

Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais |
e-ISSN 2238-6912 | ISSN 2238-6262 | v.2, n.4, Jul-Dez 2013 | p. 231-246

GEOGRAFIA E O POTENCIAL MARÍTIMO DE CHINA E IRÃ

Sören Scholvin¹ e Alexandr Burilkov²

Introdução

Nos últimos anos, o desenvolvimento das políticas externas de China e Irã tem sido uma constante nas discussões do Ocidente, em particular nos Estados Unidos da América. É um processo de certa forma acidental, mas os chineses seguem modernizando e expandindo suas forças e alcance estratégico. No meio tempo, líderes militares e políticos iranianos gostam de lembrar o mundo que seus milhares de mísseis podem ser supostamente acionados apenas com um botão. Projetos peculiares de lado, no que tange os assuntos estritamente marinhos torna-se possível compreender que os dois países tenham certo potencial marítimo, o que significa a habilidade de influenciar os mares próximos e longínquos em algum momento do futuro próximo. Nós buscamos mostrar o quanto esse potencial é influenciado pela geografia.

Em 1942, o geoestrategista norte-americano Nicholas Spykman celebrenemente escreveu que “ministros vêm e vão, até mesmo os ditadores morrem, mas as cordilheiras seguem incólumes.” (Spykman 1942, 41) Uma lógica central da geopolítica clássica, essa máxima mostra o eterno papel da geografia no turbulento curso da história humana, a qual, como proposto pelo geógrafo britânico Halford Mackinder, é guiada, se não diretamente governada, pelas características geográficas (Mackinder 1890, 78). Contrariamente às concepções populares de geopolítica que a definem como a simples busca pelo

¹ Instituto GiGA de Relações Africanas. E-mail: soeren.scholvin@googlemail.com.

² Instituto GiGA de Relações do Oriente Médio. E-mail: alexandr.burilkov@giga-hamburg.de.

poder, os pesquisadores do final do Século XIX e início do século seguinte, que representam a perspectiva geopolítica clássica, buscaram explicar fenômenos sociopolíticos através da localização e de características físicas no espaço geográfico. Esse tipo de análise tornara-se rara, com a notável exceção das recentes contribuições de Robert Kaplan quanto à ascensão chinesa e à geopolítica do Oceano Índico (Kaplan 2009; 2010a; 2010b). Comum e errônea ideia é a de que a geopolítica clássica é geodeterminista, e nem nós nem os pesquisadores a quem nos referimos defendam que a geografia mecanicamente dita a ação humana. Pelo contrário, nós defendemos que ela arranja o cenário no qual a ação humana ocorre (Mackinder 1895), ação que é presumidamente cercada pelos constrangimentos e oportunidades providas pelos fatores geográficos. Dessa forma, cursos de ação que refletem a geografia na prática operacional e de aquisição são aqueles que terão sucesso em criar ferramentas efetivas para a completude de seus objetivos. Eles prevalecem no longo prazo e o conhecimento da geografia, portanto, nos ajuda a avaliar o potencial marítimo de desafiantes da supremacia naval norte-americana, como a China e o Irã.

Definindo a geopolítica marítima

Para analisar o impacto da geografia no potencial marítimo, esta categoria geral deve ser dividida em vários elementos distintos. Para nossos objetivos, o trabalho Alfred Thayer Mahan é um excelente ponto de referência; seguindo suas análises (Mahan 1890, 29-49), consideramos a localização e a geografia física de um Estado, bem como características estruturais de sua economia. O “caráter nacional” e o “caráter de governo”, os quais Mahan inclui em sua análise, não serão por nós abordados.

Em primeiro lugar, localização importa. Utilizando da ideia central de Mahan, Spykman fundamentou que “é a localização estratégica de um país e suas relações com os centros do poder militar que definem seus problemas securitários” (Spykman 1942, 447). A localização com maiores vantagens é a ilha, pois ela só possui a ameaça de invasões anfíbias e permite aos Estados concentrar seus esforços na marinha, diferente de países tipicamente continentais, que não requerem somente uma marinha e um exército, mas também uma marinha específica para cada oceano que ele faz fronteira com. Esse desafio é exacerbado pela difusão de poder decorrente de um grande território ou de domínios territoriais distantes. Linhas Marítimas de

Comunicação (LCM), identificadas como os alvos mais importantes por Julian Corbett (1911, 94-95), viram insustentáveis se as capacidades estatais não são suficientes para protegê-las. Olhar os mares abertos como “estradas”, como Mahan (1890, 25-28) fez, significa que todos os estados deveriam construir bases navais ao longo da LCM nas quais são dependentes. Se um Estado possui um grupo multidimensional ou omnidirecional de inimigos marítimos, isso também força a divisão das forças marítimas; temporário e localizado como ele já é (Corbett 1911, 93), o comando do mar será ainda mais difícil.

