nas Malvinas/Falklands. Mesmo sendo poucos, muitos deles, notadamente os mais jovens, começaram a emigrar, pois as oportunidades de emprego eram poucas. Em uma pequena dependência, onde uma fatia superior a dois terços das terras pertenciam a empresas sediadas na Grã Bretanha, a população caiu para apenas 1812 pessoas em 1981, sendo 100 delas criadores de ovelhas.

O isolacionismo era quase total. Para se chegar ou sair, só havia a opção de dois voos mensais para a Patagônia e um navio proveniente de Londres, que só aportava em Stanley a cada três meses.

Se a logística era ruim, a área da saúde era trágica. Não havia médicos nas ilhas. Caso algum morador necessitasse de cuidados médicos mais simples, teria que recorrer a uma linha que ficava aberta para um médico através de um radiotransmissor. O profissional da saúde explicava qual procedimento deveria ser adotado, e os próprios Kelpers¹ executavam as tarefas.

Diferentemente do que ocorre em qualquer país ou região atingida por uma guerra, a situação dos civis melhorou após o conflito anglo-argentino. Palavra dos próprios moradores, felizes pela chegada de uma agência bancária e um moderno sistema de comunicações que permite falar por telefone com qualquer lugar do mundo. (VEJA, 1986).

As Malvinas/Falklands ainda ganharam um grande aeroporto em Mount Pleasant, localizado a 50 km de Stanley, com três voos diretos das ilhas para a Inglaterra três vezes por semana. A situação dos moradores até hoje é dificultosa, mas longe do que era antes da guerra.

Apesar de abandonados pelo Reino Unido, os Kelpers, nas palavras de Martin (1992), são ferozmente leais à Inglaterra, ao passo que são absolutamente desdenhosos dos argentinos. Os habitantes não ficaram satisfeitos com as mudanças impostas durante a ocupação argentina, tais como a alteração do nome da capital para Puerto Argentino, da mudança da mão inglesa para a direita e da implantação do ensino obrigatório de espanhol nas escolas. E até hoje, a grande maioria se recusa a aprender espanhol e se mantém, propositalmente, completamente alheia a tudo que remeta à Argentina.

Todo esse sentimento anti-argentino e de paixão incondicionada à Inglaterra se explica, em grande parte, ao fato que os Kelpers não tinham à sua disposição televisão, jornais ou qualquer contato com a vida moderna, e pelo receio de viver sob uma ditadura latino americana.

Em 2012, foi realizado um censo para identificar quantos moradores fixos há nas ilhas. O número é de 2.932 pessoas, maior que em 1960, década em que a população começou a diminuir, porém, 4% menor que em 2006.(ROGERS, 2013).

¹ Denominação que se dá aos nativos da dependência britânica.

A Figura 4, logo abaixo, demonstra essa recente nova tendência de queda:

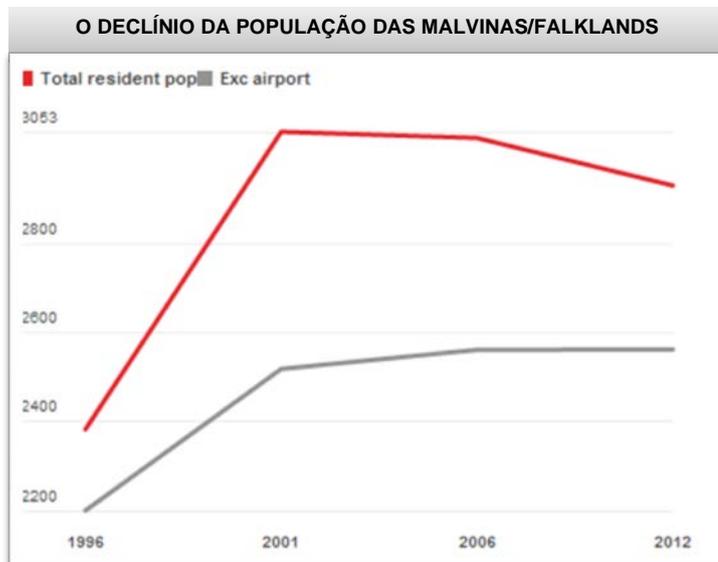


Figura 4 - O declínio da população das Malvinas/Falklands
Fonte: Rogers, 2013.

É importante ressaltar que além dos civis, há cerca de 1300 militares alocados nas ilhas, notadamente, na base militar de Mount Pleasant. (ROGERS, 2013).

No tocante a identidade, uma pesquisa realizada indicou que um pouco mais da metade (57%) considera-se falkland islander (malvinenses), enquanto que 28% se consideram britânicos, 9% são nativos de Santa Helena (dependência inglesa localizada no Atlântico Sul, a meio caminho da África e América do Sul) e 5% tem nacionalidade chilena. (ROGERS, 2013).

A seguir, a Figura 5 mostra o gráfico acerca do resultado da pesquisa:

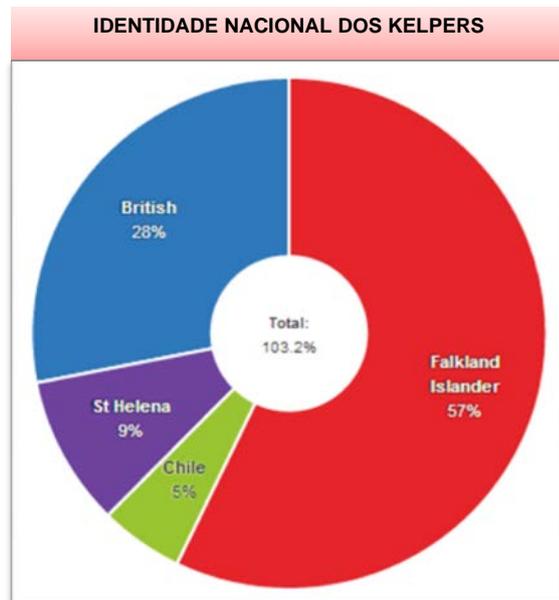


Figura 5 - Gráfico referente à identidade nacional dos Kelpers
Fonte: Rogers, 2013.

Apesar de apenas 28% da população se considerar britânica, segundo referendo realizado em 2013, o primeiro do tipo realizado nas ilhas, em que 92% da população, ou 1.672 indivíduos votaram, mas de 98% deles aprovaram a manutenção do domínio britânico. (GLOBO, 2013).

2.2 DESCOBRIMENTO

Há uma grande imprecisão sobre quem de fato descobriu as Malvinas/Falklands (até a chegada dos europeus não havia indícios de ocupação humana). A falta de informações documentais confiáveis traz uma grande incerteza sobre o assunto. Diversos estudiosos têm analisado dados cartográficos do século XVI e documentos históricos tais como cartas de navegação, porém muitos deles foram adulterados ao longo dos anos, e por conta disso, os pesquisadores tendem a divergir sobre quem avistou e desembarcou por primeiro nas ilhas. Nesse tópico

abordaremos a posição de três peritos no assunto: Rolando Trias, Roberto Etchepareborda e Paulo Duarte.

O historiador Trias (1994), em sua obra “El Descubrimiento de las Ilas Malvinas y su Predescubrimiento Presunto”, apresentou um estudo bastante aprofundado sobre o descobrimento do arquipélago, utilizando como base para seu trabalho, fontes primárias muito antigas, tais como cartas de navegação, diários de bordo e mapas, todos do século XVI.

Entre esses documentos, um que chama atenção é o mapa de André San Martín, um cartógrafo que fazia parte da expedição de Fernão de Magalhães. De acordo com o mesmo, os espanhóis aportaram nas ilhas em 28 de julho de 1520, a bordo da nau San Antonio, enviada para explorar o sul durante a inverno, antes que Magalhães atravessasse o estreito que hoje leva seu nome e seguisse para o Pacífico. (TRIAS, 1994).

Um forte indício de que essa informação é correta, advém de um antigo costume náutico de nomear as terras recém-descobertas com o nome do santo do dia do acontecimento. Logo, foi sugerido o nome de Sansón, gentílico correspondente ao santo cujas festividades eram celebradas em 28 de julho.

Esse mapa, descoberto em 1983, segundo Rolando Trias, pôs fim às discussões sobre qual nação de fato descobriu as Malvinas/Falklands. O título, portanto, pertenceria aos espanhóis.

Duarte (1986), igualmente, acredita ser esse fato possivelmente verdadeiro, porém, acredita ter sido a história um pouco diferente. De acordo com ele, a nau San Antonio, comandada por Estêvão Gomes (natural de Portugal) que avistou o arquipélago não teria sido enviada por Magalhães, mas ao contrário, o teria abandonado para navegar em direção ao temido Cabo da Boa Esperança, e nesse meio tempo, teriam descoberto as Malvinas/Falklands.

Como fundamento para sua teoria, o autor usa como prova o mapa XV do “Islário de Santa Cruz”, datado de 1541, e que se localiza na Biblioteca Nacional de Espanha, na cidade de Madrid. A prisão do capitão português quando do seu retorno a Espanha, por ter desertado, é outro dado que vem reforçar essa versão como a mais verídica. (DUARTE, 1986)

Etchepareborda (1983), por sua vez, apresenta duas possíveis datas da primeira chegada dos espanhóis nas ilhas. Assim como Duarte e Trias, credita a hipótese da descoberta pela expedição de Magalhães como a mais fidedigna.

Entretanto, como dito no início do tópico, o assunto é deveras nebuloso, e o mesmo Etchepareborda cita o ano de 1501 como a hipótese mais antiga de descobrimento por parte dos espanhóis. Todavia, pesquisadores como Duarte, através de documentos históricos, afirmam que Américo Vespúcio não havia navegado tão ao sul. Dessa feita, a suposta descoberta das Malvinas/Falklands pelo homem que emprestou se nome às Américas não passa de uma falácia. (ETCHEPAREBORDA, 1983).

Do lado inglês também há alegações da descoberta, porém, bem mais tardias. Para Duarte, o primeiro inglês a avistar as ilhas foi o navegador Francis Drake, no ano de 1577, ou seja, apenas 57 anos depois da expedição de Fernão de Magalhães. Já o historiador argentino Etchepareborda (1983), com base em seus estudos, afirma que foi John Davis em 1592, ou Richard Hawkins em 1594 os primeiros ingleses a avistas as ilhas.

Entretanto, segundo Etchepareborda (1983), essas são afirmações sem maior credibilidade, pois são realizadas sem um devido rigor histórico. Primeiramente que não houve desembarque; as Malvinas/Falklands teriam apenas sido avistadas. Segundo, que nos seus relatos, Hawkins alega ter visto fogos nas 60 léguas da costa percorridas. Informação muito provavelmente equivocada, pois não havia população autóctone nas ilhas. O autor acredita que o relato seja, na verdade, sobre a Patagônia. Por fim, esses relatos só apareceram 25 anos depois da dita viagem.

Com relação a aportar, e não mais visitar, Duarte (1986) afirma que foi somente em 1690 que o inglês Strong explorou o canal que divide as duas principais ilhas.

O nome Falklands também surgiu nessa ocasião, quando o mesmo Strong batizou o canal que explorá-la em homenagem ao Lord Falkland, tesoureiro do Almirantado Britânico.

Outro navegador que “concorre” ao título de descobridor é o holandês Sebald de Weest, que teria avistado umas ilhas menores do arquipélago, identificadas como Jason, no dia 24 de janeiro de 1600. Dado a ser o descobrimento menos duvidoso e mais documentado, Etchepareborda (1983) e Duarte (1986), contrariando Trias, consideram que o mais correto seria atribuir a esse holandês o feito de ser o primeiro a avistas as Malvinas/Falklands. É também, em homenagem a esse navegador, que as ilhas forma chamadas por um tempo de Sebaldinas.

2.3 AS PRIMEIRAS OCUPAÇÕES

Conforme Duarte (1986), a partir de 1698 mais uma nação entraria para a história malvinense. A França. Pescadores francos começaram a frequentar as águas circundantes do arquipélago, e mudaram mais uma vez a nomenclatura das ilhas para Malouines. Malvinas, como são chamadas pelos argentinos, derivou desse gentílico dado pelos franceses.

