

A Rota da Seda, o Colar de Pérolas e a competição pelo Índico

(Parte 1/3)

Daniel Day Vázquez

Tradução de Marcos Vinícius da Silva Dantas Fernandes¹

Quem controla o Oceano Índico, domina a Ásia. Este oceano é a chave dos sete mares no século XXI. O destino do mundo se decidirá nestas águas.

(Alfred Thayer Mahan, geoestrategista da US Navy, 1840-1914).

Christopher J. Pehrson, tenente coronel da Força Aérea dos EUA, relata no texto "String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral" (2006), encomendado pelo *Strategic Studies Institute* (SSI) do Exército estadounidense:

Em 1405, o imperador Yongle da dinastia Ming despachou uma "frota tesouro" de 62 navios sob o comando do explorador Zheng He. Quatro de seus navios foram os maiores já construídos de madeira, medindo mais de 120 metros de comprimento e 50 de largura. Sua frota incluía barcos especializados no transporte de cavalos, navios projetados para transporte de água fresca, navios de abastecimento, de transporte de tropas e navios militares de defesa. A frota zarpuou em direção ao mar aberto, com 27.800 homens e milhares de toneladas de mercadorias chinesas para comercializar durante a viagem. Em comparação, 87 anos mais tarde, em 1492, Colombo embarcou em profética viagem com apenas 3 barcos e 87 homens. Sua nau capitânea, Santa Maria, era apropriada para a navegação oceânica, com seus 22 metros de longitude.

Até então, os chineses tinham se contentado em relacionarem-se com a África e boa parte do Índico através de intermediários árabes. Depois de explorar orlas distantes durante 10 anos, a frota da China naufragou próxima da costa africana e os sobreviventes acabaram estabelecendo-se em Lamu, atual Quênia. Este vestígio da China na costa africana está confirmado por análises genéticas.

Ainda que as crônicas histórias sempre sirvam para algum interesse oficial do momento e geralmente exageradas, apesar disto podemos ver com clareza, desde que com prudência, que a China da época Ming já era

¹ Bacharel do Curso de Geografia da UFRN. Contato: marvinfernandes41@gmail.com

importante potência marítima com presença na região indopacífica. Atualmente, retoma o caminho de voltar a sê-lo... através da estratégia do Colar de Pérolas. Devido a isso, a cidade queniana de Lamu voltou a ser um enclave chinês.

A expressão "colar de pérolas" foi utilizada pela primeira vez num documento interno do Departamento de Defesa da EUA intitulado "*Energy futures in Asia*" (o futuro energético da Ásia). Por sua vez, o tenente-coronel Pehrson descreveu o Colar de Pérolas como "a manifestação da crescente influência geopolítica chinesa através de seus esforços para incrementar o acesso a portos e aeroportos, desenvolver relações diplomáticas especiais, e modernizar as forças militares que se estendem desde o Mar do Sul de China, através do estreito da Málaca e do Oceano Índico, em direção ao Golfo Pérsico".



A Competição pelo Índico: China, Índia, Estados Unidos, Reino Unido e França. A área apresenta Bases Navais e/ou "postos de escuta" hindus, importante presença anglo-americana e francesa no Índico, elevado risco de pirataria, controle de passagem estratégica, potências nucleares e "enclaves estratégicos chineses".

LEGENDA

1. Hong Kong (China): antigo enclave britânico. Centro financeiro mais importante do mundo, porto, terminal petrolífero.
2. Sanya (Ilhas Hainan, China): Base aérea e base de submarinos nucleares.
3. Ilha Woody (Ilhas Paracel, reivindicadas pela China, Vietnã e Taiwan): Porto, base aérea, projetos turísticos.
4. Ilhas Spratly (Reivindicadas pela China, Vietnã, Filipinas, Brunei, Malásia e Taiwan): Pesquisas de empresas gasíferas e petrolíferas (explorações submarinas).

5. Sihanoukville (Kampong Som) e Ream (Camboja): Ampliação de portos, acesso naval, recursos da biodiversidade.
6. Istmo de Kra (Tailândia): Projeto de corredor estratégico (rodovia, ferrovia, oleoduto, canal marítimo).
7. Ilhas Coco (Myanmar, posse da China de fato): Base naval, inteligência eletrônica.
8. Kyaoukpyu (Myanmar): Porto, terminal petrolífero, projeto de corredor estratégico para a China (oleoduto, ferrovia e estrada).
9. Chittagong (Bangladesh): Ampliação das instalações militares e civis do porto, interesses navais.
10. Hambantota (Sri Lanka): Porto, possível projeto de base militar.
11. Marao (Maldivas): Explorações marinhas, possível projeto de base militar.
12. Gwadar e Pasni (Paquistão): Porto, base naval, instalações de inteligência, terminal petrolífero, projeto de corredor estratégico para a China (oleoduto, ferrovia e estrada).
13. Porto Sudão (Sudão do Norte): porto, terminal petrolífero, corredor estratégico (oleoduto), inteligência, apoio ao governo norte-sudanês.
14. Al-Ahdab (Irã): Poço petrolífero, envio de tropas.
15. Lamu (Quênia): Porto estratégico.

Regiões disputadas:

- A. Caxemira/Paquistão: Administrada pelo Paquistão, reivindicada pela Índia. População majoritariamente muçulmana.
- B. Caxemira/Índia: Administrada pela Índia, reivindicada pelo Paquistão. População majoritariamente muçulmana.
- C. Aksai Chin: Administrada pela China, reivindicada pela Índia. População budista de etnia tibetana, mas pro-muçulmana. Reservas de sal de altitudes elevadas, importantes recursos hídricos.
- D. Geleira de Siachen: Administrada pela Índia, reivindicada pela China. A área de disputa mais elevada do planeta. Importantes recursos hídricos.
- E. Vale de Shaksgam: Administrado pela China, reivindicado pela Índia. Estrada do Karakorum: Conexão Sino-Paquistanesa, acesso a geleiras e lagos.
- F. Reserva de biosfera Nanda Devi: Administrada pela Índia, reivindicada pela China. Dois parques nacionais, bacia glacial, importantes recursos hídricos, biodiversidade, tentativa de espionar a atividade nuclear chinesa.
- G. Skkim: Administrada pela Índia, reivindicada historicamente pela China. Única fronteira aberta entre Índia e China.
- H. Arunachal Pradesh ("Tibete do Sul"): Administrada pela Índia, reivindicada pela China. Relaciona-se com o Tibete, movimento insurgente maoísta.
- I. Sir Creek: Disputa indo-paquistanesa por águas territoriais e pela ZEE no mar Árábico. Hidrocarbonetos, pesca, rotas marítimas entre Omã e Índia.

Em outras palavras, o Colar de Pérolas é um "cordão" de bases aéreas e navais, portos comerciais, "hubs" e corredores energéticos, centros de inteligência etc., mantidas pela China ao longo de suas principais rotas petrolíferas, do mar Vermelho e do Golfo Pérsico até o Mar do Sul da China. Esta série de enclaves tende a rodear e estrangular quatro importantes penínsulas: a Indochina, a Indostânica, a Arábica e o Chifre da África. Como se havia adivinhado, esta disposição das fichas chinesas neste tabuleiro está em direta oposição à Índia... e, é claro, com a superpotência anglo-americana.

Os Estados Unidos não ficaram de braços cruzados diante do crescimento dos tentáculos meridionais do novo khanato de Beijing. A doutrina do "Full Spectrum Dominance" (Domínio de espectro completo) seguido pelo Pentágono exige controlar o espaço terrestre, o espaço marítimo, o espaço aéreo, o espaço exterior... e também o

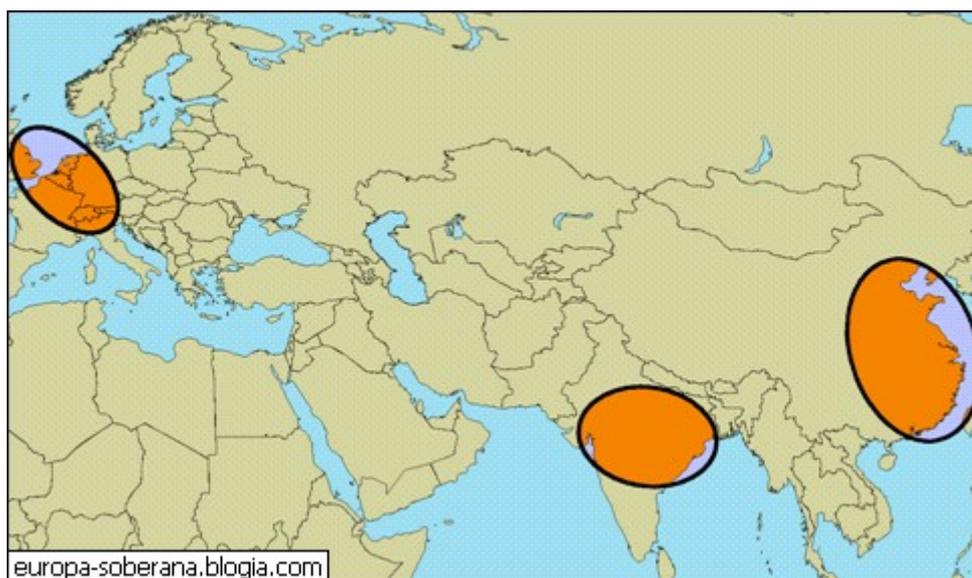
ciberespaço (sem mencionar o "espaço psicológico" e o espaço monetário e comercial). Por tal motivo, Washington não pode permitir que surjam protagonistas regionais que disputem com ele a hegemonia, e faz tudo o possível para cortar os tentáculos chineses no Paquistão, Myanmar (ex-Birmânia), Índia, Somália e Sudeste Asiático. No entanto, antes de irmos mais a fundo na compreensão das respostas no presente, deve-se retroceder ao passado.

