

## O Atlântico Norte e os desafios do Sul – perspectiva histórica

J. Borges de Macedo\*

A expressão *Atlântico Sul*, que hoje suscita uma ressonância tão corrente que quase parece toca da de eternidade, tem, não obstante, na vida do homem ocidental, e mais ainda na história da Europa, uma presença relativamente curta. É bem sabido que na história da Europa o Atlântico como área extensa e funcional é muito posterior à génese da civilização europeia. A origem e desenvolvimento desta começam no Mediterrâneo, as vias que utiliza para se europeizar – desculpar-se-á a expressão – também. É certo que uma parte significativa desse espólio não veio a integrar-se na cultura europeia e teve um desenvolvimento separado. Há, com efeito, uma diferença civilizacional bem significativa entre Mediterrâneo do sul e Mediterrâneo do norte, assim como entre Mediterrâneo ocidental e Mediterrâneo oriental. O mesmo se pode dizer entre o norte e o sul da Europa. Em qualquer desses casos, podemos sempre verificar, caso por caso, que só uma parte das criações e novidades foram recolhidas e desenvolvidas no processo, aclimatadas numa dinâmica que deu as criações próprias da Europa como um todo, por assim dizer.

Em consequência, por outro lado, o que veio caracterizar a nossa civilização, sobretudo depois do século VII e da irremediável decomposição do império romano, foi a consolidação da Europa do norte e da Europa oriental numa matriz comum oriunda ou intimamente ligada ao Cristianismo, às tradições jurídicas, políticas e sociais do império romano, à ênfase da racionalidade da cultura grega. Esse processo de integração global não foi fácil nem rápido, mas conseguiu, sem dúvida alguma, bons resultados. A Europa além do Sena, além do Reno, além do Danúbio, além do Oder, além do Volga, até ao Báltico – acabou por inserir-se ou, antes, por conceber-se dentro daquela mesma matriz, onde as características espirituais, tecnológicas, económicas e humanas acabaram por eclodir numa dimensão comum. Foi desse modo que evoluiu no sentido do aumento da riqueza material, do valor do trabalho, do aperfeiçoamento da capacidade técnica, na consciência da importância da norma jurídica, na organização política das sociedades, no carácter fundamental que tem nas comunidades a unidade espiritual (livremente assumida) e o aprofundamento da vida interior, partindo da intrínseca dignidade do homem livre, ao lado da importância correctora do mundo

---

\* Catedrático da Universidade Clássica de Lisboa

exterior. No ponto de vista social e colectivo, o eixo desta civilização veio a ser a cidade, apoiada numa área cultivada próxima e numa rede de comunicações terrestres e marítimas.

Duas dessas vias tiveram uma função decisiva. A primeira, terrestre, era a estrada que unia a Itália à Flandres, correndo ao longo do Reno ou próximo dele e desembocando depois, em numerosas ramificações, na extensa área da Flandres. A outra, marítima, revelava uma capacidade crescente de aproveitamento, tornando-se uma característica distintiva da evolução da Idade Média desde o século XII ao século XV. Essas linhas de tráfego marítimo vão desde o Próximo Oriente, às cidades italianas, à Catalunha e ao mar do Norte, passando obrigatoriamente pela costa da Península e, em especial, pela costa portuguesa. São, até, a explicação fundamental para a valorização da cidade de Lisboa, a partir do século XIII.

A constituição da Europa é, assim, passe a expressão, fundamentalmente *interna* e «*européia*». Assenta em aquisições inteligentes da tecnologia agrícola, que criaram uma forma própria de lavrar a terra ajustada à humidade e aos solos profundos do norte da Europa, que passou a ser uma zona produtora de cereais, susceptível de sustentar cidades e uma animada vida económica, expressa numa relação estimulante entre esses centros populacionais e o campo que os rodeia. Por outro lado, a floresta abundante, a produção de prata, cobre, a excelente metalurgia do ferro e a grande produção de lã suscitaram uma produção industrial muito ajustada à prosperidade agrícola, e realizada com um mínimo de poluição e alteração da paisagem.