As Malvinas/Falklands permaneceram sem despertar maiores cobiças até meados do século XVIII. A Inglaterra, nesse período, era a maior potência global, e seu império estava em franca expansão. Desta feita, áreas sem valorosos recursos naturais, porém com elevado valor estratégico, passaram a entrar no radar do império britânico. As Malvinas/Falklands eram uma terra despovoada, que não fazia fronteira com nenhum povo, e estavam estrategicamente localizadas perto da única passagem marítima entre Pacífico e Atlântico.(PROLA, 2013).

Lord Egmont, comandante do almirantado foi um dos que se apercebeu da importância daquelas terras ermas e inférteis: “As Falklands são a chave de todo o Pacífico. Esta ilha deve dominar os portos de comércio do Chile, Peru, Panamá e, em uma palavra todo território espanhol no mar.” (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008, p. 13).

Também britânico, o Comodoro George Anson relatou no diário de bordo de sua expedição pela região, em 1740, que era necessário à Inglaterra estabelecer nas Malvinas/Falklands, ou na Terra do Fogo (extremo sul da América do Sul) ou nas Ilhas Pepys (percebe-se mais tarde que não existem), um ancoradouro que servisse de apoio aos navios ingleses que porventura cruzassem o Estreito de Magalhães ou a Passagem de Drake. (BECK, 2013).

Estabelecer pontos de apoio para a navegação em pontos críticos era um hábito dos britânicos. A atual dependência de Santa Helena, é um dos muitos exemplos de colônias estabelecidas pelos ingleses que tinham como função inicial, apenas dar apoio logístico às embarcações em longas viagens.

Tendo em vista as recomendações supracitadas, a Grã Bretanha chegou a consultar a Espanha para saber se a mesma daria o aval para uma expedição em direção aos mares do sul, e a uma ocupação das Malvinas/Falklands e Pepys.

Ocorre que a nação ibérica foi veementemente contra, e a Inglaterra desistiu de seus propósitos, embora não sem lamuriar. À Corte de Madrid, chegaram algumas cartas com os seguintes dizeres:

Como não há intenção de estabelecer-se em qualquer dessas ilhas e como as caravelas de S.A. não querem nem ancorar nem tocar em parte alguma da costa espanhola, o Rei não chega a compreender de maneira alguma como esse projeto pode causar ressentimento em Madri. (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008, p. 11).

Em decorrência desse alegado desinteresse, a Inglaterra poderia ter tomado uma decisão arbitrária e encaminhado a expedição, porém, alguns tratados firmados a impediam de tal. Em 1604, as duas nações europeias firmaram um tratado de paz estabelecendo *ostatus quo ante bellum*, tornando sem efeito quaisquer direitos adquiridos durante o período belicoso, inclusive os do pretendido descobrimento inglês. (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

Sessenta e três anos depois foi a vez do Tratado de Madri de 1670 ser ratificado. Nessa assentada, conveio-se que a Grã-Bretanha conservaria todas as suas possessões na América, porém, para sua validade, foi incluída a seguinte cláusula: desde que “os súditos da Grã-Bretanha não dirigirão seu comércio nem navegarão para os portos ou lugares de que o Rei Católico dispõe na referida Índia, nem negociarão com eles.” (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008, p. 13).

Mais ainda, o Tratado de Madri de 1713 dispôs:

Sua Majestade Britânica concordou em promulgar de imediato as mais enérgicas proibições e, em decorrência delas, as mais rigorosas penas a todos os súditos a fim de que nenhum navio da nação inglesa atreva-se a passar ao mar do sul ou a traficar em qualquer outra paragem das Índias espanholas. (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008, p. 13).

Essa disposição de proibir a navegação e o comércio à Grã-Bretanha em zonas que não tivessem estado abertas ao tráfico em fins do século XVII foi novamente ratificada em Utrecht. (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

A primeira tentativa bem sucedida de ocupação das Malvinas/Falklands, e a responsável pelo início dos conflitos sobre o arquipélago, foi a empreendida por Luis

Antonio de Bougainville, marinheiro francês, que fundou Puerto Luis na Soledad/Falkland Leste.(ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

Conforme Duarte (1986) e Etchepareborda (1983), vieram inicialmente 29 colonos que, utilizando madeira da Terra do Fogo, construíram algumas casas, armazéns e um forte. Contudo, o povoado só durou três anos, vindo a abrigar apenas 150 pessoas, pois a Corte de Madri logo reclamou a posse das ilhas, alegando que as mesmas eram uma dependência da Patagônia, território àquela altura, espanhol.

Luís XV, o rei francês, reconheceu o direito espanhol e ordenou a evacuação da ilha, recebendo em contrapartida 680.000 libras em troca das benfeitorias realizadas. Assim, o governo espanhol aproveitou as instalações e iniciou seu próprio povoamento, mas não antes de mudar o nome da localidade para Puerto Soledad.(BECK, 2013).

Frente à ocupação francesa, e posterior indenização espanhola, os ingleses decidiram por fim se estabelecer no arquipélago, alegando que tal reparação fora na verdade uma operação de compra e venda, com o manifesto objetivo de provar que o território era res nullius. Todavia, esse argumento britânico tinha um revés, ao passo que reconhecia o direito espanhol sobre metade das Malvinas/Falklands.(BECK, 2013).

Em 1766, a Grã Bretanha fundava em uma pequena ilhota, Port Egmont. Tal fato desagradou severamente os espanhóis, que encarregaram Francisco de Paula Bucarelli de expulsar os ingleses. As ilhas foram recuperadas em 10 de junho de 1770, entretanto, o episódio quase resultou em conflito armado. A solução menos custosa, humana e economicamente falando, veio através de um acordo secreto. Foi combinado que a Espanha devolveria Port Egmont, e a Inglaterra, por pura deliberalidade, abandonaria suas instalações.(ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

O acordado foi cumprido, porém, ao desocupar as Malvinas/Falklands em 1774, os ingleses deixaram para trás uma bandeira e uma placa de chumbo com uma inscrição reforçando a soberania britânica sobre o arquipélago.

Para Delgado (2012), todavia, essa ação é nula em direitos, pois foi mero ato simbólico, e o governo britânico não realizou qualquer objeção ao domínio espanholna Ilha Soledad/Falkland Leste. Ademais, não houve protestos por parte dos ingleses quando Fort Egmont fora incendiado e destruído.

Em 1790, mais um tratado viria a reforçar o domínio espanhol. O Convênio de San Lorenzo (*Nootka Sound Convention*), assinado por ingleses e espanhóis. A Inglaterra se comprometia a não navegar e pescar nos mares do sul a menos de dez léguas “de qualquer parte de costa que tenha sido ocupada por Espanha nos mares austrais”, além de não estabelecer qualquer tipo de ocupação nas costas ocidental e oriental da América do Sul e “ilhas adjacentes”. No momento da assinatura desse tratado, a Grã Bretanha renunciava expressamente qualquer direito que por ventura tivesse ou poderia vir a ter sobre as ilhas.(BECK, 2013).

Formatado: Português (Brasil)

2.4 ATIVIDADES ARGENTINAS NAS ILHAS

Vinte anos depois, a Argentina viria a iniciar sua guerra de independência com a Revolução de Maio, e segundo pesquisadores argentinos, o país latino herdou todos os títulos e direitos que outrora pertenceram à Espanha, através do princípio do *uti possidetis juris*. Ocorre que o governo de Buenos Aires estava com suas atenções voltadas para o norte, e após a saída dos espanhóis do arquipélago, as ilhas ficaram indefesas, e os argentinos não empreenderam qualquer esforço em guarnecê-las.(BECK, 2013).

Em 1818, a Argentina viria a se tornar independente, e sete anos mais tarde, fora reconhecida pela Inglaterra como uma nação autônoma.(BECK, 2013).

A partir de 1820, os argentinos começaram a voltar seus olhos para o sul. Foi enviada aos mares do sul a fragata “A Heroína”, comandada por Dom David Jewett. O objetivo da expedição era comunicar às embarcações que se achavam nas águas das ilhas, as leis argentinas que regulavam a caça e a pesca na zona, e que em caso de descumprimento, seriam levados à capital para julgamento.(ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

Já em 1829, 19 anos após a saída dos espanhóis, as Malvinas/Falklands voltaram a receber proteção. O governo de Buenos Aires criou no dia 10 de junho do mesmo ano a “Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas y las adyacencias al Cabo de Hornos, en el mar Atlântico”, e designou, por 20 anos, para comandante político, Luis María Vernet. O mesmo se assentou com sua família e alguns colonos em Puerto Soledad, na Ilha Soledad/Falkland Leste. (BECK, 2013).

Durante esse período, Vernet teria carta branca para empreender seus projetos na Ilha Soledad/Falkland Leste e Souterland. Dessa forma, o comandante

celebrou acordos para trazer colonos americanos e europeus, além de contratar gaúchos nos pampas argentinos para cuidar do gado abandonado pelos franceses. (DUARTE, 1986).

No biênio seguinte, as ilhas estavam presenciando um bom momento econômico e populacional. Os habitantes chegavam a 300, provindos das mais diversas localidades, o gado se desenvolvia bem, e a atividade pesqueira e de caça a focas e baleias só crescia. (ETCHEPAREBORDA, 1983).

Um último, porém importante acontecimento ocorreu antes da definitiva tomada do arquipélago pelos ingleses. Martin (1992) e Prado (1917) afirmam que os Estados Unidos tiveram uma participação nada insignificante na história das Malvinas/Falklands.

Em 1831, alguns navios de pesca americanos que estavam na região não quiseram obedecer as ordens do governador Vernet. Isso gerou um conflito administrativo e diplomático entre o cônsul americano em Buenos Aires e o governo argentino, que culminou com o bombardeio de Puerto Soledad. (MARTIN, 1992; PRADO, 1917).

A corveta americana Lexington, comandada pelo capitão Silas Duncan, após o ataque, desembarcou suas tropas, matou colonos, incendiou todas as casas e destruiu as plantações. Os sobreviventes foram feitos prisioneiros, sendo alguns deles levados para os Estados Unidos, e outros abandonados na costa deserta do Uruguai. Depois do episódio, os argentinos ainda retornaram ao arquipélago para estabelecer uma colônia penal. (MARTIN, 1992; PRADO, 1917).

2.5 OCUPAÇÃO BRITÂNICA

Em 1833 se deu o fim da presença argentina. Os ingleses enviaram para as Malvinas/Falklands a corveta Clío, e tomaram à força Puerto Soledad, expulsando os moradores, que foram mandados de volta à América do Sul. A partir desse momento os britânicos passaram a repovoar as ilhas, levando para lá colonos de Santa Helena e de outras colônias. Há de se ressaltar que a ilha tomada foi a Gran Malvina/Falkland Oeste, onde jamais estiveram presentes. No ano seguinte, ocuparam o restante do arquipélago. (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

Dado o poderio bélico e econômico da Inglaterra, a Argentina decidiu por não recuperar o arquipélago à força e apelou para a via do protesto e negociação diplomática ao enviar para os ingleses um documento que fundamentava seus direitos. A resposta veio nove anos depois. Os ingleses não reconheciam qualquer soberania argentina sobre o objeto da disputa, alegavam ser os verdadeiros donos, e aproveitaram o ensejo para comunicar a inauguração de um sistema permanente de colonização das Malvinas/Falklands. (DUARTE, 1986).

Frente à clara impossibilidade de seguir adiante nas discussões, o representante argentino em Londres, Dom Manuel Moreno, instruído pelo governo de Buenos Aires, redigiu uma nota de protesto, no qual assim escreveu:

O infra escrito, em cumprimento de deveres que lhe impõem suas instruções, vê-se na necessidade de manifestar, para que o silêncio das Províncias Unidas não seja interpretado como um assentimento tácito, que as Províncias Unidas não podem, nem poderão jamais conformar-se com a solução do Governo de Sua Majestade Britânica, de 5 do corrente, que elas consideram injusta e contrária aos seus direitos, reproduz seus protestos de 17 de Junho de 1833 e de 29 de Dezembro de 1834 contra a soberania que se há arrogada a Coroa da Grã Bretanha nas Ilhas Malvinas e contra o despojo e reivindicação exercidos contra os estabelecimentos da República no Puerto Luís, chamada também Puerto Soledad, pela corveta de Sua Majestade, Clio, cuja reparação lhe é devida, o mesmo que por todo ato resultante da ocupação, em consequência o Governo das Províncias Unidas formula estes protestos e lhes dá todo o valor que no presente e em qualquer outra ocasião possa ter. (DUARTE apud BECK, 2013, p. 28).