A ROTA DA SEDA E A ROTA DAS ESPECIARIAS

O continente eurasiático tem três grandes centros geográficos onde ocorre enorme concentração de força de trabalho, capacidade de gerenciamento, tecnologia, indústria, mercados, consumo e meios de produção. Antes da aparição das novas economias pulsantes no continente americano, os principais centros produtivos do mundo foram:

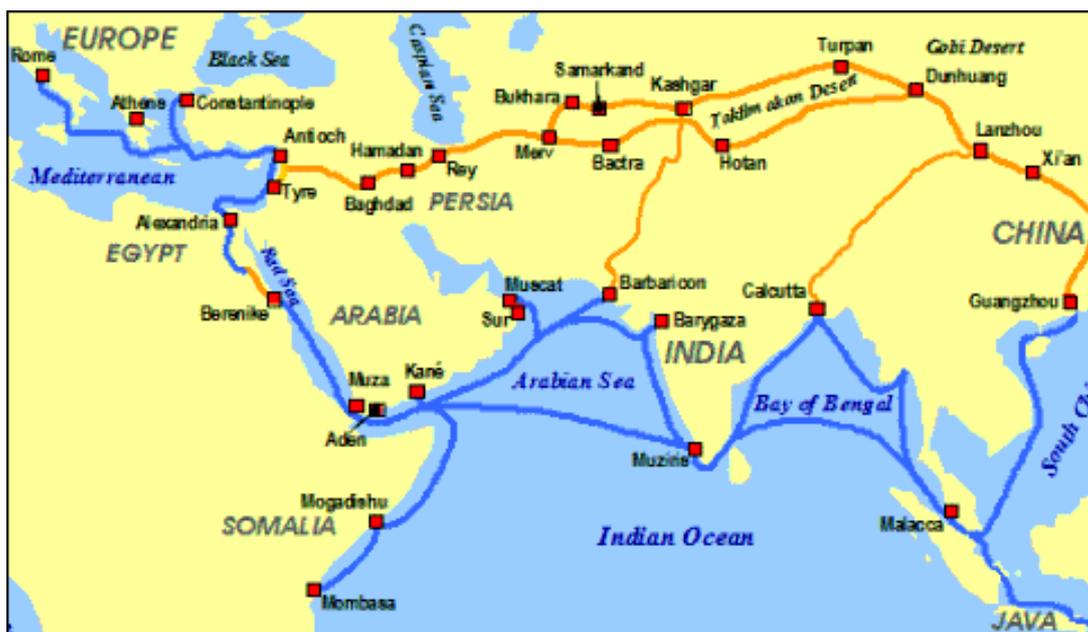
- **Europa Ocidental**, concretamente a chamada *Blaue Banane* ou Banana Azul, tende a coincidir com o reino medieval de Lotaríngia. Este cinturão industrial e produtivo tem sido essencialmente o mesmo desde a Idade Média. As novas regiões econômicas norte-americanas são desdobramentos desta região europeia. Historicamente, só Bizâncio, Castela, Prússia e Áustria-Hungria chegaram a ofuscar esta região. Antes da Iª. Guerra Mundial, a Alemanha estava em processo de constituir uma região econômica alternativa, orientada para a Europa Oriental e composta grosso modo pela Prússia, Alta Saxônia, os Sudetos, Áustria e o Noroeste da Itália.
- **Índia**, especialmente as zonas costeiras urbanas do Mar Arábico e do Golfo de Bengala, assim como o arco superpovoado ao sul do Himalaia e alguns outros centros dispersos, como Bangalore ou Nova Déli.
- **"Lestásia"**, a Ásia Oriental. Antigamente o Leste da China, atualmente há mais desdobramentos desta região, como Taiwan, Coreia do Sul e Japão.

No mundo antigo, estes vértices dinamizaram as caravanas comerciais de todo o continente, como polos negativo e positivo de um circuito elétrico que favorece o fluxo de energia. Tiveram especial relevância aquelas rotas que conectaram o "Grande Oriente" com o "Grande Ocidente": a rede de transporte conhecida como Rota da Seda.



Centros econômicos de maior importância na Eurásia. Desde os tempos antigos, foram se acrescentando outros novos centros: um na Ásia Oriental (Japão-Coreia do Sul) e outro na América do Norte (Costa Leste, também Costa Oeste e região dos Grandes Lagos), que disfrutam de laços privilegiados com a parte britânica do centro europeu (o centro europeu britânico), o que lhe permite manter um pé em nosso continente.

A Rota da Seda, que por sua vez foi algo como uma globalização embrionária, evoca cidades míticas como Turpan, Kashgar, Samarcanda, Bukhara, Báctria, Bagdá, Palmira, Antioquia, Tiro, Constantinopla... os povos como os tocários, citas, persas, armênios, hunos, tártaros, mongóis, turcomanos, varegos... O eixo principal da rota coincidia essencialmente com o caminho tomado pelas linhagens genéticas paternas - R1a e R1b - que entraram na Europa por muitos milênios. Através dela, circularam todo tipo de mercadorias: especiarias, tecidos (linho, lã e naturalmente seda), ouro, pedras preciosas, corantes, vidro, marfim, sal, perfumes, tintas, porcelana, ferro, medicamentos, ópio, madeira... Também circularam ideias, religiões, filosofias, escravos, imigrantes, refugiados, informações, genes, enfermidades, animais domésticos e sementes de cereais. Geralmente, estas mercadorias abriam caminho através da Ásia Central e Oriente Médio, até chegar às saídas mediterrâneas da "Banana Azul" europeia — Isto é, as repúblicas marítimas italianas: Gênova e Veneza, onde floresceram os primeiros centros financeiros do mundo. Outra alternativa foi a Rota das Especiarias, que através do Índico conectava o Extremo Oriente com o Oriente Próximo (especificamente com o Egito). A figura do mercador veneziano Marco Polo é, sem dúvida, o exemplo mais emblemático da atividade comercial que teve lugar da Europa para a China.



Rota da Seda (amarelo) e Rota das Especiarias (azul). Isso mostra a importância do Oriente Próximo (Síria, Fenícia, Terra Santa, Egito, etc.), que era a "última parada" das mercadorias orientais antes de seu embarque final aos portos europeus. As cruzadas foram, em boa parte, uma manobra europeia para controlar o comércio dos portos orientais. As rotas começaram na Índia e China, e terminaram, principalmente, no Império Bizantino e nas repúblicas marítimas italianas. Também se compreende o desastre que representou para os europeus a conquista da Índia pelos turcos. Como curiosidade, nota-se como as rotas desde a China até o Índico passam pelos atuais Paquistão e Bangladesh, dois países que os britânicos se preocuparam de separar do resto da Índia. Esta divisão territorial teve por objetivo enfrentar irreversivelmente a Índia assim como a China.

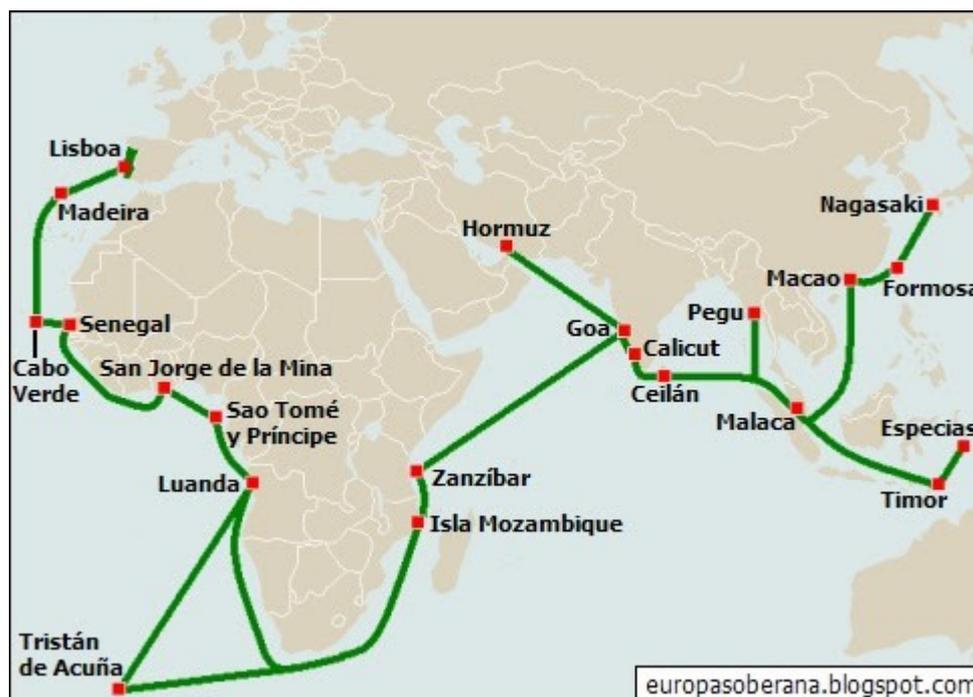
Graças ao Império Bizantino e as cruzadas, a Europa dominou durante muito tempo o Mediterrâneo Oriental, manteve um pé na Ásia e, no geral, teve grande protagonismo no Oriente. Isto mudou radicalmente com a chegada dos otomanos no século XV. Com a queda de Constantinopla e outras importantes praças (como Rodas e Alexandria) nas mãos dos turcos, a Europa perdeu sua conexão com a Ásia. O Império Otomano bloqueou a Rota da Seda e a Rota das Especiarias, tomando o controle das principais mercadorias do Oriente e enriquecendo-se a passos gigantescos enquanto a Europa se empobrecia. As relações com o Leste, uma vez fortes, foram frustradas. Com a cumplicidade da Inglaterra, Holanda, França e os poderes protestantes e judeus em geral, os otomanos estabeleceram bases escravistas em todo o Magrebe, semearam a desolação inclusive nas costas espanholas e converteram o Mediterrâneo em um inferno. Muitos consideraram aquela época que a queda de Roma estava próxima e que os dias do Cristianismo estavam contados. Este conjunto sucessivo de desastres foi o que forçou algumas potências europeias a se arriscar no Atlântico como última opção, com a intenção original de encontrar outra rota para chegar as "Índias Orientais".

O PRIMEIRO COLAR DE PÉROLAS FOI DE PORTUGAL

A Queda de Constantinopla, em 1453, gera uma ordem geopolítica totalmente nova: por um lado, o Mediterrâneo católico perde a maior parte de sua importância comercial em favor do norte protestante (onde o comércio da Liga Hanseática continuou imperturbável), e por outro lado, a Europa, em geral, fica sem acesso aos mercados orientais. A partir de então, os comerciantes europeus que pretendem enriquecer terão que encontrar outras maneiras de conectarem-se ao Extremo Oriente, sem depender dos odiados turcos. O mar era a resposta a suas necessidades, pelo Mediterrâneo - hostil, perigoso e cheio de galeões turcos e piratas berberes, não seria mais possível: só o Atlântico permitiria aos europeus contornar todo o continente africano, entrar no Índico e ter acesso às mercadorias asiáticas. Não é de estranhar que Portugal (com uma posição altamente dominante na faixa atlântica do sul da Europa, e possuidor de informações privilegiadas procedentes dos antigos templários) domina esta nova opção comercial, a ser conhecida como a Rota das Índias: uma nova variação da Rota das Especiarias.

Os portugueses estabeleceram uma cadeia de enclaves na África (Madeira, Cabo Verde, Senegal, São Jorge da Mina, São Tomé e Príncipe, Tristão da Cunha, Ilha de Moçambique, Zanzibar, etc.) e enriqueceram com o tráfico de escravos, ouro e especiarias. Finalmente, chegaram as cobiçadas Índias, onde estabeleceram colônias (Calicute, Goa, Ceilão - atual Sri Lanka) e foram os primeiros europeus a descobrir a sociedade hindu ("casta" é uma palavra portuguesa). Desde então, os portugueses também conquistaram, em 1515, o importante Estreito de Ormuz.

Portugal se tornaria a primeira potência europeia a dominar o Oceano Índico, que até então havia sido domínio exclusivo de persas, árabes, hindus e chineses, mas não satisfeito com isto, continuou empurrando os limites do império para o Oriente. Portugal conquistaria a super-estratégica Málaca, as ilhas indonésias do Timor e especiarias (Molucas), o enclave chinês de Macau (ao lado de Hong Kong), a ilha de Formosa (atual Taiwan) e, finalmente, chegariam ao Japão, onde fundaram a cidade de Nagasaki, em 1571. Enquanto isso, no antigo Mediterrâneo, milhares de europeus ainda estavam enfrentando os turcos na Batalha de Lepanto.



No Tratado de Tordesilhas (1494) e Zaragoza (1529), espanhóis e portugueses repartiram o mundo. Os espanhóis impulsionariam o Ocidente e ligariam Espanha com Filipinas através das Américas e do Pacífico, enquanto que os portugueses, inconscientemente, criaram o primeiro colar de pérolas, desde Portugal ao Japão. O objetivo era chegar ao Extremo Oriente, sem ter que passar pelo Mediterrâneo Oriental, controlado pelo Império Otomano.

