

## Geoestratégia Marítima

### 464. Geopolítica, talassopolítica e aeropolítica

As diferenças entre a terra e o mar são a tal ponto marcantes que alguns autores chegaram à conclusão de que é preciso pensá-los segundo princípios diferentes. Julien Freund propôs assim falar, ao lado da geopolítica, da talassopolítica, aguardando uma astropolítica em vias de constituição<sup>1</sup>, às quais podemos acrescentar uma aeropolítica<sup>2</sup>. É preciso observar, com razão, que um bom número das dificuldades atuais do pensamento estratégico provém da defasagem entre essas três dimensões da estratégia na era nuclear. O argumento é muito forte: a terra, o mar e o ar devem ser estudados segundo dimensões espaciais diferentes. Ao mesmo tempo, os métodos de abordagem não são essencialmente heterogêneos, e não é talvez necessário desrespeitar o princípio de parcimônia de Guillaume d'Occam, tendo que admitir-se que a talassopolítica conduziria logicamente a validar uma talassoestratégia, a aeropolítica a uma aeroestratégia... Mas isso não impede de apresentar algumas observações sobre as características específicas dos elementos marinho e aéreo, que atingem lógicas estratégicas sensivelmente diferentes, tanto no plano dos procedimentos quanto no dos princípios.

### 465. O planeta azul

A Terra é por vezes chamada de planeta azul, uma vez que os oceanos cobrem 71% de sua superfície, que se decompõem assim: Pacífico 50%, Atlântico 23%, Índico 20%, Ártico 4%, outros 3%<sup>3</sup>. Mas esta dominante desproporção geográfica deve ser algo relativizada do ponto de vista geoestratégico: 58% dos mares se situam no hemisfério sul, afastados dos centros de população e de poder, de modo que, fora algumas grandes rotas marítimas – a do Cabo e a do cabo Horn, de importância atualmente reduzida, sobretudo a segunda, pela abertura dos canais do Suez e do Panamá, ou na direção da Austrália – os mares do Sul são com frequência vazios.

<sup>1</sup> Posfácio a Carl Schmitt, *Terre et mer*, Paris, Le Labyrinthe, 1985.

<sup>2</sup> Um autor americano havia elaborado o conceito de aeropolítica durante a Segunda Guerra mundial: Burnet Hershey, *The Air Future. A Primer of Aeropolitics*, 1943; tradução francesa, *L'Aviation dans le monde*, Paris, Payot, 1946.

<sup>3</sup> Sobre a geografia física dos mares, as sínteses mais acessíveis são: Camille Vallaux, *Géographie générale des mers*, Paris, Alcan, 1933; François Doumenge, *Géographie des mers*, Paris, Presses universitaires de France, 1965; Jean René Vanney, *Introduction à la Géographie de l'océan*, Paris, Océanis, 1991.

## SEÇÃO I – AS FUNÇÕES DO ELEMENTO MARINHO

### 466. Um meio desabitado

Primeira característica do meio marinho: não o habitamos. **O mar não tem interesse a não ser por sua relação com a terra, residência habitual do homem.** Os casos de habitat lacustre<sup>4</sup> ou palustre (sobre pilotis em meio úmido) não são raros: encontra-se muito na Insulíndia, mas também na Índia, na embocadura do Tigre e do Eufrates, sobre o lago Maracaibo, nos lagos andinos (os Uros vivem sobre ilhas artificiais feitas de juncos), em vários pontos da África...<sup>5</sup> Em contrapartida, os casos dos povos marítimos, que passam uma grande parte de seu tempo sobre o mar, são excepcionais; podemos citar apenas os Alakalufs da Terra do Fogo<sup>6</sup>, os polinésios... e trata-se de sociedades que, se demonstraram admiráveis faculdades de adaptação e sobrevida<sup>7</sup>, não conheceram jamais um alto grau de desenvolvimento.

Este caráter “terreno” do homem comanda as funções do elemento marinho. Estas são, ao mesmo tempo, negativas e positivas.

## SUBSEÇÃO I – FUNÇÕES NEGATIVAS

### 467. O mar como obstáculo

Começar pelas funções negativas não significa necessariamente um atavismo continental próprio à nação francesa. Simplesmente, as funções negativas do mar são mais numerosas do que as funções positivas. Elas se relacionam a uma idéia-força muito simples: o mar é um obstáculo, ao mesmo tempo político e militar.

### 468. Obstáculo político

O oceano é o grande separador dos povos e preencheu esta função desde a aurora da humanidade: “*Cortados da Eurásia pelos oceanos ou pelos desertos, os mundos americano, da Oceania e africano sub-sahariano escaparam, mais ou menos, a essa difusão das técnicas (que se efetuou) ao longo de um imenso eixo eurasiático*”<sup>8</sup>. A América permaneceu praticamente cortada do resto do mundo após as grandes migrações pré-históricas, até o fim do século XV, excetuando-se algumas incursões vikings efêmeras. A Antártica permaneceu ignorada até o século XIX, enquanto que alguns povos se instalaram muito cedo, sobre os bordos do oceano Ártico, em condições apenas um pouco menos assustadoras. Entre os gregos, “*o oceano é, em princípio, tradicionalmente, desde Homero, esta extensão de água que limita por todos os*

<sup>4</sup> As cidades lacustres da pré-história eram, na maioria das vezes, instaladas sobre as margens, os vestígios sendo posteriormente recobertos pela subida das águas. Cf. Pierre Petrequin, *Gens de l'eau, gens de terre. Ethnoarchéologie des communautés lacustres*, Paris, Hachette, 1984.

<sup>5</sup> Pierre Petrequin, *Gens de l'eau, gens de terre...*, ch. II, apresenta numerosos exemplos.

<sup>6</sup> Descritos por J. Emperaire, *Les Nomades de la mer*, Paris, Gallimard, 1955. Belo exemplo da ausência de determinismo: os Tehuelques e os Onas, que habitavam a mesma região, “não conheciam o uso da canoa e não podiam em consequência, cruzar o estreito”.

<sup>7</sup> Os nômades marinhos da Patagônia estavam já presentes há 6.000 anos. Dominique Legoupil, *Ethnoarchéologie dans les archipels de Patagonie; les nomades marins de Punta Baja et Bahia Colorada. Les premiers chasseurs de mammifères marins de Patagonie australe*, Paris, Recherches sur les civilisations- de Boccard, 1989 e 1997.

<sup>8</sup> Gabriel Camps, *La Préhistoire. À la recherche du paradis perdu*, Paris, Perrin, 1982, p. 113.

*lados o mundo habitado*”<sup>9</sup>. Podemos estender a muitos povos a distinção feita por Yoro Fall a respeito da geografia “ioniana”\*: “*O oceano é um limite visível e perceptível, um cinturão – como para proteger ou reter – e um imenso complicador: é ao mesmo tempo o berço da finitude e da infinitude. Mares e golfs são, ao contrário, barreiras, elementos finitos e delimitados na dimensão em que eles separam as terras*”<sup>10</sup>.

**Sociedades separadas por um elemento líquido um pouco extenso têm menos contato do que os povos com continuidade territorial.** Esta regra sofre exceções apenas quando obstáculos tornam as comunicações terrestres quase impraticáveis. É o caso, por exemplo, da Cordilheira dos Andes que, até o aparecimento do avião, tornou quase inexistentes as comunicações entre os dois lados do continente sul-americano. Mas o elemento geográfico não é o único considerado, pois o Himalaia, que não é menos assustador do que a Cordilheira, tem, desde a mais alta Antiguidade, visto passar caravanas de mercadores e de peregrinos. Em menor escala, as comunicações marítimas podem revelar-se mais fáceis do que as comunicações terrestres, por exemplo, em certas regiões de florestas ou de pântanos. O que explica, por exemplo, o particularismo do Ulster na Irlanda: a parte nordeste da ilha é isolada do resto da Irlanda por uma sucessão de pântanos dificilmente atravessáveis, enquanto o canal Saint-George que a separa da Grã-Bretanha é rapidamente transposto<sup>11</sup>.

Os anglo-saxões têm pretendido “sistematizar” esta diferenciação ultramarina com a “teoria da água salgada”: um império ultramarino teria mais chances de ser exposto à fragmentação do que um império constituído por extensão contínua a partir de um centro. O “pai” dessa teoria parece ser uma das grandes figuras do imperialismo britânico, lord Curzon, que se exprimia assim no início do século: “*É por causa da interposição do mar que a Inglaterra perdeu a América, que os holandeses e os portugueses perderam o essencial de seus impérios nas Índias; que Napoleão enfrentou, como Roma, tantas dificuldades no Egito; que a aventura mexicana da França e da Áustria terminou em fiasco...*”<sup>12</sup>. Os Estados Unidos conservaram todos os territórios arrancados do México, onde puderam realizar uma colonização intensiva, enquanto tiveram que abandonar as Filipinas. Até a Rússia oferece uma ilustração remarcável desta “teoria”: o império russo conservou, até sua desintegração recente, devido a uma falência (ideológica) do centro, mais do que a uma revolta da periferia, todas as suas conquistas, à exceção da Rússia da América que se estendia no início do século XIX até os limites de São Francisco e que estava, entretanto, separado da mãe Rússia por um estreito relativamente compacto.

Atualmente, o tempo dos impérios está completamente esgotado, mas a tendência à fragmentação subsiste nos mundos insulares<sup>13</sup>. Contam-se atualmente 46 Estados insulares dos quais a maior parte é de Estados saídos da descolonização, incapazes de uma independência real. As Antilhas conheceram, após o fracasso da Federação das Antilhas Britânicas (1958-1962), uma fragmentação levada ao extremo, as uniões de ilhas sendo raríssimas: Trinidad et Tobago, Saint-Kitt-et-Nevis, Saint-Vincent-et-Grenadines<sup>14</sup>. A Micronésia se dividiu em quatro grupos, a Melanésia e a Polinésia em múltiplos micro-estados, dispersos sobre imensas

<sup>9</sup> G. Aujac, “Les traités «sur l’océan» et les zones terrestres”, *Révue des études anciennes*, 1972, p. 80.

\* Da província de Iona, na Ásia menor. NT.

<sup>10</sup> Yoro K. Fall, *L’Afrique à la naissance de la cartographie moderne*, Paris, Karthala-CRA, 1982, p. 20.

<sup>11</sup> André Guillaume, *L’Irlande, une ou deux nations?*, Paris, Presses universitaires de France, 1987, p. 13.

<sup>12</sup> Citado por K. M. Pannikar, *India and the Indian Ocean*, Londres, George Allen & Unwin, 1945, p. 17.

<sup>13</sup> Sobre as ilhas, ao livro clássico de E. Aubert de la Rüe, *L’Homme et les îles*, Paris, Gallimard, 1935, é preciso acrescentar o artigo fundamental de François Doumenge, “Les îles et les Micro-États insulaires”, *Hérodote*, XXXVII-XXXVIII, 2º - 3º trimestres de 1985, consagrado a “ces îles où l’on parle français”.

<sup>14</sup> André-Louis Sanguin, “Small is not Beautiful”. La fragmentation politique de la Caraïbe, *Cahiers de géographie du Québec*, 66, dezembro de 1981.

extensões (as ilhas Gilbert e Ellice deram assim nascimento a dois estados soberanos: Kiribati e Tuvalu), por vezes eles mesmos vítimas de movimentos separatistas: as ilhas Bougainville tentaram separar-se da Papua-Nova Guiné, as ilhas Minerva, de Tonga. No oceano Índico, Mayotte recusou dividir sua sorte com o resto de Comores, e somente uma proximidade muito grande condenou a ilha de Santa Maria a seguir Madagascar, contra o voto de seus habitantes. Mesmo na Europa, as ilhas sentiram esta força centrípeta: a Islândia se separou da Dinamarca; as ilhas Feroé não conservaram mais do que uma ligação muito tênue, com uma autonomia interna particularmente forçada, que se estende mesmo a uma parte da política externa<sup>15</sup>. As ilhas espanholas (Canárias), portuguesas (Açores), italianas (Sardenha e Sicília), finlandesas (Aaland), inglesas (ilhas Anglo-Normandas e ilha de Man) se beneficiam de regimes de autonomia e mesmo a França, apesar de sua tradição centralizadora, deve conceder à Córsega um estatuto especial.

Naturalmente, as ilhas não têm o monopólio do particularismo ou dos movimentos secessionistas, mas é pouco contestável que aí eles são exacerbados.