Além do mais, a proximidade dos rivais tem um efeito profundo na estrutura da marinha; grandes e sofisticadas plataformas planejadas para uma marinha de águas azuis ficarão para trás de estruturas para águas verdes compostas de aeronaves e plataformas otimizadas para guerra anfíbia e defesa aérea. Com o aumento das distâncias, a habilidade de uma marinha de projetar poder de forma suficiente para atacar as defesas inimigas gradualmente diminui a não ser que ele seja capaz de levar porta-aviões extensivamente apoiados por outros equipamentos navais, aéreos e espaciais. Só um pequeno número de Estados tem a infraestrutura e a experiência para realizar tais ações. O poder parador da água, conceituado por John Mearsheimer (2001, 44, 77, 114-128), tem sido o bloqueio de muitas potências continentais ao longo da história e vai continuar sendo um grande obstáculo às ambições de várias outras, apesar do século hipertecnológico no qual vivemos. Afinal, existe um número limitado de ações que tropas terrestres e aeronaves podem executar sem se transformar um alvo da marinha.

Segundo, quando definido como o território de extensão do litoral, a topografia da costa determina o provável sucesso de uma invasão anfíbia e também as oportunidades que os defensores têm de estabelecer posições fixas e móveis e de construir fortes instalações e portos capazes de apoiar operações marítimas. Quanto maior a costa, mais difícil empenhar operações rápidas e estrategicamente decisivas. Terrenos difíceis, como montanhas e penhascos acidentados, pântanos e deltas, podem consideravelmente impedir a ação de invasores e desviá-los até pontos de estrangulamento geograficamente determinados. Se a primordial orientação de um Estado é a defesa ou se ele se sustenta na abordagem de águas marrons, a profundidade estratégica será o objetivo principal, quer ela seja alcançada a partir de dispersão por grandes

distâncias, camuflagem em terrenos urbanos ou fortificações múltiplas, quer aconteça uma combinação de todas essas estratégias. Uma guerra assimétrica de atrito que busca limitar o impacto de uma invasão naval será mais provável com a existência de alguns alvos estratégicos próximos do litoral, uma vez que se tornaria mais fácil usar a defesa por camadas e áreas urbanas fortificadas para cortar os suprimentos dos invasores e tentar uma vitória política.

Em terceiro lugar, o comércio, por exemplo, a aquisição de equipamentos chave para a economia e o setor de defesa de um país, é influenciado pela geografia. O comércio marítimo depende das LCMs, que podem ser grandes alvos. 90 por cento do volume e 80 por cento do valor do comércio mundial depende do transporte marítimo, incluindo como os hidrocarbonetos estratégicos e recursos terrestres raros. Para Estados sem produção doméstica dessas commodities, reservas estratégicas, especialmente petróleo, tornam-se necessárias; sua manutenção é custosa, mas sem elas o rompimento sistemático das importações de petróleo pode paralisar até as mais poderosas economias mundiais. Muitos negócios multinacionais utilizam-se da lógica “just-in-time” para reduzir despesas, mas esse planejamento acarreta enorme sensibilidade a instabilidades em qualquer ponto da cadeia de produção, as quais podem surgir de eventos não previsíveis como desastres naturais e ambientais ou de bloqueios totalmente intencionais e hostis. Conectando a importância geoestratégica das LCMs com fatores locais, a proximidade de linhas de comércio de rivais ou até neutras facilita seu bloqueio; e uma abordagem dispersa de ataques ao comércio do rival representa um real e multidimensional desafio para o defensor. A descarada pirataria do Golfo de Áden e dos estreitos de Malaca mostra que não é nem necessário ter os recursos de um Estado para conseguir fazer isso. De qualquer forma, o comércio global no geral é um grande motivador a uma grande marinha, tanto para proteger o comércio de um Estado quanto para bloquear o comércio de um adversário em um eventual conflito. Dessa forma, nós nos referimos ao transporte e aos recursos como indicadores da orientação do comércio do país, que pode ser continental ou marítima (Spykman 1938, 229-236), para compreender sua dependência do transporte marítimo e sua consequente vulnerabilidade a eventuais bloqueios.