Mais tarde, no mesmo ano, o ministro reiterou o anteriormente dito em um extenso e bem embasado documento de protesto. (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008).

Tentando angariar apoio internacional, o ministro argentino Manuel V. Massa, redigiu uma circular a respeito dos fatos, dirigida às chancelarias americanas. Cabe ressaltar as reações de Brasil e Bolívia. O primeiro encarregou seu ministro locado na Inglaterra de oferecer ao seu similar argentino, “a mais franca e oficiosa colaboração para o bom êxito da diligência.” Já a Bolívia declarou que figuraria entre as primeiras nações “para obter a reparação de tamanha ofensa.” (ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS, 2008, p. 17).

Martin (1992), por sua vez, em contraposição à maioria das fontes históricas, afirma que, de fato, os britânicos desembarcaram nas ilhas em 1833, porém que os argentinos as entregaram pacificamente, embora sob protestos.

A CIA também tem uma visão própria. De acordo com a agência americana, a Inglaterra teria apenas endossado sua titularidade sob o arquipélago criando uma guarnição naval no local. (MARTIN, 1992).

No ano seguinte, em sua expedição pelo mundo, passou pelas Malvinas/Falklands, o naturalista Charles Darwin. Seu relato não poderia ser mais desanimador. Com exceção da geologia, tudo lhe pareceu desinteressante. “Miseras ilhas” foi como as chamou. Sobre a população, relatou que mais da metade era de rebeldes fugitivos e homicidas. (MARTIN, 1992).

Procurando desenvolver o arquipélago, os ingleses criaram em 1851 a Companhia das Ilhas Falklands. Em apenas quatro anos a população saltou para 2.000 habitantes (muito se considerarmos a posição geográfica deveras isolada das ilhas) e tornou-se autossuficiente. Como resultado, em 8 de fevereiro de 1892, as Malvinas/Falklands obtiveram o status de colônia.(BECK, 2013).

3 PODER MARÍTIMO

A princípio, antes de adentrarmos propriamente no assunto que o título do presente capítulo sugere, é válida a diferenciação da geografia política para a geopolítica, termos aparentemente sinônimos.

Nas palavras de Costa (1990, p. 55):

[...] pode-se afirmar com relativa segurança que a geopolítica, tal como foi exposta pelos principais teóricos, é antes de tudo um subproduto e um reducionismo técnico e pragmático da geografia política, na medida em que se apropria de parte de seus postulados gerais para aplica-los na análise de situações concretas interessando ao jogo de forças estatais projetado no espaço.

Simplificadamente, a geopolítica é o nome que se dá à situação em que a geografia política deixa de ser utilizada para fins acadêmicos, para servir como política de estado.

Um dos pensadores mais notórios a utilizar a geografia política dessa maneira, foi Haushofer (apud COSTA, 1990), ao aplicá-la ao contexto político alemão. Suas ideias foram de tal forma utilizadas por Hitler, que ao fim da guerra e nas décadas seguintes, a geopolítica se transformou em tabu na Alemanha.

Esclarecida a questão, o foco recai sobre dois renomados geógrafos que criaram teorias totalmente antagônicas. Alfred T. Mahan e o poder marítimo, e Halford J. Mackinder e o poder terrestre.

Mahan era um almirante da marinha americana formado pela Naval Academy at Annapolis, e professor do Naval War College at Newport. Em 1890, publicou seu mais notório trabalho, o livro "The Influence of Sea Power upon History". (COSTA, 1990).

Um ponto importante na abordagem de Mahan sobre o poder marítimo, é que ele não analisava somente o poder naval (stricto sensu), ou seja, o poder bélico ou o comércio marítimo isoladamente. Ele tinha uma concepção integrada de todas as atividades marítimas, e acreditava que era estritamente necessário o envolvimento da população de um determinado país para com o mar, pois caso contrário, a nação em questão jamais desenvolveria um poder de fato nessa área. (COSTA, 1990).

Um fato notório em sua teoria é que, transcorrido mais de um século, permanece extremamente atual, e em sua obra ele já adiantava a resposta para tal fato. Em suas palavras:

O teatro de guerra pode ser maior ou menor, suas dificuldades mais ou menos pronunciadas, as armadas maiores ou menores, os movimentos necessários mais ou menos fáceis, mas estas são simplesmente diferenças de escala, de grau, não de tipo. (MAHAN apud COSTA, 1990, p. 69).

Para Mahan (apud COSTA, ano 1990, p. 69), desde Hermócrates, há 2300 anos, os princípios, a natureza e as funções da marinha de guerra seriam os mesmos. O que mudaria seriam os “pontos de concentração”, “depósitos de munições e suprimentos”, a “comunicação entre esses pontos e a base original, “o valor militar do comércio” e o modo pelo qual esse “comércio combinado com as operações” pode ser administrado.

O almirante também inova ao dotar os oceanos e mares de características tradicionalmente atribuídas a espaços terrestres. Ele os analisa como espaços dotados de características sociais e políticas próprias, mas ao mesmo tempo articulados às ilhas e continentes através de portos e vias de comunicação interiores (rios e lagos). E apesar de, teoricamente, do espaço marítimo permitir uma circulação livre, em todas as direções, pelos mais diferentes fatores, foram estabelecidas as rotas comerciais, verdadeiras vias expressas marítimas. (COSTA, 1990).

Logo abaixo, temos um mapa que representa esses corredores navais. Ressalte-se que só estão representadas as rotas comerciais de três países.

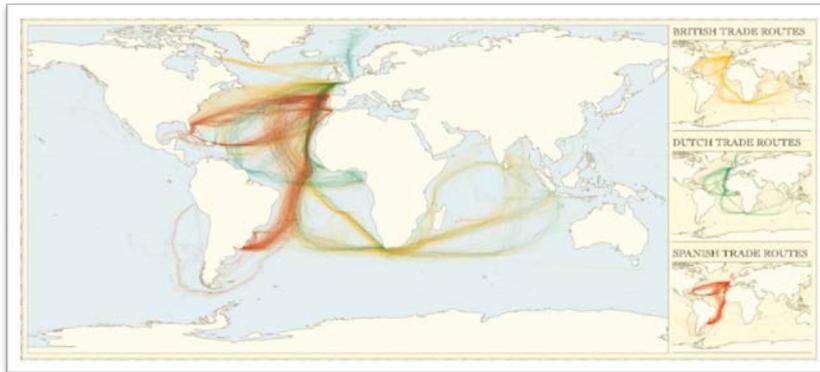


Figura 6 - Rotas marítimas inglesas, holandesas e espanholas do período que vai de 1750 a 1800

Fonte: The Washington Post, 2014.

Ademais, com a melhora da infraestrutura de transporte terrestre, e o consequente estreitamento de relações entre os dois, a interdependência entre as marinhas mercantes e de guerra tem aumentando substancialmente, formando um único sistema durante os conflitos. Esse sistema tem sido representado pelos comboios. Com o advento da modernidade, a demanda por recursos em tempo de guerra tem sido crítica, e um bloqueio de uma rota naval pode ser o que definirá uma vitória ou derrota. (COSTA, 1990).

Exemplificando a questão com sua terra natal, Mahan (apud COSTA, 1990) justifica que o poderio marítimo de um estado estaria intimamente ligado a sua capacidade de estabelecer e manter operante uma rede de pontos de apoio (colônias e postos comerciais, notadamente) que possuam valor econômico e/ou estratégico.

Em sua famosa obra, ele sintetiza em apenas um parágrafo, a essência de um país voltado aos mares:

Nestes três elementos – produção, com a necessidade de troca entre os produtos; navegação, através da qual essa troca é realizada; e colônias, as quais facilitam e alargam as operações de navegação e tendem a protegê-las pela multiplicação de pontos de apoio – encontra-se a chave para boa parte da história (bem como da política) das nações marítimas. (MAHAN apud COSTA, 1990, p. 71).

Apesar de muito já ter sido exposto, todo o abordado, até o momento, por si só não basta para definir o poder marítimo. Para isso, outros fatores são relevantes. Em primeiro lugar, logicamente, a posição geográfica.

Mahan (apud COSTA, 1990) se utiliza de dois países para melhor se fazer entender. Inglaterra e França. Sobre a primeira, diz que é sua posição geográfica a favorece sob todos os aspectos. Por ser uma ilha, tem seus portos protegidos e não precisa dividir sua frota em costas não comunicáveis. Some-se a isso um gigantesco império colonial e uma marinha mercante altamente desenvolvida.

Como desde 1707 a Inglaterra não possui fronteiras terrestres, todo o seu comércio internacional se deu por via marítima, assim como sua defesa. Esses três pontos, segundo Mahan (apud COSTA, 1990), formariam um todo harmônico, um poder naval por excelência.

A França, por sua vez, não tem um poder definido, pois ora assume características de um poder continental, e ora de um poder naval. Com relação ao segundo tipo de poder, uma desvantagem pesa consideravelmente. Sua posição geográfica, pois possui duas costas marítimas, o que a obriga a fracionar sua frota, e a rota que as une passa pelo Estreito de Gibraltar, posição onde a Inglaterra possui sua muito estratégica colônia homônima.(COSTA 1990).

Mahan (apud COSTA, 1990) ainda faz um paralelo da França com os EUA. Ambos têm sua frota repartida, porém, com um agravante para o caso americano. Enquanto a França tem o Estreito de Gibraltar, a frota estadunidense, para chegar a outra costa, precisaria contornar todo o continente sul-americano, passando pelo Estreito de Magalhães ou pela perigosa Passagem de Drake, já que contornar a América do Norte por cima do Canadá continental é virtualmente impossível, dado que o congelamento do oceano no inverno impede a passagem, e pelo altíssimo risco de colisões com icebergs no verão.

Daí que, segundo ele, a construção de um canal no Istmo do Panamá seria extremamente urgente.

Tendo todos os pontos sido devidamente expostos e explicados, Mahan (apud COSTA, 1990) lança ainda, um alerta. Mesmo que um país tenha uma vocação para ser um poder marítimo, que sua geografia ajude, e que tenha uma boa força naval, além de colônias, se ele estiver em busca apenas de um enriquecimento fácil e rápido, suas potencialidades serão duramente desperdiçadas.

Portugal e Espanha, segundo ele, seriam dois casos emblemáticos para esse tipo de ação. Ambas administraram suas colônias de modo predatório, se importando apenas em de lá retirar riquezas, deixando a cargo da Holanda o

comércio para a Europa, e para a Alemanha o fornecimento de bens variados. (COSTA, 1990).

Percebe-se, pois, que as nações ibéricas não aproveitaram seu pioneirismo nas grandes navegações para criar um sistema elaborado de geração de riquezas, explorando todas as potencialidades. A única coisa que fizeram, foi explorar bens primários, sem agregar valor algum ao processo. Como disse Mahan (apud COSTA, 1990, p. 74), “não souberam distinguir a riqueza real da fictícia.”

Novamente citando a Inglaterra, e dessa vez também a Alemanha, afirma que as duas, ao contrário, tiveram uma visão de longo prazo, e souberam, portanto, articular eficazmente suas potencialidades e atividades externas e internas, instalando postos avançados ou fundando colônias por todo o globo, adquirindo assim, acesso aos portos das nações civilizadas e demais protetorados e colônias por todo o globo.

Vale a pena interromper por um breve momento as explicações da teoria que está sendo desdobrada, para abordarmos o cerne do presente trabalho, e reiterar alguns pontos do capítulo 2.

O estabelecimento de uma colônia nas Malvinas/Falklands é uma ótima representação prática dessa visão britânica de longo prazo. As ilhas são pequenas e isoladas, com um clima e solo ruins, e na época, nada de valor foi encontrado em suas terras e águas, porém, mesmo assim as ocuparam. Posteriormente, a motivação que fez os ingleses tomarem o arquipélago será retomada e devidamente destrinchada.

Concluindo sua teoria, Mahan (apud COSTA, 1990, p. 74-75) faz uma última consideração. Dessa vez, ele retoma a ideia de que um país só será uma potência naval de fato, se toda sua população se empenhar para tal fato. Não adiantaria, segundo ele, um governo despótico se inclinar ao mar, se essa não é a vontade de seu povo. Esses governos até poderiam criar uma forte marinha de guerra, mas dificilmente teria um caráter duradouro, pois essa iniciativa estaria desconectada do “caráter nacional” e da “vontade geral”. Como fundamento, cita a França de Luís XIV. Sendo assim, necessariamente, uma potência naval seria um estado democrático.