O Império Português se estendeu territorialmente tanto que inclusive começou a perder seu caráter marítimo e adquiriu certa continentalidade. Os jesuítas, que na época eram o braço direito do Vaticano, estabeleceram um quartel-general na cidade hindu de Agra. A partir daí, o jesuíta português Antônio de Andrade, disfarçado de hindu, se propôs chegar a misteriosa terra que havia ao norte do Himalaia. Andrade prosseguiria até Deli, cruzaria a passagem montanhosa de Mana (5.608 m de altitude) e seria o primeiro europeu a cruzar para o Tibete da Índia, em 1624. O suposto objetivo de Andrade era encontrar seitas cristãs perdidas e aprender sobre a religião budista - embora o mais provável é que sua verdadeira intenção fosse simplesmente expandir a influência do Vaticano e de Portugal, e reunir informações sobre essa espécie de "imensa Suíça", ou como designada pelo franciscano italiano Odorico da Pordenone, no século XIV, de "a terra aonde mora o Papa dos idólatras". Na cidade de Tsaparang, o rei local acolheu Andrade, que, com comerciantes chineses que chegavam com chá, porcelana e outros bens, pode aprender mais sobre a geografia ao norte do teto do mundo. Assim, em seguida, veio a saber que "o Reino de Poderosos ou Tibete" era composto de numerosos reinos menores, e que estes reinos, junto com "o grande império do Sopo" (Mongólia), que compartilha fronteiras com a China ao Oriente e Moscóvia ao Ocidente, eram, por sua vez parte, de um conceito geográfico maior: a "Grande Tartária". Sem saber, Andrade havia sido a vanguarda de uma penetração oceânica para o *Heartland* da Eurásia - ou seja, o núcleo do continente, a civilização dos grandes espaços, o território mais distante

de qualquer costa do planeta.

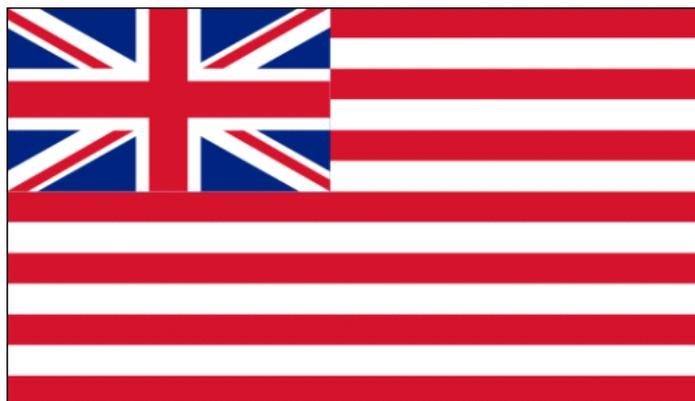
Graças ao trabalho diplomático de Andrade, em 1626, se construiu a primeira igreja católica em solo tibetano, e os jesuítas chegariam a ser conhecidos como "os lamas do Oeste". Enquanto isso, se publicava em Lisboa o "Novo Descobrimento do grande Cathayo, ou Reinos do Tibete, pelo Padre Antônio de Andrade da Companhia de Jesus, Português, no ano de 1626". Andrade morreria em Goa, em 1634, provavelmente envenenado por agente a serviço de um súdito português que estava sendo investigado pela Santa Inquisição. Era época da Reforma, da Contrarreforma, da polarização ideológica, dos radicalismos e das guerras religiosas na Europa... enquanto os turcos invadiam os Bálcãs à vontade.

O IMPÉRIO BRITÂNICO

O bloqueio do Oriente Próximo pelos turcos teve outro efeito: fazer com que a Espanha se arriscasse também ao Atlântico para encontrar uma rota alternativa "às Índias", chegando às Américas e desencadeando alguns processos que culminariam com o auge do poder protestante e, finalmente, com o estabelecimento de um novo coração econômico e comercial no Norte da América. No entanto, até 1898, os Estados Unidos da América seriam uma potência essencialmente continental à margem do velho mundo. Entretanto, a Grã-Bretanha iria desempenhar o papel típico de uma talassocracia (potência marítima e comercial).

Pela distância das arenas geoestratégicas mundiais, as potências marítimas e periféricas necessitam remexer nos assuntos internos do continente, promover balcanizações, colocar um Estado contra outro e evitar desesperadamente que surja qualquer superpotência continental na Eurásia que possa lhes fazer sombra: o velho e infalível "divide e vencerás". Esta estratégia inclui frustrar as rotas continentais terrestres para forçar o uso das rotas marítimas controladas por eles.

Depois de ter superado a seus rivais Holanda (a quem arrebatou Nova Amsterdam, rebatizada Nova York) e França (durante a Guerra dos Sete Anos e as guerras napoleônicas), a estrela inglesa ascendeu velozmente e conquistou um enorme império, que incluía a maior parte dos passos estratégicos marítimos do mundo. Embora os portugueses ainda conservassem muitos postos, a Grã-Bretanha surge como potência índica, formando seu próprio colar de pérolas desde Londres até Hong Kong, e ganhando o domínio hegemônico do oceano por cima de outros pretendentes (holandeses, portugueses, alemães, italianos, franceses). Os ingleses, junto com outras potências, acabariam saqueando a China impunemente, e forçando-a a aceitar o destrutivo comércio do ópio, controlado pela família Sassoon e a *British East India Company*.

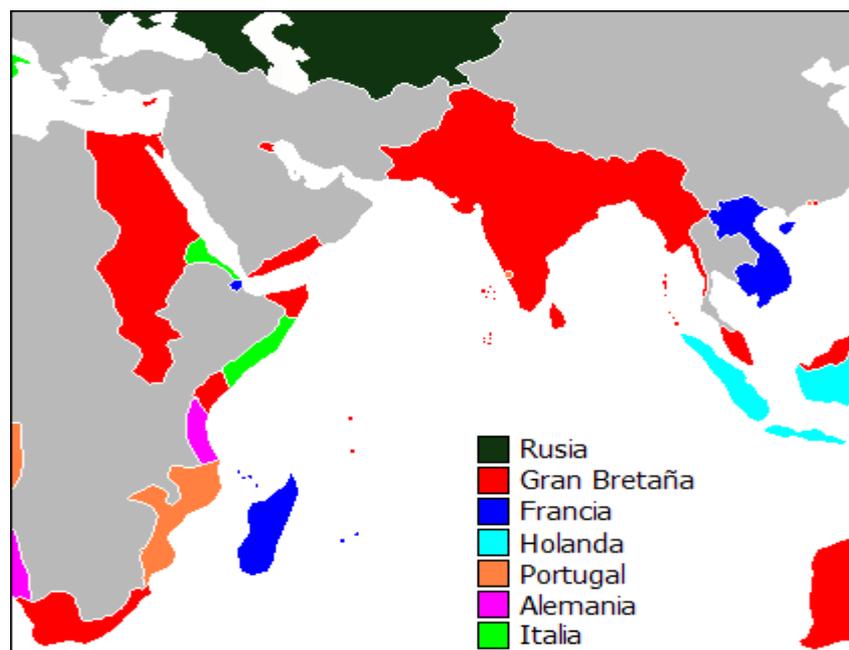


Bandeira da *East India Company*, uma multinacional que foi a ponta de lança do capitalismo e da "abertura de mercados" na Ásia. Na China, esta bandeira deixou lembranças humilhantes e chegou a ser vista com autêntico ódio.

Em 1774, quase trinta anos depois da expulsão dos últimos missionários cristãos (frades capuchinhos) do Tibete, o aristocrata inglês George Bogle chegou a Shigatse, a segunda cidade mais importante do reino, com a intenção de investigar vias de comércio para a *British East India Company*. Bogle também introduziu as primeiras culturas de batata no país. No entanto, no século XIX, a situação dos estrangeiros no Tibete piorou claramente. Tanto o Império Russo (desde a Ásia Central) quanto o Império Britânico (desde a Índia) desconfiavam das intenções do adversário no hermético reino budista. A China reivindicava o Tibete como um protetorado, e os mandarins, hábeis nas questões burocráticas e diplomáticas, excitaram os medos tibetanos quanto aos "demônios estrangeiros" que ameaçariam seu ouro e sua religião. Isto, junto com as profecias locais - que asseguravam que o Tibete cairia no caos ao se abrir à influência estrangeira -, fez com que as autoridades tibetanas proibissem a entrada de qualquer estrangeiro, salvo aqueles dos países vizinhos. A qualquer tibetano que prestasse assistência a um "bárbaro", lhe esperava terríveis penas de tortura, mutilação e morte.

A Inglaterra precisava monopolizar as rotas marítimas entre Oriente e Ocidente, mas havia um problema delineado no horizonte: a ascensão da Rússia czarista. O Império Russo, um vasto e compacto bloco de terra, estava estabilizando enormes espaços da Eurásia, e ameaçava de reestabelecer rotas terrestres entre Europa e China, rotas que estavam totalmente à margem dos mares, bloqueios e colônias dominados por Londres, subtraindo-lhe importância comercial. Os problemas do Império Britânico começavam ali onde terminava seu caráter marítimo: seja Afeganistão (incluindo depois de três sangrentas guerras) ou Tibete, que jamais chegaram a estar sob claro domínio de Londres, sempre entre a influência russa e britânica (acrescentando a persa, no caso do Afeganistão, e a chinesa, no caso do Tibete). Naquele momento, essa corrida as portas de Ásia Central se chamou o **Grande Jogo**: a expressão moderna do eterno conflito entre uma potência "globalizadora" que domina o mar e o mercado (talassocracia) e outra potência "hermética" que domina a terra e o Estado (telurocracia).

Muitos clarividentes (como Julio Verne, Friedrich Nietzsche, o geoestrategista inglês Halford John Mackinder) viram as enormes possibilidades que se abriam ante ao Império Russo e o "*land power*" (em contraposição ao "*sea power*" de Londres), mas talvez o exemplo literário mais pitoresco do Grande Jogo se encontra no livro "*Life's handicap*" (1891), de Rudyard Kipling, no qual um tal de Dirkovitch, oficial cossaco do Czar, aparece na cidade de Peshawar, em plena Índia Britânica (atual Paquistão). O russo é acolhido com admiração, embora não sem certa suspeita, pelos perplexos Hússares Brancos da guarnição britânica, compartilhando com eles relatos de viagens, mas sem revelar qual rota terrestre havia tomado para chegar ali.



Possessões coloniais no Índico em 1885. Deve-se acrescentar também as esferas de influência, que no caso da Rússia incluem uma boa porção da Pérsia, toda a Mongólia (incluindo a Mongólia Interior na China), o Turquestão chinês (Xingjiang) e a Manchúria (onde começavam os problemas com o Japão). A Grã-Bretanha teve presença na zona persa do Baluchistão, no Tibete, e em boa parte do sul da China. O Afeganistão se converteu em um país-tampão, onde tanto os ingleses como os russos renunciaram a suas ambições expansionistas para evitar um conflito maior. Graças ao Afeganistão, as possessões britânicas e as russas não chegaram a compartilhar fronteira.

A inauguração da ferrovia transiberiana, em 1891, causou profunda preocupação em Londres. Nesse mesmo ano, um informe sobre uma incursão cossaca ao sul da cordilheira do Hindu Kush fez os ingleses suspeitarem que os russos tramavam acordos com "os governantes dos insignificantes Estados na fronteira norte da Caxemira e Jammu". Isto precipitou a campanha britânica pelos vales de Hunza-Nagar, do atual Paquistão.