De tudo isto ressalta um ponto: a Europa *fez-se*; recebeu, sem dúvida, contribuições de outras áreas, mas as suas aquisições fundamentais provêm da proposta que representa como mentalidade, alqueivada num espírito de observação e senso prático que lhe permite observar a natureza como transformável e os objectos e as coisas como aperfeiçoáveis. Ao lado destas expressões preceptivas e imaginativas, prossegue na insondável aventura da análise e descrição dos próprios sentimentos interiores, essa outra face do rosto eternamente bifronte do homem que assim se determina, simultaneamente, em confronto e harmonia nessas duas dimensões em que se insere e que exprime: a força interior, a acção externa.

Conflitos de toda a ordem, desconexões inesperadas, inquietações que se tornam progressivamente conscientes vivem e matam nesta Europa que a si

mesma, na verdade, se confronta. A amargura e o risco dos conflitos reveste formas inexpiáveis, dentro dessa matriz comum, no circuito limitado pelos turcos e pelo mundo maometano no Mediterrâneo, pelo oceano insondável frente à península Ibérica e às ilhas Britânicas e pelo clima difícil da Europa setentrional e das grandes planícies além da Polónia, até aos Urais.

Europa circunscrita, Europa complexa, Europa consciente da unidade necessária mas absolutamente incapaz de ignorar, esquecer ou subalternizar a importância espiritual dos mecanismos da objecção que constantemente inventa e a que a sua unidade tem de responder, para que se mantenha válida, porque só o é quando livremente responde às dúvidas que, no seu percurso de vivência, interpretação e acção, lhe vão surgindo. À Europa só interessa a unidade harmónica da confluência, mesmo quando a não alcança. Sempre recusou, em lutas intermináveis, a unidade coactiva do poder. Longa história esta, a da procura da unidade que não seja a unidade da força e do Estado. Aí se exprime a própria Europa.

Como se vê, em tudo isto não encontramos o mar oceano. Encontramos sim, do Sul para o Norte, o Mediterrâneo e depois a costa portuguesa bordejada por navios que prosseguem para a Galiza, entram no temeroso golfo da Gasconha e seguem para o mar do Norte ou quanto muito para o Báltico, e vice-versa. As viagens dos *Vikings* até ao século X em direcção à Groenlândia não garantem o retorno. São viagens atlânticas, decerto, mas estéreis, que não revestem qualquer significado neste contexto da Europa a «fazer-se».

Coube a Portugal, cuja retaguarda estava emparedada em Castela, encarar o largo oceano com um olhar essencialmente europeu, que vê, para além do que está, o possível, olhar que torna a realidade essencialmente transformável. A posição portuguesa vinha já muito depois do insucesso das tentativas das galés italianas, como as dos irmãos Vivaldi, que se perderam ao enfrentar esse mar Atlântico, vizinho e quotidiano, mas que na costa portuguesa se tornava a verdadeira dimensão da distância sem medida. A sensibilidade portuguesa ao oceano tomou-se mais aguda no século XV, embora não devamos esquecer os esforços verificados no século XIV por peninsulares, castelhanos e portugueses, em direcção às Canárias.

Passos, sem dúvida alguma, mais insuficientes do que ineficazes. D. João I e a sua corte, no contexto que lhes é próprio (e aqui não interessa averiguar), viram a questão com um sentido muito mais imediato, muito mais realizável. Era ele a

definição e o uso de um espaço seguro entre o Algarve e a costa de África; a essa perspectiva correspondeu a conquista de Ceuta, aliás já pensada por Afonso X, o Sábio, e prosseguiu com ela. Seguiu-se a realização da viagem de ida e volta à Madeira e aos Açores, a invenção de meios técnicos de navegação adequados às dificuldades do mar oceano, que encontrariam a primeira solução decisiva na caravela. Com tudo isso se realizou, na primeira metade do século XV, a primeira ligação à Europa de uma larga superfície marítima, muito para além dos já remotos contornos medievais.

Este espaço marítimo definido, primeiro, dentro das possibilidades de navegação e conhecimento do mar, e logo acompanhado da sua valorização económica, é de uma importância decisiva. Pela primeira vez surge na Europa a dimensão atlântica, prática, operacional, ligável ou já ligada aos interesses europeus, captando ouro e vendendo tecidos, comprando marfim e vendendo armas, capturando o escravo e imaginando atacar as fortalezas inexpugnáveis do domínio árabe no Mediterrâneo. Com o tráfego do ouro consolidado desde 1470, aproximadamente, com o domínio da costa da Mina e do golfo da Guiné, com a viagem de Diogo Cão, com o aproveitamento utilitário dos dados do astrolábio, com a construção, depois da caravela, da nau, exprime-se a grande vitória da tecnologia náutica europeia. Refiro-me ao fabrico de navios ajustáveis a qualquer mar, permitindo longas viagens, passando por diferentes climas, correntes e temperaturas sem alteração da capacidade de navegação. Foi o que se verificou com as viagens de Bartolomeu Dias e, depois, Cristóvão Colombo, Vasco da Gama, Fernão Dulmo, Pedro Álvares Cabral e tantos mais. Deste modo, a grande realidade do Atlântico se impôs à Europa, nas suas duas dimensões essenciais: as que se definem no sentido leste-oeste e as que se definem no sentido norte-sul. Contudo, o processo de inserção começou pelo Atlântico Sul.