## 469. Obstáculo militar

**O mar constitui a melhor muralha contra as invasões.** Napoleão e Hitler, para citar apenas os que mais se aproximaram da hegemonia sobre o continente europeu, realizaram a cruel experiência. Sua arrasadora superioridade militar terrestre não lhes foi de nenhuma utilidade em face do reduto britânico protegido por sua insularidade. Ilustrações espetaculares de um fenômeno que se observa em todas as épocas. Egina resistirá muito tempo às investidas atenienses. No Extremo Oriente, os Ming, vencidos pelos invasores mandichúrios, se refugiarão em Formosa, imitados mais tarde por Chiang Kai Chek.

Essa vantagem defensiva tem feito das ilhas posições muito procuradas. E. Aubert de la Rüe nota que “*a história está cheia de exemplos onde vemos populações, comunidades, famílias reinantes obrigadas a fugirem de seu países, caçadas por invasões, por perseguições ou revoluções e que vão buscar refúgio numa ilha*”<sup>16</sup>. Assim é que foram criadas Tiro, Veneza (nas lagoas pantanosas), Saint-Malo, Nova Iorque ou Dacar, que monastérios se implantaram no monte Athos, em Saint-Michel-au-péril-de-la-mer ou nas ilhas de Lérins, para citar apenas alguns locais particularmente ilustres. Quando não havia ilhas, eles instalavam-se sobre penínsulas, como o fizeram os fenícios, os vênéticos ou os vikings<sup>17</sup>, por vezes criava-se uma insularidade artificial, como o fizeram os atenienses com os Longos Muros, ligando Atenas ao porto de Pireu.

Os portugueses tiveram o cuidado de assegurar tais posições no Atlântico Sul, ao longo de sua fantástica epopéia<sup>18</sup>. Após eles, a Grã-Bretanha buscou rapidamente se apossar das ilhas bem posicionadas, que constituíam além de posições avançadas para sua defesa, pontos de ligação para o deslocamento, em escala europeia de início, mundial em seguida, da sua potência marítima. Sua rede, que não será completada antes do fim do século XIX, compreende posições permanentes que ela conservará (Santa Helena, Ascensão, Bermudas, Malta, Singapura, Malvinas, Chipre...) e outras, que são ocupadas apenas temporariamente (Minorca, no século XVIII, as ilhas de Hiera, de Yeu, de Noirmoutier... durante as guerras da

<sup>15</sup> Jean-Régis Mirbeau-Gauvin, “Les Féroé, archipel en marge de l’Europe”, em *Le Sentiment européen chez les peuples de l’Europe du Nord*, Paris, Cahiers du CIREN 5, 1990.

<sup>16</sup> E. Aubert de la Rüe, *L’Homme et les îles*, p. 84.

<sup>17</sup> Michel Hérubel, *L’Homme et la côte*, Paris, Gallimard, 1936, p. 27.

<sup>18</sup> Virginia Rau, “Les escales de la Carreira da Índia (séculos XVI-XVII)”, em *Les grandes escales*, 2ª Parte, Bruxelas, Recolhidos da Société Jean Bodin, XXXIII, 1972.

Revolução e do Império). Ainda durante a Primeira Guerra mundial, os aliados se instalam solidamente em Imbros e em Tenedos, na entrada dos Dardanelos, em Corfu, após a queda da Sérvia, e em Castellorizzo e Ruad, em frente à costa síria<sup>19</sup>.

Com a Segunda Guerra mundial, **essas reservas insulares ampliaram-se, tornando-se dispositivos oceânicos**. Em 1940, na perspectiva de uma derrota total sobre o continente, a Grã-Bretanha sonhará estabelecer um dispositivo apoiando-se nos Açores, nas Canárias e nas ilhas do Cabo Verde<sup>20</sup>. Os japoneses tentarão fazer o mesmo no Pacífico, mas serão penalizados pelo seu sucesso<sup>21</sup>. Os EUA estabelecerão um dispositivo em escala mundial após a guerra<sup>22</sup>.

## 470. Um obstáculo relativo

Esta superioridade do mar, num plano defensivo, diante de um ataque de terra, é suficientemente atestada através da história para ser observada como uma regra permanente. É necessário, todavia, considerar três complementos.

**Esta vantagem defensiva não é absoluta, sendo condicionada pela distância e pela relação entre forças.** Um estreito é raramente um obstáculo decisivo: os árabes atravessam o estreito ao qual eles darão o nome do chefe da expedição (Gibraltar, a montanha de Tarig) para lançar-se à conquista da Espanha... O próprio Canal da Mancha foi atravessado várias vezes por invasores, e esquecemos com frequência que após Guilherme, o Conquistador, o futuro Luís XVIII da França guerreou contra a Inglaterra, durante cerca de dois anos, no início do século XIII. Por outro lado, não faltam exemplos de pontos de apoio instalados sobre a costa de um país hostil e conservados durante longos períodos, por vezes séculos, apesar da continuidade territorial: citemos somente os bastiões sarracenos de “La Garde-Freinet”, em Provença (de 888 a 975), de Taranto, Brindisi e Bari, na Itália, ou o espanhol de Mers el-Kébir, que se manterá em terras do Islã de 1509 a 1791 (com uma interrupção de 1706 a 1732). Durante a guerra de Independência dos EUA, Gibraltar resistirá a um bloqueio muito duro, enquanto a ilha de Minorca será perdida pelos britânicos.

**Esta vantagem defensiva tem por corolário obrigatório uma dificuldade da potência insular de se projetar sobre o continente.** Daí a política inglesa que buscou durante muito tempo manter cabeças de ponte na França. Após Calais, perdida no século XVI, houve a posse intermitente de Dunquerque, depois no século XVIII a de Hanover, obtida por razões dinásticas, mas defendida encarniçadamente porque controlava as embocaduras do Weser e do Elba. O almirante Castex, em uma nota inédita, fala da “lei do retardo inglês”: a potência marítima tem muita dificuldade de se decidir a intervir, depois a recuperar o terreno perdido em decorrência da sua abstenção ou de suas derrotas iniciais.

**Esta vantagem defensiva diminuiu na época contemporânea,** vítima do progresso dos armamentos, e, em primeiro lugar, do aparecimento da arma aérea: por ocasião da crise da Etiópia, em 1936, a Royal Navy abandona Malta, excessivamente exposta aos ataques aéreos, e se reorganiza em Gibraltar e Alexandria. A insularidade não protege nem mesmo mais as ilhas de invasão: as ilhas anglo-normandas são ocupadas em junho de 1940 e Creta é conquistada

<sup>19</sup> Capitão-de-Mar-e-Guerra Lepotier, “La stratégie insulaire”, *Revue de défense nationale*, julho de 1949.

<sup>20</sup> Os chefes de Estado-Maior conjuntos preparam planos de ocupação dessas ilhas mantidas por países neutros: operações Alloy (para os Açores), Bugle (para as Canárias) e Shrapnel (para o Cabo Verde).

<sup>21</sup> Paul Kennedy, “Les décisions stratégiques japonaises”, em Paul Kennedy, *Stratégie et diplomatie*, Paris, Économica, Bibliothèque stratégique, 1988.

<sup>22</sup> Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie du Pacifique*, ch. I.

pelos pára-quedistas do general Student em maio de 1941 (Operação Merkur). Mas esse sucesso só é obtido à custa de pesadas perdas, que dissuadirão o comando alemão de tentar o mesmo contra Malta (Operação Hércules), erro estratégico maior, que lhes custará caro. No Pacífico, os japoneses, depois os norte-americanos, demonstrarão passo a passo que as ilhas podem ser conquistadas pela combinação do aeronaval com a força anfíbia. Mas ao preço de operações muito pesadas na montagem e na execução, embora as guarnições ultrapassem raramente alguns milhares de homens. As ilhas não são mais invulneráveis, mas sua conquista é geralmente mais custosa, ao menos em meios materiais, do que a de uma posição terrestre.

A insularidade não fornece somente uma vantagem defensiva. Clark Reynolds faz dela praticamente uma condição da talassocracia: “*Nenhuma nação pode oferecer-se o luxo de manter ao mesmo tempo um grande exército para proteger suas fronteiras terrestres e uma grande marinha para realizar o controle dos vastos mares*”<sup>23</sup>. A função negativa encontra-se assim posta ao serviço das funções positivas.

## SUBSEÇÃO II – FUNÇÕES POSITIVAS

### 471. A diversidade das lógicas marítimas

Podemos identificar três funções positivas do elemento marinho: fonte de riquezas, via de comunicação, teatro de conflitos. Naturalmente, elas estão estreitamente ligadas: os homens, com mais frequência, lançaram-se ao mar de início para pescar, em seguida para comerciar, e é o desenvolvimento do transporte marítimo que originou a pirataria, a mais antiga das formas de guerra no mar. Mas não se trata de um esquema universalmente válido. Lucien Febvre lembra que “*os gregos eram muito pouco pescadores, quase exclusivamente navegadores. E os fenícios também... Por outro lado, ... os marinheiros bretões são antes de tudo pescadores e também tanto quanto possível navegadores*”<sup>24</sup>. É impossível reduzir a lógica do desenvolvimento marítimo das civilizações a uma matriz única.

### 472. O chamado do mar

Temos múltiplos exemplos de sociedades pouco evoluídas tecnicamente que não hesitaram em lançar-se em navegações com grande ousadia. As viagens marítimas são conhecidas no Mediterrâneo desde o VII ou VIII milênio. No IV milênio, “*os marinheiros mediterrâneos eram capazes de alcançar distâncias importantes, de executar verdadeiras travessias marítimas distintas da simples cabotagem*”<sup>25</sup>; da mesma maneira “*é perfeitamente claro hoje em dia que os mares do Noroeste: Atlântico, Mancha, Mar do Norte, foram freqüentados desde a pré-história, não somente por populações locais, mas por navegadores vindos de muito longe*”<sup>26</sup>. Madagascar foi povoada pelos austronésios; os polinésios realizaram périplos inimagináveis a bordo de suas pirogas, transportando animais e jardineiras que lhes permitiam sobreviver durante os meses de viagem e colonizar novas ilhas; os vikings atingiram a América. Todas essas viagens foram possíveis graças a conhecimentos atualmente em grande parte perdidos: quando a cobertura do céu não permitia a orientação pelas estrelas, os vikings sabiam observar as correntes ou as cores do mar<sup>27</sup>; os habitantes das ilhas Marshall estimavam

<sup>23</sup> Clark Reynolds, *Command of the Sea. The History and Strategy of Maritime Empires*, New York, Morrow, 1994, p. 2. Retornando a tese de Jacques Pirenne em sua célebre obra *Les Grands courants de l'histoire universelle*, ele faz da insularidade “um elemento-chave de fermentação intelectual, do desenvolvimento técnico e do amadurecimento da democracia”, p. 5. Esta concepção, muito encontrada no mundo algo-saxão, mereceria uma crítica sistemática, que ainda não foi feita.

<sup>24</sup> Lucien Febvre, *La Terre et l'évolution humaine*, p. 233.

<sup>25</sup> Gabriel Camps, “La navigation en France au néolithique et à l'âge du bronze”, em *La Préhistoire française II. Civilisations néolithiques et proto-historiques*, sob a direção de Jean Guilaine, Paris, CNRS, 1976, p. 198.

<sup>26</sup> Raymond Chevallier, “La vision du Nord dans l'Antiquité gréco-romaine de Pytheas à Tacite”, *Latomus*, 1984-I, p. 87.

<sup>27</sup> Eles utilizavam também um instrumento náutico, a alidade. Frédéric Durand, “Un instrument de navigation des Vikings? À propos d'une découverte archéologique au Groenland”, *Proxima Thulé*, vol. I, 1994.



a distância das ilhas ainda não visíveis de acordo com a importância das ondas e a direção das vagas, anotando essas indicações nos *matangs*, arabescos de varetas de madeira, de fibras vegetais e de conchas<sup>28</sup>.