Mas os russos tiveram uma infinidade de possíveis vias de infiltração à disposição. Em 1900 e 1901, dois exploradores russos conseguiram entrar na cidade proibida de Lhasa (capital do Tibete), oficialmente como peregrinos mongóis, contando com a ajuda de Agyan Dorzhiev, um associado do Dalai Lama nascido na Rússia e de etnia buriata (em 1909 contribuiria na construção de um templo budista em São Petersburgo). Em 1904, os britânicos tiveram sérias suspeitas de que o Czar havia firmado tratados secretos com as autoridades religiosas do Tibete (os czares eram considerados ali encarnações de "bodhisatvas" desde a época de Catarina, a Grande), que poderiam ameaçar os interesses britânicos. O coronel Francis Younghusband liderou nesse ano uma expedição britânica a Lhasa, esmagando a resistência que encontrou. Depois de então, os ingleses impuseram aos tibetanos - na ausência do 13º Dalai Lama que fugiu para a Mongólia, território sob influência russa - a mais formidável arma que tiveram: um tratado de comércio.

Nos círculos de poder financeiro e comercial do mundo anglo-saxônico estava ficando cada vez mais claro que o czar deveria cair, caso contrário acabaria estabilizando a Ásia Central e estabelecendo pontes com China, Índia e Europa. O Império Russo e a antiga Rota da Seda prosperavam apesar das colônias e centros financeiros britânicos, e a Rússia acabaria conseguindo por terra o que os europeus estavam tentando pelo mar: penetrar nos vastos mercados de China e Índia. Mais além: a mera possibilidade de que

os impérios absolutistas centrais (Alemanha, Áustria-Hungria, Turco-Otomano e Rússia) pudessem chegar a algum tipo de acordo, devia causar preocupação no ocidente.

Porém, o perigo czarista não era tão ameaçador que não pudesse ser solucionado com algumas oportunas agitações e guerras, e mesmo uma revolução, que fizessem o que o protestantismo e o liberalismo não haviam alcançado nos reinos autocráticos durante séculos: derrubar a velha ordem e integrar seus restos em um novo sistema geopolítico menos perigoso para "os mercados"...

ROTA DA SEDA: BLOQUEADA DE NOVO

É uma realidade que a revolução bolchevique de 1917 foi financiada com capital procedente dos grandes magnatas da Wall Street, a City e outros centros financeiros [1]. Por que os capitalistas ajudariam revolucionários supostamente anti-capitalistas? Pelo mesmo motivo pelo qual atualmente os serviços de inteligência atlânticos favorecem a expansão do radicalismo islâmico sunita: porque na realidade lhes ajuda a implementar sua agenda.

A revolução bolchevique frustrou qualquer possibilidade de reconstituir a Rota da Seda, já que a União Soviética se delineou como uma potência hostil ao Ocidente. A foice comunista substituiu a meia lua turca, e foi estabelecido uma espécie de novo Império Otomano que bloqueava o acesso ao Oriente e que forçava a Europa a comercializar com os Estados Unidos e a depender de seu astuto intermediário, o Reino Unido.

Embora o bolchevismo tenha inaugurado uma era de matanças, destruições e atrocidades que impalideceriam as piores perseguições czaristas, os tratados da URSS com o Reino Unido e os EUA nunca cessaram[2]. Durante a Segunda Guerra Mundial, as potências do Eixo se rebelaram contra esta ordem mundial, preferindo voltarem-se ao Leste ao invés do Oeste. O resultado foi a queda de todas as máscaras: uma aliança entre o capitalismo anglo-americano e o comunismo soviético, que arrasaria totalmente o centro da Europa, tirando sua iniciativa internacional e partindo o continente europeu em dois durante décadas de colonização direta por parte de Washington e Moscou.

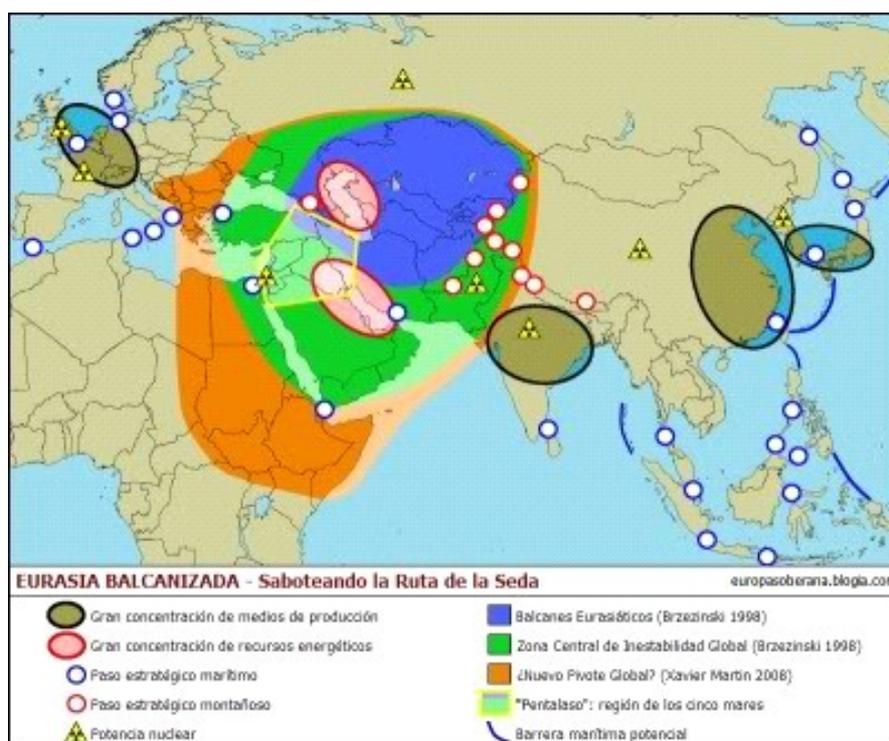
A Europa perderia a maior parte de suas colônias depois da Segunda Guerra Mundial, e com isto, foi tocada de morte em seu protagonismo internacional. Em contrapartida, os países do mundo eram pressionados e amedrontados pela balança de poder entre EUA e URSS, forçados a aliar-se a uma das duas superpotências. O estabelecimento do Estado de Israel (esta obra-prima de balcanização eurasiática) no ponto exato onde convergem Europa, Ásia e África, frustrou de antemão qualquer possibilidade de que o mundo árabe pudesse modernizar-se, unir-se em um bloco e jogar um papel intermediário entre o Leste e o Oeste. Assim como, proporcionou ao poder anglo-americano um eficiente aeródromo ao fundo do Mediterrâneo.

A queda da Cortina de Ferro em 1991 prenunciava uma nova mudança geopolítica. George Bush pai não se equivocava muito quando previa uma "nova ordem mundial": sob a auspícios do neoliberalismo, o cadáver do que havia sido a URSS foi saqueado impunemente por multinacionais estrangeiras e vorazes oligarcas mafiosos, muito bem relacionados com os círculos financeiros de Nova York e Londres. A colonização e arrasamento total da Rússia fez a festa do eixo atlantista, mas a inesperada reconstrução do poder russo a partir de 1999 exigiu uma nova estratégia: posto que a Rússia não podia ser balcanizada como a antiga Iugoslávia, teria-se que buscar outros modos de frustrar as rotas terrestres entre o Ocidente e Oriente, e fazer de tudo o possível para envenenar as relações diplomáticas na Eurásia.

Com este objetivo, o radicalismo islâmico cai nas graças do atlantismo, que já lhe teria servido no passado (por exemplo, no Afeganistão) para conter a influência soviética

e também o panarabismo. Desde a queda do Império Otomano, o eixo anglo-americano teria cultivado conscientemente suas relações com a petro-ditadura da Arábia Saudita (nas palavras de Gaddafi, um país "criado pela Grã-Bretanha e protegido pelos Estados Unidos") e com os serviços de Inteligência do Paquistão, Estado que colocaram em seu bolso durante a Guerra Fria. Estes dois países foram a base perfeita para os planos atlantistas: a Arábia Saudita e seus fluxos quase ilimitados de petrodólares, e o Paquistão com sua enorme população e áreas inacessíveis, e ambos tinham uma alta proporção de homens jovens, de pouca cultura e facilmente arrigimentáveis pela retórica religiosa. Esta base social seria presa fácil da CIA, do MI6, do ISI (Paquistão), do Mossad e outros serviços de inteligência especializados em agitações, manipulações e operações psicológicas (*psy-ops*). Essa é a origem do "radicalismo islâmico" e do "terrorismo internacional" como hoje é conhecido, um "movimento global" fortemente enraizado no ramo islâmico sunita (especialmente nas correntes salafistas), que serve para conter a influência xiita e cristã, para proporcionar *casus belli* ao atlantismo e balcanizar todo o espaço desde os Balcãs e o Mediterrâneo Oriental até Índia e China – e também, cada vez mais, o norte da África e o sudeste asiático. Esta instabilidade faz com que as rotas continentais eurasiáticas, muito mais antigas, simples e "lógicas" geopoliticamente falando, sejam cada vez mais inviáveis.

Bloqueando a Rota da Seda, o atlantismo (ou seja, o bloco anglo-americano-israelita e a OTAN) assegura que os esforços comerciais da Europa, Índia e China se orientem para o mar, não para a terra. O mar não vem a ser mais que um imenso funil que leva para gargalos e passagens controladas pelo atlantismo. Também ocupando o Afeganistão, os anglo-americanos ter sido capaz de dominar o tráfico de heroína, que passa através do espaço turcófono da Ásia Central e chega às zonas albanesas do Kosovo (muitas vezes sob o abrigo de bases militares estadunidenses), para então ser distribuída por toda a Europa. A heroína também causou enormes estragos na Rússia e na Irã, onde as autoridades travam praticamente uma guerra civil de baixa intensidade contra os traficantes no leste do país.