### **Atlântico de duas margens**

Assim se define uma nova área marítima. Seguiu-se, no princípio do século XVI, a percepção pelos portugueses do conceito de unidade do Índico – como mar e como área. Mais tarde, ou partindo de Malaca e da China ou partindo da costa ocidental da América, ocorre a percepção, em força, do oceano Pacífico, embora o seu domínio venha a demorar muito mais tempo.

A grande realidade que imediatamente se acrescenta à Europa com a dimensão atlântica, onde o resultado é a criação do mundo ocidental, começa pois pelo

Atlântico Sul: os portugueses, dominando a costa de África no seu trânsito para alcançar a Índia, instalaram-se nas costas do Brasil, a princípio como forma de assegurar essas rotas, procurando depois riquezas locais também compensadoras; os espanhóis, dominando a América Central, os aztecas do México, os incas do Peru, a que acrescentaram outras propostas de instalação. Assim nasceu o Atlântico Sul, o único oceano que no século XVI, à semelhança do mar Mediterrâneo, tinha duas margens, em comunicação permanente. Mas, ao contrário desse mesmo Mediterrâneo, as duas margens estavam em poder de europeus, aqueles precisamente que tinham uma unidade espiritual e integraram no seu passado remoto e recente a herança romana e cristã em toda a sua plenitude.

O destino dessas duas margens, ambas entregues a europeus, portugueses e espanhóis, e cobiçadas por franceses, ingleses e flamengos, é diferente. Durante largos séculos a costa africana serviu tão só para apoio do tráfego Ocidente-Oriente das potências europeias, primeiro Portugal, depois a Inglaterra, depois a Holanda e a França, para chegar à Índia, esse lugar da cobiça, ambição e poder dos povos europeus. Servia ainda a África, no sentido Oriente-Ocidente, para uma tarefa ancilar de fornecimento da mão-de-obra escrava destinada aos trabalhos das plantações do açúcar, do tabaco e do algodão da América Central, do Norte e do Sul. Criaram-se áreas intensas e vivas na América Central; no conjunto, crescia o outro lado do oceano em força e possibilidades, e, ao contrário do comércio com a Índia, dava mais do que recebia.

O Atlântico Sul tinha-se tomado, a partir do século XVI, um estímulo significativo para a realidade europeia, em todos os seus sentidos. Vivia dos trajectos para a Índia e para a China, para o Brasil e para as Antilhas, para o Peru, com rotas de fornecimento, áreas de emigração, organização administrativa e política. Era uma realidade de civilização ocidental na «outra» margem do Atlântico.

Como se vê, o Atlântico Sul aparece na história política e diplomática europeia com uma dimensão específica, utilizada desde D. João II na área diplomática, como se exprime no tratado das Alcáçovas em 1479 e no tratado de Tordesilhas em 1494. Toma-se pois entre o século XVI e o século XVIII num outro mar Mediterrâneo e é condição nessa altura para a expressão da Europa, a partir da visão luso-espanhola aí dominante.

O Atlântico Norte começa por ser secundário; as potências da Europa do Norte, a França da Bretanha, a Inglaterra, a Holanda e a Dinamarca procuram, primeiro, o

Atlântico Sul, é para aí que dirigem as suas frotas, os seus corsários, os seus pilotos. A companhia da Moscóvia, que a Inglaterra constituiu em 1557 e é dirigida no sentido do Nordeste, fenece rapidamente como organização marítima, embora não tivessem desaparecido os nexos comerciais que a tinham estabelecido. A Europa era quase exclusivamente atraída para o Atlântico Sul. Exceptuava-se esse banco da Terra Nova explorado em cheio pelos bacalhoeiros ingleses, bretões e vascos, que forneciam à Europa o bacalhau para as delícias da Quaresma no seu católico jejum obrigatório. Excepção curiosa e sintomática: a península Ibérica e a Itália eram católicas, enquanto os protestantes lhes pescavam o peixe fino para a contrição<sup>1</sup>.