É verdade que alguns povos desenvolveram mais do que outros esta ligação com o mar, e que alguns recusaram qualquer contato, por razões culturais ou religiosas, mais do que geográficas. O grande geógrafo Pierre Gourou observou a ausência de relação causal entre a configuração costeira e a atividade marítima: “*Existem “bons” litorais habitados e ativos (queremos dizer dotados de uma grande atividade marítima), a Bretanha por exemplo; bons litorais pouco habitados senão desertos (Chile meridional, Arquipélago de Mergui, litorais do Camboja...); bons litorais habitados, mas sem atividade marítima (as costas da Guiné); “maus” litorais habitados e ativos (a Fenícia antiga, Israel atual...); maus litorais habitados e maritimamente inativos (situação antiga do litoral setentrional do Kiang Sou, do litoral do Ho Pei ao sul de Tien Tsin); enfim, maus litorais desertos e inativos*”<sup>29</sup>. No Mediterrâneo, “*o curso permanece montanhoso, pastor e agricultor; ele vira as costas para o mar com a indiferença desses albaneses que, fixados sobre o litoral épiro-albanês desde a antiguidade mais remota, não aproveitaram nada dos seus recursos: nem marinheiros, nem pescadores, eles não mantêm pontos de comunicações marítimas ao longo de suas costas, nem com os países situados na outra margem do Adriático, dos quais uma pequena distância entretanto os separa*”<sup>30</sup>. Denys Lombard observou a diferença de atitude em relação ao mar, no mundo insulíndio, de uma ilha a outra<sup>31</sup>, e nós conhecemos a repulsa dos hindus. Mas a tentação de distinguir os povos com vocação marítima dos outros com vocação continental deve ser acolhida com muita reserva. Ela demanda algumas correções.

Salvo em casos particulares<sup>32</sup>, a atitude das civilizações em relação ao mar é mais função de circunstâncias mutantes e de meios disponíveis do que de um atavismo que imobilizaria, de uma vez por todas, sua posição em relação ao elemento marinho. Paul Adam observou que os austronésios, os mais extraordinários navegadores dos tempos antigos, logo após colonizar grandes ilhas, como Madagascar ou a Nova Zelândia, “*foram levados a perder rapidamente suas competências e suas aptidões náuticas tornadas sem proveito para a exploração de seu domínio*”<sup>33</sup>. No sentido inverso, os hunos, preparando-se para atacar Bizâncio, constroem jangadas para irem por mar<sup>34</sup>; os mongóis, que nós poderíamos tomar como o estereótipo do povo continental, com sua afinidade com o deserto, transformaram-se sem problemas em povo marítimo assim que atingiram as bordas do oceano, como destaca o orientalista Paul Mus: “*Os mongóis viam no solo uma passagem, não uma fixação. Lá onde o solo terminava, a passagem podia continuar, embarcando-se. O camelo, “navio do deserto”, antecede o navio do mar*”<sup>35</sup>.

Podemos dizer que **toda sociedade que atinge um certo grau de potência ou de desenvolvimento é necessariamente conduzida a se aventurar no mar**. A tese do espírito continental dos chineses é uma lenda que tem se perpetuado, mas que não resiste ao exame: a tese de Jacques Dars, ampliando os trabalhos pioneiros de Lo Jung Pang, fez-lhe justiça<sup>36</sup>. O Antigo Testamento compara o mar ao abismo<sup>37</sup>, mas Salomão constrói uma base naval em

<sup>28</sup> Gabriel Camps, *À la Recherche du paradis perdu*, p. 331.

<sup>29</sup> Pierre Gourou, *Pour une Géographie humaine*, Paris, Flammarion, 1973, p. 118.

<sup>30</sup> Lucien Febvre, *La Terre et l'évolution humaine*, 1922, Paris, Albin Michel, 1970, p. 232.

<sup>31</sup> Denys Lombard, *Le Carrefour javanais*, Paris, Édition de l'EHESS, 1990, tome II, pp. 30-40.

<sup>32</sup> Por exemplo, quando correntes ou ventos contrários, ou a presença de barras tornam a navegação difícil ou perigosa.

<sup>33</sup> Paul Adam, “O povoamento de Madagascar e o problema das grandes migrações marítimas”, em *Mouvements de populations dans l’océan Indien*, Paris, Champion, 1979, p. 352.

<sup>34</sup> J. Taillardat, “La trière athénienne et la guerre sur mer”, em Jean-Pierre Vernant, *Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, Paris, La Haye, Mouton, p. 192.

<sup>35</sup> Paul Mus, *L’Angle de l’Asie*, Paris, Hermann, 1977, p. 113.

<sup>36</sup> Jacques Dars, *La Marine chinoise du X<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle*.

<sup>37</sup> Yves Janvier, “Dieu, la nature et la Bible”, *L’Histoire*, 152, fevereiro de 1992.

Ezion-Geber, no Golfo de Aqaba<sup>38</sup>. O Corão descreve também o mar como um meio hostil<sup>39</sup>, mas isso não impede os árabes de enfrentarem com sucesso a frota bizantina, menos de vinte anos após o início da conquista<sup>40</sup>.

É verdade que esta necessidade de contatos marítimos não impede, por vezes, a persistência de atitudes de recusa. “No século XV, e bem mais tarde ainda, os reinos muçulmanos das margens do Mediterrâneo (Granada, Tlemcen, Túnis, Egito, e mesmo algum tempo a Turquia) não tiveram marinha mercante. Os transportes são feitos por terra, ou então os comerciantes aguardam a passagem de um navio “do país dos Francos”: genoveses, venezianos ou catalães”<sup>41</sup>. A talassofobia observada acompanha então uma realidade mais complexa: o tráfego marítimo é abandonado às baixas castas, aos estrangeiros ou às cidades autônomas que preenchem a função de “porto de comércio”<sup>42</sup> e que se encontram por todo lado, no Oriente Próximo antigo (as cidades Fenícias), na África (Ouidah), no oceano Índico (Ormuz, Calicute, Cochim, Cananor...). Alguns perderam durante séculos. Cada um teve sua lógica própria, devendo sua sorte a razões econômicas ou militares, mas todos estavam fundamentados no princípio de um lugar de encontro politicamente neutro<sup>43</sup>.

Por que os homens se aventuram assim pelo mar? Porque as funções do elemento marinho são, de início e antes de tudo, positivas. É possível agrupar essas funções positivas em torno de três eixos.

## 473. O mar fonte de riquezas

Muito cedo, **o mar foi fonte de alimentação**. Para muitos homens, os peixes têm sido uma fonte essencial de proteínas. A atividade pesqueira se encontra em todas as partes do mundo. Ela conheceu um crescimento fantástico no século XX, com o aparecimento de meios cada vez mais potentes: redes derivantes, com várias dezenas de quilômetros de comprimento, navios-usina e frigoríficos para o tratamento e a conservação do peixe...

Disso resultou uma superexploração, que pôs em perigo a renovação dos recursos<sup>44</sup>, apesar dos esforços de gestão. Em 1900, o produto anual não se elevava a mais do que quatro milhões de toneladas; em 1950, tinha passado a vinte milhões, para explodir em seguida, até passar as oitenta milhões de toneladas no fim dos anos 1980. Os oceanos estão divididos em dezesseis zonas, das quais quatro estão manifestamente superexploradas (Pacífico noroeste, Pacífico sudeste, Índico leste e Mediterrâneo) e cinco no limite (Pacífico nordeste, Pacífico centro-oeste, Atlântico nordeste e Atlântico centro-leste). Em algumas zonas, ou para algumas espécies, a situação é dramática: o Canadá teve que impor, em 1992, uma moratória sobre a pesca da moréia; no Mar do Norte, a pesca de moréias frescas (*cabillauds*) e de *moréias pequenas (églefins)* sofreu queda acentuada, não representando mais do que 15% das capturas de 1970<sup>45</sup>. A redução das supercapacidades se opera muito lentamente. As cotas por espécies

<sup>38</sup> Jean Pagès et André Nied, *Itinéraires de la mer Rouge*, Paris, CFHM-Économica, 1991.

<sup>39</sup> “O Emir tendo capturado São Luiz diz: “Um de nossos doutores acha que aquele que expõe duas vezes sua pessoa e seus bens ao mar deve ser olhado como um louco e seu testemunho não pode ser recebido em justiça”. Claude Cahen, “Saint Louis et l’Islam”, *Journal asiatique*, 258, 1970-1, p. 7.

<sup>40</sup> Françoise Micheau, “Les arabes à la conquête du monde”, *L’Histoire*, 157, julho-agosto 1992, pp. 5657. Vassilos Christides, “Un exemple d’incompétence navale: la bataille des mâts”, *Stratégique*, 82-83, 2001-2/3.

<sup>41</sup> Jacques Heers, “Rivalité ou collaboration de la terre et de l’eau? Position générale des problèmes”, em *Les Grandes voies maritimes dans le monde, XVe - XIXe siècles*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1965, p. 55.

<sup>42</sup> Do qual Karl Polanyi esboçou magistralmente a teoria. Karl Polanyi e Conrad Arensberg, *Les Systèmes économiques dans l’histoire et dans la théorie*, not. ch. IV.

<sup>43</sup> Robert Hever, “Les ports de commerce de la Méditerranée orientale et la neutralité des côtes”, em Karl Polanyi e Conrad Arensberg, *Les Systèmes économiques dans l’histoire et dans la théorie*, p. 82.

<sup>44</sup> Em muitos casos, os níveis de mortalidade por pesca ultrapassam várias vezes os níveis ótimos, ao ponto de acarretar mutações genéticas, a reprodução se fazendo cada vez mais cedo.

<sup>45</sup> “La pêche en Europe”, *Le Monde*, 12 de janeiro de 1993.



e por zonas, com frequência muito elevadas, não são respeitadas, muitos governos não ousando abertamente enfrentar os pescadores. Os conflitos sobre as zonas de pesca não se contam mais e as negociações sobre as quotas consentidas aos pescadores dão lugar a discussões muito duras<sup>46</sup>, seguidas por vezes de enfrentamentos violentos entre os pescadores.

O peixe (ao qual é preciso acrescer o mamífero marinho) era, até o século XX, o único recurso que podíamos tirar do mar, com o sal e alguns produtos marginais como as algas ou as pérolas exploradas nas proximidades do litoral. O aperfeiçoamento dos meios técnicos permitiu a exploração de recursos fechados nos fundos marinhos. O petróleo foi a primeira matéria assim explotada. As perfurações “offshore” surgiram no período entre-guerras, na Baía de Maracaibo. Generalizaram-se nos anos 1950, notadamente no Golfo do México e no Golfo Pérsico, depois nos anos 1960, em mares muito mais hostis. Encontram-se hoje em dia por todo lado. O exemplo mais conhecido é o do Mar do Norte que permitiu aos Estados ribeirinhos, quase totalmente privados de petróleo no seu subsolo, atingir, alguns entre eles, a independência energética. Toda uma rede de plataformas e oleodutos foi instalada e funciona em condições muito difíceis, com ondas que podem atingir 10 metros, e ventos muito violentos que sopram boa parte do ano. O petróleo “offshore” representa atualmente mais de 20% da produção mundial e deverá ainda aumentar, com as perfurações cada vez mais profundas. Ao petróleo é preciso juntar algumas matérias minerais: notadamente o estanho (50% da produção total), o magnésio (60%) e o tório (30%).

A exploração dessas riquezas submarinas estender-se-á amanhã aos grandes fundos oceânicos? O problema está colocado desde o fim dos anos 1960, com a descoberta dos nódulos polimetálicos, compostos metálicos que contêm 20 a 30% de magnésio, 5 a 15% de ferro, cobre, cobalto, zinco, níquel... Os nódulos recobrem a maior parte dos fundos oceânicos e as reservas são imensas: haveria doze vezes mais cobalto e níquel no fundo dos oceanos do que nos continentes. Os Estados Unidos e a França desenvolveram sistemas de recuperação, por aspiração ou recolhimento por baldes, e pensava-se, no início dos anos 1970, que a produção seria efetivada a partir da década seguinte. Certos países produtores solicitavam já medidas de proteção contra esta nova concorrência que iria pesar na baixa dos preços. Todas essas esperanças se esvaíram diante dos formidáveis obstáculos encontrados no recolhimento dos nódulos por vários milhares de metros de fundo. Para recolher 50 000 toneladas de nódulos por dia, nível mínimo de rentabilidade, é preciso deslocar cerca de 60 000 m<sup>3</sup> de lama, ou seja, o equivalente a um trem de mercadorias de 26 km de comprimento. Seria necessária uma alta brutal das cotações para que a exploração fosse rentável. Por outro lado, um tal recolhimento é terrivelmente **destruidor da fauna e da flora dos grandes fundos marinhos**: a lama cria uma espécie de nuvem, constituída de partículas de sedimentos, que se mantém durante muito tempo e se estende-se por imensos espaços. Um estudo alemão sobre os grandes fundos ao largo das ilhas Galápagos mostrou que uma área assim tratada tornar-se-ia morta, de um ponto de vista ecológico, pelo menos por vários anos<sup>47</sup>.