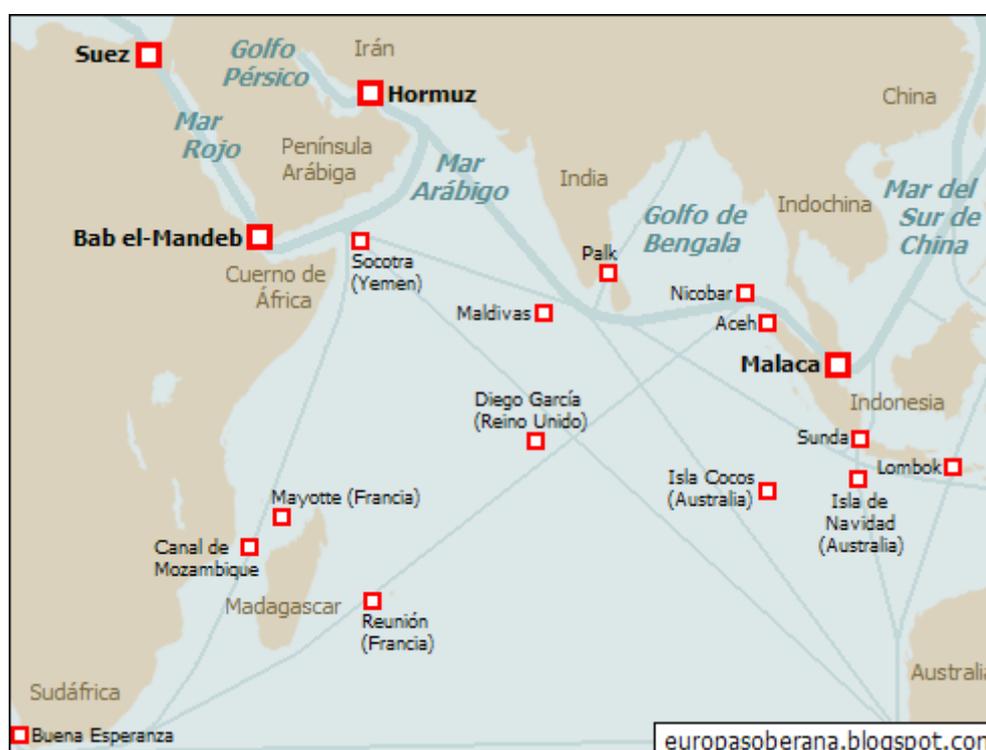


O panorama atual. Os diversos centros econômicos eurasiáticos desejam comerciar entre eles

e estabelecer rotas para tal fim. Contudo, os centros norte-americanos (com um pé no continente europeu graças à Grã-Bretanha) pretendem monopolizar todo o comércio e, logicamente, desejam, portanto, que o comércio europeu se oriente ao Atlântico e o asiático ao Pacífico. Qualquer tentativa de conectar os centros econômicos asiáticos com os europeus, são consideradas más notícias para o eixo anglo-americano. Assim, a política exterior deste eixo consiste em balcanizar a Eurásia, semeando instabilidades geopolíticas para inviabilizar as rotas terrestres (para que todo o comércio se oriente para a periferia e rotas marítimas controladas pelo eixo anglo-americano, ao invés de direcionado para o interior continental) e, sobretudo, evitar o surgimento de superpotências e grandes espaços comuns no continente, em posição de competir com o atlantismo. Não é necessário ser um gênio para perceber que enquanto persistir a balcanização na "região intermediária", a Rota da Seda não é viável.

A IMPORTÂNCIA ATUAL DO ÍNDICO

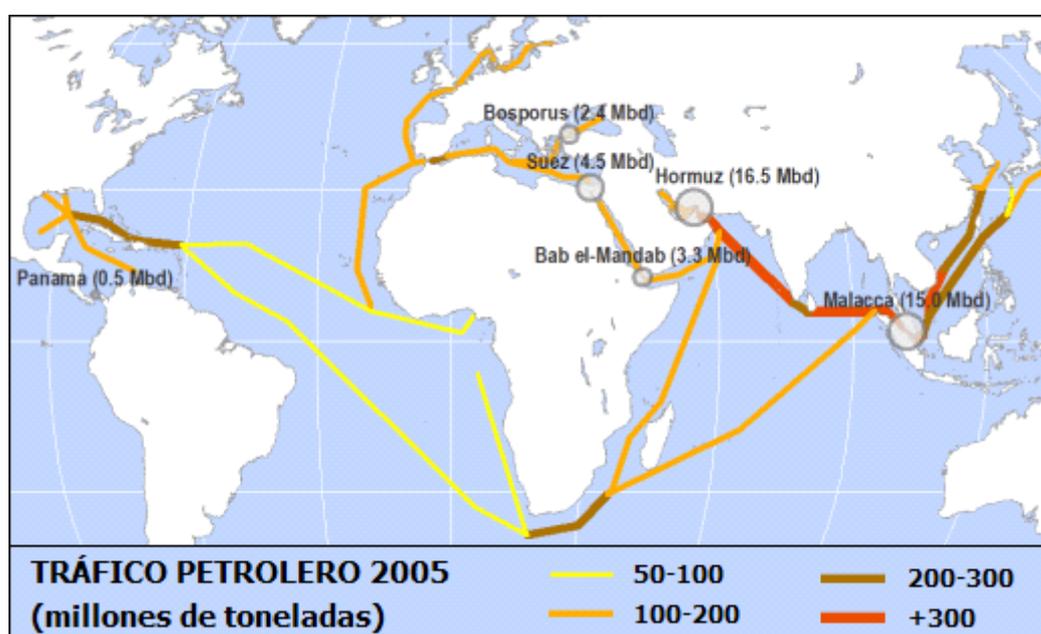
Os oceanos ocupam a maior parte da superfície do planeta e permitem transportar enormes quantidades de mercadorias a um custo relativamente baixo, de modo logicamente se apresente como um vetor prioritário da globalização e que monopoliza 90% do comércio internacional - especialmente em vista das oportunas instabilidades territoriais terrestres. Nas seções acima tomamos claro que quando as rotas terrestres eurasiáticas não são viáveis, o Índico se converte na rota predileta, e portanto, quem domina o Índico, domina o fluxo comercial entre Oriente e Ocidente, atazanando a Eurásia. É muito oportuno, portanto, destacar o importante papel que desempenha o Índico no jogo estratégico atual.



Familiarizando com o Índico: principais rotas e passos estratégicos.

- O Índico é o espaço marítimo que mais monopoliza o tráfico petrolífero. Absolutamente *todo* o petróleo saído do Golfo Pérsico por via marítima, passa

necessariamente pelo Índico. Neste tráfico deve-se acrescentar o petróleo que atravessa o Mar Vermelho (especialmente sudanês), o Cabo da Boa Esperança (especialmente nigeriano e venezuelano) e o Mar do Sul da China (especialmente malásio e bruneano). Estes fatos não são triviais tendo-se em conta que **o petróleo é o principal combustível da civilização moderna** - não só para impulsionar o transporte, mas também para obter plásticos, pesticidas, fertilizantes, fibras sintéticas, tintas, alcatrão, medicamentos, lubrificantes, óleos e uma infinidade de produtos químicos. Portanto, qualquer potência interessada no petróleo (Estados Unidos, União Europeia, Índia e a China, especialmente) deve prestar atenção ao Índico se pretende assegurar sua economia. As más notícias para os Estados Unidos são que este está muito pior situado geograficamente que a China para dominar o Índico. As boas notícias aos norte-americanos são que contam com um importante aliado regional interessado em frear a ascensão da China e disposto a defender sua posição: a Índia.



Este mapa mostra o volume do tráfico petrolífero marítimo em 2005. As tendências atuais já denunciam: tanto o Índico quanto o Mar do Sul da China, são as rotas marítimas mais transitadas. A importância capital dos países indostanos e indochineses e dos estreitos de Ormuz e Malaca é evidente. A boa localização das ilhas de Sri Lanka (antigo Ceilão português), Taiwan (antiga Formosa portuguesa) e Filipinas também merece destaque. É interessante também constatar outras rotas importantes no Mediterrâneo espanhol, no sul da África e no Caribe (a importância de Cuba), assim como a falta de importância petrolífera do Pacífico propriamente dito.

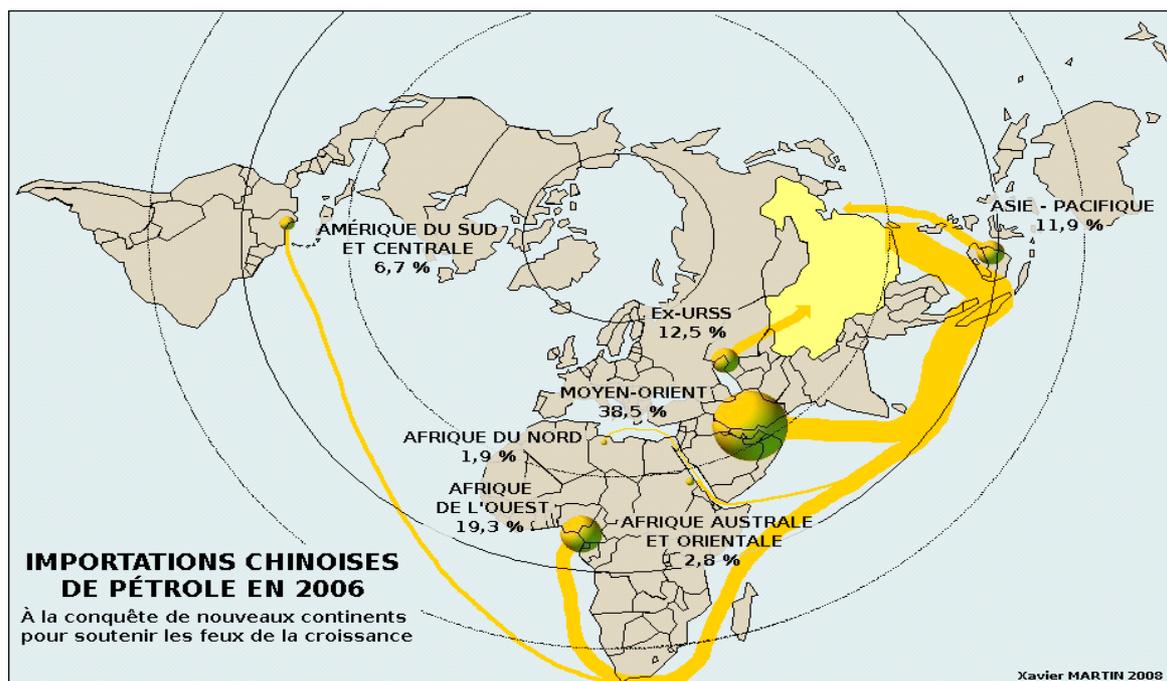
- **O Índico abriga a linha vital da economia chinesa.** A China depende desesperadamente de um cordão umbilical que se estende desde o Golfo Pérsico e o Mar Vermelho até seus portos. Através deste cordão umbilical, chegam à China enormes quantidades de hidrocarbonetos árabes, persas, sudaneses, nigerianos, etc. O Colar de Pérolas segue fielmente estas rotas, a uma distância mais ou menos prudencial. Segue-se que quem controla o Índico, tem em suas mãos a chave da economia chinesa. Bastaria

bloquear este cordão umbilical em algum de seus pontos mais vulneráveis (inevitável pensar no estreito de Málaca) para colocar o gigante asiático de joelhos por estrangulamento. A China é consciente dessa vulnerabilidade associada a sua linha vital, de modo que busca maneiras de diversificá-la e descongestioná-la, preferindo antes muitas rotas dispersas que uma única autoestrada marítima mega-concentrada.