A Europa aproveitava o Atlântico Sul como área complementar da sua própria realidade cultural, económica, política e religiosa. Os seus metais preciosos acrescentaram cor e gosto à sua civilização simultaneamente os seus metais preciosos, «descobrimo» produtos que acrescentaram cor e gosto à sua civilização simultaneamente prática e introspectiva; para a sua costa ocidental vendia a Europa os seus produtos baratos e comprava, para estímulo à produção própria, as primeiras mercadorias de massa, indispensáveis ao surto industrial que ia nascendo e às delícias próprias ou impróprias da sua civilização que se só podia sobreviver se produzisse artigos com que adquirir todos esses que o novo mundo esperava vender-lhe: a prata, o ouro, o açúcar, o pau-brasil, o algodão, o tabaco, etc. Em tudo isto a costa da África fornecia escravos e pontos de apoio. No meio do Atlântico Sul, a Madeira e as ilhas dos Açores, pontos de descanso e apoios essenciais para a demorada navegação de longo curso. Atlântico Sul-Europa: um conjunto de áreas complementares, isto é, entre si justificáveis.

É fácil verificar que a primeira área do Atlântico que se tomou essencial à Europa como via estratégica e de largo significado comercial, além de político, foi o Atlântico Sul. Foi nessa outra margem do Atlântico que se constituíram os complementos fundamentais ao mercado ocidental, regiões colonizadas e coloniais, remodeladas com os modos europeus ajustados a outros climas. Fornecedoras de produtos essenciais à vida quotidiana europeia, exploradas por gente da mesma proveniência, olhando para os seus modelos, vivendo segundo as mesmas normas, praticando os mesmos pecados e fazendo os mesmos actos de contrição. No aspecto da criação de novas formas de cultura que se mantinham pujantes de beleza e cheias de novas propostas, numa interpretação do Homem, reconstruída com gente que não tinha conhecido os primeiros tempos do cristianismo, tomava-se um lugar de síntese de várias propostas de civilização

idas da Europa, a que se acrescentavam as que já lá existiam e representavam também algo de fundamental ao homem.

Enquanto se desenvolviam no século XVI e XVII e se prolongaram pelo século XVIII as relações e a importância do Atlântico Sul, foi muito mais vagarosa a intervenção do Atlântico Norte na vida europeia e no equilíbrio oceânico em geral, ainda que o papel da Nova Inglaterra não tenha sido pouco significativo, sobretudo a partir da segunda metade do século XVII. A área mais expressiva da costa oriental do Atlântico Norte - a Nova Inglaterra - crescia segundo um ritmo circunscrito, ainda que mais rápido do que nas outras zonas da costa.

O que, porém, apresentava patentes dificuldades era a fusão das duas áreas atlânticas – o Norte e o Sul – no ponto de vista da navegação propriamente dita, muito embora as dificuldades fossem, em grande medida, ultrapassáveis. Foi o que se verificou, de uma forma clara, com o chamado desastre da *Invencível Armada*, em 1588, que não fez mais do que patentear quanto ainda permaneciam alguns limites do domínio generalizado do mar, revelando, ao mesmo tempo, que o problema posto estava em vias de ser resolvido.

Não vem para aqui discutir, abstractamente, o termo «desastre» que acompanha esta referência à *Invencível Armada*. Desastre foi, na realidade, não pelo significado que o acontecimento teve para a Espanha política e imperial mas porque revelou aquilo a que podemos chamar o ponto-limite da tecnologia naval e as dificuldades que permaneciam na transferência das hegemonias do Atlântico Sul para Norte. Com efeito, uma parte considerável da *Invencível Armada* era constituída por navios que habitualmente frequentavam os mares quentes do sul, faziam o tráfego da Índia, da América Central e até do Mediterrâneo, com marinhagem habituada (a que estava) a temperaturas, ventos e marés dos mares do Sul, e que se procurou que intervissem nas zonas frias que rodeiam a Grã-Bretanha. Não foi este evidentemente o factor exclusivo do desastre. Mas a verdade é que nele interveio sem qualquer dúvida: a ordem de batalha dos navios alterou-se, os navios naufragaram, o frio afectou as tripulações e os soldados, etc. A separação Atlântico Sul – Atlântico Norte continuava a ser uma realidade para além das áreas de encontro. O Atlântico Norte ia desenvolver-se, dentro de um certo isolamento, ou digamos assim, como santuário e refúgio das naus de corso que atacavam o Atlântico Sul e a ele se iam habituando. Esta preparação corsária para investir no Atlântico Sul foi um dos meios mais eficazes para fomentar a comunicação regular entre os «dois» atlânticos. Raleigh, Drake e outros grandes navegadores ingleses tiveram nessa intercomunicação um papel primordial. Os

