

importantes exponentes de la geopolítica militar brasileña en el siglo XX , hicieron reflexiones sobre el territorio y la problemática del desarrollo brasileño, defendiendo acciones estratégicas del gobierno nacional, como el cambio de ubicación de la capital, cambios en los modos de transporte y en la división político-territorial. Los militares brasileños leyeron y adaptaron varias de las proposiciones de Ratzel a la realidad brasileña. Se constató la congruencia de pensamiento entre Ratzel y los pensadores militares brasileños, principalmente en las consideraciones sobre la geografía de la circulación hecha por Ratzel y manifestada en los anhelos de integración territorial propuestos por la geopolítica militar brasileña a través de los modos de transporte.

Palabras clave: Geografía política; Transporte; Integración nacional

INTRODUÇÃO

Friedrich Ratzel é considerado um dos autores mais importantes da Geografia Tradicional. É conhecido por suas teses acerca do Estado a partir de uma noção espacial, considerando-o como um organismo vivo, ainda que não tenha sido um determinista puro ou simplista. Graduado em Biologia e Zoologia, levou em consideração algumas ideias organicistas e fisiológicas para a elaboração de suas reflexões acerca da Geografia Política e do Estado. As suas proposições a respeito da circulação, as quais nem sempre são tratadas de forma ampla pelos geógrafos, tem importante papel neste escrito, devido às influências que Ratzel exerceu sobre o pensamento de alguns militares brasileiros que escreveram sobre a geopolítica nacional e o processo de integração territorial feito, principalmente, por meio das vias de transportes. É importante analisar alguns conceitos ratzelianos para compreender as ideias geopolíticas elaboradas no Brasil no século XX. Dessa forma, comentaremos algumas de suas considerações acerca desse tema, objetivando assinalar as congruências entre seu pensamento e as ideias elaboradas pelos geopolíticos militares brasileiros ao longo do século XX, revelando, assim, a importância do pensamento geopolítico alemão clássico, representando aqui por Ratzel, nos planos elaborados pelos militares para o território brasileiro.

MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia de pesquisa consistiu, basicamente, em análise de referências teóricas sobre a geopolítica militar brasileira e o pensamento de Ratzel, especialmente acerca de suas ideias sobre a circulação. Vários meios foram consultados como livros, artigos, revistas, entrevistas e outros que abordassem, tanto o pensamento ratzeliano, quanto o pensamento geopolítico militar brasileiro e suas consequências práticas no planejamento do território brasileiro.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Friedrich Ratzel (1844- 1904)

Vivendo momentos importantes da história de seu país, como a unificação alemã e o desejo de expansão territorial germânico, Ratzel publicou a obra “*Politische Geographie*”, em 1897, e o artigo “*Lei de Crescimento Espacial dos Estados*”, em 1901, cunhando o clássico termo “Espaço Vital”. Para ele o espaço vital corresponderia (...)” a necessidade territorial de uma sociedade tendo em vista seu equipamento tecnológico, seu efetivo demográfico e seus recursos naturais disponíveis” (MORAES 1990, p. 23). Em outras palavras, seria o espaço territorial mínimo que um grande Estado (como a Alemanha) necessitaria para sobreviver. Nota-se a importância que o autor dava para os elementos naturais com relação ao Estado e as potencialidades tecnológicas que este poderia desenvolver.

No artigo “*As Leis do Crescimento Espacial dos Estados*”, Ratzel compara o Estado a um organismo vivo (os pensadores que usavam essa abordagem, passaram a ser chamados de organicistas) nascendo, podendo crescer (se expandir territorialmente), diminuir (ser mutilado, perder área territorial) e, em último caso, perecer. Um sinal de decadência de um Estado seria dado pelas perdas territoriais, enquanto a expansão, por sua vez, seria um sinal de vitalidade. Nesse mesmo artigo, revela a importância da ligação de um povo e de sua cultura com o solo (*boden*), criando raízes e conexões íntimas que o ligariam fortemente ao território. A ideia de um Estado forte não residiria apenas nos recursos disponíveis em um território, mas também na capacidade de um povo de desenvolver aparatos técnicos que auxiliassem na potencialização desse território, como nos mostra Martins e Martin (2018, p.123).

O Estado, para Ratzel, surge quando “(...) a sociedade se organiza para defender o seu território” (MORAES, 1990 p.25). Ou seja, quando se organiza em sociedade para habitar um território definido. Vale a pena recordar que as ideias de Ratzel são moldadas, em parte, com base no positivismo de Auguste Comte e na teoria Darwinista. Daí a naturalização do nascimento, crescimento e perecimento dos Estados, considerados, como já foi dito, como organismos vivos.