Por último, a ofensiva marítima também depende da geografia; segundo Spykman (1942, 90-91; 1944, 23, 28-33), a topografia é essencial para ofensivas

marítimas devido aos seus impactos no transporte e nos recursos. Se um país planeja uma ofensiva, utilizando grandes embarcações e aspirando ao controle do mar, é vantajoso para ele ter um grande e populoso litoral, com muitos portos de águas profundas e linhas externas e internas de infraestrutura e transporte que conectem a costa ao centro do país, à sua base tecnológica e à sua rede global de comércio e de fornecedores de recursos e tecnologia. A topografia, além disso, fornece direções para uma expansão relativamente fácil, econômica e estrategicamente benéfica. A expansão para algumas áreas (i.e. costas com portos naturais), algumas formas de expansão (i.e. controle circunferencial de grandes mares) ou até o curso das LCMs (i.e. de uma pequena ilha à outra) são simplesmente um discurso racional (Spykman e Rollins 1939).

China: Uma Potência Marítima Constrangida por uma Geografia Desfavorável

O mar e várias LCMs são cruciais para a economia chinesa. Exportações de bens manufaturados e importações de recursos minerais são proeminentes, totalizando 1,6 trilhão de dólares em 2010, o maior número para um só país. Nove dos 20 portos mais movimentados por tonelagem se encontram na China, sua enorme engenharia de exportação, baseada na logística “just-in-time”, é vulnerável a rompimentos. É esperado que o consumo de energia da República Popular cresça drasticamente. Usinas de carvão são a principal fonte de consumo energia e fontes internas podem preencher a crescente demanda. Isso não é verdade para hidrocarbonetos; a China já importa 1,6 bilhão de dólares de petróleo e 7.5 bilhões de metros cúbicos de gás natural por ano. Descobertas nas reservas de petróleo xisto de Xinjiang continuam lentas e, apesar de um considerável potencial, não suprimem as necessidades energéticas (Yunlai, Hua e Kai 2011); portanto, a China continuará a negociar com fornecedores externos. O gás natural pode ser suprido em grande parte pela Rússia e países da Ásia Central, e esse comércio convenientemente se utiliza dos gasodutos dos amigáveis países da Organização de Cooperação de Xangai (OCX), logo não precisando utilizar o transporte marítimo. A demanda crescente pode, contudo, sobrecarregar essa infraestrutura e levar o foco ainda mais para a Indonésia, o principal fornecedor de gás por vias marítimas para China. O petróleo é outro problema. Importações do Golfo Pérsico correspondem a 50 por cento do total, enquanto o resto é fornecido por fontes africanas e, de forma crescente, latino-

americanas. De qualquer forma, a maioria das importações de petróleo da China precisa transitar os estreitos de Malaca ou de Lombok, que são vistos como sujeitos a proximidade com Indonésia e Singapura, dois estados que não são integralmente amigáveis aos objetivos chineses, além de grupos criminosos, terroristas e piratas que atuam nessa costa.

Dado essas ameaças à prosperidade econômica chinesa, não é surpreendente que uma China ascendente esteja olhando para o mar. E não é a primeira vez na história chinesa. Sempre quando uma dinastia chinesa não era ameaçada por nômades em suas fronteiras ou rebeliões internas, ela buscou a expansão; o mais espetacular exemplo são as frotas de exploração de Zheng He no século quinze, consistindo de barcos mercantes armados muitas vezes maiores que as caravelas de Colombo. Eles levaram o poder chinês até o Oceano Índico. Mas a projeção de poder marítimo para a China sempre foi um desafio significativo dado à geografia do Pacífico Ocidental, dominado por ilhas como Guam, Japão e Taiwan. Devido a sua localização na costa da massa continental eurásiana, a China também precisa dividir sua atenção entre uma grande fronteira terrestre e o oceano. Os japoneses, se beneficiando de uma posição geoestratégica muito similar à inglesa, têm há muito tempo contestado a supremacia chinesa através do poder marítimo, principalmente durante a invasão do Xogunato à Coreia no começo do século XVI. Durante o longo século de humilhação dos anos 1830 aos 1940, os dois não conseguiram resistir às invasões japonesas e europeias. Depois da revolução comunista, a falta de equipamento naval impediu a República Popular de lutar contra os Nacionalistas por Taiwan, diferente das outras “províncias rebeldes”, forçando um empate que continua até os dias atuais.