Outra riqueza marinha, mas ainda inexplorada, a energia maremotriz ou maretérmica. A primeira não pode ser explotada a não ser em locais excepcionais, como o estuário do Rance na França, onde funciona, há mais de trinta anos, a única verdadeira instalação industrial no

<sup>46</sup> Excelentes estudos de caso em um número especial dos *Études internationales*, março de 1987, “Pêches maritimes: nouveau contexte international et politiques contrastées”.

<sup>47</sup> Ernst-Ludwig von Aster, *Deutsche Allgemeines Sonntagsblatt*, 3 de abril de 1992.

mundo. A segunda, da qual conhecemos o princípio (fundamentado sobre a diferença de temperatura entre as águas da superfície e as camadas profundas) desde os anos 1930, graças aos trabalhos de George Claude, não pôde jamais passar do estágio experimental.

## 474. O mar via de comunicação

Em virtude do princípio de Arquimedes, **o mar é, por natureza, a via de comunicação mais econômica e a mais fácil** para o transporte de mercadorias. As exportações de trigo russo para a Grécia começam no século VI aC., e a Roma Imperial dependerá, por muito tempo, do trigo egípcio; teria sido impossível realizar tais transportes por via terrestre. Esta é mais cara, mais lenta e não mais segura: se, pelo mar, é preciso às vezes organizar comboios contra os piratas, em terra, os comerciantes organizarão por muito tempo caravanas contra os saqueadores. *Velocidade, segurança, preço dos transportes, todos esses fatores atuam no mesmo sentido. Do ponto de vista econômico, a via marítima é bem preferível para os tráfegos pesados*<sup>48</sup>. Até a época contemporânea, a via terrestre é utilizada apenas pelos homens e os produtos leves e caros.

Mas os tráfegos permaneceram por muito tempo limitados, na maioria das vezes, as mercadorias que atingiam apenas a elite urbana; a massa camponesa permanecia isolada. Lucien Febvre pôde dizer que *“a influência do mar se estende em realidade muito menos longe em terra do que a influência da vida continental se faz sentir sobre as costas”*<sup>49</sup>. Mesmo a Grã-Bretanha do século XVIII era ainda, maciçamente, uma nação rural. A França pôde suportar, sem inconvenientes maiores (ao menos no curto prazo), cerca de um quarto de século de bloqueio quase contínuo, durante as guerras da Revolução e do Império. As verdadeiras talassocracias, que tiravam suas riquezas do mar, mas também dele dependiam para sua sobrevivência, foram raras: Atenas, Cartago, Gênova, Veneza, as Províncias Unidas, a liga Hansética, a Grã-Bretanha no século XIX (após a abolição das *Corn-Laws*), às quais podemos acrescentar alguns casos menos duráveis (e mais discutíveis), por exemplo, as talassocracias angevina (de Provença à Dalmácia) e catalã, no século XIII. A distinção clássica entre países marítimos e países continentais, popularizada pelos apóstolos do *Seapower*, não saberia considerar a realidade complexa, com múltiplas categorias.

Uma das mudanças decisivas da época contemporânea é a alteração radical do comportamento em relação ao mar. **O século XX viu uma explosão sem precedentes do comércio marítimo**<sup>50</sup>. André Vigarié, num livro fundamental<sup>51</sup>, lembrou a dependência cada vez maior em relação ao mar: o crescimento do tráfego mercante, contínuo desde o início do século (com a exceção da Segunda Guerra mundial), acelerou até tornar-se exponencial: *“A taxa decenal de 1953 a 1973 foi de 101 %, depois de 131 %. A crise petrolífera, é certo, quebrou o ritmo, mas não reverteu realmente a tendência. É notável constatar que num período de recessão duradoura, somente o ano de 1975 marcou um recuo sobre o precedente: a progressão foi mais lenta, isto é tudo”*. A tendência é universal: *“Em longo prazo e em escala global, não aparece nenhum caso significativo de regressão dupla (dependência em vista do comércio marítimo e volume dos equipamentos de navegação), quer dizer, verdadeiro recuo da tendência à maritimização. Segundo ritmos variáveis, todos os povos se voltam progressivamente na direção do mar”*<sup>52</sup>. A frota mundial atinge, em 1997, 723 milhões de toneladas de porte bruto (tpb), das quais 277 milhões de tpb de petroleiros.

<sup>48</sup> Lucien Febvre, *La Terre et la évolution humaine*, p. 238.

<sup>49</sup> Pierre Bauchet, *Les Transports mondiaux, instrument de domination*, Paris, Économica, 1998.

<sup>50</sup> André Vigarié, *Géostratégie des océans*, Caen, Paradigme, 1990; substituído por *La Mer et la géostratégie des nations*, Paris, ISC-Économica, 1995.

<sup>51</sup> André Vigarié, “L'impossible refus de l'horizon marin”, *Défense nationale*, abril de 1981, p. 37.

<sup>52</sup> Halford J. Mackinder, “Le pivot géographique de l'histoire”, 1904, *Stratégique*, p. 55, 19923.

Esse crescimento fantástico tornou-se possível menos pela multiplicação dos navios do que pelo aumento das toneladas unitárias: em 1939, o maior petroleiro do mundo, Émile Miguet (França), atingia 22.000 toneladas. O primeiro petroleiro de 100.000 toneladas data de 1958, dois anos após a crise do Suez que havia suscitado uma grande inquietude quanto à liberdade dos aprovisionamentos petrolíferos, devido ao fechamento provisório do canal. O mesmo cenário se reproduz dez anos mais tarde; após o fechamento do canal do Suez em 1967, o primeiro navio de 300.000 toneladas (*Very large Crude Carrier*) aparece em 1968. Vemos em seguida surgirem os ULCC (*Ultra Large Crude Carriers*) que podem atingir até 550.000 toneladas. Concebidos para as ligações entre o Golfo Pérsico e os mercados dos países industrializados, esses mastodontes serão vítimas do segundo choque do petróleo em 1979: o *Pierre-Guillaumat*, de 550.000 toneladas, posto em serviço em 1977 por um custo de 120 milhões de dólares, será vendido ao ferro-velho seis anos depois, pela quantia irrisória de 8 milhões de dólares. Um crescimento parecido pode ser observado, em escala mais modesta, para as outras categorias de navios: o maior graneleiro do mundo, o *Berge Stahl*, atinge 365.000 toneladas.

As economias de energia, buscadas com sucesso desde 1973, acarretaram uma contração dos fluxos de petróleo, mas o transporte das outras mercadorias continuou seu crescimento. A superioridade do transporte marítimo é um dado indiscutível e durável, que não é suscetível de ser seriamente contestado nem pelo desenvolvimento do transporte aéreo, que só convém para mercadorias caras e pouco volumosas (1% do comércio marítimo em volume, 10% em valor), nem pela revolução dos transportes terrestres, cujo custo permanece muito mais elevado: *“Sobre as três grandes ligações continentais, a parte puramente marítima dos custos não representa mais do que de 15 a 25% dos custos totais de transporte. Ainda, o custo relativo dos transportes marítimos e terrestres, que têm uma relação de um para trinta, significa que pequenas variações de custos terrestres podem acarretar facilmente alterações de rotas marítimas: para economizar 100 francos (cerca de 15 euros) sobre o custo de manutenção ou de transporte terrestre de um contêiner, um navio pode oferecer um suplemento de percurso de 600 quilômetros”*. Do ponto de vista econômico, a predição de Mackinder, que anunciava ao início do século XX uma idade pós-colombiana, sucedendo à idade colombiana dominada pela mobilidade marítima<sup>53</sup>, é falsa. Ao contrário, vemos aparecer uma *“dominação provável das economias marítimas. Para uma indústria produtora de bens de consumo e situada num país ele próprio consumidor, a vizinhança do mar permite adicionar, por um custo pequeno, os mercados domésticos e os mercados distantes”*<sup>54</sup>. O enclave, que envolve atualmente 40 Estados<sup>55</sup>, é um fator de subdesenvolvimento.

## 475. O mar teatro de conflitos

Podemos falar de funções positivas quando se trata de conflitos? De qualquer forma, **os enfrentamentos são muito rapidamente transportados para o mar**, já que as mais antigas batalhas navais de que nós temos conhecimento datam do século XII a.C.: em 1180 a.C., o faraó Ramsés III repele uma invasão dos povos do mar durante um combate naval, que se desenrola no delta do Nilo<sup>56</sup>; na mesma época, sob o reinado de Supiluliuma, os hititas se apoderam de Chipre, após uma batalha naval<sup>57</sup>. Cerca de 700 a.C., o rei assírio Sennacherib, sucessor de Sargon, esmaga uma revolta na Cilícia: documentos (posteriores) dão conta de

<sup>53</sup> Claude Abraham, *Le Figaro*, novembro de 1992.

<sup>54</sup> Paul Tavernier, “Les nouveaux États sans littoral d’Europe et d’Asie et l’accès à la mer”, *Revue générale de droit international public*, 1993-2.

<sup>55</sup> Harold H. Nelson, “The Naval Battle Pictured at Medinet Habu”, *Journal of Near Eastern Studies*, 1943-2.

<sup>56</sup> Paul Garelli, *Le Proche-Orient asiatique*, tomo II, Paris, Presses universitaires de France, 1969, p. 219.

<sup>57</sup> John Boardman, *The Greeks Overseas*, Londres, Thames & Hudson, 1964, p. 46.

uma batalha naval entre os assírios e os iônios<sup>58</sup>. Em 664 aC., Corinto e sua colônia Corcira se lançam numa batalha naval, a primeira, de acordo com Tucídides. Da mesma maneira, encontramos combates sobre a água, lacustres ou fluviais, mas também marítimos, desde a mais alta antiguidade chinesa. Nossa documentação não nos permite identificar traços idênticos na África ou na América, mas isso não quer dizer que não tenha jamais acontecido.

A alteração decisiva se situa no século VII aC., quando aparece o primeiro navio especificamente concebido para o combate, a trirreme: “*Com ela, o combate deixa de opor homens contra homens para tornar-se o combate entre esses seres animados que são os navios*”<sup>59</sup>. A guerra no mar tornou-se em seguida um fato quase permanente, tanto na Europa quanto no Extremo Oriente. Três pontos, entretanto, precisam ser sublinhados.

Primeiro, **a guerra naval foi durante muito tempo costeira**; a quase totalidade das batalhas navais ocorreu nas proximidades das costas, o que irá permanecer verdadeiro até o século XX. Os enfrentamentos no meio do oceano, como a batalha de Prairial em 1794, são considerados exceções. Esta permanência do caráter costeiro da guerra naval se explica, em parte, por razões logísticas e pela impossibilidade de se comunicar rapidamente a longa distância. Mas, sobretudo, era praticamente impossível encontrar uma frota no oceano, pela falta de meios de detecção. Conhecemos bem o jogo de esconde-esconde entre Nelson e o almirante Brueys em 1798, de um lado a outro do Mediterrâneo, repetido em 1805, quando o mesmo Nelson corre até as Antilhas em perseguição do almirante Villeneuve, que terminará sendo bloqueado no porto de Cadiz. O almirante Allemand conduziu no mesmo ano uma campanha que valeu à sua esquadra o apelido de esquadra invisível, pois escapou de todos os seus perseguidores, apesar da enorme superioridade da Royal Navy. Ainda em 1916, durante a batalha da Jutlândia, as esquadras britânica e alemã desfilam a algumas milhas uma da outra sem se ver. Em 1941, a esquadra japonesa do almirante Nagumo atravessa a metade do Pacífico sem se fazer detectar. Alguns meses após, o porta-aviões *Hornet* faz o trajeto inverso, para lançar os bombardeios do general Doolittle contra Tóquio, em águas cujo controle pertenciam manifestamente ao Japão. No auge da campanha do Atlântico, em 1942-1943, um bom número de comboios aliados passa sem ser atacado, protegidos pela imensidão do oceano.

Segundo, **a guerra naval é estreitamente dependente da técnica**. Por força das condições, é o navio, mais do que o marinheiro, que constitui a unidade de base da guerra. O general Beaufre o havia bem observado:

*No mar ou nos ares, o elemento psicológico conta menos porque a ligação entre os combatentes é assegurada pelo material: não se pode abandonar nem seu navio nem seu avião. Em decorrência, na estratégia marítima e na aérea, o fator material tem sido geralmente preponderante: as considerações de velocidade, de manobrabilidade, de alcance, de proteção ou de peso da artilharia são normalmente decisivas. Também, em lugar de buscar como em terra a desorganização, deveremos visar à destruição física... O corolário desta lei é que o combate será com frequência recusado sempre que a parte não se considere em condições de igualdade*<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> Jean Rougé, *Les Marines dans l'Antiquité*, Paris, Presses universitaires de France, 1975, p. 94. Os indícios sugerem a construção de navios de guerra especializados em épocas muito mais antigas, desde o século XIV. Lucien Basch, “Un navire grec en Égypte à l'époque d'Ulysse”, *Neptunia*, 1995. Mas a trirreme é a primeira a ter conhecido uma difusão maciça.