Açores dominavam a zona intermédia e revelavam-se indispensáveis como lugar de passagem entre as duas partes do Oceano.

### **Processo paralelo de colonização**

Mas em verdade que este aumento da importância do Atlântico Norte levado a efeito por estas vias não é, na realidade, o mais significativo. Neste aspecto, muito mais estimulante foi, em primeiro lugar, o processo paralelo de colonização, verificado na costa oriental da América do Norte na região inicial de Rhodes Island e Massachusetts, descendo até Carolina do Norte, por colonos holandeses e ingleses. O interessante é que esta colonização não foi em grande medida realizada ou motivada pelas mesmas formas e razões da colonização portuguesa ou espanhola no Atlântico Sul. Foi uma colonização levada a efeito a partir de incompatibilidades conscientemente assumidas com a sociedade metropolitana inglesa ou holandesa. Eram, numa percentagem sensível, «dissidentes» religiosos e políticos das respectivas metrópoles que constituíam o grosso dos colonos. Justificavam-se, de certa maneira, por razões dessa ordem, só depois se seguindo outros objectivos, em primeiro lugar os económicos. Muito remotamente, haveria razões estratégicas. Assim nasceram áreas colonizadas, centros populacionais de vida política e comunitária muito mais autónoma, com uma intervenção muito menor do poder político central. Outra área de colonização do Atlântico Norte, o Canadá, foi aproveitada por franceses, seguindo também processos muito diferentes dos adoptados no Atlântico Sul. Verdadeiras empresas de colonização, organizadas por grandes senhores e cujo modelo de sociedade era igual no ponto de vista social e económico ao da metrópole, a sua constituição territorial apresentava-se mais desligada da função marítima, ao contrário do que sucedia com ingleses, portugueses e espanhóis. Daí resultou também uma sensibilidade política bastante diferente da que alimentava a formação e se tinha consolidado no Atlântico Sul. Com efeito, no Atlântico Sul, rico, poderoso, imediatamente rentável, «vivendo Europa», verificava-se um profundo conflito de tendências e influências, de que resultava a absoluta necessidade de um realismo político que conseguisse reunir colaboradores interessados na ligação à Europa, de cuja prosperidade dependiam as novas sociedades, naquilo a que podemos chamar uma autonomia dependente que envolvia toda a América Central e do Sul. A relevância dada à administração centralizada da justiça, a unidade de culto religioso, a combinação muito característica do poder político com as liberdades civis (mas não religiosas),

levava ao desenvolvimento de sociedades mais directamente ligadas às matrizes peninsulares. Em compensação ou contra partida, as áreas colonizadas das costas americanas do Norte do Atlântico constituíram-se e desenvolveram-se com muito maior autonomia relativamente à Europa e ao próprio interior do continente americano, com o qual não raro se encontravam em conflito, enfrentando-o até, numa quase impossibilidade de expansão. Na área marítima, mais a norte, uma riqueza pouco referida, o bacalhau da Terra Nova, estava obrigado à garantia do seu mercado que residia essencialmente na península Ibérica e no Mediterrâneo.

Não admira pois que, neste conjunto, toda a margem oriental do Atlântico Norte desse origem a comunidades onde as bases, por razões profundas e diversas, ligadas a ancestrais conteúdos europeus, evoluíssem em modos diferentes do Atlântico Sul. E não admira ainda que os movimentos de independência dessa outra orla do Atlântico tivessem começado nas colónias norte-americanas da costa oriental, nas cidades de Boston e Filadélfia. O movimento correspondia a essas mesmas raízes ancestrais e verificava-se precisamente na altura em que os progressos da Inglaterra começavam a exigir um fornecimento amplo e crescente de matérias-primas, em que se destacava, como disse, o algodão, o tabaco e a madeira.