Apesar disso, a China certamente possui muitas vantagens geográficas em desenvolver fortes capacidades navais. Elas resultam do fato que os centros econômicos chineses estão localizados na sua costa. Esses centros possuem um expansivo setor de produção de navios, grandes populações, portos bem construídos e uma infraestrutura técnica e científica extensiva que proporciona um grande desenvolvimento autóctone de sistemas de armamentos. O Exército de Libertação Popular (ELP) pode estender suas capacidades por todo o espectro de teatros militares: terra, mar, espaço, ar e ciberespaço (Office of the Secretary of Defence 2011, 27-40). Apesar de todo esse poder, nós argumentamos que os constrangimentos geográficos que nós já mencionamos

limitam as escolhas estratégicas da China sobre o uso de suas forças navais ou, em outras palavras, seu potencial como potência naval.

Primeiro, a necessidade de proteger seu crescimento econômico leva a China a explorar sua presença naval permanente no Oceano Índico além de sua missão antipirataria no Golfo de Áden. Ao mesmo tempo, o Oceano Pacífico é o principal teatro chinês, especialmente a partir da decisão da administração de Obama de aumentar sua presença naval no oceano. O problema advém da natural linha de pensamento que prega que a divisão das forças navais por teatro enfraquece a concentração de poder como um todo (Mahan 1890, 29). A Marinha dos EUA pode ser capaz de gerenciar essa situação e projetar poder por todos os teatros, mas para China, cujas estruturas militares e científicas continuam restringidas apesar do seu recente crescimento, a divisão é um grande desvantagem e força difíceis decisões sobre onde colocar suas bases e planejar suas ações militares primariamente. Essa limitação é fortalecida pelo fato da China não possuir litoral no Oceano Índico, privando sua frota de portos seguros. Apesar do estabelecimento portos de águas profundas financiados pela China, como Gwadar no Paquistão e Dawei em Mianmar, é provável que a China limite o tamanho de suas forças no Oceano Índico (Kostecka 2011, 60-61). Construir uma base naval ou ao menos uma estação de reabastecimento em Seychelles, como oferecido pelo país durante a visita do Ministro da Defesa chinês em 2011 (Simpson 2011), continua sendo uma visão incerta mas estrategicamente importante. Dada as desvantagens geográficas, a República Popular pode, pelo menos no Oceano Índico, ser balanceada pela Índia. Ela não tem como desafiar os Estados Unidos na região. Em última instância, isso pode representar um alto incentivo para China ser mais que um simples competidor e se transformar um valioso parceiro nas Operações Militares Além das Guerras, na região do Sul da Ásia.

Segundo, no litoral chinês, Taiwan e sua marinha são os principais obstáculos às ambições da Marinha do Exército de Libertação Popular (MELP), especialmente quando o assunto é projeção de força além da sua costa através de grandes combatentes de superfície e aeronaves de longo alcance. Taiwan pode ser imóvel, mas, com o território montanhoso que possui, representa um exemplo perfeito de um “porta-aviões que não afunda”. Logo, Taiwan demonstra a dicotomia central do pensamento naval chinês. Por um lado, a