<sup>59</sup> André Beaufre, *Introduction à la stratégie*, pp. 4950.

<sup>60</sup> Carl Schmitt, *Terre et mer*, p. 75.

Por último, porque o mar é, simultaneamente, meio de comunicação e teatro dos conflitos, **a guerra naval não saberia se limitar a um enfrentamento puramente militar**. O grande jurista alemão Carl Schmitt destacou com ênfase que a oposição entre a guerra terrestre e a guerra marítima “*traduz a existência de dois mundos diferentes, de duas concepções opostas do direito*. (Sobre terra) *os adversários presentes são os exércitos: a população não é o inimigo, e não é por isso mesmo tratada como tal durante todo o tempo em que ela não participe dos combates. A guerra no mar, ao contrário, repousa sobre a idéia de que é preciso atingir o comércio e a economia do adversário. A partir daí, o inimigo não é mais somente o adversário em armas, mas todo emigrante da nação adversa e mesmo, finalmente, todo indivíduo ou Estado neutro que comercie com o inimigo... Um bloqueio atinge sem distinção toda a população do território visado*<sup>61</sup>. Verdade evidente, conhecida de todo o sempre, mas da qual os estrategistas nunca tiraram verdadeiramente todas as consequências: as doutrinas estratégicas permanecem centradas antes sobre a batalha do que sobre o bloqueio<sup>62</sup>.

Se os princípios da estratégia, no nível mais elevado, podem ser os mesmos, não é menos evidente que **a guerra no mar se diferencia radicalmente da guerra terrestre**. Um dos pontos fracos da teoria estratégica é o de não ter aprofundado essas diferenças.

## SEÇÃO II – A DILATAÇÃO DO ELEMENTO MARINHO

### 476. O mar como elemento dilatado

Segunda característica do elemento marinho: podemos dizer que ele não é somente líquido, mas também fluido, com uma tendência a se “dilatarse” sem nenhuma comparação com o que se passa sobre terra. Isso tem várias consequências.

## SUBSEÇÃO I – UM ESTATUTO JURÍDICO ESPECÍFICO

### 477. O mar *res nullius*

Durante muito tempo, **o mar não pertenceu a ninguém**. Certas civilizações proclamaram sua soberania sobre o mar<sup>63</sup>. As cidades gregas anexam a si um domínio marítimo no qual elas se atribuem o monopólio da pesca; mas isso é considerado mais um apoio fiscal do que uma incorporação ao território cívico<sup>64</sup>. O caso de apropriação mais célebre é o de Bizâncio com a teoria das *thalassa horia*, das fronteiras marítimas. O mar pertence ao imperador, do mesmo modo que a terra. Encontramos outros exemplos, aí compreendidos alguns que podem surpreender. Assim, os índios Ozettes da América do Norte são um povo marítimo: em 1855, o chefe Tse-Kaw-Wootl, em suas negociações com os emissários brancos, declara: “*eu quero o mar, é a minha pátria*”<sup>65</sup>. Mas essas são exceções. O *mare nostrum* dos romanos não é a

<sup>61</sup> Herbert Rosinski é praticamente o único a ter percebido o problema em toda a sua amplitude. *The Development of Naval Thought*, p. 8.

<sup>62</sup> O recenseamento de todas essas tentativas foi efetuada por Fulton, *The Sovereignty of Sea*, Londres, 1991.

<sup>63</sup> Jacques Dumont, “Liberté des mers et territoire de pêche en droit grec”, *Revue historique du droit français et étranger*, 1977, pp. 5357.

<sup>64</sup> Informação comunicada pelo major Nathaniel French Caldwell Jr, da US Navy, que prepara um livro sobre a destinação marítima dos Estados Unidos.

<sup>65</sup> Falta ainda uma história sistemática do direito do mar. A obra mais sugestiva é a de D. P. O’Connell, *The International Law of the Sea*, Londres, Clarendon Press, 2 vol., 1982 e 1984.

expressão de um direito marítimo, mas apenas a constatação de um estado de fato: o império controla todas as margens do Mediterrâneo. O direito imperial chinês não reconhece a soberania sobre os espaços não habitados, o que vale assim para o mar como para as ilhas desabitadas. No ocidente moderno, a grande controvérsia sobre o *mare liberum* de Grotius e o *mare clausum* de Freitas, Sarpi e Selden<sup>66</sup> termina pela vitória completa do primeiro. Contrariamente ao que se pretendeu em seguida, Grotius não se volta contra as pretensões inglesas, mas portuguesas. Freitas e Sarpi defendem a posição da potência marítima dominante, nos mares da Ásia ou no golfo de Veneza (o Adriático), enquanto que Selden tenta preservar os direitos dos pescadores ingleses nas águas costeiras.

O jurista holandês Bynkershoek propõe, em 1702, a fórmula do alcance (totalmente teórico) do canhão, que o abade Galiani fixa em 3 milhas. A partir de então, “a soberania dos Estados termina lá onde se encerra o poder das armas”<sup>67</sup>. O alto-mar está então aberto a todos, sem qualquer restrição, e a Grã-Bretanha marcará, de maneira simbólica, o triunfo desta doutrina, que serve a seus interesses, abolindo a obrigação de saudar (à terra) para os navios passando diante de Dover em 1805, o mesmo ano de Trafalgar. Nenhuma convenção virá consagrar o direito do mar resultante do uso, que deve tolerar algumas exceções no estabelecimento do limite de 3 milhas<sup>68</sup>. É preciso dizer que a apropriação dos espaços marítimos não tem muito sentido, uma vez que a única riqueza explotável é o peixe que parece existir em quantidades inesgotáveis. Desde meados do século XIX, começa-se a ouvir os primeiros gritos de alarme contra a superexplotação, mas esta somente se tornará verdadeira um problema a partir do século seguinte. É somente em 1888 que a França reserva a seus nacionais o direito de pesca em suas águas territoriais.

## 478. O aparecimento de um novo direito do mar

A grande modificação do direito do mar clássico é, paradoxalmente, o surgimento da nova potência dominante que será, em seguida, o mais selvagem defensor da ortodoxia: pela Doutrina Truman, os Estados Unidos proclamam, em 28 de setembro de 1945, sua soberania sobre a plataforma continental, com um objetivo ao mesmo tempo econômico e militar. Proclamação prematura, uma vez que nenhum Estado se havia ainda engajado nesse caminho e as técnicas de exploração do subsolo marinho eram iniciantes e os riscos de instalação de dispositivos militares fixos hipotéticos. Proclamação sobretudo perigosa pois, se os Estados Unidos têm a sorte de dispor no Atlântico de uma plataforma continental estendendo-se por mais de 1 500 km de extensão, certos Estados, menos bem dotados pela natureza, podem ser tentados a definir outros meios de apropriação. Iniciada desde o fim dos anos 1940, o movimento se espalha durante a década seguinte.

O Chile, em 23 de junho de 1947, e o Peru, em 1<sup>o</sup> de agosto seguinte, proclamam sua soberania sobre a plataforma submarina e o mar sobrejacente até 200 milhas de suas costas, limite determinado em função das migrações dos bancos de atuns: os países da costa do Pacífico não têm plataforma continental, a cordilheira dos Andes mergulha à pique até os grandes fundos marinhos e a doutrina da plataforma continental não é satisfatória para eles. Eles serão imitados pela Costa Rica, em 1949, Honduras e o Brasil, assim como a Grã-Bretanha para as Ilhas Malvinas, em 1950, o Equador, em 1952... Daí resultam vários litígios, notadamente

<sup>66</sup> *Imperium terrae finiri ubi finitur armorum potestas.*

<sup>67</sup> Os países nórdicos reterão 4 milhas, ou seja 1 légua. A Espanha, 6 milhas, o México, 9, Portugal e China, 18.

<sup>68</sup> Os livros sobre o direito do mar são incontáveis. A referência mais completa, com o texto da convenção de 1982, é o *Traité du nouveau droit de la mer*, sob a direção de René-Jean Dupuy e Daniel Vignes, Paris/Bruxelles, Economica/Bruyllant, 1985. Mais acessível, Laurent Lucchini e Michel Voelckel, *Droit de la mer*, tome I, Paris, Pédone, 1990.



a “guerra da lagosta” que opõe o Brasil à França em 1962. O movimento transborda muito rápido de seu quadro latino-americano: a Tunísia reivindica uma “zona de direitos históricos” desde 1952, imitada pela Líbia em 1955, o Iraque em 1957... Em 1955 e 1957, as Filipinas e a Indonésia lançam um novo golpe à liberdade dos mares, reivindicando o controle das águas de seus arquipélagos, atravessados por linhas de uma grande importância econômica e estratégica.

Poderia ter sido ainda possível seguir esta degradação do direito clássico. Mas a Grã-Bretanha acredita em consolidá-lo, tomando a iniciativa de uma conferência sobre o direito do mar que se reúne em Genebra em 1958, seguida por uma segunda em 1960. Durante a segunda, conclama-se que seja adotada a fórmula das doze milhas (seis milhas de mar territorial e seis milhas de zona de pesca exclusiva). Os debates fazem surgir a ruptura do consenso e o eco cada vez maior encontrado pelas teses apropriacionistas. Em 1º de setembro de 1972, a Islândia estabelece sua zona exclusiva em 50 milhas, deflagrando a primeira “guerra do bacalhau”, que será seguida de uma segunda três anos mais tarde, por ocasião de uma nova extensão até 200 milhas. Finalmente, a terceira conferência das Nações Unidas sobre o direito do mar, aberta em Nova Iorque em 1973 e concluída por uma convenção assinada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982, não poderá mais do que validar a caducidade do mar *res nullius*.

Esta conferência, que reuniu mais de 110 participantes, produziu debates muito intensos entre as grandes potências industriais e marítimas, presas ao princípio de liberdade dos mares, por razões econômicas e estratégicas, e os Estados do terceiro mundo, partidários da extensão máxima da soberania do Estado costeiro e da criação de uma nova ordem marítima mundial, fundada sobre a regulamentação organizada pelas conferências marítimas. O debate se encerra finalmente por um compromisso: o terceiro mundo ganhou amplamente no plano econômico: a zona econômica, na qual o Estado costeiro controla todos os recursos, se estende até 200 milhas da costa, prolongada eventualmente pela plataforma continental<sup>69</sup>. Por outro lado, os fundos marinhos internacionais deixam de ser *res nullius* para tornarem-se *res omnium*; eles são postos sob o controle de uma Autoridade encarregada de sua gestão, que emite permissões de pesquisa e de exploração em troca de royalties que servirão para alimentar um fundo pelo desenvolvimento.

Em troca, as potências marítimas preservam seus interesses estratégicos. A soberania dos Estados se limita ao mar territorial, que não pode exceder a uma largura de 12 milhas. A liberdade de passagem em trânsito, nos estreitos internacionais, e de passagem inocente, nas águas territoriais, é formalmente garantida. Dentro da zona econômica, o país ribeirinho exerce apenas competências limitativamente enumeradas, ele não detém a soberania. As frotas de comércio e de guerra podem nela circular sem entrave e dedicar-se a não importa qual atividade, inclusive manobras militares.

Este novo direito somente foi consagrado formalmente em 16 de novembro de 1994, um ano após a obtenção das 60 ratificações necessárias à entrada em vigor da convenção. A maior parte das suas disposições estava, entretanto, desde antes, implementadas no direito costumeiro. Isso não lesa de maneira irremediável os interesses das potências marítimas. 85% da pesca mundial se fazem dentro das zonas econômicas exclusivas e, entretanto, apesar de sua generalização, “*os grandes países produtores não mudaram muito*”<sup>70</sup>. A questão da exploração dos fundos marinhos internacionais, extremamente controversa durante as discussões (os Estados Unidos se recusaram a assinar a convenção por essa razão, antes de

<sup>69</sup> Philippe Guiffre, *Les produits de la mer*, Paris, Économica, Cyclope, 1990, p. 20.

<sup>70</sup> C.V. Valois, “Le concept chilien de mer de présence”, *Bulletin d'Études de la Marine*, 9, novembro de 1996.

acabar por se aliar a ela, em seguida a uma reforma da parte sobre a exploração dos grandes fundos), perdeu atualmente uma grande parte de seu interesse imediato, estando a exploração industrial dos nódulos adiada a um prazo cada dia mais distante.