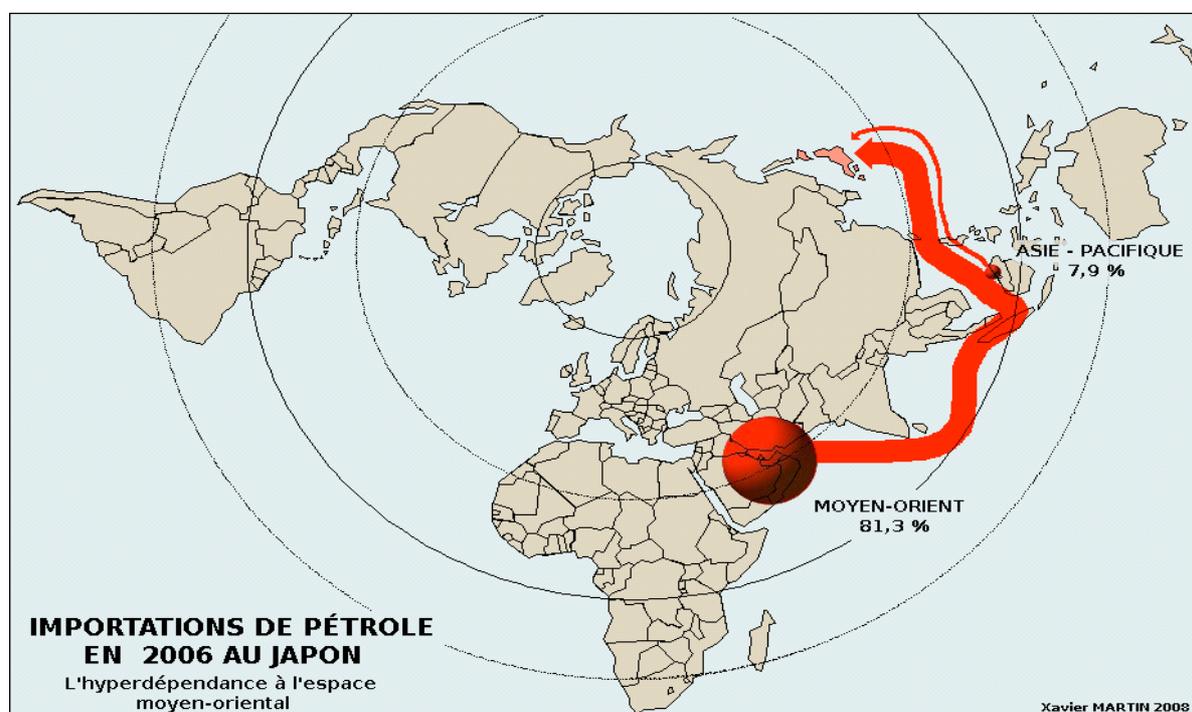


Lifelines ou linhas vitais da economia chinesa. Com o objetivo de descongestionar estas rotas, a China tem estabelecido diversos "portos quentes" (por exemplo no Paquistão, Bangladesh ou Myanmar) que as conectam com o território chinês através de corredores estratégicos. Tais portos formam parte do Colar de Pérolas.

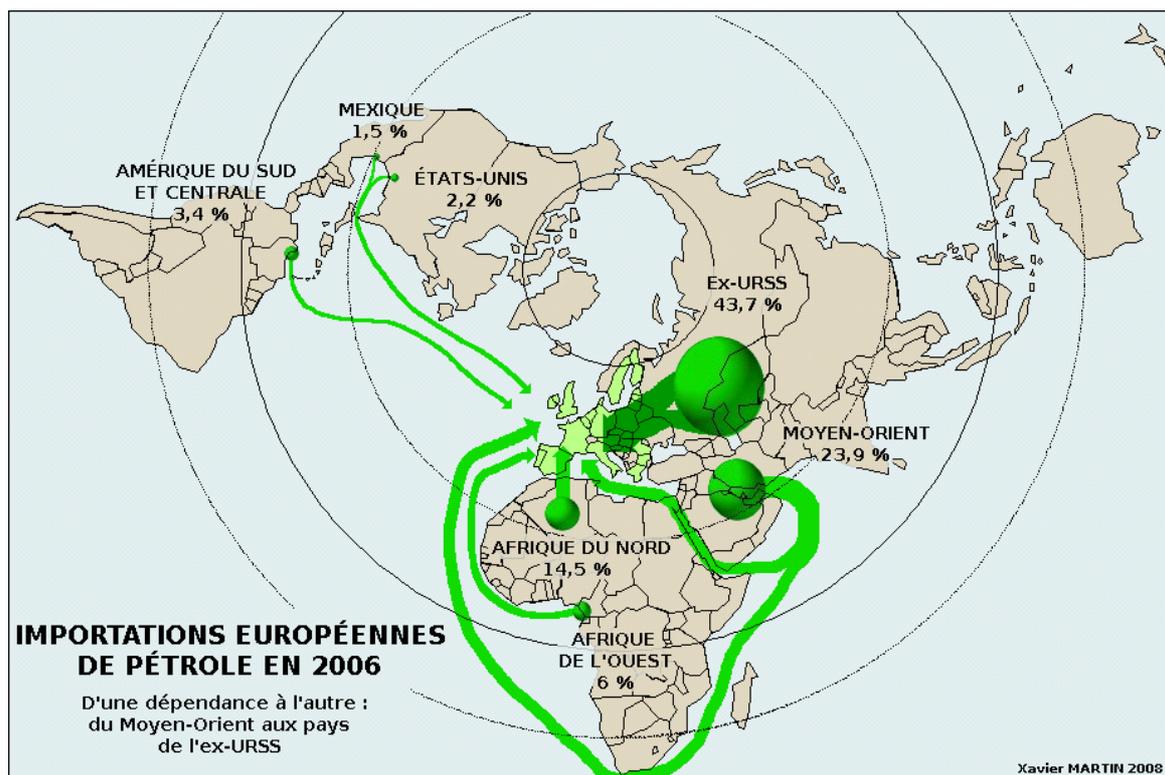
No entanto, como podemos ver nos mapas seguintes, o Índico é muito importante, não só para a China, mas para todos os grandes importadores de petróleo do mundo. É preciso considerar ainda a Índia (que goza de sua proximidade com o Oriente Médio e Ásia Central) e o Brasil (que depende fortemente do Sul da África e do Canal de Moçambique, mas está em processo de converter-se em potência produtora de petróleo).



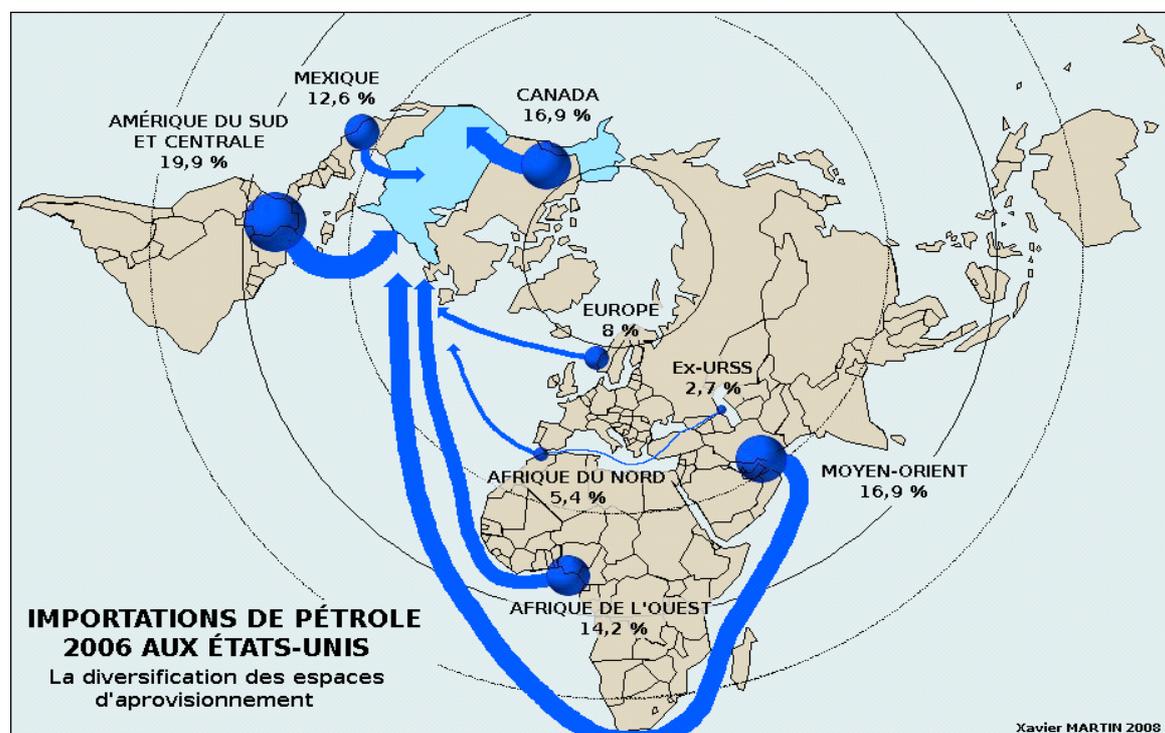
Por mais que diversifique suas fontes de petróleo, a China depende quase que totalmente do Índico para transportá-lo. Fonte: blog Xavier Martin.



Das grandes economias mundiais, o Japão é a que mais desesperadamente depende do Oriente Médio e, portanto, do Índico. Fonte: blog Xavier Martin.



O fornecimento petrolífero da Europa está razoavelmente diversificado em termos de fontes e rotas. Ao mesmo tempo em que o Oriente Médio perde protagonismo em favor do espaço ex-soviético, ocorre uma aproximação entre a União Europeia e a Federação Russa. Fonte: blog Xavier Martin.



Apesar de seu interesse infame pelo Oriente Médio, os Estados Unidos tem uma oferta de óleo amplamente diversificada. Graças à Guerra da Líbia é de se esperar que suas importações de petróleo norte-africano subam, contribuindo ainda mais para esta diversificação. Fonte: blog Xavier Martin.

• **O Índico abriga quatro "chokepoints"** (gargalos ou passos estratégicos) **marítimos importantíssimos para o comércio internacional**. Tal como acontece com a maioria dos passos estratégicos marítimos do mundo (com as notáveis exceções de Suez, Panamá e Bósforo-Dardanelos), cada um destes estreitos está nas mãos dos mais distintos Estados. Estas balcanizações foram planejadas conscientemente no passado - supostamente no interesse do comércio internacional, para que nenhuma potência monopolizasse exclusivamente um passo estratégico. Na hora da verdade, esta divisão territorial favorece a infiltração das potências marítimas que controlam o comércio internacional. Quem domina estes *chokepoints* pode lançar-se ao redor de todo o Índico ou obrigar a seus rivais a tomar rotas alternativas que incrementariam tanto os custos que não seriam rentáveis. Antes de continuar, e para situarmos no contexto das cifras petroleiras que lidaremos a seguir, tenhamos em mente que a produção mundial de petróleo em 2009 equivaleu à 84 milhões de barris diários.

1 - O estreito de Ormuz (Irã, Oman e Emirados Árabes Unidos) liga o Golfo Pérsico com o Índico, é o *chokepoint* crucial do comércio petroleiro mundial, e um dos pontos geopolíticos mais tensos e quentes do planeta. Desde 1507 até 1622, esteve controlado pelos portugueses. Aqui circulam diariamente uma média de 13 navios petroleiros, transportando 17 milhões de barris: 35% do tráfico petroleiro marítimo do mundo, e 20% do comércio petroleiro mundial. Mais de 75% deste petróleo vai para a Ásia (notavelmente a China, Japão, Índia e Coreia do Sul).

Ormuz se encontra em uma importante encruzilhada: a linha que divide o mundo persa (pró-russo e pró-chinês) do mundo árabe (pró-anglo-americano). As relações do assediado Irã com a maior parte de seus vizinhos petro-árabes (Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Bahrein, Kuwait e Omã) são extremamente tensas e proporcionam uma justificativa perfeita para a presença militar anglo-americana na zona. O Irã tem pretensões expansionistas em todo o Golfo, entre outras coisas pelo fato da maior parte da população do litoral do Golfo ser xiita. A doutrina militar iraniana consiste em bloquear o estreito de Ormuz (implantando minas, estabelecendo navios e submarinos, etc.) no caso de que fosse atacado por alguma potência estrangeira. Se isto acontecer, o barril de petróleo poderia superar facilmente os 200 dólares (atualmente ronda os 100 dólares). Não é preciso dizer que isso encareceria todos os produtos derivados do petróleo ou que dependem do mesmo para ser transportados: gasolina, combustível diesel, plásticos, comida, fertilizantes, pesticidas, medicamentos, etc.