MELP busca a chamada doutrina de “Defesa Ativa *Offshore*” desde 1985, percebendo que tem muito a ganhar se conseguir projetar um perímetro de defesa na sua Primeira Corrente de Ilhas, indo de Okinawa a Spratlyes, ou, mais ambiciosamente, na Segunda Corrente de Ilhas que engloba Guam e as Filipinas (Cole 2003, 130-133)³. Isso permitiria uma estratégia de controle marítimo através de grandes combatentes de superfície e submarinos avançados. Por outro lado, enquanto uma ilha do tamanho e capacidade como Taiwan estiver fora do controle de Pequim, buscando aliança securitária com os EUA, aquela estratégia é inviável, e isso se manifesta nos esforços chineses para o desenvolvimento de mísseis de longo alcance, mísseis antissatélite e armas de energia dirigida. O objetivo com isso é negar acesso á águas centenas de milhas distantes da costa Chinesa a forças opositoras (a estratégia A2AD de Anti-Acesso e Negação de Área), especialmente a marinha estadunidense. Na verdade, Taiwan transforma o Pacífico Ocidental num jogo de soma zero, dando vantagens significativas para quem se alinhar com o país. A China não pode querer sair do litoral e projetar poder além sem controlar Taiwan primeiro. Mísseis, submarinos e, até certo ponto, destróieres, formam o núcleo da estratégia híbrida chinesa no Oceano Pacífico, baseada no aspecto defensivo mas com um aspecto ofensivo objetivando alvos de grande valor como bases e porta-aviões (O’Rourke 2012, 8-40). Se Taiwan fosse, em algum nível, integrada numa rede de destruição de defesa, como foi proposto pela estratégia de Batalha Aéreo-Marítima, seria mais imperativo para a China neutralizar a ilha, ainda que fosse mais difícil para ela fazer isso. A mesma lógica explica, apesar de sua retórica ultranacionalista, a intensidade da confrontação pelas ilhas Diaoyu/Sensaku.

Irã: Capacidades Assimétricas como Reflexo da Geografia

Estrategicamente, olhar para o mar tem sido um luxo exorbitante durante a maior parte da história da Pérsia, visto que sucessivas ondas de invasões externas direcionavam os esforços para as mais cruciais fronteiras

³ O sítio GlobalSecurity.org fornece uma descrição concisa da doutrina de “Defesa Ativa *Offshore*”: <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/plan-doctrine-offshore.htm>.

terrestres. A pirataria, uma vez excessiva no Golfo Pérsico, foi neutralizada pelas forças portuguesas e depois britânicas; e sem uma frota persiana para controlar, os britânicos conseguiram controle de uma vasta riqueza através da companhia petrolífera *Anglo-Persian Oil Company* (APOC), uma dos destaques da petrolífera *British Petroleum* (BP). Somente nos anos 1960 e 1970 o Irã adquiriu significativos componentes militares marítimos. Aspectos geográficos determinaram a composição dessa força. O regime do Xá dependia de exportações de petróleo para sua riqueza e essas LCM tinham que ser protegidas de interferências. Além disso, disputas persistentes pelo controle do canal Chatt al-Arab e o desejo iraquiano, sob o partido Baath, de ascender como hegemonia regional levou a uma rota de colisão entre Irã e Iraque. Para conquistar o controle do mar do Golfo Pérsico, o Xá utilizou-se do seu status anticomunista para com o Ocidente, especialmente seu papel como proxy regional dos Estados Unidos, para armar extensivamente a Marinha Iraniana com navios modernos, incluindo fragatas britânicas da classe Vosper, que permanecem ativas até os dias atuais.

A Revolução de 1979 e a subsequente Guerra Irã-Iraque praticamente não mudaram o cálculo geográfico, já que a maior ameaça continuou sendo o Iraque, junto com os países conservadores da região do Golfo, exportadores de petróleo, que apoiaram o Iraque na Primeira Guerra do Golfo. A Marinha Iraniana afirmou supremacia marítima desde o começo e manteve durante a Guerra dos Petroleiros, que tinha como objetivo prejudicar as exportações de petróleo iraquianas. Somente em 1988, quando os Estados Unidos lançaram a Operação *Praying Mantis*, como retalhamento ao bombardeamento iraniano do Golfo, que o aspecto geográfico da estratégia iraniana mudou estrategicamente. A mudança foi significativa: os iranianos tinham um poderoso novo adversário e não podia mais contar com as capacidades simétricas para estabelecer controle do mar. Com a queda da União Soviética e a dramática derrota iraquiana em 1991, o Irã se encontrou numa situação sem precedentes em sua história, pois seus principais inimigos de repente vinham do mar e não por terra; os Estados do Golfo estavam dispostos na vizinhança imediata, enquanto navios de guerra da Inglaterra e dos Estados Unidos estavam posicionados além do Estreito de Ormuz. Esse paradigma causou a reconsideração das prioridades estratégicas baseadas no contexto geográfico da ameaça (Office of Naval Intelligence 2009,

7). Desde então, o potencial marítimo iraniano tem se caracterizado por três aspectos geográficos:

Primeiro, a mais definidora característica do Golfo Pérsico é o ponto de estrangulamento chamado Estreito de Ormuz. Sua importância estratégica não pode ser superestimada. Com apenas 54 quilômetros de largura em seus pontos mais estreitos, por seus canais navegáveis passam uma média de 15,5 milhões de navios de petróleo todos os dias, representando um terço do tráfego marítimo de petróleo e quase um quinto do total da produção mundial. No seu extremo norte se encontra uma constelação de ilhas rochosas e o movimentado porto de Bandar Abbas. O estreito dá a seu controlador uma vantagem enorme sobre seus vizinhos e sobre a economia mundial. Para assegurar o seu controle do estreito, o Irã construiu uma rede de defesa distribuída que usa as várias pequenas ilhas para esconder bases estacionárias e embarcações de ataques rápidos e limitados e de patrulhamento (Cordesman e Seitz 2009, 16). Qeshm, a maior dessas ilhas, fora uma vez ocupada por forças coloniais portuguesas e britânicas, operando livremente no litoral da Pérsia Safávida. No caso de uma confrontação militar entre Irã e Israel (e Estados Unidos), o Irã provavelmente tentará fechar o Estreito de Ormuz. Guarnições existentes seriam certamente complementadas por aeronaves, submarinos e grandes operações de posicionamento de minas. Pode-se esperar que as Guardas Revolucionárias e proxys como o Hezbollah lancem ataques terroristas contra Israel e alvos estadunidenses ao redor do mundo. No longo prazo, o fechamento do Estreito de Ormuz também seria devastador para a economia iraniana, mas ainda é uma forte ameaça. A tirania da geografia é totalmente exposta nesse caso, e apesar de vários avanços em sensoriamento remoto e robótica que objetivam enfraquecer essa capacidade assimétrica, ainda é impossível neutralizar todas as ameaças, especialmente quando um ponto de estrangulamento permite a concentração de ágeis capacidades assimétricas. Analisando a história do Golfo Pérsico é possível perceber o quão provável esse cenário é: no final da Primeira Guerra do Golfo, os iranianos atacaram petroleiros no Golfo Pérsico e minaram parte do Golfo, o que levou eventualmente a internacionalização do conflito.

Em segundo lugar, a estreiteza do Golfo Pérsico significa rápidos intervalos de resposta e a miríade de pequenas ilhas e pântanos da costa iraniana da costa iraniana traz grande capacidade de encobrimento para pequenos e rápidos barcos e lançadores móveis de mísseis. É esperado que as

forças da Marinha Iraniana e da Marinha das Guardas Revolucionárias tenham total vantagem desses aspectos, utilizando suas capacidades assimétricas como vistas em 2002 na simulação militar do Desafio do Milênio da Marinha dos EUA. Além disso, ao contrário da China, onde o litoral é muito desenvolvido, a costa iraniana não é. A maioria das maiores cidades está para dentro do território; logo, o Irã possui profundidade estratégica, embora a falta de desenvolvimento no litoral também dificulta a questão de infraestrutura e mão-de-obra, necessárias para o poder naval. Ao fazer escolhas estratégicas, o Irã, portanto, possui muitos constrangimentos materiais. De uma perspectiva marítima, a maximização a segurança é atingida a partir do respeito ao contexto geográfico e do investimento em capacidades assimétricas relativamente baratas e abundantes como mísseis anti-navio apoiados por submarinos silenciosos diesel-elétricos. Os iranianos conseguiram adquirir submarinos avançados da classe *Kilo* dos russos e mísseis avançados dos chineses apesar da pressão internacional (Cordesman e al-Rodhan 2006, 29-30, 33). Essa compreensiva abordagem A2AD, contudo, falha em impedir ataques inimigos ou tentativas de invasão, ainda que tenha o potencial de extrair altos custos dos inimigos. Isso significa que forças convencionais adaptadas para a compreensão moderna de guerra no alto-mar são bem adequadas para o Pacífico Ocidental e ideais para o conceito emergente de Batalhas Aero Navais, porém elas são seriam tão vitoriosas se forçadas a atacar as defesas litorâneas restritas de um estreito. A aposta iraniana é suportar o suficiente a fim de transformar esse conflito hipotético em uma guerra de atrito, e, logo, forçar inaceitáveis casualidades e custos materiais que levariam a uma vitória política.