4 PODER TERRESTRE

Alguns anos após a publicação do livro “The Influence of Sea Power upon History”, o geógrafo Halford J. Mackinder apresentou à comunidade científica a teoria do poder terrestre; em certos ângulos, oposta àquela apresentada pelo americano. E por ironia do destino, eis que sua nacionalidade é britânica.

Ao contrário de seu colega, Mackinder (apud COSTA, 1990) não sintetizou toda sua obra em apenas uma publicação, mas graças às constantes e significativas mudanças globais que ocorriam, aprimorou por algumas vezes sua teoria acerca do *heartland*.

Foi em 1904 que o renomado geógrafo inglês apresentou à Real Sociedade Geográfica inglesa uma conferência chamada “O Pivô Geográfico da História”, e que seria reproduzida sob forma de artigo no famoso *The Geographical Journal*. Mackinder iria ainda publicar o livro “Ideias Democráticas e Realidade”, em 1919, para examinar a situação do pós-guerra e aprimorar algumas de suas ideias lançadas 15 anos antes. Por fim, publicou, ainda, um pequeno artigo em 1943, chamado “O Mundo Redondo e a Conquista da Paz”, que nada mais era que um apanhando de comentários sobre suas próprias ideias geopolíticas. (COSTA, 1990, p. 76).

Mas o que levaria um inglês, cidadão da maior potência mundial e naval, discordar de seus conterrâneos e colegas geógrafos? Uma visão global, segundo ele mesmo.

Mackinder (apud MELLO, 1999) apregoou em sua conferência realizada em 1904, que o início daquele século marcava o fim do que ele mesmo chamou de época colombiana, período iniciado quatrocentos anos antes pelos espanhóis, portugueses e russos. A ocidente, os ibéricos, atingindo o continente americano e realizando o périplo africano; a oriente, a expansão do Grão-Ducato de Moscou em direção ao Urais, posteriormente à Sibéria, e por fim, ao Alasca.

Segundo o geógrafo inglês, não obstante a conquista da Ásia setentrional tenha sido pouco divulgada, em parte eclipsada pelas grandes navegações, ela foi tão relevante quanto a descoberta do Novo Mundo e o contorno do Cabo da Boa Esperança. Esses dois movimentos teriam criado, nós séculos posteriores, a oposição entre mar e terra, e gerado a disputa entre o poder terrestre e o poder naval pela hegemonia global. (MELLO, 1999).

Com o terceiro e último surto imperialista realizado pelos europeus na África, Ásia e Oceania, no século XIX, toda a superfície terrestre, pela primeira vez na história, estava unificada. Por mais que algumas pequenas ilhas pudessem vir a ser descobertas, o mapa-múndi, já estava virtualmente completo. Dessa forma, os eventos humanos deixaram de ser episódios localizados e isolados, e passaram a causar efeitos em todo o globo. (COSTA, 1990).

Em suas palavras:

Falando em termos gerais, podemos estabelecer um contraste entre a época colombiana e a precedente, destacando como característica essencial da primeira a expansão da Europa, contra uma resistência quase nula, enquanto a cristandade medieval achava-se encurralada em uma pequena região e ameaçada pela barbárie externa. Daqui em diante, na era pós-colombiana, novamente nos depararemos com um sistema político fechado e, o que não é menos importante, a esfera de ação do mesmo será o mundo inteiro. (MACKINDER apud COSTA, 1990, p. 79).

O mundo passava por uma verdadeira revolução. Um dos trunfos históricos dos países voltados ao mar sempre foi a sua “capacidade de mobilidade”. Barcos e navios conseguiam percorrer maiores distâncias em menor tempo e com menos custos que cavalos e camelos, todavia, com o advento da modernidade, modernas ferrovias passaram a cortar continentes de ponta a ponta, conectando com rapidez e facilidade áreas antes isoladas e distantes entre si.

Além de todo o planeta, pela primeira vez na história estar integrado, a velocidade com que mercadorias, informações e exércitos podiam circular, dotaram o mundo em um sistema político único, assim como já ocorria na Europa. Durante sua conferência na Real Sociedade Geográfica, Mackinder (MELLO, 1999, p. 30) abordou esse novo processo:

De agora em diante, na era pós-colombiana, novamente nos defrontaremos com um sistema político fechado e, o que não tem menos importâncias, a sua esfera de ação será o mundo inteiro. Todas as explosões de forças sociais que se produzam, em vez de se dissiparem num circuito circunvizinho de espaço desconhecido no qual dominam a barbárie e o caos², serão fielmente refletidas desde os mais distantes rincões do globo e, devido a isso, os elementos débeis do organismo político e econômico do mundo serão destruídos.

² A declaração de Mackinder sobre espaços desconhecidos onde imperavam a barbárie e o caos é dotada de forte eurocentrismo, visão considerada ultrapassada e preconceituosa

Um outro aspecto muito relevante na teoria de Mackinder (apud COSTA, 1990), é que tal como Ratzel, ele foi um crítico contumaz de seus pares da geografia por não darem a devida atenção aos acontecimentos políticos em seus estudos (lhes faltava uma “visão estratégica global”), o que afastava a disciplina dos debates das questões nacionais e internacionais, dado a sua diminuta relevância.

Relata Costa(1990, p. 77), em seu livro“Geografia Política e Geopolítica”:

O pragmatismo de Mackinder, por ele entendido como realismo, caracteriza-se por uma tentativa permanente de aliar à análise política do equilíbrio de poder do quadro internacional os elementos empíricos (para ele concretos) fornecidos pelos estudos correntes produzidos pela geografia.

Dessa forma, procura desconstruir a ideia presente entre os políticos, estudiosos e população em geral, de que todos os conflitos seguiriam os ditames clássicos dos regimes democráticos-liberais, ou seja, de que todas as nações ditas ocidentais comportar-se-iam de maneira mais ou menos similar.

Analisadas por um prisma atual, tais afirmações não passam de mera banalidade, dado as experiências adquiridas através das duas guerras mundiais e da guerra fria, porém, no contexto em que foram ditas, poucos presentes na conferência de 1904deram crédito ou mesmo compreenderam com a profundidade necessárias as declarações de Mackinder. (MELLO, 1999).

Nas palavras de Mello (1999, p. 31):

[...] o que é atualmente uma constatação de senso comum era, em 1904, uma formulação intelectual audaciosa, arrojada e revolucionária. Numa época de hegemonia global da civilização europeia, a noção de sistema político fechado, utilizada para qualificar a nova realidade mundial, era indubitavelmente uma formulação inédita, pioneira e inovadora, cujo enorme alcance para a compreensão das questões internacionais do século recém-iniciado ultrapassava em muito a tacanha mentalidade eurocêntrica da era vitoriana.

O que o geógrafo inglês fez foi nada menos que antecipar em uma década, a guerra dos trinta e um anos (1914-1945).

O segundo elemento das teses de Mackinder se trata da causalidade geográfica na história universal. A noção de que ele tinha acerca do mundo ser um sistema compacto e fechado, o possibilitou a elucubrar a história à luz das nuances geográficas.

Segundo Mello (1999, p. 33):

A visão mackinderiana baseia-se no condicionamento exercido pelas realidades geográficas sobre os processos históricos, no confronto secular entre as potências oceânicas e as potências continentais, assim como no declínio da supremacia mundial do poder marítimo e no advento da era pós-colombiana do poder terrestre.

Para o autor, “é o homem e não a natureza quem inicia, mas é a natureza quem dirige em grande parte.”(MELLO, 1999, p. 34).

Nesse sentido, Mackinder (apud MELLO, 1999) estabelece que a história dos povos está inexoravelmente condicionada aos fatores geográficos, fossem eles o relevo, o clima, os recursos naturais ou outro qualquer. A geografia física poderia sofrer modificações através das inovações tecnológicas, porém permanecia em grande parte inalterada, perfazendo uma realidade permanente, um fator constante na história humana.

Segundo esse materialismo geográfico, um país acabaria por desenvolver uma vocação majoritariamente marítima ou continental. No primeiro caso, entrariam os países insulares ou com alto coeficiente de maritimidade. Isso condicionaria a sua população a se voltar ao mar através de atividades navais e mercantis. Seriam exemplos os fenícios, gregos, ingleses, japoneses e portugueses. No segundo tipo, se encontrariam países mediterrâneos ou de conformação predominantemente terrestre. Isso ocasionaria uma vocação continental e de tendências expansionistas. Os persas, mongóis, alemães, russos e chineses seriam exemplos de povos continentais. (MELLO, 1999).

Existiria, entretanto, ainda um terceiro grupo. Os países híbridos, ou anfíbios. Seriam nações que apresentavam um equilíbrio em suas condições geográficas, possuindo uma massa territorial e fachada litorânea equivalentes. Os romanos, bizantinos, franceses e estadunidenses se encaixariam nesse último grupo.

O terceiro pilar da visão de Mackinder (apud MELLO, 1999) é que, embora fosse possível que um poder terrestre possuidor de uma sólida base continental e de uma ampla costa se tornasse também um poder naval, e vice-versa (improvável), os dois tipos de poder eram rivais por natureza. Em sua concepção, a história poderia ser interpretada à luz da oposição oceanismo *versus* continentalismo, como aparentavam sugerir os recorrentes atritos e guerras travados desde a antiguidade entre potências navais e continentais.

A dinâmica ocorria da seguinte maneira. As potências terrestres se valiam de suas posições centrais e linhas interiores para expandir suas fronteiras em direção das regiões periféricas e obter saídas para o mar, enquanto que as potências marítimas se valiam de sua costa e suas linhas exteriores para dominar as costas dos continentes e manter seus rivais “presos”. Exemplos não faltam. A rivalidade greco-pérsica, espartanos *versus* atenienses, e uma das mais emblemáticas: franco-anglicana.

No século XIX, foi a vez dos russos e ingleses capitanearem mais um embate dessa rivalidade. O *Big Game*, como ficou conhecido, foi o esforço da Rússia em buscar acabar com seu isolamento geopolítico mediterrâneo, e adquirir costas voltadas para “mares quentes”, pois apesar de possuir uma gigantesca costa marítima, ela era quase em sua totalidade voltada para o Ártico, região em que a navegação era uma tarefa árdua dado o congelamento das águas. O Reino Unido, por sua vez, tentando frustrar as pretensões czaristas, procurava controlar as regiões costeiras e ilhas eurásianas, vedando aos russos o acesso ao Índico e Pacífico. (MELLO, 1999).

Essa referida disputa foi um dos fatores que levou o Império Russo a vender o Alasca. O Czar Alexandre II temia que os ingleses, donos do Canadá e de uma poderosa esquadra naval, acabassem por bloquear o Estreito de Bering e tomar sem resistência a parte americana de seu país. (TESCHKE, [20--]).

Todavia, na virada do século XIX para o XX, os esforços britânicos se voltaram pra Alemanha. Suas desavenças e atritos nos planos naval, comercial e colonial eram um prelúdio de uma ferrenha guerra entre a maior potência naval do mundo e da maior potência continental da Europa. Os alemães, que possuíam a segunda maior marinha do planeta, um exército forte e poderoso e um moderno parque industrial, ansiavam por compensar o tempo perdido graças a sua tardia unificação e expandir seu império colonial e sua influência. Desta feita, o equilíbrio de poder estabelecido pelo Congresso de Viena ruiu, e a ameaça do fim da supremacia inglesa se estabeleceu como o principal fator para o estopim da 1ª Guerra Mundial. (MELLO, 1999).

Embora os exemplos apresentados sejam de casos em que o vencedor foi o poder naval, Mackinder (apud MELLO, 1999) acreditava que o poder terrestre poderia conquistar as bases e o litoral de seu rival caso se tornasse um poder anfíbio, ou seja, se fortalecesse sua retaguarda continental com uma poderosa

esquadra. E ele tinha casos concretos a apresentar. A conquista de Creta pelos dórios, a Grécia pela Macedônia e a vitória dos romanos sobre os cartagineses.