O movimento da independência dos Estados Unidos levou a uma prolongada guerra que prejudicou a regularidade dos abastecimentos das fábricas inglesas e trouxe para primeiro plano o significado internacional de uma nova dimensão económica: o desenvolvimento industrial, a partir da manufactura, estava dependente do fornecimento regular de matérias-primas e quem as possuía podia dispor de meios de pressão sobre esse mesmo desenvolvimento. Ao lado do fenómeno económico, ou em consequência dele, ocorre um outro fenómeno político de não menor alcance: os Estados Unidos da América do Norte vêm a constituir o primeiro Estado independente de raiz ocidental existente na América depois da sua descoberta. Estabelecia-se segundo o modelo de uma constituição, a que se ligava um critério de mobilidade social, um conceito de colonização orientado pelos próprios organismos locais, uma concepção de livre concorrência que salientava os «bem sucedidos». Como se vê, estamos perante novidades políticas que se acrescentam às realidades económicas já asseguradas, dentro de uma mentalidade dominante de liberalismo, uma nova definição da vida política e da instituição do Estado.

Um mundo novo, uma realidade nova surgia, pois, na costa oriental da América

do Norte, enquanto surgia também uma outra realidade no mundo europeu propriamente dito: a dinâmica do processo industrial. Ao mesmo tempo e como era, nestas condições, inevitável, impunha-se uma nova realidade estratégica: as comunicações da América com a Europa tornaram-se decisivas para o nível de vida dos europeus, que ali se abasteciam em muitos produtos de grande consumo e em matérias-primas indispensáveis à indústria. Esse facto ia incidir sobre outros domínios, em especial, no crescimento constante das frotas de guerra francesas, holandesas e inglesas que, para a defesa das «suas» rotas, intensificavam os seus esforços para o domínio dos mares. Assim, a guerra dos Sete Anos, iniciada com um incidente no Atlântico Norte, ao acabar, em 1763, com o afastamento dos franceses do Canadá e o seu enfraquecimento na América Central, criava condições que o futuro viria a revelar como decisivas para a hegemonia mundial. Esta, se continuava a assentar na Europa, não podia determinar-se só aí. Quer dizer, a partir desta data, acentua-se a importância do Atlântico Norte onde a Grã-Bretanha, pelos seus recursos próprios e a aliança com Portugal, está especialmente bem colocada para dispor da hegemonia nas duas «margens» do Atlântico. E foi a Grã-Bretanha que veio a verificar que a independência política dos novos territórios norte-americanos não afectava o seu projecto de hegemonia, pois a interpretação que lhe deu não dava grande valor à administração política, mas ao potencial económico e naval. Na verdade, a hegemonia britânica no Atlântico aumentou depois da independência dos Estados Unidos, em 1783. O Atlântico Sul veio a estar sujeito a uma pressão naval britânica muito superior, para aí garantir as suas rotas e o acesso à Índia.

### **Hegemonia britânica**

Não interessará analisar este problema minuciosamente durante as campanhas napoleónicas. Certo é porém que a hegemonia britânica no Atlântico Norte quase se exercia sem adversários. Afinal a Grã-Bretanha a única coisa que fazia era tornar impossível a intervenção norte-americana na Europa ou a intervenção francesa na América. Mas conseguiu-lo bastou. As principais batalhas navais entre ingleses, espanhóis e franceses tiveram lugar no Atlântico Sul. É em frente do Mediterrâneo que se dá a batalha de Trafalgar; na América Central, os franceses foram praticamente eliminados como força marítima autónoma depois de terem sido afastados do Canadá, no século XVIII.

Depois da derrota da França imperial, o século XIX assiste à industrialização da

Europa do Norte, à consolidação da primeira potência industrial, a Grã-Bretanha, logo seguida da América do Norte e da Alemanha. Seguiu-se uma transformação completa nos transportes, com a navegação a vapor, a distribuição regular de mercadorias e toda uma complexa conjuntura que passa a dar ao Atlântico Norte uma dimensão económica muito superior ao Atlântico Sul. Este mantém, de ambos os lados, áreas que não alteraram a característica de fornecedor de matérias-primas, força de trabalho (nomeadamente em África) e condições de segurança estratégica das rotas para o Oriente. Isto é, um papel económico e estratégico que se não dirá secundário – isso não! – mas que no essencial conserva a dimensão de dependência que vem dos séculos anteriores.