A Grã-Bretanha e os Estados Unidos estabeleceram para si próprios o mar territorial de 12 milhas, em 1987 e 1988, e dotaram-se de zonas econômicas, enquanto que a Alemanha, também completamente hostil à convenção, estabelecia suas águas territoriais em torno de Heligoland, num setor bastante exposto à poluição, de 3 a 6 milhas, em novembro de 1984. Os Estados Unidos, que se haviam oposto com grande energia à extensão das competências do Estado costeiro em matéria de poluição ou de repressão ao tráfico de drogas, descobriram o que foi uma catástrofe maior com o afundamento do *Exxon Valdez* nas costas do Alaska e buscam atualmente por todos os meios enfrentar a infiltração da droga pelo golfo do México ou a baía da Califórnia, o que os conduziu a restringir sua crítica. Um retrocesso do novo direito parece atualmente pouco verossímil, uma vez que ele não faz mais do que refletir atualmente a modificação do ambiente técnico e econômico. Não obstante, as pressões nesse sentido existem. O Chile tenta estender seu controle além da zona econômica com o conceito de “mar de presença”, exposto a partir de 1990 pelo Chefe de Estado-Maior da Marinha, o almirante Jorge Martinez Bush, e, sub-repticiamente, introduzido na lei de 28 de setembro de 1991 que organiza um registro de atividades de pesca praticadas na zona, definida como **mar presencial**. Mas esta iniciativa foi desaconselhada pelo Ministério das Relações Exteriores, em seguida aos protestos da União Européia<sup>71</sup>, e o registro não foi aberto.

## 479. A multiplicação dos conflitos

Naturalmente, **este movimento de apropriação deu origem a muitos conflitos**. Como sublinha Prosper Weil, “*enquanto que a delimitação do mar territorial raramente deu lugar a dificuldades maiores, os problemas de delimitação da plataforma continental se revelaram imediatamente árdus, e não raro chegaram a atingir um paroxismo*”<sup>72</sup>: é preciso adotar o método geomorfológico, que se prende às descontinuidades dos fundos marinhos, ou ao método geológico, que considera a estrutura profunda dos fundos marinhos? Em que medida é necessário corrigir os acidentes da natureza por considerações de equidade? Um direito essencialmente jurisprudencial foi elaborado progressivamente<sup>73</sup>, marcado por algumas causas célebres (Mar do Norte, 1969; Líbia c/ Tunísia, 1982; Golfo do Maine, entre Estados Unidos e Canadá, 1984; Guiné c/ Guiné-Bissau, 1985; Líbia c/ Malta, 1985). A generalização das zonas econômicas de 200 milhas ainda complicou as coisas, cada um buscando adotar o método que lhe seja mais favorável (equidade, equidistância...), não hesitando quando necessário a mudá-lo em função da evolução do traçado costeiro<sup>74</sup>. Ilhotas deserdadas e inabitáveis, que nenhum Estado sonhava em reivindicar, tornam-se objeto de uma competição por vezes encarniçada, uma vez que elas podem se beneficiar de uma zona econômica de 200 milhas, a qual pode multiplicar sua superfície por 10.000! O Reino Unido instituiu assim, em 1976, uma zona econômica em torno de Rockall, grupo de rochedos ou ilhotas cuja possessão é contestada pela Dinamarca, com o nome de Féroe, e pela Irlanda. Em caso de necessidade, em se tratando

<sup>71</sup> Prosper Weil, *Perspectives du droit de la délimitation maritime*, Paris, Pédone, 1977, p. 7.

<sup>72</sup> Cf. a apresentação sugestiva de Daniel Bardonnnet, “Frontières terrestres et frontières maritimes”, *Annuaire français de droit international*, 1989, pp. 1-64.

<sup>73</sup> À indagação para saber qual método ele preferia, um delegado de um país do terceiro mundo respondeu: “Isso depende da parte da costa da qual se trata”. Citado por Guy de Lacharrière, *La Politique juridique extérieure*, Paris, IFRI-Économica, 1983, p. 183.

<sup>74</sup> Cf. Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie de l’océan Indien*, ch. II et *Géostratégie du Pacifique*, ch. VI.

apenas de recifes, aos quais não se pode reconhecer o estatuto de ilhas, pode-se “consolidá-los” por uma massa de concreto, como foi feito no golfo Pérsico ou no mar da China meridional<sup>75</sup>.

Os pontos mais sensíveis estão naturalmente situados nos “mares estreitos”. Tais conflitos não têm podido ser contornados no Mediterrâneo, além do problema do mar Egeu, porque nenhum dos ribeirinhos ousou tomar a iniciativa de reivindicar uma zona econômica. As coisas se passaram mais facilmente no mar do Norte, onde um acordo geral de delimitação pôde ser concluído, mas isso se trata de uma exceção e países aliados podem chegar a uma escalada perigosa: um dos conflitos mais espetaculares provocados pelo novo direito do mar foi a “guerra do bacalhau”, que opôs, no início dos anos 1970, a Grã-Bretanha e a Islândia, dois países liberais, desenvolvidos, e, além disso, membros da OTAN.

## 480. As consequências estratégicas do direito do mar

As consequências estratégicas dessa liberdade de movimento são evidentemente imensas. Os navios podem se empenhar, em tempos de paz, em demonstrações, que não são somente simbólicas, uma vez que elas podem chegar até ao bloqueio dito “pacífico”. A dimensão política das frotas tem sempre sido mais afirmada do que a dos exércitos e não surpreende que estratégias marítimas estejam na origem da extensão da noção de estratégia em tempo de paz. Dentro da perspectiva de um conflito, os cruzadores podem tomar posição sobre seu futuro teatro de operações, frequentemente longe de suas bases, antes da abertura das hostilidades. Em tempo de guerra, é preciso considerar os neutros, cuja presença complica muito as operações e pode acarretar consequências diplomáticas desastrosas; a Alemanha fez a experiência durante a Primeira Guerra mundial.

## SUBSEÇÃO II – ESPECIFICIDADES DA GUERRA NO MAR

### 481. As distâncias sobre o mar

Embora o raciocínio estratégico integre distâncias de dezenas, no máximo de centenas de quilômetros quando se trata da terra, deve-se considerar no mar distâncias que se enumeram em centenas de quilômetros (ou de milhas náuticas), por vezes, com cada vez mais frequência, em milhares de quilômetros (ou de milhas náuticas).

O fenômeno não é novo. **A guerra no mar tendeu, desde a época moderna ao menos, a se desenvolver num espaço estratégico dilatado.** No século XVIII, a guerra terrestre se desenvolve em níveis estreitos: a Alemanha e o quadrilátero da Boêmia por ocasião da guerra dos Sete Anos, a costa atlântica dos Estados Unidos durante a guerra da Independência. Ao contrário, luta-se pelo mar um pouco por todo lado: nas Antilhas, sobre as costas americanas, em torno da Índia, no Mediterrâneo, na Mancha, sem esquecer algumas ações periféricas como um raide francês na baía de Hudson. A guerra da Criméia vê ações navais não somente no mar Negro, mas também no Báltico (expedição contra Bomarsund e bloqueio de Kronstadt), no Ártico (bloqueio de Arkhangelsk) e no Pacífico (ataque abortado contra Petropavlovsk). A Primeira Guerra mundial permanece ainda, sobre terra, uma guerra quase exclusivamente européia, à exceção de algumas campanhas marginais na África e do breve sítio de Kiao-Tchéou no extremo Oriente, enquanto que a esquadra do almirante von Speer atravessa todo

---

<sup>75</sup> A literatura sobre a guerra do Pacífico é superabundante. Sobre os primeiros meses, a referência mais sólida é H.P. Willmott, *Empires in the Balance. Japanese and Allied Pacific Strategies to April 1942* e *The Barrier and the Javelin. Japanese and Allied Pacific Strategies to June 1942*, Annapolis, Naval Institute Press, 1982 e 1983. Cf. também sua brilhante síntese, *La Guerre du Pacifique 1941-1945*, Paris, Autrement, 2001.

o Pacífico para destruir uma divisão naval britânica em Coronel, ao largo das costas chilenas, antes de ser destruída ao largo das ilhas Malvinas, e cruzadores corsários operam no oceano Índico.

Mas é a Segunda Guerra mundial que vai prestar testemunho desta extensão desmesurada da guerra naval. Os submarinos alemães operam não somente no Atlântico, mas também no oceano Índico, indo até o estabelecimento de uma base em Penang, na Malásia. O exemplo mais característico é o da frota japonesa nos seis primeiros meses da guerra: em dezembro de 1941, os porta-aviões do almirante Nagumo atacam Pearl Harbor, nas ilhas Havaí; eles apóiam em seguida as operações anfíbias no sudeste asiático; em março/abril de 1942, eles penetram no oceano Índico e atacam o Ceilão. Retornando ao Pacífico, dois dentre eles vão participar da batalha do mar de Coral, ao largo da Nova Guiné, enquanto que os quatro outros se dirigem na direção da ilha de Midway que lhe será fatal; uma operação secundária é lançada contra as ilhas Aleutas com dois porta-aviões ligeiros. Em pouco mais de seis meses, os porta-aviões japoneses atacaram objetivos se estendendo sobre 13 000 km de leste a oeste e 8 000 km de norte a sul<sup>76</sup>. Sua zona de operações corresponde a cerca da metade da superfície da Terra.

**A flexibilidade do instrumento naval dá um prêmio ao mestre do mar, livre de atacar em múltiplos lugares.** Durante a Segunda Guerra mundial, dois meses após a batalha de Midway, os Estados Unidos desembarcam em Guadalcanal, a 6 000 km de sua base de partida no Havaí. Em novembro de 1942, eles desembarcam na África do Norte; uma parte do corpo expedicionário chega diretamente da costa dos Estados Unidos através do Atlântico. Uma vez a campanha da África terminada, enquanto os Aliados se voltam para a Itália, eles têm a escolha entre várias soluções: desembarcar na Sicília, na Sardenha, eventualmente na Córsega, ou diretamente na península italiana, nos arredores de Roma com o apoio dos italianos. Sabe-se que eles escolheram a solução provavelmente pior: o desembarque na Sicília (operação Husky), depois a subida trabalhosa e custosa ao longo da bota italiana a partir de um desembarque em Salerno, em 3 de setembro de 1943 (operação Avalanche), completada (mal) por duas operações de diversão, na ponta da Calábria em 3 de setembro (operação Baytown) e em Tarento, 9 de setembro (operação Slapstick). Os chefes britânicos e norte-americanos não haviam ousado aventurar-se além do raio de ação da cobertura aérea, apesar da fraqueza das defesas alemãs<sup>77</sup>. Atualmente, um porta-aviões e seu grupo podem percorrer mais de 1 000 km por dia. Durante a guerra do Golfo, a maior parte dos homens e materiais vieram diretamente dos Estados Unidos, fazendo a metade do “tour” da Terra. Essa dilatação das distâncias constitui a característica fundamental da geoestratégia marítima. Pode-se mesmo dizer que ela faz do mar o meio privilegiado da geoestratégia.

Consequência lógica desta extensão provocada pelos progressos técnicos, **os combates se desenvolvem a partir de então a distâncias cada vez maiores.** A batalha do mar de Coral, em 1942, é a primeira que se desenrola além do horizonte, sem que os navios adversos se vejam jamais. Este gênero de enfrentamento tornar-se-á doravante a regra, os engajamentos por canhão a exceção (em Santa Cruz, nas ilhas do Comandante). Este aumento no alcance das armas, o avião, depois o míssil, e o crescimento do deslocamento dos grandes navios fazem com que as esquadras se afastem a cada vez mais da costa, abandonando as bases ao alcance dos ataques inimigos: em 1939, a frota francesa evacua Toulon, muito próximo da Itália, para se instalar em Mers el-Kébir. A zona de segurança dos porta-aviões de ataque americanos representa um círculo de 200 milhas de raio, cobrindo uma zona quase tão grande

<sup>76</sup> Basil H. Liddell Hart, *Histoire de la Seconde Guerre mondiale*, pp. 456-471.

<sup>77</sup> Almirante Castex, *Théories stratégiques*, VI, ch. III “Océans et mer étroites”.

quanto um país como a França. Aparece assim uma distinção, popularizada por Castex, entre oceanos e mares estreitos (tradução literal de *narrow seas*)<sup>78</sup>, esses últimos sendo mais ou menos abandonados pelas grandes unidades. A Mancha tornou-se assim o mar preferido das patrulheiras e das “vedetas”<sup>79</sup>, sendo pouco provável a partir de então que batalhas maiores como Béziers, possam ali acontecer. A estratégia marítima tornou-se enfim verdadeiramente oceânica.