O estreito de Ormuz. Observe que mesmo se o Irã bloquear o estreito, os Emiratos Árabes continuaria proporcionando uma ponte terrestre entre o Golfo Pérsico e o Índico (Golfo de Omã), a menos que o Irã bloqueasse também a costa Leste deste país.

2 - O estreito de Málaca (Singapura, Malásia e Indonésia) liga o Índico com o Mar do Sul da China (o *Mare Nostrum* oriental). É um passo estratégico problemático para os navios por sua baixa profundidade e sua extrema estreitura, de modo que os navios muito grandes (que superam o chamado "Malaccamax") tem de tomar rotas alternativas, por exemplo, pelo estreito de Lombok. Outros problemas incluem a pirataria e os incêndios florestais na Sumatra, que reduzem a visibilidade dos navios. Apesar destes fatores, o tráfego marítimo é tão denso neste estreito que tem sido denominado "estrada de ferro". Segundo o Departamento de Energia dos Estados Unidos e da Organização Marítima Internacional das Nações Unidas, por Málaca passam 30% das mercadorias do mundo. No que se refere ao petróleo, 20% do tráfego petrolífero marítimo do mundo (incluindo 80% do petróleo chinês) atravessa o estreito todos os dias. Quanto ao gás natural liquefeito (GNL), falamos sobre um colossal dois terços do fluxo mundial. **[3]** O estreito é absolutamente crítico para as economias asiáticas (portanto, para a economia mundial), e graças a sua descomunal importância, Singapura, ex-colônia britânica, tem sido um importante centro financeiro. A delicadeza deste passo tornou-se muito clara em Janeiro de 2012, quando a Marinha iraniana o bloqueou suas águas durante exercícios militares, como gesto de advertência às potências intervencionistas do mundo.



Estreito de Málaca. A enorme importância econômica da cidade-Estado de Singapura (um enclave de influência anglo-americana, bem relacionado a Londres desde a época colonial) depende diretamente de seu domínio do ponto mais crítico do estreito: o canal de Phillips, com 2,8 km de largura e somente 25 metros de profundidade. Os navios muito grandes (que excedem o chamado "Malaccamax") devem tomar uma rota alternativa pelo estreito indonésio de Lombok e subir até as Filipinas. Observe que a região indonésica de Achém - oportunamente para as potências atlânticas (dada sua importância estratégica) - está em processo de balcanização desde 2003, quando se impôs formalmente a Sharia, o código de leis muçulmano. No ano seguinte, Achém resultou na região mais afetada pelo maremoto do Índico.

3 - Bab el-Mandeb (Djibuti, Iêmen e Eritreia) liga o Mar Vermelho com o Índico. Junto com Suez, a "Porta das Lágrimas" (seu nome árabe) é chave para passar do Mediterrâneo ao Índico, e em tempos pré-históricos, possivelmente, foi uma das pontes do *Out of Africa*. O estreito havia sido uma das causas da rivalidade geopolítica entre Egito (que controla Suez) e Etiópia, que motivou o apoio do Egito à separatista Eritreia na guerra de 1998-2000. Este conflito havia sido, por sua vez, causador de boa parte das instabilidades do Chifre da África, já que a Eritreia experimentou impor sua moeda à Etiópia baseado em que era sua saída ao Mar Vermelho, e a Etiópia se negou, optando por sair ao mar através da região somali de Somalilândia, e causando uma grave crise econômica na Eritreia. A Somalilândia é independente de fato, e se não é um Estado reconhecido internacionalmente, é devido às manobras do Egito, que obviamente suspeita de que a Etiópia venha a controlar de vez as fontes do Nilo Azul e de uma boa parte de Bab el-Mandeb. Djibuti é uma base anglo-americana e francesa, e o Iêmen é praticamente um Estado falido em processo de balcanização, onde se enfrentam Arábia Saudita, Irã, diversas milícias fundamentalistas e grupos de operações especiais dos EUA. As águas territoriais estão atormentadas de piratas, algo compreensível tendo em conta que por elas circulam 3,2 milhões de barris de petróleo ao dia e uma boa parte do comércio internacional.



Estreito de Mandeb. Observe que em caso de bloqueio do estreito, o Iêmen poderia estabelecer uma ponte de terra entre o Mar Vermelho e o Índico (Golfo de Adén). A balcanização do Iêmen, promovida desde o estrangeiro, está muito avançada. Isto poderia entranhar a separação do Iêmen do Sul, como durante a Guerra Fria, ou configurar um Estado próprio para os iemenitas xiitas. Algo similar se passa na Somália, com as regiões separatistas de Somalilândia e Puntlândia, que são independentes de fato: quanto mais dividido politicamente está todo este espaço, mais fácil de manipular pelas potências marítimas.

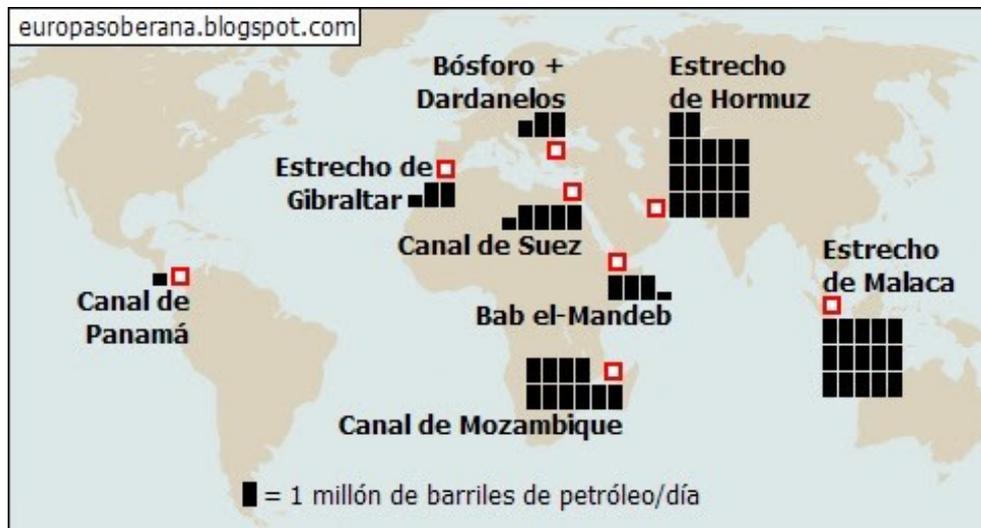
4 - O Canal de Moçambique é o espaço marítimo que separa Moçambique da ilha de Madagascar. A maior parte do tráfego marítimo que passa pelo cabo sul africano da Boa Esperança, transita também por este canal, que de tão largo não chega nem perto dos outros estreitos que temos visto. O autor do presente artigo não havia encontrado cifras do tráfego petrolífero pelo Canal de Moçambique. As fontes sul-africanas falam de 30% do fornecimento mundial de petróleo e 98% do tráfego marítimo sul-africano. Outras fontes falam de 2.500 petroleiros ao ano, e outras dizem que em 1999 passaram 5.000 petroleiros, dos quais 1.200 eram VLCC (*Very Large Crude Carriers*) de 200.000 toneladas de petróleo ou mais. Tendo em conta que por lá passam todos os super petroleiros que não cabem no Canal de Suez, o autor deste artigo havia optado pela prudência ao atribuir ao Canal de Moçambique um tráfego de 10 milhões de barris diários.

O Canal de Moçambique está destinado a converter-se em um pivô crucial do eixo IBAS (Índia-Brasil-África do Sul). A influência hindu vem representada por sua diáspora de emigrantes em todos os países do canal, a influência do Brasil passa pela lusofonia de Moçambique e sua dependência econômica, e a influência da África do Sul pelos fatores antes mencionados, assim como pelo planejado oleoduto Moçambique-África do Sul. Porém, não pode-se esquecer a França, que mantém no canal uma importante presença

(nestes links² pode visualizar diversas posições francesas no Índico), e cujo idioma se fala no Madagascar, ex-colônia francesa.



Canal de Moçambique. A destacar sua influência francófona e Lusófona, assim como sua enorme relevância para a África do Sul, Brasil e Índia.



Tráfego petrolífero pelos principais "chokepoints" marítimos do planeta, em milhões de barris ao dia. Como orientação, os Estados Unidos consomem uns 19 milhões de barris por dia, a União Europeia 14 milhões e a Espanha 1,4 milhões. Na China, o consumo petrolífero se aproxima dos 9 milhões e está incrementando a passos largos, pulverizando todas as previsões ano após ano. Se acredita que para 2015, a China estará consumindo 13,5 milhões de barris ao dia. A Índia leva um caminho similar. Este crescimento descontrolado do apetite petrolífero por parte do mundo em geral, e da Ásia Oriental em particular, entra em conflito com as reservas petrolíferas (que são limitadas) e com a produção de petróleo (que não poderá manter-se neste ritmo indefinidamente). À medida que a demanda de petróleo aumenta e a oferta diminui, se pode esperar que os preços do petróleo (portanto, da gasolina) se ponham nas

² http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d6/TAAF-CIA_WFB_Map.png e <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2c/TAAF-fr.png>

nuvens, que as principais potências mundiais - atemorizadas pelo colapso econômico - comessem uma luta surda por recursos energéticos e que estes recursos se manchem com o sangue de milhões de pessoas. Tudo parece indicar que a luta começou ao final de 2001, com os atentados de 11 de Setembro e a invasão do Afeganistão. Os pontos mais fortes são o Golfo Pérsico, o Cáspio e o Mar do Sul da China. E o domínio do Oceano Índico é crucial para os três cenários.

• **O Índico é o oceano mais afastado do raio de ação de Washington.** Os Estados Unidos estão muito bem situados para dominar tanto o Atlântico como o Pacífico (e em menor medida, o Mediterrâneo, sempre que Gibraltar estiver protegido), mas o domínio do Índico implica em muitos problemas.

Pela rota atlântica, a África exerce uma postura de geobloqueio, em que os Estados Unidos devem penetrar no Índico através do Mediterrâneo e o Mar Vermelho. Para este, deve, por sua vez, passar por três delicados gargalos: Gibraltar, Suez e Bab el-Mandeb. A outra opção é a rota do Cabo da Boa Esperança, que passa pela África do Sul, mas que está em processo de ser monopolizada pela Índia e Brasil. Se os EUA pretendem dominar o Índico ocidental, é vital que o AFRICOM (comando africano do Pentágono) estabeleça uma ou várias bases no sul da Bacia do Nilo (por exemplo, no Sudão do Sul, Uganda, Etiópia ou Quênia) e que estabeleça um "cordão sanitário" no Chifre da África (isto é, a parte da África mais próxima ao Golfo Pérsico, Índia e China). O Estado de Djibuti, junto com a nova base de drones das ilhas Seychelles, a independência do Sudão do Sul e as intervenções militares no Iêmen, formam parte deste plano.

Pelo Pacífico, o Índico parece a primeira vista mais acessível à penetração marítima, mas a distância é maior, e um segundo olhar ao mapa revela muitos gargalos (Málica, Sunda, Lombok, Torres, Makassar, etc.), diversas ilhas de geobloqueios e, como veremos num artigo futuro, dos "cinturões defensivos" naturais da China, da qual o mais importante é o Cinturão de Fogo (Aleutas-Kurilas-Japão-Ryukyu-Taiwan-Filipinas-Malásia-Brunel-Singapura). A estratégia dos Estados Unidos neste espaço consiste em manter bases estratégicas em várias ilhas (Havaí, Guam, Midway, Okinawa, proximidade das Marianas, etc.) e ganhar diplomaticamente os Estados que circundam as águas chinesas, com o objetivo de estrangular o espaço marítimo do gigante asiático.