Na verdade, no século XIX, a capacidade estratégica, as forças económicas, crescem em novidade e força no Atlântico Norte, sem que se imponham do mesmo modo no Atlântico Sul. E assim a guerra de 1914-1918 é uma guerra do Atlântico Norte. As batalhas navais, a campanha submarina e as consequentes medidas para a enfrentar pertencem, na sua quase totalidade, ao Atlântico Norte. Pode dizer-se, neste período, que o Atlântico Sul seria de quem dominasse o Atlântico Norte.

Nesse aspecto, a guerra de 1939-1945 só teve a grande novidade de aprofundar os dados antecedentes, numa dimensão muito mais ampla, fazendo surgir novas rotas, essenciais em relação ao oceano Glacial Ártico. Por sua vez, a campanha anti-submarina registou uma área de intervenção que alarga as anteriores mas, no essencial, não as modifica. No ponto de vista dos outros aspectos da guerra, são os portos do norte os mais alvejados pelos bombardeamentos, enquanto a situação do Atlântico Sul, sem estar ausente das exigências estratégicas, nunca foi decisiva. Recordamos Dakar? A Nigéria? A África do Sul?

É a partir destas realidades estratégicas que se concebe ou conhece a importância permanente dos Açores. Assim como não se pode esquecer que os dois elementos principais da guerra naval na Segunda Grande Guerra se passaram no Atlântico Norte. Cite-se a ponte dirigida a Murmansk, que foi decisiva - não há que hesitar no termo - para a eficácia da resistência imediata, de outro modo impossível, da União Soviética à invasão nazi, e o esmagamento da campanha submarina, indispensável à resistência inglesa. Ambos os casos, esses sim, decisivos para a vitória final.

### **Questões decisivas**

Depois da Segunda Guerra define-se o fenómeno decisivo – previsto por Tocqueville – de que as duas grandes potências mundiais, a tal ponto que são chamadas, com manifesto exagero, superpotências, pertencem ao hemisfério norte: os Estados Unidos e a União Soviética. Evidentemente que as áreas de confronto potencial se não limitam ao Atlântico Norte, uma vez que as contestações dessa natureza são sempre globais; mas têm aqui uma delicadeza muito especial, tornando-se, deste modo, o eixo do mundo ocidental, além de ser a área mais próxima através da qual este pode transferir a sua força para o oceano Pacífico e para o Índico de uma forma mais eficaz e mais rápida.

Contudo, é precisamente, por estas duas últimas características que o Atlântico Sul se revela, hoje e de novo, com uma função decisiva. Só que a importância do Atlântico Sul não assenta no plano da estratégia clássica. Outros problemas surgem de extraordinária, mas não inesperada, grandeza. Ao lado das militares, geopolíticas e estratégicas, as questões sociais e de desenvolvimento tomaram-se decisivas. O Atlântico Sul recusa a dependência.

Se formos analisar a evolução do mundo dos últimos 50 anos, reconhecemos o carácter permanente das lutas sociais internas, dos conflitos menores, a facilidade com que se agravam acidentes de circunstância, o facto de se poderem prolongar sem perigo situações tensas em pequenas áreas. Ora nada disto se verifica no Atlântico Norte; tudo isto se verifica no Atlântico Sul.

Mais: o Atlântico Norte é em conjunto uma área de grandes potências industriais. Aí estão localizadas quase todas as potências que têm bomba atómica (excepto a China) e verdadeiramente são raros os conflitos menores. A área privilegiada para confrontos dessa ordem tem sido a América Central e do Sul, os territórios da África ao sul do Saará, ou tão-só da África, a que se acrescentarão os conflitos do Médio Oriente, sem esquecer nem subalternizar as situações dramáticas a que assistimos no Corno de África, na Coreia, no Vietnam, no Cambodja, no Irão. Assim como não podemos esquecer que as áreas de mais grave confronto são «trânsitos» do Atlântico para o Pacífico ou para o Antárctico. Podemos citar, em especial, a esse respeito, o relevo que, por esse motivo, tomaram regiões como a Nicarágua, o Panamá, as Falkland ou a África do Sul.