Em terceiro lugar, o Golfo Pérsico, não somente fornece vantagens geográficas para o potencial marítimo iraniano. O Irã pode ter priorizado o A2AD, mas isso significa que alguns recursos ainda estão disponíveis para o desenvolvimento de fragatas ou corvetas, embarcações de multimísseis capazes de executar operações militares de não-guerra, as quais são cada vez mais usuais para marinhas de todo o mundo, nas quais incluem operações contra pirataria no vizinho Oceano Índico Ocidental. Assim, enquanto a Índia é capaz de mandar múltiplas embarcações, o Irã só pode utilizar-se uma única e envelhecida fragata da classe *Vosper* e um helicóptero (Stratfor 2013). Tentar ir contra a geografia ao construir grandes combatentes de superfície e outros

equipamentos convencionais não seria somente proibitivamente custoso, mas também atingiriam resultados subótimos se comparados com o poder naval de seus inimigos, regionais ou não. Isso evidencia a dificuldade iraniana de algum dia sair do Golfo Pérsico e avançar no Oceano Índico devido ao ponto de estrangulamento, que controla a entrada ao Golfo e canaliza petrolíferos, deixando também as forças iranianas vulneráveis e expostas a monitoramento extensivo. Similar à China, cuja marinha precisa atuar em dois oceanos, os iranianos precisam de capacidades marítimas para o raso Golfo Pérsico e para o Oceano Índico. Em outras palavras, as forças geográficas que favorecem as capacidades assimétricas no Golfo Pérsico enfraquecem o Irã além do Estreito de Ormuz. A divisão dos teatros importa muito porque avançar além do Golfo Pérsico não é uma questão de simplesmente aumentar o alcance. Ela também afeta as capacidades defensivas do Irã numa confrontação com qualquer grande potência naval: ao ceder o Oceano Índico Ocidental a outros, o Irã não possui capacidades de contrabalancear a utilização nesse oceano de submarinos nucleares, os quais podem ser equipados com mísseis cruzadores de longas-distâncias, e de aeronaves de longo-alcance.

Panorama

Como esse artigo demonstrou, a geografia tem um papel importante no potencial marítimo da China e do Irã. Ela fornece oportunidades e constrangimentos e, dessa forma, guia as escolhas estratégicas dessas duas potências emergentes. Contudo, deve-se lembrar que as interações geográficas se cruzam com vários outros fatores para influenciar o potencial marítimo de um Estado. Apesar de a geografia ser de fato persistente, seu impacto no potencial marítimo pode mudar devido a fatores não geográficos: transferências de tecnologia e acordos securitários aumentam o potencial marítimo, enquanto fortes rivais que se engajam em forte contenção e acelerados projetos de construção de navios o diminuem. Especificamente, a tecnologia e seu rápido progresso tem um papel decisivo, visto que permite as forças navais diminuírem em certo nível os constrangimentos dos fatores geográficos.

Ao mesmo tempo, pode-se argumentar que a geografia explica muito mais dos pontos que analisamos nesse artigo. Alguns aderentes da clássica geopolítica foram além do modesto raciocínio fisiocrático das vantagens e desvantagens geográficas. Por exemplo, James Fairgrieve (1915, 66)

argumentou que a geografia refletia na mente e logo a levava a seguir certas linhas de ação. Usando a linguagem contemporânea, a geografia induz o que Colin Gray chama de “orientações estratégicas”. Gray (1988, 43, 45-52, 58; 1991, 313-315; 1996, 257-258) raciocina que as experiências com fatores geográficos no longo prazo ocasionaram culturas estratégicas únicas nos Estados, o que significa que o pensamento de sua política externa é guiado por suas interações passadas com constrangimentos geográficos e oportunidades.