Como pode ser visto, nem sempre um poder se sobressairá sobre outro, mas Mackinder (apud MELLO, 1999) confiava ser mais factível a um poder terrestre alcançar o feito. A história não é linear nem previsível, sendo recheada de variáveis, mas o geógrafo era respaldado por uma boa parte delas.

As declarações de Mackinder contrariaram todas as expectativas alimentadas pelos seus colegas geógrafos. Sendo um inglês, e conseqüentemente, europeu, o esperado era que ele reafirmasse as teses de Manhan. Em um contexto histórico, político e social, em que a Inglaterra era a grande potência mundial, e que a Europa era o continente mais relevante e desenvolvido, o cerne de sua teoria sobre o poder terrestre foi uma verdadeira surpresa.(COSTA, 1990).

Ele até mesmo afirmou que a história dos povos europeus foi em grande parte moldada pelas sucessivas e constantes ameaças externas provindas da Ásia:

Peço, portanto, que por um momento vejam a Europa e a história europeia como subordinadas à Ásia e à história asiática, porque a civilização europeia é, num sentido muito real, o produto da luta secular contra a invasão asiática. (COSTA, 1990, p. 79).

Tendo, pois, sido traçadas as bases para a confecção de sua teoria, Mackinder (apud MELLO, 1999) passou a delinear, efetivamente, o funcionamento do poder terrestre, retrabalhando o Velho Mundo (Ásia, África e Europa) e o renomeando para Ilha Mundial.

4.1 A ILHA MUNDIAL

Nos idos do século XX, a Terra era dividida em quatro oceanos (Atlântico, Pacífico, Índico e Ártico), seis continentes (Europa, Ásia, África, América, Oceania e Antártida) e em numerosos mares e arquipélagos subsidiários. Porém, o defensor do poder terrestre discordava dessa visão.

Para ele, existia apenas um único oceano (*Great Ocean*), afinal, todos os quatro possuem pontos de junção, que perfazia três quartos do globo. Do um quarto restante, dois terços corresponderiam ao grande continente formado por Europa, Ásia e África. (MACKINDER apud MELLO, 1999).

Ao contrário do que acreditava a opinião popular e de outros geógrafos, Mackinder apregoava que o istmo de Suez e os montes Urais, acidentes geográficos tradicionalmente considerados como a fronteira entre a Ásia e seus vizinhos, na verdade não os separavam, mas sim, os aproximavam e os integravam. O nome que Mackinder deu a esse aglomerado foi Ilha Mundial (*World Island*). Já o restante das terras habitadas (Américas e Oceania) seriam três ilhas-continentes satélites do Velho Mundo. Aqui, Mackinder (apud MELLO, 1999) não acredita que o istmo do Panamá exerça os mesmos atributos que os Urais e Suez, e portanto, defende a ideia de que as Américas perfaziam duas ilhas.

Demograficamente, a ilha eurásico-africana correspondia a significativos 85% da população global, enquanto que os outros 15% se concentravam nas Américas, Oceania, Japão e Reino Unido.

Abaixo, a Figura 7 apresenta o mapa publicado por Mackinder em sua obra, “O Pivô Geográfico da História”:



Figura 7 - O Mundo Segundo Mackinder (1904)
Fonte: Wikipedia, 2014.

É dentro dessa nova concepção de ordenação territorial global que o papel de centralidade exercida pela Europa durante os quatro séculos da era colombiana foi reinterpretada por Mackinder (apud MELLO, 1999) em três diferentes aspectos: geograficamente, historicamente e cartograficamente.

Geograficamente, a Europa deixou de ser categorizada como um continente, pois os Urais na verdade não a separavam da Ásia. Passou, portanto, a ser interpretada como uma península da Eurásia. Historicamente, como já foi dito brevemente acima, a evolução das nações europeias deixou de ser visto como algo isento de influências externas (circunscrito inicialmente aos povos mediterrâneos e depois aos países atlânticos), mas como um processo intimamente dependente da dinâmica asiática.

Quando um cartógrafo europeu desenhava um mapa-múndi, era de praxe que a Europa fosse apresentada no centro e ao norte. Mackinder (apud MELLO, 1999), não concordando com esse axioma, deu à Área-Pivô (*Pivot Area*) a posição de destaque outrora ocupada pelo seu continente natal. Essa foi sua terceira reinterpretação: a cartográfica.

Dessa feita, a Ilha Mundo de Mackinder (apud MELLO, 1999), já considerada por ele como o centro do mundo, possuía ainda, seu próprio centro. A Área-Pivô ou Coração Continental (*Heartland*). Ao redor dela, se encontrariam quatro regiões marginais. A China, A Europa, a Índia e o Oriente Médio. Enquanto o *Heartland* (região ocupada majoritariamente pela Rússia) era um grande vazio demográfico, com apenas algumas belicosas tribos nômades, sua periferia- o Inner Crescent ou Crescente Interno era mais moderna e densamente povoada. Dois terços de todos os seres humanos ocupavam essas terras.

O cientista inglês tinha uma forte convicção de que a posição peninsular da Europa facilitou invasões provenientes da Ásia. E que as bens sucedidas defesas moldaram e permitiram o desenvolvimento da civilização europeia.

Quando o Império Romano do Ocidente foi invadido por povos bárbaros provindos do norte da Europa, a vida cultural, econômica e científica da região, caiu abruptamente. Uma nova Idade das Trevas Grega³.

Só não ocorreu, pois a Igreja Católica foi bem sucedida em salvar textos antigos e a escrita, além de “civilizar” os invasores, incentivando com muito empenho o desenvolvimento das mais diversas áreas do conhecimento (WOODS, 2008).

³ A Idade das Trevas Grega foi o período compreendido entre 1.200 A.C. até 800 A.C. A arqueologia afirma que houve um colapso da civilização mediterrânea. Cidades inteiras foram destruídas e a língua grega deixou de ser escrita, porém, não se sabe exatamente os motivos por trás dessa tragédia.

Se novas levas de povos forasteiros tivessem tido êxito em suas incursões pelas terras europeias, possivelmente o ambiente intelectual proporcionado por monges e papas teria ruído.

Durante a Idade Média, povos situados nas estepes da Sibéria se aproveitaram da abertura localizada entre os Urais e o Mar Cáspio para atacar o leste europeu, enquanto que os sarracenos avançavam pela península Ibérica e pelo Mediterrâneo. Já pelo norte, os normandos, povo em grande parte descendente dos Vikings, realizava incursões pelos mares Báltico e do Norte. Atacada basicamente por todos os lados, a Europa foi forçada a um isolamento durante vários séculos. (MELLO, 1999).

As pressões, porém, só chegariam ao seu auge no século XIV, quando Gengis Khan unificou as tribos mongóis e criou o que por muito pouco não se tornou o maior império que o mundo já viu. Partindo da Ásia Central, as hordas mongóis conquistaram, dentre outros, a China, a Europa Oriental e se tornaram o único povo que invadiu com sucesso a Rússia durante o inverno. (MELLO, 1999).

Reunidas as condições para um contra-ataque de grandes proporções, a Europa passou a se expandir em duas direções. Para leste, em direção à Sibéria, capitaneado pela Rússia, e para o Atlântico, responsabilidade de Portugal e Espanha. (MELLO, 1999).

Mackinder (apud MELLO, 1999) via a expansão russa como um contra-ataque direto e frontal, e a expansão ibérica, que iniciava a era colombiana, como uma estratégia de aproximação indireta, pressionando pela retaguarda os invasores asiáticos e garantindo a supremacia mundial europeia até o começo do século XX.

Nas palavras de Mello (1999, p. 44-45):

A dialética das invasões asiáticas *versus* reação europeia forneceu a Mackinder o nexo da correlação histórico-geográfica global que serve de moldura e pano de fundo para a reflexão teórica é a existência do Grande Oceano e da Ilha Mundial, com a Europa despontando como uma pequena, recortada e acidentada península do extremo ocidental da Eurásia.

É bom ressaltar que até o momento em que Bartolomeu Dias dobrou o cabo da Boa Esperança, e que Vascoda Gama chegou às Índias contornando a África, o caminho entre a Europa e o Extremo Oriente, via mar, era impedido pelo istmo de Suez. A vedação aos europeus dos oceanos Índico e Pacífico em muito contribuiu para a preponderância do poder terrestre asiático até aquele momento.

4.2 HEARTLAND

Após exaustiva explicação dos fatores e deduções que levaram o geógrafo a estabelecer o poder terrestre como o preponderante, e expor o conceito da Ilha Mundial, Mackinder (apud MELLO, 1999) se ateve ao âmago de seu trabalho. O grande foco de sua teoria foi o que ele chamou na conferência de 1904 de Área-Pivô, e que acabou por renomear, em 1919, como *Heartland*. Todos os outros conceitos de sua tese, – Grande Oceano (*Great Ocean*), Ilha Mundial (*World Island*), Crescente Interno (*Inner Crescent*), Crescente Externo (*Outer Crescent*) e Oceano Central (*Midland Ocean*) – devidamente representados na figura sete, só adquirem pleno sentido, se relacionadas ao conceito nuclear de Mackinder.

O termo *Heartland* designa a área core da Ilha Mundial. Essa imensa região, que coincidia, na época, com as fronteiras russas, perfaz cerca de 23 milhões de km². Era um país parcamente povoado, mas dotado de características que permitiam aos povos que o ocupassem, estender seus domínios para a Europa, outras partes de Ásia e até mesmo para o norte africano. (MELLO, 1999).

Conforme descreve Mackinder (apud MELLO, 1999), o *Heartland* possuía, para tal, duas características essenciais. Era, de longe, a mais extensa região de planícies da Terra, o que proporcionava condições ideais de mobilidade; e era severamente isolada, já que seus principais rios desaguavam ou no inóspito Ártico, ou em mares interiores da Eurásia.

A Área-Pivô era um baluarte natural, livre do assédio do poder marítimo, o que favorecia ao mesmo tempo sua segurança e o desenvolvimento do poder terrestre. Para Mackinder (apud MELLO, 1999), o poder naval era consolidado historicamente. O ponto era a capacidade de mobilidade.

Tradicionalmente, os barcos e navios sempre levaram vantagem sobre os camelos e carroças, fato que o cientista inglês não negava, contudo, alertava para o crescimento do poder terrestre:

Porém, o poder terrestre existe e recentes acontecimentos têm aumentado seu significado. Enquanto os povos marítimos da Europa Ocidental têm coberto o oceano com suas frotas, povoando os continentes exteriores e, em grau variado, convertido em tributários os bordos oceânicos da Ásia, a Rússia tem organizado os cossacos e, surgindo de seus bosques setentrionais, tem controlado a estepe, fazendo com que seus próprios nômades enfrentem os nômades tártaros. O século dos Tudor, que viu a expansão da Europa Ocidental sobre o mar, viu também o poder russo que

se estendia desde Moscou, pela Sibéria. Este ataque até o oeste, através da Ásia, levado a cabo pelos ginetes, foi um acontecimento quase tão fértil em consequências políticas como foi o contorno do cabo da Boa Esperança, ainda que ambos os movimentos se mantivessem separados durante longo tempo. (MACKINDER apud COSTA, 1990, p. 80-81).

Contornando todo o *Heartland*, estava o Crescente Interno, um grande arco anfíbio que se caracterizava por ser um ponto de tensão e disputa entre os poderes marítimo e terrestre. Ao mesmo tempo em que era a área natural de avanço de quem controlasse a Área-Pivô, era a barreira física à disposição das nações marítimas para conter o rival em questão.

Sobre essa área, Mackinder (apud COSTA, 1990, p. 81-82) expos o seguinte:

“Tem existido e existem nessa zona as condições de uma mobilidade de poder militar e econômico que tem um caráter transcendente e, sem dúvida, ilimitado. A Rússia repõe o Império Mongol. Sua pressão sobre a Finlândia, Escandinávia, Polônia, Turquia, Pérsia, a Índia e a China recoloca os ataques centrífugos dos homens das estepes. Ocupa no mundo a mesma posição estratégica central que ocupa a Alemanha na Europa. Pode atacar por todos os lados e pode também ser atacada por todos os lados, exceto pelo norte. O completo desenvolvimento de sua moderna mobilidade ferroviária é simplesmente uma questão de tempo. Tampouco é provável que uma possível revolução social altere suas relações essenciais com os grandes limites geográficos de sua existência. Reconhecendo acertadamente os limites fundamentais de seu poder, seus dirigentes desfizeram-se do Alasca; deve-se isto ao fato de que não possuem nada sobre o mar é para a política russa uma lei tão fundamental como para a Inglaterra é manter o domínio do oceano.