## 482. A persistência das distâncias na época contemporânea

**Mas isso não quer dizer que, no mar, as distâncias não existem** (mais)<sup>80</sup>. O almirante Yamamoto deve se contentar com um ataque aéreo contra Pearl Harbor e renunciar a um desembarque, uma vez que não é possível assegurar o transporte de um corpo expedicionário suficiente por vários milhares de quilômetros<sup>81</sup>. Atualmente ainda, apesar da propulsão nuclear ou do reabastecimento no mar, as bases permanecem indispensáveis: o descanso das tripulações e a manutenção de um material cada dia mais complexo o exigem de maneira imperativa.

Mesmo sobre os “mares estreitos”, a relação entre a superfície que ocupam os navios e a imensidão marítima é tal que o mar parece com frequência vazio. O sistema de rotas patrulhadas teve sempre baixa eficiência, o espaço marítimo sendo muito vasto para ser efetivamente controlado. Em setembro de 1916, 3 U-boats operavam na Mancha patrulhada por 49 contratorpedeiros, 48 torpedeiras, 7 barcos-armadilhas e 468 auxiliares, ou seja, 572 navios<sup>82</sup>. As barragens antissubmarinas instaladas na Mancha, no canal de Otrante e no mar do Norte mostraram-se ineficazes: no canal de Otrante, vigiado por 300 patrulheiros, não se afundou mais do que 3 submarinos, muito menos do que os escoltas de comboios.

Algumas vozes, perfeitamente autorizadas, elevaram-se no decorrer dos últimos anos, para discutir a necessidade de bases que teriam se tornado militarmente inúteis e politicamente perigosas. O contra-almirante Moineville afirmou que o reabastecimento no mar permite às frotas atuais “*manter-se no mar por seus próprios meios durante períodos consideráveis... Apresentemos um exemplo. A antiga base naval francesa de Diego-Suarez em Madagascar foi durante muito tempo considerada como a própria condição de uma presença francesa no oceano Índico. Com a independência de Madagascar, uma evolução política fez com que Diego-Suarez se tornasse inutilizável. Apesar disso, a França está presente no oceano Índico, há vários anos, com meios importantes, graças ao apoio logístico móvel. No Mediterrâneo, a VI Frota americana faz o mesmo*”<sup>83</sup>.

Esta demonstração não traz a convicção. Diego-Suarez não tem mais a mesma importância de antes porque a presença francesa está atualmente localizada no quadrante noroeste do oceano Índico, no qual ela dispõe de um ponto de apoio em Djibuti, a meio caminho entre Toulon e o Golfo Pérsico. Sem esse apoio, seria difícil manter uma presença permanente. Da

<sup>78</sup> O que não impediu aí as operações de cruzadores e de contratorpedeiros. Cf. Peter C. Smith, *Hold the Narrow Sea. Naval Warfare in the English Channel 1939-1945*. Annapolis, Naval Institute Press, 1984.

<sup>79</sup> Como o afirma, por exemplo, o almirante Friedrich Ruge, *Puissance maritime et sécurité*, p. 87.

<sup>80</sup> Cf. John J. Stephan, *Hawaii under the Rising Sun. Japan's Plans for Conquest after Pearl Harbor*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1984, pp. 99-101.

<sup>81</sup> John Winton, citado por Paul M. Kennedy, “The Relevance of the Pre-War British and American Strategies to the First World War and its Aftermath 1898-1920”, em John B. Hattendorf e Robert S. Jordan (eds), *Maritime Strategies and the Balance of Power*, New York, St Martin's Press, 1989, p. 176.

<sup>82</sup> Hubert Moineville, “Stratégie navale à l'âge nucléaire”, *Défense nationale*, maio de 1985, p. 84.

<sup>83</sup> Halford J. Mackinder, “Le pivot géographique de l'histoire”, p. 27.

mesma maneira, contrariamente ao que afirma o almirante Moineville, a VI Frota, estando aparelhada como em tempo de guerra, não poderia estacionar a milhares de quilômetros dos Estados Unidos se não dispusesse de facilidades na Itália, na Espanha e na Grécia. Podemos dizer a mesma coisa da VII Frota estacionada no Pacífico ocidental, que tem uma necessidade vital das suas bases de Yokosuka no Japão e Subic Bay nas Filipinas (esta última, evacuada, foi substituída por Singapura e Guam). Esta regra vale também para o Atlântico Sul: a guerra das Malvinas destacou o papel essencial do ponto de apoio instalado na ilha de Ascensão. Sem ele, os britânicos não teriam talvez podido enviar sua esquadra a 14.000 km de suas bases de partida.

É preciso acrescentar que, apesar do crescimento do raio de ação dos navios, **a superioridade da potência marítima sobre a potência continental tem mais uma tendência a se reduzir** depois de um século, verificando a predição de Mackinder sobre o plano estratégico: em sua célebre conferência de 1904, ele observava que se a Grã-Bretanha havia podido enviar um exército de meio milhão de homens à África do Sul por ocasião da Guerra dos Boeres, performance altamente saudada pelos defensores da potência marítima, a Rússia havia, na mesma época, obtido um sucesso ainda mais marcante, mantendo um número equivalente de soldados no Extremo-Oriente, a vários milhares de quilômetros da Europa, graças à ferrovia Transiberiana<sup>84</sup>. Com a estrada de ferro, completada em seguida pelo automóvel, a potência terrestre torna-se capaz de deslocar suas forças tão rápido quanto a potência marítima. Nós o verificamos desde 1914, quando antes da batalha do Marne, Moltke, o Jovem, retira da França dois corpos de exército e uma divisão para enviá-los à Prússia oriental. A manobra passou para a história por seus efeitos negativos (essas forças fizeram falta na batalha do Marne e não serviram para nada no front oriental, onde chegaram após a batalha de Tannenberg), mas ela merece também ser citada porque, pela primeira vez, uma força de várias dezenas de milhares de homens passava de uma batalha a outra que se desenrolava a milhares de quilômetros. De uma vantagem no espaço, a potência marítima não guarda mais do que uma grande liberdade de movimento em escala mundial. Sob uma escala mais restrita, ela não existe mais.

### 483. O mar e a permanência

Mas essa vantagem tem por contrapartida **um tempo de reação maior da potência marítima**. O almirante Castex a notou:

*A importância do controle do mar, quando ele é efetivo, não se manifesta num mesmo grau ao longo de uma guerra. Em geral, ela cresce em função do tempo. O efeito da dominação das comunicações marítimas e o papel da marinha não são em princípio sensíveis... pois as nações poderão sem dúvida viver, num primeiro momento, com os recursos que elas possuíam durante a paz. Nós só começaremos a constatar o valor da liberdade do mar a partir do momento em que se iniciará a corrente contínua dos aportes exteriores destinados a alimentar a guerra<sup>85</sup>.*

<sup>84</sup> Almirante Castex, *Théories stratégiques*, I, p. 125.

<sup>85</sup> John Lukacs, *La Dernière guerre européenne. Septembre 1939-Décembre 1941*, Paris, Fayard 1977, pp. 176-177.



A França e o conjunto da Europa continental tiveram a experiência em 1940-1941: o plano franco-britânico previa uma estratégia de espera, supondo que o bloqueio enfraqueceria a Alemanha, enquanto os Aliados se reforçariam por seus impérios e por compras maciças aos Estados Unidos. Mas o controle dos mares não serviu para nada diante da guerra-relâmpago (Blitzkrieg). Apenas após a superação do choque inicial, se é que isso ocorreu, foi que a potência marítima pôde esperar retomar a vantagem, graças aos encaminhamentos de reforços e de provisões.

O exemplo da Segunda Guerra mundial é, ainda uma vez, muito instrutivo. Quando John Lukacs sustenta que “*no curso da última guerra européia, a importância do poder naval diminui*” e que se assiste ao “*retorno das predominâncias das forças terrestres*”<sup>86</sup>, ele tem uma visão parcial, justificada pelos anos 1939-1941 que ele estuda, mas que a continuação do conflito tende a desmentir: o controle do mar permitiu o deslocamento das tropas e do material americano e, finalmente, a reconquista do continente. É, sem dúvida, a lição mais expressiva da Segunda Guerra mundial, se a consideramos na sua totalidade: a possibilidade de pôr em movimento forças em escala mundial e de montar operações combinadas gigantescas permitiu à potência marítima compensar o desequilíbrio que haviam criado em seu detrimento o avião e a revolução dos transportes terrestres.

Se a estratégia marítima se diferencia da estratégia terrestre por sua extensão espacial, ela se distingue da estratégia aérea por sua **permanência**. A propulsão nuclear, para as grandes unidades, e o reabastecimento no mar, pelos outros, permitem sustentar operações intensas durante várias semanas sem tocar em terra. A US Navy manteve um de seus porta-aviões no mar durante a crise iraniana por 152 dias consecutivos. As esquadras contemporâneas têm assim reencontrado uma autonomia comparável àquela das marinhas à vela, que havia sensivelmente diminuído com o aparecimento do vapor.

## 484. A ausência da frente

Sobre terra, o relevo desenha as vias “naturais” de invasão ou, inversamente, os obstáculos, e determina as posições necessárias a tomar “a qualquer preço”. O meio marítimo, ao contrário, se caracteriza por sua homogeneidade: não existe obstáculo sobre o qual o defensor possa se apoiar, de modo que **não pode haver aí uma frente**. Salvo em pontos muitos fechados, como os estreitos dinamarqueses ou turcos<sup>87</sup>, a guerra de posições, com os dispositivos defensivos (barragens nos pontos de passagem obrigatórios) ou as rotas patrulhadas, raramente deu resultados comprovados no mar.

Porque “*o mar é um todo*”, como dizia Mahan, “*nenhuma de suas partes pode ser separada, fortificada ou defendida por si mesma: a proteção eficaz de nossos próprios interesses no mar ou próximos do mar não poderá ser assegurada senão pela expulsão do adversário em toda sua extensão*”<sup>88</sup>. **O controle do mar não se divide**, salvo a rigor no Pacífico, onde a imensidão das distâncias oferece “*ao tráfego marítimo um grau de segurança razoável nas suas zonas respectivas*”<sup>89</sup>. Um comboio deve ser escoltado na totalidade de seu percurso,

<sup>86</sup> O Passo de Calais é muito largo para ser hermeticamente controlado. Ainda em 1942, três navios de linha alemães o atravessaram “no nariz” dos britânicos.

<sup>87</sup> Herbert Rosinski, *The Development of Naval Thought*, p. 4.

<sup>88</sup> Karl Haushofer, *Geopolitik des Pazifischen Ozeans*.

<sup>89</sup> Jean Meyer, *Béveziers (1690), La France prend maîtrise de la Manche*, Paris, Économica, Campagnes et stratégies, 1993, p. 25.

desde a sua montagem até a sua chegada. Sua proteção necessita então de meios muito importantes, pois a ausência de obstáculos físicos impede de aproveitar o terreno, como em terra, para compensar uma eventual inferioridade. A surpresa e a proteção, no mar, não são dadas pelo ambiente, mas construídas pela manobra. **A demonstração clausewitziana da superioridade da defensiva não é transponível para o mar.**

A defensiva no mar consome uma quantidade tão maior de meios que a liberdade do atacante não é somente “horizontal”, ela é também “vertical”. **Na época contemporânea, a guerra marítima se estende nas três dimensões: na superfície, acima da superfície e abaixo da superfície.** Esta última dimensão é ausente, não existe na guerra terrestre, salvo de maneira muito localizada que é mais afeta à tática do que à estratégia (guerra de minas) ou em casos absolutamente excepcionais (construção pelos coreanos do norte de túneis destinados a contornar o dispositivo do Sul). Ela é fundamental no mar, onde a guerra submarina tornou-se uma das preocupações maiores dos beligerantes. A desproporção dos meios entre o ataque e a defesa, durante as duas guerras mundiais, é impressionante: algumas dezenas de submarinos no mar mobilizaram centenas de navios e milhares de aviões.