No caso da China e do Irã, é possível de fato encontrar orientações estratégicas que merecem ser mais investigadas: os esforços cautelosos chineses de construir uma marinha de águas azuis para proteger suas LCM, junto com os projetos de estabelecer portos em Mianmar, Paquistão e Irã, refletem séculos de expansão condicionados pelos mares e oceanos. Desde a destruição mongol da dinastia Song, até a glória da dinastia Ming e as expedições de Zheng He, os posteriores retrocessos devido aos piratas Wokou e os invasores japoneses durante a dinastia Qind, e, finalmente, as disputas com Taiwan, a liberdade de ação estratégica chinesa foi sempre maior quando o país podia construir um grande controle marítimo. Essa experiência de vantagens estratégicas advindas do mar parece moldar a atual estratégia chinesa. Enquanto isso, a incapacidade persa de defender até as ilhas próximas de sua costa de invasores portugueses e britânicos, parcialmente motivados pela atividade pirata no Golfo Pérsico, ocasionou a inevitável perda da liberdade de ação no começo do século XX. A atual República Islâmica não que repetir essa difícil experiência. Esses fundamentos cognitivos da estratégia marítima, condicionados pela geografia, devem ser um componente vital da avaliação e do planejamento geoestratégico.

REFERÊNCIAS

- Cole, Bernard D. 2003. "The PLA Navy and 'Active Defense'". In *The People's Liberation Army and China in Transition*, editado por Stephen J. Flanagan and Michael E. Marti. Washington D.C.: National Defense University Press.
- Corbett, Julian S. 1911. *Some Principles of Maritime Strategy*. Londres: Longman.
- Cordesman, Anthony H.; e Khalid R. al-Rodhan. 2006. *The Gulf Military Forces in an Era of Asymmetric War*. Washington D.C.: CSIS.
- Cordesman, Anthony H.; e Adam C. Seitz. 2009. *Threats, Risks and Vulnerabilities: Terrorism and Asymmetric Warfare*. Washington D.C.: CSIS.
- Fairgrieve, James. 1915. *Geography and World Power*. London: University of London Press.
- Gray, Colin S. 1988. *The Geopolitics of Super Power*. Lexington: University Press of Kentucky.
- _____. 1991. "Geography and Grand Strategy." *Comparative Strategy* 10(4): 311-329.
- _____. 1996. "The Continued Primacy of Geography: A Debate on Geopolitics." *Orbis* 40 (2): 227-259.
- Kaplan, Robert D. 2009. "Center Stage for the Twenty-first Century: Power Plays in the Indian Ocean." *Foreign Affairs* 88 (2): 16-32.
- _____. 2010a. "The Geography of Chinese Power: How Far Can Beijing Reach on Land and at Sea?". *Foreign Affairs* 89 (3): 22-41.
- _____. 2010b. *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*. Nova Iorque: Random House.
- Kostecka, Daniel J. 2011. "The Chinese Navy's Emerging Support Network in the Indian Ocean." *Naval War College Review* 64(1): 59-78.
- Mackinder, Halford J. 1890. "The Physical Basis of Political Geography." *Scottish Geographical Magazine* 6 (2): 78-84.
- _____. 1895. "Modern Geography: German and English." *Geographical Journal* 6(4): 367-379.
- Mahan, Alfred T. 1890. *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783*, Londres: Sampson Low Marston.

- Mearsheimer, John J. 2001. *The Tragedy of Great Power Politics*. Nova Iorque: Norton 2001.
- O'Rourke, Ronald. 2012. *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities*. Washington D.C.: CRS Report for Congress.
- Office of Naval Intelligence. 2009. *Iran's Naval Forces: From Guerilla Warfare to a Modern Naval Strategy*. Washington D.C.: Office of Naval Intelligence.
- Office of the Secretary of Defense. 2011. *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2011*. Washington D.C.: Department of Defense.
- Simpson, Peter. 2011. "China Considers Seychelles Military Base Plan." *The Telegraph*, 13 de setembro de 2011.

RESUMO

Fatores geográficos – particularmente localização, comprimento e relevo da área costeira, além das Linhas de Comunicação Marítima – permitem-nos analisar o potencial marítimo de duas importantes potências emergentes: China e Irã. Utilizando os supracitados fatores geográficos, também derivamos específicas características das estratégias navais chinesas e iranianas, e, posteriormente, concluímos com um panorama quanto às suas “culturas estratégicas” geograficamente definidas. Almejando essa abordagem dos estudos de segurança e relações internacionais, nós buscamos revitalizar o clássico pensamento geopolítico.

PALAVRAS-CHAVE

Geopolítica; Estratégia Naval; Guerra Assimétrica; China; Irã.

*Recebido em 11 de março de 2013
Aprovado em 10 de julho de 2013*

Traduzido por Livi Gerbase