Na periferia do Crescente Interno estava um segundo arco. O Crescente Externo. As grandes potências marítimas aí localizadas se encontravam a salvo do assédio do *Heartland* graças ao Grande Oceano e/ou ao Crescente Interior.

Retomando o que foi brevemente pontuado em momentos oportunos passados, há a necessidade de se aprofundar em um “condicionamento imposto à geografia pelo desenvolvimento da tecnologia”: a infraestrutura. (MELLO, 1999, p. 49).

Segundo Mello (1999, p. 49):

Por exemplo, técnicas modernizadoras nos sistemas de transporte poderiam neutralizar o peso de certas realidades geográficas, alterando a correlação de forças favorável ao poder marítimo e interferindo diretamente no curso da luta secular contra o poder terrestre.

Tradicionalmente, se locomover por cursos d'água sempre foi mais rápido e seguro do que por terra. Avistar possíveis malfeitores, num geral, era bem mais simples, e bastava se aproveitar de uma corrente ou da força dos ventos para avançar. Por terra, por outro lado, dependia-se de animais para o transporte, os quais se moviam lentamente e se cansavam rapidamente. Terrenos irregulares e a vulnerabilidade a ataques só tendiam a desestimular e atrapalhar qualquer tentativa de locomoção.

Acrescente a isso as inúmeras invenções e descobertas que facilitaram e tornaram mais seguras as viagens marítimas (caravela, bússola, pólvora, astrolábio, cartografia, etc), o que permitiu um salto na vantagem do poder marítimo durante o período colombiano; e, a introdução do barco a vapor, e a construção dos canais de Suez e do Panamá posteriormente.

A mobilidade por vias aquáticas superava em muito a terrestre, e permitiu a Inglaterra se tornar tão poderosa, que conseguiu instituir sua própria pax (Pax Britânica), coroando a época de ouro do poder marítimo.

Ocorre que, a partir do fim do século XIX, com a invenção das locomotivas, construção de ferrovias, e em menor grau, de automóveis, a locomoção por terra se tornou, pela primeira vez, mais veloz que pela água. Continentes inteiros e regiões isoladas estavam agora conectadas de maneira fácil, segura e rápida.

Porém, ao passo que tal salto tecnológico tenha beneficiado sobremaneira a Rússia, permitindo-a conectar sua parte europeia ao porto de Vladivostok, na sua costa pacífica, interligando assim todo o *Heartland*, ele tornou possível o surgimento de uma potência anfíbia no coração da Europa, o que seria uma das razões para a eclosão da Primeira Guerra Mundial.

4.3 A EVOLUÇÃO ESPACIAL DO HEARTLAND

Na abertura do capítulo três deste trabalho foi dito que Mackinder publicou trabalhos em três anos diferentes. Em cada um deles o geógrafo realizou modificações no Heartland. Inicialmente se chamava Área-Pivô, e quando recebeu a nova nomenclatura e em 1943, sofreu algumas mudanças em sua área geográfica. (MELLO, 1999).

A modificação ocorrida em 1919 deve-se à rápida modificação do cenário da época. A Alemanha, que apresentava um acelerado grau de industrialização, estava

construindo a ferrovia Berlim-Bagdá. Essa linha férrea conectava o Atlântico ao Mar Negro e Mediterrâneo e ao Oceano Índico. (MELLO, 1999).

Ao mesmo tempo que os alemães conseguiam frear as pretensões russas de se estabelecer saídas marítimas na região do Mediterrâneo, colocavam pressão sobre o canal de Suez, e botavam em xeque a supremacia inglesa no Índico. Ao passo disso, construíam uma frota que chegou a ser a segunda mais poderosa do globo. Tal conjuntura de eventos trouxe um desequilíbrio de poder na Europa, e ameaçou a supremacia britânica nos mares, e russa na terra.

Foi graças a essa ameaça que Rússia e Inglaterra deixaram de lado suas disputas e desavenças e decidiram por se unir contra o inimigo mútuo. A Rússia, contudo, acabou por deixar a guerra antes de seu fim, graças a revolução bolchevique, mas isso não impediu que a Alemanha, um poder originalmente terrestre, fosse derrotado por potências marítimas. Mackinder foi duramente criticado, mas apresentou suas réplica no "Ideias Democráticas e Realidade", em 1919, durante a Conferência de Paris. (MELLO, 1999).

Explica Mello (1999, p. 53-54).

Mackinder sustentou que a vitória da potência insular sobre a potência continental foi tributária do fato de o Estado-pivô russo ter combatido ao lado da ilha-fortaleza durante a maior parte da guerra. Obrigado a dividir suas forças em duas frentes e sitiado pelo poder naval britânico, o poder terrestre alemão exauriu seus recursos materiais e humanos numa prolongada guerra de trincheiras. A defecção russa só ocorreu quando as forças germânicas estavam próximas da exaustão e foi compensada pelo simultâneo engajamento norte-americano no conflito. Na visão de Mackinder, foi apenas na última fase de 1917-8 que a guerra assumiu a feição de uma clássica confrontação entre o oceanismo anglo-americano e o continentalismo alemão, culminando na vitória do poder marítimo sobre o terrestre.

O geógrafo acreditava, ainda, que a Alemanha só teria perdido a guerra por erros estratégicos. Em suas palavras:

Tivesse a Alemanha escolhido ficar na defensiva em sua curta fronteira com a França e tivesse ela atirado sua força principal contra a Rússia, não é improvável que o mundo estivesse hoje nominalmente em paz, mas obscurecido por uma Europa Oriental alemã no comando de todo o *Heartland*. Os povos insulares britânico e americano não teriam percebido o perigo estratégico até que fosse tarde demais. (MELLO, 1999, p. 54-55).

Depois do conflito, o *Heartland*, que não tinha contornos rigorosamente estabelecidos, recebeu o acréscimo da Europa Oriental até as margens do rio Elba e

do Baixo Danúbio, além dos mares Báltico e Negro. Embora fossem massas de água, Mackinder (apud MELLO, 1999) os considerava como “mares fechados”, pois o poder terrestre poderia vedá-los ao bloquear os estreitos de Constantinopla e Copenhague.

Esse deslocamento do *Heartland* para oeste foi concluído em 1943, quando perdeu toda a parte da Sibéria localizada a leste do rio Ienissei. Enquanto a Área-Pivô de 1904 perfazia 23 milhões de km², o Coração Continental de 1943 passou a comportar apenas 13 milhões de km². (MELLO, 1999).

Embora tais alterações possam parecer uma falha na teoria, há que se observar que “o *Heartland* era essencialmente uma ideia estratégica, que englobava certos aspectos físicos fundamentais, mas sem limites geográficos rigorosamente definidos.”(MELLO, 1999, p. 65).

Os três aspectos básicos (amplitude continental, topografia plana e isolamento mediterrâneo) foram mantidos. As modificações na área total do *Heartland* apenas acompanhavam as evoluções tecnológicas e populacionais, sem perder sua essência.

Abaixo, a Figura 8 apresenta um mapa com as várias fases da Área-Pivô e *Heartland*:

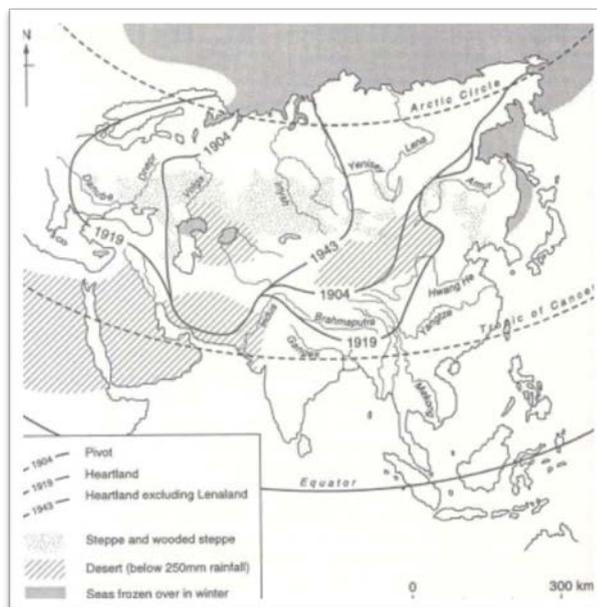


Figura 8 - A Evolução Espacial do Heartland (1904, 1919, 1943)

Fonte: Parker&Geoffrey, 1985.

Por fim, Mackinder (apud MELLO, 1999) fez um último ajuste. O Oceano Central (*Midland Ocean*). Essa região contemplava toda a bacia do Atlântico Norte, além do Caribe, Báltico, Mediterrâneo, Inglaterra, Islândia, Groelândia, Europa Ocidental e América do Norte. Era uma espécie de irmão gêmeo do *Heartland*. Uma unidade oceânica e outra continental.

Com efeito, Mackinder (apud MELLO, 1999, p. 67-68) traçou objetiva e concisamente as grandes linhas de seu novo conceito:

Dessa proposta nasce meu segundo conceito geográfico, o de Midland Ocean – o Atlântico Norte -, com seus mares dependentes e as bacias de seus rios. Sem entrar nos pormenores dessa noção, permitam-me apresentá-la em seus três elementos: uma cabeça-de-ponte, na França, um aeródromo protegido por fossos (os mares e canais circundantes), na Inglaterra, e uma reserva de forças bem adestradas, de recursos agrícolas e industriais, no leste dos Estados Unidos e Canadá. No que diz respeito ao potencial bélico, tanto Estados Unidos como Canadá são países atlânticos, e enquanto se tiver em conta a eventualidade de uma guerra terrestre, também a cabeça-de-ponte e o aeródromo são elementos essenciais para o poder anfíbio.

Por fim, a Figura 9 apresenta, abaixo, a título de ilustração, a representação cartográfica do *Midland Ocean*.

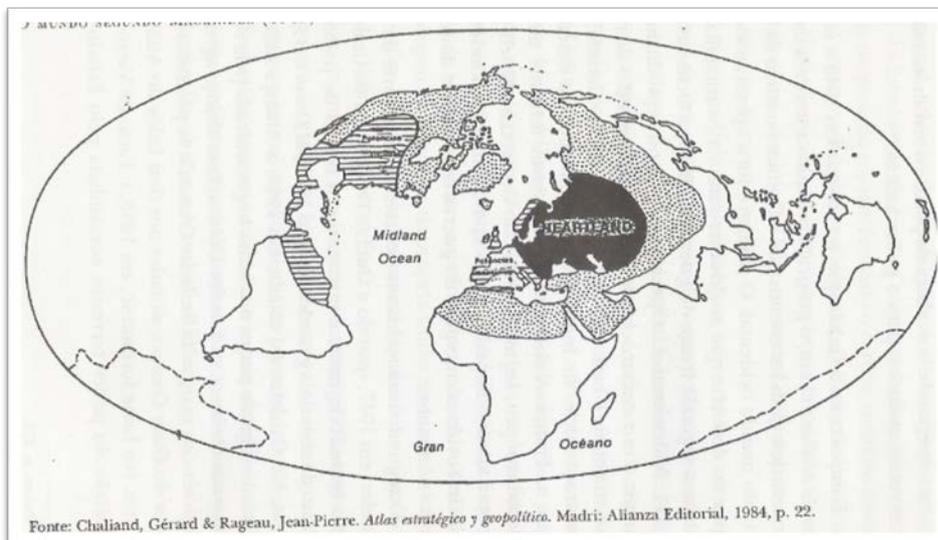


Figura 9 - O Mundo Segundo Mackinder (1943)

Fonte: Chaliand et al., 1984.

Apesar de Inglaterra e Argentina não se caracterizarem como nações ou potências terrestres, se faz necessária a compreensão da teoria de Mackinder a fim de que, no momento em que forem desdobradas as razões do conflito anglo-argentino, fique claro a totalidade das motivações britânicas, pois a dominação dos mares intentada por eles tinha, entre suas origens, o intuito de se sobrepujar à nações que poderiam ameaçar sua posição de potência global, dentre elas, Rússia e Alemanha.