Esta nova situação tem, decerto, razões profundas. Além das estratégicas, ligadas ao confronto directo, uma das mais significativas é, sem dúvida, a de que os países industriais do hemisfério norte exportaram socialmente, para o Atlântico Sul, a existência do proletariado. As áreas onde o proletariado continua a existir

são, precisamente, essas áreas de conflito onde o Atlântico Sul tem um papel privilegiado, suscitando desequilíbrios sociais semelhantes aos que o mundo ocidental comportava, até ao princípio do século XX. A característica principal que daí resulta é que as tensões em África e na América do Sul passam, com facilidade, do social ao político, do conflito eleitoral para o conflito armado, a guerrilha ou a guerra civil; as assimetrias sociais não são aí reguláveis, com facilidade, por meio de aparelhos legais de convergência, uma vez que o rendimento nacional não é suficiente para permitir mínimos negociáveis, pois eles são, já de si, reduzidos. Fenómeno que se verifica em muito menor grau nos países do Atlântico Norte, onde as viabilidades corruptoras da estrutura política pela social são, por consequência, muito mais limitadas. Essas razões de choque apresentavam, no Atlântico Norte, expressões menos exigentes de soluções imediatas, se exceptuarmos a inflação que aí revestem as questões da «guerra atómica»: em qualquer caso – mesmo essas – negociáveis.

Ora sucede que, hoje, a luta social é decisiva para a vitória política e estratégica. Não se pode vencer só com armas. O Atlântico Sul apresenta características onde as questões sociais podem desencadear situações políticas, a partir da exibição das perspectivas, ainda que impossíveis de cumprir, do desenvolvimento imediato. Nessas condições, as lutas travadas no Atlântico Sul serão, por isso, decisivas para a estratégia, cuja liderança continua a pertencer ao Atlântico Norte, sem que seja, necessariamente, aí que se alcançará a decisão. Mas não serão só as armas a decidir das hegemonias. O prestígio social e político que, no Atlântico Sul, adquirirá quem garantir um processo de desenvolvimento e equilíbrio social, eficaz e vantajoso, será decisivo. São essas – hoje – as eficácias em jogo e em confronto no Atlântico Sul e que irão projectar-se no Atlântico Norte.

A capacidade humana de justiça social, de equilíbrio ideológico, o poder de decisão para enfrentar a sua problemática concreta, revelada por governos e ideologias no Atlântico Sul, a segurança quanto às liberdades civis, a capacidade de criação de riqueza e de felicidade efectiva e não prometida, serão, a médio e a curto prazo, essenciais para assegurar qualquer hegemonia mundial. Esta permanece dependente, no ponto de vista militar imediato, nesse mesmo Atlântico Norte. Mas o dia a dia dos confrontos, a verificação das experiências, dos apoios e da eficácia dos desenvolvimentos patrocinados, os resultados obtidos, a sinceridade das propostas e dos auxílios, estão a verificar-se no Atlântico Sul.

Daí continuam a vir matérias-primas decisivas para o funcionamento das indústrias que abastecem mais de metade do globo. Aí continuam a imperar grupos sociais de grande mobilidade e exigência. Mas não deixa de existir esse mesmo proletário que desapareceu do mundo ocidental, criando um problema político permanente.

No Atlântico Sul, tanto na América do Sul como em África, continuam a somar-se os fracassos industriais, o conseqüente desemprego, agravado pelas lutas entre estruturas sociais diversas, mal ajustadas aos novos problemas e que se tomaram deliberadamente antagónicas entre si, face às ideologias que importaram, continuam as distribuições erradas de riqueza, a receber instituições mal adequadas, regimes permissivos ou totalitários injustos, formas de governo que revelam uma brutalidade e uma ausência de escrúpulos que, nessa medida, deixou de existir – não sabemos por quanto tempo – no mundo ocidental. Essa transferência de tensões merece, evidentemente, estudo atento, pois é da sua solução que dependerá o futuro do mundo. A sua solução nessas áreas, assim privilegiadas, será decisiva para a paz e o futuro dos homens. De todos os homens.

Deste modo, o Atlântico Sul surge como um enorme campo experimental de verificação de ideologias, sistemas, soluções. Desse extraordinário cadinho de experiências e propostas, sairão os valores que confirmarão ou invalidarão os fundamentos e as concepções que se confrontam no Atlântico Norte, assim transformado, no entanto, mais em área de equilíbrio do que de decisão.

## **Notas**

<sup>1</sup> Ao contrário do que se diz a Quaresma de «qualidade» era feita com bacalhau.