## 485. O argumento topográfico no mar

Isso não significa por outro lado que o espaço marítimo seja completamente uniforme. **O argumento topográfico existe sobre o mar, mas se apresenta sob formas diferentes.**

Existe de início a configuração das costas. Esta pode determinar pontos de passagem obrigatórios (estreitos) ou, ao contrário, zonas tão intransponíveis (ou dificilmente transponíveis) quanto uma alta montanha em terra (baixos fundos). Ainda, ela comanda toda a estratégia marítima do país ribeirinho pela sua posição geral e pela existência de bons portos. Nos dois planos, a Grã-Bretanha, já favorecida por sua insularidade, tem muita vantagem: sua posição na ponta da Europa lhe libera do risco de um eventual bloqueio e ela dispõe de bons portos, com acesso e saída fáceis: Chatham, Portsmouth... na Mancha, reforçados no início do século XX por novos portos no mar do Norte, quando a ameaça se deslocou, até Scapa Flow, nas longínquas Órcadas.

Seus adversários não estavam tão bem favorecidos. A França constantemente esteve limitada pela dificuldade de ligações entre suas duas fachadas marítimas e pela ausência de um porto de guerra na Mancha, até a construção de Cherbourg no século XIX (esta é a razão essencial do desastre de La Hougue, em 1692). *“Brest está longe dos centros vitais anglo-holandeses... Os ventos de oeste dominantes impedem a saída durante uma boa parte do ano, senão ao preço de dificuldades extremas; e uma vez que saímos, a reentrada é difícil... Brest somente encontrará seu pleno valor, sua plena exploração, com o vapor”*<sup>90</sup>.

A posição da Alemanha era ainda pior: se ela conseguia assegurar uma ligação rápida e segura entre suas duas fachadas marítimas graças ao canal de Kiel, ela nada podia contra seu enclausuramento no fundo da Baía alemã, estando todos os seus acessos ao alto-mar guardados pela Grã-Bretanha. O vice-almirante Wegener observava com amargor: *“A posição escocesa dominava todas as rotas do tráfego internacional, aí compreendidas as nossas. A posição da Baía de Heligoland não comandava nada... Nossa frota podia tentar tantas saídas quanto quisesse, ela cruzava num mar do Norte inerte e estes cruzeiros, de um ponto de vista estratégico, não acrescentavam nada”*<sup>91</sup>. O Almirantado alemão estava perfeitamente consciente

<sup>90</sup> Wolfgang Wegener, *The Naval Strategy of the World War*, p. 23.

<sup>91</sup> Holger H. Herwig, *Politics of Frustration. The United States in German Naval Planning*, Boston, Little Brown, 1976.

e reclamava, desde o início da expansão da frota, a aquisição de bases ultramarinas. O almirante von Tirpitz tinha ambições sobre o Marrocos e as Caraíbas que chegavam a inquietar os Estados Unidos<sup>92</sup>. Em 1916-17, dentro da perspectiva da paz, o Almirantado se obstina a pedir a ocupação das Féroé, dos Açores, de Dakar e de Valona (na Albânia). Durante o entre-guerras, o vice-almirante Wegener sugere sair da nossa\* do mar do Norte, ocupando a Noruega e a costa francesa, o que será realizado em 1940. A deficiência da posição será assim superada, mas, desta vez, é o instrumento que faltará.

A Alemanha não é um caso extremo. A posição da Rússia é ainda mais desfavorável com suas quatro fachadas isoladas umas das outras e com frequência bloqueadas pelo gelo, donde sua busca obstinada, desde o século XIX, por bases avançadas. O fator geográfico foi determinante na guerra russo-japonesa de 1904-1905: a primeira esquadra do Pacífico dispunha, no início das hostilidades, da baía de Port-Arthur, melhor posicionada do que Vladivostok, mas incapaz de apoiar convenientemente uma frota (os grandes navios só podem entrar ou sair na preamar); a segunda esquadra do Pacífico, enviada em reforço, só podia ir para Vladivostok, acessível somente através dos estreitos japoneses<sup>93</sup>.

Em alto mar, não existe relevo ou acidente de terreno, mas os marinheiros têm, durante milênios, encontrado a restrição permanente do vento e das correntes. O conhecimento do regime de monções nos mares tropicais, dos alíseos no Atlântico<sup>94</sup>... representava um trunfo capital, que o possuidor se esforçava para guardar em segredo: as populações árabes tentaram interditar, frequentemente com sucesso, o acesso do oceano Índico aos greco-romanos, Portugal tentou guardar o monopólio da *volta do mar largo* e da rota das Índias<sup>95</sup>. O vento era uma restrição ainda mais temida que o relevo, pois suas descontinuidades eram imprevisíveis e para isso não havia solução. Atualmente, essa restrição tornou-se amplamente ultrapassada, sem ter totalmente desaparecido.

Outras especificidades do meio marinho ganharam importância com o aparecimento da guerra submarina. A configuração dos fundos pode favorecer ou complicar a guerra de minas, que permanece o meio mais eficaz de atrapalhar as operações inimigas nas águas costeiras, o que foi bem ilustrado na Guerra do Golfo (2 navios americanos bem modernos atingidos por minas de contato, de um modelo de 1908!). A impermeabilidade da massa líquida ao radar favoreceu a transferência de mísseis nucleares para os submarinos, que se tornaram a componente mais estável da dissuasão. Nenhuma técnica nova (supra nº 347) revelou-se suscetível de concorrer com a detecção acústica. Esta tem feito progressos, porém limitados e em parte compensados pela discrição crescente dos submarinos. As zonas de anomalias magnéticas ou de fortes termoclínas (diferença de temperatura entre duas camadas de água) são favoráveis à sua dissimulação. Ao largo de Mers el-Kébir, uma corrente submarina muito fria vindo de Gibraltar perturba a propagação de ondas ultrassônicas durante os invernos rigorosos. O fenômeno foi descoberto no fim de 1942, quando vários navios aliados foram torpedeados sem que nenhum submarino fosse detectado<sup>96</sup>. Não é sem razão que a batitermia (conhecimento do perfil de temperatura em função da imersão; esse perfil determina o campo sonoro, uma vez que o som não se propaga em linha reta na água) e a oceanografia tornaram-se ciências com fortes implicações militares.

\* nassa: armadilha de pesca alongada (longitudinal) com entrada em gargalo (N. T.)

92 Cf. Hervé Coutau-Bégarie, "La Russie et la mer", *Hérodote*, 47, 1987-4.

93 Ver, por exemplo, a análise das rotas do Atlântico na época moderna em Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle 1570-1670*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960, 1<sup>a</sup> parte, cap. I.

94 "Em 1535, João III mandou destruir uma simples fusta com a qual Diego Botelho retornava das Índias. Pois os marinheiros de todos os países pensavam então que esses retornos só poderiam ser feitos com as velas latinas, as quais somente os portugueses sabiam bem manobrar". Jacques Heers, "Rivalité ou collaboration...", p. 22.

95 Comandante Vulliez, *Mers el-Kébir. La rade au destin tourmenté*, Paris, France-Empire, 1964, pp. 249-250.

96 Hans-Christian Adamson e Georges Francis Kosco, *Les Typhons de l'amiral Halsey*, Paris, France-Empire, 1970.

## 486. O fator meteorológico no mar

O mesmo pode-se dizer da meteorologia. A inevitável restrição dos ventos poderia conduzir à interrupção da navegação durante a má estação (o *mare clausum* no Mediterrâneo) ou impor itinerários mais longos (a *volta do mar* no Atlântico). Esquadras inteiras permaneceram prisioneiras de calmarias durante dias ou semanas e Tourville não pôde aperfeiçoar sua vitória de Béveziers (1690) por esta razão. Frota foram dispersadas pela tempestade, sem intervenção do inimigo, como a invencível armada de Felipe II da Espanha contra a Inglaterra, varrida por uma tempestade em sua entrada na Mancha, em 1588, ou mesmo aniquiladas, como a frota romana engolida pelo mar no dia seguinte ao da vitória de Ecnome (256 a.C.), no maior desastre marítimo de todos os tempos (300 galeras e 70.000 homens perdidos).

O vapor liberou as marinhas desta servidão, sem que por outro lado, as tempestades tenham cessado de ser temidas: em 1944, a frota dos EUA no Pacífico foi muito castigada pelos tufões<sup>97</sup>. Atualmente, o estado do mar, a nebulosidade, a força do vento influem sobre os alcances radar (retorno do mar) e sonar (perturbação dos sonares ativos e passivos pelo barulho do quebramento das vagas).

O fator meteorológico pode ser determinante, notadamente nos casos de operações aeronavais que se desenvolvem a grandes distâncias. O nevoeiro e a neblina, que nos esforçávamos antes em evitar, transformaram-se em abrigos que se utilizam como cobertura: os norte-americanos o utilizaram com sucesso, em abril de 1942, por ocasião do bombardeio do Japão pelos aviões do general Doolittle: o porta-aviões *Hornet* pôde se aproximar até 500 milhas da costa japonesa sem ser percebido. No sentido inverso, no mês seguinte, os japoneses souberam utilizar, durante a batalha do mar de Coral, a zona de mau tempo, melhor do que os norte-americanos, que amargaram pesadas perdas<sup>98</sup>. O mesmo ocorre nas operações anfíbias, onde a meteorologia condiciona as possibilidades de desembarque: a obsessão da meteorologia, tanto entre os norte-americanos quanto entre os alemães, às vésperas do desembarque da Normandia, é bem conhecida<sup>99</sup>.

## 487. A coexistência de duas formas de guerra

Em terra, a distinção entre grande guerra e pequena guerra (guerrilha) não está ausente. Clausewitz mesmo teorizou a guerrilha. Mas esta não é mais do que um subproduto, que não se manifesta senão em circunstâncias excepcionais, em razão de uma incapacidade do exército regular. Somente na época contemporânea, a partir da Segunda Guerra mundial, os guerrilheiros se vêm progressivamente reconhecidos com o estatuto de combatentes. No mar, ao contrário, a guerrilha é uma prática que é muito cedo reconhecida e encorajada pelos Estados. A superposição das atividades civis (pesca, navegação) e militares e a ausência de posse estatal se conjugam para tornar o mar, segundo a fórmula de Carl Schmitt, “**aberto ao comércio, à pesca e a um livre exercício da guerra marítima e do direito de pilhagem**”<sup>100</sup>.

Os corsários da marinha à vela não são entretanto mais do que um “pau de pica-peixe” (apenas reforço), como lhes qualificará desdenhosamente Castex (supra nº 312). Eles realizam proezas, mas essas não ameaçam, em nenhum momento, a economia de quem exerce o

<sup>97</sup> Camille Blot, “Météorologie des grandes opérations”, *Forces aériennes françaises*, 53, 1951.

<sup>98</sup> J. N. Pasquay, “Aspects météorologiques et océanographiques du débarquement des Alliés en juin 1944”, *Revue historique des armées*, 19943.

<sup>99</sup> Carl Schmitt, *Le Nomos de la Terre*, p. 172.

<sup>100</sup> Carl Schmitt, *Le Nomos de la Terre*, p. 172.

controle do mar. O submarino introduz uma alteração fundamental: ele é de início a arma do fraco, como o corsário que ele substitui, mas, com ele, a guerra do corso muda de dimensão. Os submarinos alemães nas duas guerras mundiais passaram muito perto da vitória. **A antiga guerra do corso torna-se a guerra das comunicações, realizada não mais por corsários isolados e fracos, agindo sem plano combinado, mas por uma verdadeira força organizada**, dirigida desde a terra por um almirantado, e que se beneficia do esclarecimento da aviação e, por vezes, do apoio indireto de uma frota de superfície. Este aperfeiçoamento dos meios, assim como a dependência crescente das economias contemporâneas à vista dos produtos importados, permitem doravante vislumbrar uma saída decisiva. A coexistência das duas formas de guerra é a partir de agora permanente e obrigatória (supra nº 343).

## 488. Conclusão

Se não é necessário definir uma talassopolítica, existe uma estratégia marítima cuja irredutível especificidade deve ser sublinhada. A estratégia marítima se define mais em termos de linhas do que de frentes, numa escala incomparavelmente maior do que a estratégia terrestre, e segundo dois modos diferentes, que sobre terra, não são empregados simultaneamente no mesmo teatro (sobre terra, a grande guerra ocupa inteiramente o teatro de operações, a “pequena guerra” é relegada às retaguardas). Se os grandes princípios são com frequência os mesmos, sua aplicação deve adaptar-se às restrições do meio. É o problema central ao qual se confrontaram Mahan e seus sucessores. É forçoso constatar que em relação a isso eles não chegaram, na melhor das hipóteses, a mais do que uma resposta parcial. A elaboração de um quadro teórico apropriado supõe que esta contradição seja superada. Uma síntese dos métodos histórico, geográfico e culturalista é o pressuposto indispensável ao estabelecimento do método filosófico.