5 MOTIVAÇÕES ARGENTINAS PARA PLEITEAR AS MALVINAS/FALKLANDS

Após terem sido minuciosamente tratados os aspectos geográficos das Malvinas/Falklands, o histórico das ilhas até a efetiva ocupação inglesa, e as teorias do poder marítimo e terrestre; ímpares para a compreensão do processo de disputa, eis que no quinto capítulo deste trabalho de conclusão de curso, serão, enfim, trabalhadas as motivações que levaram os argentinos a tentar tomar posse do referido arquipélago.

Não é necessário um grande exercício de imaginação para se conjecturar alguns motivos que levaram os argentinos a se aventurar nas ilhas.

Quando alçou ser independente, em 1818, o país Argentina ocupava uma área bem diferente da atual. A norte e a nordeste, devido à fragmentação que assolou todo o antigo império colonial espanhol na América, o Vice-Reino do Rio da Prata se fragmentou em quatro países: Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina. A presença do Brasil, seu tradicional rival, também impossibilitou aos argentinos reincorporar alguns dos seus vizinhos ou abarcar grandes porções de terras nessa região. A oeste, a cordilheira dos Andes representava um obstáculo natural à expansão argentina em direção ao pacífico. O sul se tornou, portanto, a única área viável de expansão.

Para ilustrar, segue abaixo um mapa político da América do sul de 1864:



Figura 10 - A divisão administrativa do Vice-Reino do Rio da Prata

Fonte: Sarasola, 1992.

A patagônia, pelas suas características, não despertou maiores interesses por parte dos espanhóis, então coube aos argentinos e chilenos (em menor parte) ocupar essa área esparsamente povoada por indígenas. Outra razão que explica o expansionismo argentino é a riqueza do país. Na primeira década do século XX, eles possuíam um PIB *per capita* maior que o francês e o alemão, por exemplo. Isso possibilitou à nação disponibilizar recursos e esforços em aumentar suas fronteiras e conquistar novas terras. (THE ECONOMY OF LATIN AMERICA, [200-]).

O país também se caracterizaria como uma nação marítima. Mackinder a incluiu no grupo do Crescente Externo (*Outler Crescent*), região periférica e composta por países com vocação naval. Além disso, a Argentina possuía uma extensa costa, tanto em área quanto comparada à sua superfície terrestre. (BECK, 2013).

Ademais, sua parte norte, justamente a mais povoada, é recortada por importantes rios, tais como o Paraná, Paraguai e o Uruguai. Todas essas características fizeram dos argentinos um povo voltado para as águas, o que explica a sua tentativa de colonizar as Malvinas/Falklands, de ter enviado expedições científicas para o que hoje é a dependência das Ilhas Geórgia do Sul e Sandwich do Sul, e, de atualmente, pleitear uma fatia do continente antártico. (BECK, 2013).

Essas terras estão relativamente próximas da Argentina continental, e não havia nenhuma outra nação próxima capaz de atrapalhar os planos argentinos. O que poderia explicar, então, o insucesso dos sul-americanos? Dois fatores primordiais. Primeiramente, a tradicional e histórica concentração extremada da população argentina. 60% dela reside em apenas 0,938% do território argentino, em municípios localizados no norte ou centro do país. Essa cultural aglomeração do povo argentino, aliado à falta de atividades econômicas rentáveis no sul do continente e nas ilhas, dificultou a ida de colonos para tomar posse do arquipélago das Malvinas/Falklands. (ARENA, [20--]).

A segunda razão foi o poderio bélico-econômico-diplomático dos ingleses. Embora a Grã Bretanha estivesse localizada a milhares de quilômetros do arquipélago, e que na época não possuísse nenhuma base colonial próxima, eles foram mais bem sucedidos. Não obstante todos os esforços diplomáticos, bloqueios econômicos e até mesmo uma invasão militar que culminou na Guerra das Malvinas, os argentinos não obtiveram êxito em sua empreitada. Mas porque os ingleses dispensaram tamanha atenção a esse diminuto espaço de terra? No capítulo seguinte, através das teorias do poder marítimo e poder terrestre, o tema será analisado.

6AS MALVINAS/FALKLANDS NO PROJETO INGLÊS DE DOMINAÇÃO DOS MARES E NA SUA HEGEMONIA MUNDIAL

Já sabendo quais as motivações que levaram os argentinos a tentar expandir o seu país para as Malvinas/Falklands, razões bem lógicas, para se dizer a verdade, fica faltando entender o porquê os ingleses se envolveram em disputas por aquele isolado e improdutivo pedaço de terra.

Com o início da era colombiana, as nações europeias, como um todo, deixaram de ambicionar apenas territórios na Europa e suas imediações, para estender seu poderio a continentes e ilhas distantes. Cada pedaço de terra reivindicado tinha uma finalidade básica, e cada potência colonial europeia tinha uma pretensão própria. África e América do Sul foram ocupadas como colônias de exploração. Meros fornecedores de matérias primas, ocupados simplesmente para enriquecer suas metrópoles. Outros se tornaram colônias de povoamento, tais como o Canadá, Estados Unidos e Austrália. Regiões ocupadas com o objetivo de se tornarem a nova residência de quem para lá foi.

Embora só houvesse esses dois tipos de definição para colônias, pode-se dizer que há um terceiro tipo, que se diferencia substancialmente de suas congêneres. As colônias de apoio. Eram territórios que foram ocupados não para serem chamadas de lar ou para enriquecer seus donos, mas como o próprio nome diz, serviam como apoio para outras atividades. Eram localidades diminutas e isoladas, a meio caminho de duas importantes regiões. Os europeus costumavam estocar provisões e soltar animais como porcos e cabras nesses pontos, para que quando fizessem longas viagens, pudessem reabastecer, mas também, serviam como bases avançadas para conquistar outras regiões, ou para articular ataques. Santa Helena, localizada no meio do Oceano Atlântico Sul, entre o Brasil e a África, é um ótimo exemplo.

As Malvinas/Falklands, por tudo que já foi exposto, poderiam ser chamadas de uma colônia de apoio. Dadas suas características, elas não seriam, por si só, alvo de cobiças de uma potência estrangeira. O seu valor, portanto, só poderia ser alcançado se visto dentro do contexto do Império Britânico e à luz das teorias elaboradas por Mahan e Mackinder.

O Império Britânico, que já foi o maior do mundo, atingindo seu ápice em 1922, perfazendo quase 25% da superfície emersa da Terra, estava em franca

expansão durante o período de disputa com a Argentina pelo arquipélago das Malvinas/Falklands. (FERGUSON, 2004; ELKINS, 2005).

Segue abaixo um mapa representando todos os territórios que já fizeram parte do Império Britânico (os sublinhados ainda pertencem à Inglaterra ou são reivindicados):



Figura 11 - Mapa dos territórios que em algum momento fizeram parte do Império Britânico
Fonte: Wikipedia, [200-].

O capítulo dois deste trabalho foi dedicado a Mahan e sua teoria do poder naval. Naquele momento foi exposto e explicado por uma série de argumentos que a Inglaterra era, de fato, uma nação marítima. Sua posição geográfica, a articulação irretocável entre a sua marinha de guerra e a mercante, combinadas com uma extensa rede de portos espalhados por todo o globo não deixa dúvidas. Todavia, é no extremo sul da América do Sul que encontramos uma explicação singular do por que a Grã Bretanha se interessou justamente pelas Malvinas/Falklands e não as abandonaram mesmo após a abertura do canal do Panamá em 1914.

A partir de uma observação mais atenta à configuração geográfica do extremo meridional das Américas, poderemos perceber que as terras ali não são contíguas. O estreito de Magalhães separa a Ilha Grande da Terra do Fogo do continente. As semelhanças entre essa ilha e o arquipélago das Malvinas/Falklands são extensas. Ambas isoladas, de tamanho semelhante, até hoje pouco povoadas, de clima, solo e vegetação similares, e com valor estratégico idêntico.

A diferença fica a cargo das águas para as quais elas dão acesso. Controlando a Ilha Grande da Terra do Fogo, por tabela, o acesso ao estreito de Magalhães, cujas águas são calmas e a passagem por navio se dá de forma tranquila, fica garantido. Já a posse das Malvinas/Falklands garantiria o trânsito entre o Pacífico e o Atlântico pela passagem de Drake, muito mais largo que o estreito, contudo, a travessia por tal caminho é deveras mais arriscada, pois a região é rota de icebergs e sistematicamente as águas ficam muito revoltas.

Aparentemente a decisão inglesa não foi sábia, porém, por ser o Reino Unido uma nação marítima, sua frota é mais bem adaptada e sua tripulação mais bem treinada para resistir a condições adversas, de forma que os contratempos naturais não seriam grandes problemas. Ao mesmo passo, os icebergs e as águas turbulentas os protegeriam de agressores.

Nenhum país pode prosperar se não gerar riquezas, e a Inglaterra, por ser formada por “homens de negócios, comerciantes e produtores”, tinha como necessidade primordial garantir que seu comércio marítimo não fosse interrompido. Mackinder alertava que o poder terrestre controlador do *Heartland* era o grande rival das nações marítimas, e caso aquele conseguisse se tornar uma nação anfíbia, fatalmente prevaleceria. (COSTA, 1990, p. 25).

Dessa forma, além de competição imposta por outras potências coloniais e marítimas, o Reino Unido se encontrava de frente a um grande desafio: confinar a nação soberana do Coração Continental. A necessidade de garantir seu comércio e sua soberania mundial foi que, em maior medida, impulsionou o imperialismo britânico, e em menor medida, a conquista das Malvinas/Falklands.

Até a revolução industrial, os meios de transporte terrestre eram deveras mais lentos e menos eficientes que barcos e navios, porém, com o advento de uma série de tecnologias, a balança do poder pendeu negativamente aos ingleses, gerando inclusive, modificações na cobertura geográfica do *Heartland*. (COSTA, 1990).

Essas constantes mudanças, e o fim da era colombiana deram a conflitos regionais alcance global, e a disputa pela hegemonia mundial seria disputada em cada rincão do planeta. Por essa razão, era necessário aos ingleses ter o controle sobre áreas-chaves por todo o planeta. A Grã Bretanha já possuía colônias, dependências, portos e estados vassallos por todo o Globo, e não poderia agir diferente no Atlântico Sul.

Uma decomposição apressada e simplória do impacto estratégico originado a partir da abertura do canal do Panamá em 1914 poderia levar a crer que a passagem entre a América do Sul e a Antártida perdera seu valor no papel de contenção de *Heartland* e no papel de apoio ao comércio marítimo. De fato, acessar o Pacífico através do Atlântico pelo canal centro-americano, e vice versa é mais rápido e menos custoso, porém, fazendo um paralelo entre ele e o estreito de Magalhães, fica evidente o risco que o Reino Unido correria se abandonasse seu posto nas Malvinas/Falklands em benefício do primeiro.

Embora o canal do Panamá fosse controlado pelos Estados Unidos, uma potência aliada, e a Inglaterra possuísse diversas ilhas no Caribe, em um cenário em que uma potência asiática ou europeia tomasse posse da passagem, os ingleses perderiam, mesmo que temporariamente, o acesso a costa oriental do *Heartland*, e seu comércio naval, um dos pilares da nação britânica, sofreria duros revezes. Em um contexto ainda mais sombrio, o da inutilização das comportas por sabotagem ou ataques, as rotas marítimas teriam que necessariamente migrar para o sul.

É daí que se depreende o grande valor das Malvinas/Falklands. Elas desempenham o papel de protetora de uma rota alternativa entre a Europa e o Extremo Oriente. Apesar de Mackinder (apud MELLO, 1999) ter aos poucos deslocado o *Heartland* para a Europa, com o alinhamento geopolítico entre e Rússia e a China, e o explosivo desenvolvimento desta última, o Coração Continental, se não se deslocou para leste, retomando, em parte, sua antiga cobertura, ao menos se expandiu para lá. E o próprio geógrafo inglês, no último parágrafo do livro "O Pivô Geográfico da História", previu que a China se tornaria um poder anfíbio. Em uma possível futura união dos russos e chineses, essa rota ao sul desempenharia um importante papel de fracionar as forças inimigas.

As motivações da Grã Bretanha para ocupar as Malvinas/Falklands, como já visto, tiveram origens variadas, desde as bélicas até as econômicas, mas a cobiça por parte dos ingleses pode ser resumida em uma simples meta. Dominar todos os oceanos do mundo. (MELLO, 1999).