O "Global traffic map" (2010) representa o tráfego de chamadas de voz, mas indica muito bem como o Índico é o espaço marítimo mais distante e inacessível para os Estados Unidos. Para poder dominar o Índico, o atlantismo deve manter uma rede de bases estratégicas que garantam o apoio logístico deste domínio. Esta cadeia depende de um fornecimento contínuo de dinheiro e do status do dólar como moeda de reserva internacional, e é mais frágil do que parece. Os EUA necessitam penetrar no Índico desde o Leste (por exemplo, Austrália, Japão e Indonésia) e desde o Oeste (por exemplo, desde a Bacia do Nilo, Iêmen, Seychelles, Djibuti e Chifre da África).

• **O Índico é a opção da China para se aproximar do Golfo Pérsico.** A China necessita desesperadamente obter "portos quentes" para sair do Índico, diversificar suas rotas e não depender tão incondicionalmente do estreito da Málaca. Por suposto, qualquer potência que deseje aproximar-se do Golfo Pérsico pelo mar, deverá por força utilizar o Índico. A particularidade da China consiste em que poderia conectar-se ao Golfo também por terra se o entorno geopolítico das rotas estivesse tranquilo, mas com tantas instabilidades territoriais cultivadas conscientemente pelo atlantismo (Xinjiang, Tibete, Caxemira, Waziristão, Baluchistão, Afeganistão), a Rota da Seda não parece muito viável para a potência asiática. Desse modo, a China se vê forçada a comerciar pelo mar, se contentando em estabelecer bases no Índico e corredores comerciais que as conectem com o território chinês, para aliviar um pouco a enorme densidade de seu fluxo comercial por Málaca e diversificar seu fornecimento. Apostar tudo em uma só carta geralmente não é um bom negócio... especialmente se essa carta pertence ao rival.

• **O Índico banha as costas dos países com as maiores populações muçulmanas** do mundo: Paquistão, Índia, Indonésia e a abarrotada e insalubre Bangladesh. Vale a pena lembrar que o radicalismo islâmico, embora esteja fortemente infiltrado e financiado pelo eixo anglo-americano e petro-árabe, havia sido designado como "inimigo da globalização", um pretexto internacional para a intervenção. Nada melhor que problemas globais e sem fronteiras ("terrorismo internacional") para impor soluções e instituições igualmente globais e sem fronteiras. De qualquer modo, a "ameaça terrorista" significa que o atlantismo tem muitas desculpas para estabelecer bases no Índico e militarizar suas águas, utilizando como pretexto a inevitável contrapartida marítima do "terrorismo internacional": a "pirataria internacional".

• **O Índico contém uma imensa força de trabalho.** Se somássemos a população de todos os países da costa do Índico, seriam mais de 2 bilhões de habitantes (comparasse com os 2,8 bilhões do muito maior Pacífico). A particularidade da força de trabalho do Índico é que se trata de uma mão de obra muito mais dócil e indefesa que, por exemplo, os trabalhadores europeus ou norte-americanos brancos, mais acostumados aos direitos trabalhistas e a um nível de vida maior - por onde, pouco "proletariáveis". Mas com a alegre colaboração dos governos locais, muitas multinacionais do Primeiro Mundo (entre elas *Nike, Walt Disney, The Gap, Primark, Wal Mart, Topshop, Reebok* e muitas outras) estão estabelecendo **sweatshops** ou *sweat factories* [4] nas Mecas Índicas da globalização, como Índia, Paquistão, Sri Lanka, Bangladesh, Tailândia, Malásia, Indonésia e talvez, proximamente Myanmar (Birmânia). Nestes Estados, o "capitalismo sem fronteiras" se aproveita da superpopulação, da natalidade explosiva, da falta de escrúpulos e do egoísmo das castas dirigentes, e da miséria da maior parte de seus habitantes, assim como da covardia das leis locais quanto aos direitos trabalhistas e ambientais. Isso implica a existência de grandes capitais com enormes interesses financeiros nestes países e que estão dispostos a lutar para mantê-los. Estes governos e capitais sem escrúpulos são os responsáveis pela deslocalização empresarial e industrial, o desmantelamento do tecido produtivo, a epidemia de greves, o decréscimo econômico e o *dumping* social geral de muitos países do Primeiro Mundo.

• **O Índico abriga importantes centros financeiros** que se enfrentam em grandes desafios futuros:

Singapura se beneficia de sua posição estratégica inigualável: dividida entre Índico e Pacífico, representa um dos bloqueios do Mar do Sul da China, um dos portos mais

descomunais do mundo e um tráfico diário de mais de 15 milhões de barris de petróleo. Como muitos centros financeiros do mundo, Singapura tem melhores contatos com a *London City* que com os centros financeiros de seu entorno (Hong Kong, Xangai, Tóquio). Seu grande problema é que a China venha a diversificar suas rotas de fornecimento de petróleo, por exemplo, estabelecendo corredores energéticos no Paquistão e no Myanmar, um oleoduto direto desde o Golfo Pérsico até sua província de Xinjiang e/ou escavando um canal no istmo tailandês de Kra. Estes projetos lhe tirariam um enorme protagonismo às rotas marítimas do estreito de Málaca, portanto, à Singapura e ao atlantismo. O outro problema de Singapura é o fantasma de uma possível guerra naval no Mar do Sul da China.



Imagem que vale mais que mil palavras: a Armada de Singapura vigia o estreito de Málaca, enquanto passa um petroleiro. O tráfico marítimo, por si só complicado pela geografia do estreito, se vê ameaçado pela pirataria e, cada vez mais, pelo espectro de uma possível guerra no Mar do Sul da China.

Dubai (Emirados Árabes Unidos) se beneficia de ser a capital de um país que dividido entre o Golfo Pérsico e o Índico, e por onde passa inclusive mais petróleo que pelo estreito de Málaca. O problema de Dubai (em geral de todo os petro-regimes árabes) é a importante influência iraniana e xiita em todo o Golfo, a não disponibilidade de mão de obra barata e em quantidade nas proximidades, a dependência econômica de suas exportações petroleiras (que passam em sua maior parte pelo estreito de Ormuz) e as fortes instabilidades na região. Recentemente, os Emirados haviam acolhido uma superlotação de efetivos militares estadunidenses, e abriga bases de drones, centros de Inteligência e um campo de treinamento de *Xe Services*, uma companhia militar privada (a antiga *Blackwater*). Estas medidas vão ser dirigidas essencialmente contra o Irã, embora também seja uma boa base para intervir no Iêmen, Paquistão e Síria.

• **Importantes movimentos auríferos.** É inegável que o padrão-ouro, mesmo com suas falhas e mediocridades, colocará ordem no promiscuo cassino da finança moderna. Os bancos centrais e internacionais, e certos governos, estão acumulando grandes reservas de ouro, supostamente como refúgio ante a instabilidade "dos mercados" e a parasitária política monetária dos Estados Unidos. O ouro sempre provou ser um trunfo bastante

confiável e "real" mesmo às flutuações da economia financeira "fictícia". Antes de ser derrubado e assassinado, Gaddafi estava em processo de estabelecer uma nova moeda para a África, respaldada precisamente pelo ouro. Também parece claro que a demissão de Dominique Strauss-Kahn do Fundo Monetário Internacional tinha muito a ver com seus flertes com a Líbia, com o padrão-ouro, com o Banco da China e com o projeto de uma nova divisa mundial (algo próximo da tese do "dinheiro sem fronteiras").

Tendo isto em conta, é preciso prestar atenção a alguns movimentos auríferos do Fundo Monetário Internacional. Em Novembro de 2009, quando suas reservas auríferas eram de 2.217 toneladas, o FMI anunciou a venda de um oitavo destas reservas. Dessas, 200 toneladas de ouro iriam para a Índia (país que tem uma importante tradição de fetichismo para com o "vil metal"), 10 toneladas à Sri Lanka, outras 10 toneladas ao Banco de Bangladesh (Setembro de 2010) e 2 toneladas ao Banco de Maurício [5]. A alguns destes países podemos englobar na categoria de paraísos fiscais, e outros na de "paraísos escravistas", mas o que está claro é que se tratam de Mecas da globalização... e que se encontram todos no Índico.

NOTAS

[1] Família Schiff (Jacob H. y Mortimer L.), irmãos Warburg (Max, Felix y Paul), Armand Hammer, Kuhn Loeb & Co., Otto H. Kahn, JPMorgan Chase, Max Breitung, Jerome H. Hanauer, Isaac Seligman, Solomon e Daniel Guggenheim, Samuel MacRoberts (*National City Bank*), Lazard Frères (Paris), Gunzbourg (Paris, São Petersburgo, Tóquio), *Speyer & Co.* (Frankfurt, Londres, Nova Iorque), etc. Olaf Aschberg, do banco *Svensk Ekonomibolaget* (Estocolmo) teve um importante papel de intermediário, estando a frente do *Ruskombank* (o Banco Internacional soviético, posteriormente *Vneshtorgbank*) e atuando como agente do novaiorquino *Guaranty Trust Company* da família Morgan. O *Gosbank* (Banco Central soviético, supostamente estatal) tinha sócios privados: o mais importante era Armand Hammer, da *Occidental Petroleum* (Atual Oxy, representada pelo Al Gore).

[2] Por exemplo, a companhia *Standard Oil* (alma mater³ das posteriores *Exxon-Esso*, *Texaco-Chevron*, *ConocoPhillips*, *Amoco*, *Marathon*, etc.) de John D. Rockefeller, Jr. manteve importantes explorações petrolíferas em Baku. Ao longo dos anos 20, numerosas companhias estadunidenses (*International Harvester*, *Guaranty Trust Company* e *New York Life*) manteriam importantes relações com a URSS. O estadunidense Averell Harriman ajudou a desenvolver os ferrovias soviéticas, e o alemão Rathenau colocou em marcha sua indústria química. *Vacuum Oil* (posteriormente *Mobil*) firmaria um acordo com o sindicato soviético *Naphta* e lhe deu 75 milhões de dólares à URSS. Graças a estes movimentos, à URSS, a diferença da Alemanha, nunca lhe faltaria petróleo durante a II Guerra Mundial, durante a qual também receberia ajudas massivas por parte dos Estados Unidos e Reino Unido. Posteriormente a *Occidental Petroleum* de Armand Hammer firmou um contrato com a URSS. E em 1973, em plena Guerra Fria e crises energética, o diplomata estadunidense Henry Kissinger negociaria importantes envios de fertilizantes e grãos de cereais à URSS, a preço-pechincha (a diferença de custos a pago o contribuinte estadunidense). Mike Friburg, o "imperador dos cereais", que também era amigo de Kissinger, foi o principal beneficiado desta operação.

[3] "*Violence at sea: piracy in the age of global terrorism*" (Peter Lehr).

3 Alma mater é uma expressão de origem latina que significa "a mãe que alimenta ou nutre".

[4] "Fábricas do suor": fábricas insalubres e massificadas com mão de obra pseudo-escrava, frequentemente com menores de idade.

[5] A China, justo antes da Guerra de Líbia, tinha a intenção de comprar 191,3 toneladas.