As Malvinas/Falklands se encontram em uma região onde o Reino Unido não possuía outras colônias, e que era estratégica para dominar os mares do sul. Ademais, a Inglaterra era uma potência colonial. Era óbvio, pois, que procurasse ocupar terras com algum valor, tanto em benefício próprio, quanto para evitar que outra potência europeia se tornasse mais rica e poderosa.

7 HIPÓTESE DE INDEPENDÊNCIA DAS ILHAS

Passados mais de 120 anos desde que as Malvinas/Falklands obtiveram o status de colônia, muitas coisas mudaram. A Argentina deixou de figurar entre os países mais desenvolvidos socialmente, e a Inglaterra deixou de ser a maior potência mundial para se tornar uma potência decadente, cujo enorme império colonial se reduziu a algumas pequenas ilhas e bases mundo afora.

O Canal do Panamá se encontra em obras de ampliação, tomando para si rotas comerciais que outrora contornavam o sul da América do Sul, e a Inglaterra vem cortando sistematicamente seus gastos militares, o que afeta negativamente as ilhas. (ESTADÃO, 2010).

Por outro lado, a descoberta de hidrocarbonetos e a proximidade com a Antártida (continente virtualmente desabitado, porém rico em recursos) ao passo em que reacendem a cobiça sobre as Malvinas/Falklands, permitiram um cenário inédito. Atualmente a Inglaterra não se opõe mais, com o uso da força, contra movimentos independentistas. Vide a Escócia, que realizou um plebiscito neste ano para decidir se se separava do Reino Unido. (VEJA, 2014).

Resultados a parte, o fato é que o apoio ao sim foi consistente, embasado, dentre outras coisas, no desejo dos escoceses de melhorar de vida, e na certeza de que o petróleo do Mar do Norte poderia financiar o novo país. Situação semelhante à das Malvinas/Falklands.

Sendo a população local (Kelpers) pequena, e o suporte inglês parco, as imensas bacias petrolíferas na região poderiam financiar uma revolução no modo de vida local, trazendo muito mais desenvolvimento e qualidade de vida para todos. Porém, assim como ocorreu com a Escócia, o sentimento nacionalista inglês dos Kelpers, o receio sobre o futuro, e a possibilidade de uma intervenção militar argentina seriam razões para a continuidade do status quo.

Uma terceira alternativa, a da união com a Argentina, parece ser a mais utópica, visto que 99,8% dos eleitores votou a favor da soberania inglesa. (EL COMERCIO, 2014).

Dessa feita, mas tendo em vista que esta é apenas uma hipótese, o mais provável é que, dentro de um médio prazo, e caso a situação geopolítica global não mude drasticamente, as Malvinas/Falklands permaneçam sobre soberania britânica, com os seus habitantes levando a pacata vida com a qual já estão acostumados. O

seu valor estratégico, todavia, deve continuar em queda, pelo menos até o fim do prazo do Tratado Antártico em 2048, quando as reclamações territoriais sobre a Antártida e explorações minerais no referido continente estarão liberadas. (TERRA, 2014).

8 CONCLUSÃO

Pelo ventilado ao decorrer do estudo, evidencia-se que o destino das Malvinas/Falklands, apesar de se situarem na periferia do mundo, se encontra intimamente ligado com o que há de mais relevante na geopolítica. Embora perfaçam uma área diminuta e improdutiva, parcamente povoada, o arquipélago foi o ponto de colisão nos objetivos expansionistas de duas nações.

Duas das mais notáveis teorias da geografia política foram necessárias para elucubrar a razão de tamanha disputa. O poder naval, ideia de Mahan que afirmava serem as nações com vocação ao mar as mais poderosas, em embate com a ideia de Mackinder de que na verdade são as grandes nações terrestres as mais fortes. Embora sejam dotadas de tantos pontos divergentes, ambas pregam a dominação de áreas litorâneas para frear o poder do outro, pois, caso qualquer uma das duas se transformasse em um poder anfíbio, mesclando as fortalezas terrestres com as potencialidades marítimas, esta nação, se tornaria a dominante.

Uma análise pormenorizada das mais diversas variáveis, passando por governos e faixa litorânea, até chegar em densidade populacional e desenvolvimento tecnológico foi realizada para se determinar uma fórmula que se obedecida, garantiria a prevalência de determinada nação sobre outra.

Nessa esteira, foi colocada em evidência as Malvinas/Falklands e sua participação nessa luta global de poder. Desde as modestas pretensões argentinas de se expandir para terras contíguas e desabitadas, até as inglesas, que designaram às ilhas a incumbência de articular um sistema global de portos e colônias, garantindo o abastecimento e proteção de uma rota naval entre o Pacífico e o Atlântico. Fosse para garantir que o comércio marítimo inglês não sofresse contratempos, fosse como uma parte do projeto nacional de dominação dos mares, servindo ainda, a partir de 1914, como alternativa segura a uma possível inutilização ou dominação por parte de povos inimigos, do Canal do Panamá.

Ciente das mudanças ocorridas ao longo de mais de um século desde o estabelecimento de uma colônia no arquipélago das Malvinas/Falklands, foi empreendido um último esforço; anteciper o futuro dos Kelpers. Embora os ingleses não mais almejem dominar os mares, e as ilhas não sejam mais necessárias para a manutenção de um corredor marítimo, eventos futuros podem reacender a importância dada para o arquipélago.

REFERÊNCIAS

ARENA. Argentina: vivimos juntos, demasiado. **Palamargo**, [20--]. Disponível em: <<http://arena.palamago.com.ar/poblacion/#tab-data>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

BECK, Ana Carolina Wentzel. **Malvinas, uma disputa bicentenária: razões que levam à perpetuação do conflito**. Florianópolis: UFSC, 2013. Disponível em: <<http://cnm.ufsc.br/files/2014/01/Monografia-da-Ana-Carolina.pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. The world factbook. **CIA**, 20 jun. 2014 (última modificação). Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fk.html>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: HUCITEC, EDUSP, 1990.

DELGADO, Carlos Alberto Biangardi. **Cuestión Malvinas -A 30 años dela Guerra del Atlántico Sur...** Buenos Aires: Dunken, 2012.

DUARTE, Paulo de Queiroz. **Conflito das Malvinas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1986.

EL COMERCIO. Referéndum en las Malvinas: el 98,8% votó por soberanía británica. **El Comercio**, 11 mar. 2013. Disponível em: <<http://elcomercio.pe/mundo/actualidad/golpe-argentina-988-malvinenses-voto-soberania-britanica-noticia-1548703>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

ELKINS, Caroline. **Imperial Reckoning - The Untold Story of Britain's Gulag in Kenya**. NewYork: Henry Holt and Company, 2005.

ESTADÃO. Cameron anuncia plano para cortar gastos militares no Reino Unido. **Estadão**, Seção Internacional, 19 out. 2010. Disponível em: <<http://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,cameron-anuncia-plano-para-cortar-gastos-militares-no-reino-unido,626852>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

ETCHEPAREBORDA, Roberto. La Cuestión Malvinas en Perspectiva Histórica **Revista de Historia de América**, n. 96, jul. p. 27-67, dec. 1983.

FERGUSON, Niall. **Colossus: The Price of America's Empire...** Penguin. Recuperado em 22 jul. 2009.

FISHER, Max. Mais de 40 mapas que explicam o mundo. **The Washington Post**, 13 jan. 2014. Disponível em: <<http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2014/01/13/40-more-maps-that-explain-the-world/>>. Disponível em: 13 nov. 2014.

Código de campo alterado

GAPES, Mike. II Câmara da Comissão de Relações Exteriores dos Comuns: territórios ultramarinos. **O Escritório da Papelaria**, Documento 147, v. II, Recuperado em 22 jul. 2009.

GEOGRAPHICA WORLD ATLAS E ENCYCLOPEDIA. Itália: H. F. Ullmann, 2008.

GLOBO. Malvinas aprovam domínio britânico. **G1**, 11 mar. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2013/03/malvinas-aprovam-dominio-britanico.html>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

HERRERA, Helena. Seis datos sobre la situación de las Islas Malvinas. **Sexenio**, 2 abr. 2014. Disponível em: <<http://www.sexenio.com.mx/articulo.php?id=45347>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

Formatado: Inglês (Estados Unidos)

MARTIN, Lisa L. Institutions and Cooperation: Sanctions during the Falklands Islands Conflict. **International Security**, v. 16, n.4, p. 143-178, spring 1992.

MELLO, Leonel Itaussu Almeida. **Quem Tem Medo Da Geopolítica**. São Paulo: HUCITEC, EDUSP, 1999.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e Poder no Brasil**. Campinas, SP: Papyrus, 1995.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **Nota da missão permanente da República Argentina...**Washington: OEA, 2008.

PARKER, Geoffrey. **Western Political Thought in the Twentieth Century**. London: Croom Helm, 1985.

Código de campo alterado

Formatado: Português (Brasil)

PRADO, Eduardo. A ilusão americana. **Scribd**, 2002. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/230960370/A-ILUSAO-AMERICANA-EDUARDO-PRDADO-pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

PROLA, Gabriel Sobolewski. **A disputa pela soberania das Ilhas Falkland (Malvinas) na perspectiva do Direito Internacional Público**. Porto Alegre: UFRS, 2013. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/96380/000917235.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

Formatado: Inglês (Estados Unidos)

ROGERS, Simon. The Falkland Islands: everything you ever wanted to know in data and charts. **The Guardian**, UK, 3 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.guardian.co.uk/news/datablog/2013/jan/03/falkland-islands-data-charts#data>>. Acesso em: 11 mai. 2013.

SARASOLA, Carlos Martínez. **Nuestros paisanos los índios**. 2. ed. Buenos Aires: Editorial Del Nuevo Extremo, 2013.

SIENCE DAILY. Novas pistas para extinto Falklands Lobo Mistério. **Science Daily**, 3 nov. 2009. Disponível em: <<http://www.sciencedaily.com/releases/2009/11/091102121449.htm>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

TERRA. Conheça o Tratado Antártico. **Terra**, Seção Ciência, 27 mar. 2014. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/ciencia/conheca-o-tratado-antartico,6f819d479eff4410VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

TESCHKE, Jens. 1867: Estados Unidos compram o Alasca da Rússia. **DH**, [20--]. Disponível em: <<http://www.dw.de/1867-estados-unidos-compram-o-alasca-da-r%C3%BAssia/a-486339>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

THE ECONOMY OF LATIN AMERICA. The crisis in Argentina. **Econ**, [200-]. Disponível em: <http://www.econ.umn.edu/~schwe227/teaching.f11/files/slides/14-4311_argentina_crisis_05_part1_28.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2014.

TRIAS, Rolando Laguarda. El descubrimiento de las Islas Malvinas y su predescubrimiento presunto. **Revista de História de América**. n. 118, p. 51-81, dec. 1994.

VEJA. Agora, melhor que antes. **Veja**, 21 mai. 1986. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx?edicao=924&pg=44>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

_____. Escócia rejeita independência e continua no Reino Unido. **Veja**, Seção Mundo, 19 set. 2014. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/mundo/escocia-rejeita-independencia-e-continua-no-reino-unido>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

WIKIMEDIA. Ilhas Malvinas. **Wikimedia**, [20--]. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/88/Falkland_Islands_topographic_map-pt_%28argentinian_names_places%29.svg/615px-Falkland_Islands_topographic_map-pt_%28argentinian_names_places%29.svg.png>. Acesso em: 13 nov. 2014.

WIKIPEDIA. Império britânico. **Wikipedia**, 8 nov. 2014 (última modificação). Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/British_Empire>. Acesso em: 13 nov. 2014.

_____. The geographical pivot of history. **Wikipedia**, 2014. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/The_Geographical_Pivot_of_History#mediaviewer/File:Heartland.png>. Acesso em: 13 nov. 2014.

WOODS JR., Thomas E. **Como a Igreja Católica construiu a civilização ocidental**. Tradução de Élcio Carillo. São Paulo: Quadrante, 2008. Disponível em: <http://arqcatolico.files.wordpress.com/2012/04/thomas-e-woods-jr-_como-a-igreja-catc3b3lica-construiu-a-civilizacao3a7c3a3o-ocidental.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2014.