Apesar de ser costumeiramente relacionado ao determinismo geográfico, Ratzel não deve ser associado ao determinismo simplista. Para ele “as condições naturais são entendidas como estímulos ou freios ao desenvolvimento dos povos” (MORAES, 1990, p.21). Ou seja, a natureza não determinava o homem de modo que este não poderia progredir ou que ficasse apenas à mercê da natureza ao seu redor. Albuquerque (2011, p.18), também apresenta fragmentos de escritos de Ratzel no sentido de que não era um determinista simplista ou “estreito”, alegando que essa ideia é de responsabilidade dos geógrafos franceses que disseminaram essa visão de Ratzel com vistas a defender o ponto de vista dos interesses franceses, contrários à expansão germânica na Europa. Para o pensador alemão, “a civilização é independente da natureza não no sentido da completa libertação, mas no sentido de uma ligação mais diversificada, mais ampla e menos imperiosa” (RATZEL *apud* ALBUQUERQUE, 2011, p.18).

Ratzel, também conferiu importância aos aparatos técnicos desenvolvidos pelos povos. Centrando suas análises nos conceitos de espaço (raum) e posição (lage), ressalta a importância de um território vasto, dotado pela disponibilidade de recursos que esse povo teria para se desenvolver. A ideia de natureza é cumulativa. Quanto mais recurso, maior o poder (MARTINS; MARTIN, 2018, p.123)

As ideias ratzelianas fizeram eco por todo o século XX, inspirando autores clássicos da Geopolítica, como o também alemão Karl Haushofer. No Brasil, sua influência seria fortemente sentida nos escritos dos militares e, até certo ponto, dos geógrafos preocupados com a questão territorial.

A geografia da circulação em Ratzel

A circulação é definida por Ratzel como o movimento de objetos e pessoas no espaço, com o objetivo de equilibrar, por meio da troca, os elementos naturais da terra e os homens (RATZEL, 1903 *apud* HÜCKEL, 1906). Ratzel enxergava a circulação como um meio eficaz e estratégico de conquistar o espaço. Os pontos de partida, de chegada e o caminho que os ligam seriam elementos geográficos importantes, porque estabeleceriam pontos de ligação que contribuiriam para a superação dos obstáculos impostos pela natureza. Esses obstáculos poderiam ser transponíveis pelo progresso da técnica, algo que Ratzel sabia bem, pois vivenciou a grande revolução comandada pelas estradas de ferro no século XIX, sobretudo em países como a Grã-Bretanha e a França.

A influência de Friedrich Ratzel no pensamento geopolítico militar brasileiro
Rafael Balieiro Crestani

Apesar da grande importância dada à circulação e ao progresso da técnica, o alemão não diminuía a importância dos obstáculos naturais, admitindo inclusive, segundo Silva Junior (2011, p.83) que estes “definem os eixos comerciais”, embora pudessem ser superados. Em outra passagem, nos diz que:

Ligada indissolavelmente à natureza da superfície terrestre, forte ou fraca segundo as circunstâncias, terrestre ou oceânica, direcionada a um sentido ou outro, a circulação depende da distribuição da terra e da água, do clima, das propriedades e do relevo do solo, das propriedades físicas da água do mar, da irrigação, da distribuição da vida animada e da cobertura da vegetação. (RATZEL apud HÜCKEL 1906, p. 405, tradução nossa)

Ratzel, de modo demonstrativo, reparte as áreas de circulação em “regiões naturais” divididas entre locais de partida, região de passagem e região terminal. No aspecto econômico, a importância da circulação residiria na facilidade de exploração. Para ele, alguns elementos econômicos naturais, como os minérios, que ocasionalmente poderiam ficar no interior de um país, restariam inexplorados por estarem fora de alcance de vias de circulação adequadas (RATZEL apud HÜCKEL, 1906, p.410).

Por fim, apresenta a ideia de “ecúmeno de circulação” no qual considera uma série de meios de circulação e redes, desde as redes mais complexas até as que possuem aparato técnico defasado e caráter local.

Neste texto, a reflexão de Ratzel que mais nos interessa é a do uso da circulação como meio de conquista e de ligação entre regiões e a da informação como forma mais importante de circulação do ponto de vista político (RATZEL apud HÜCKEL, 1907, p.9). Além disso, ressaltamos a importância que Ratzel deu ao potencial tecnológico que um povo ou “civilização” poderia desenvolver a partir de seu território, dotado de recursos variados. Estes pontos são, aqui, entendidos como essenciais à compreensão das teorias geopolíticas militares no Brasil com relação à integração nacional do país.

Os geopolíticos militares brasileiros sabiam da dificuldade da instalação de vias de transportes em locais remotos, como na Amazônia, o que foi alertado por Ratzel em uma de suas obras, ressaltando a dificuldade da circulação se instalar em locais como florestas fechadas,

pântanos, desertos e outros. Isso não fez, claro, com que os estudiosos brasileiros do tema fossem contra a instalação de vias de transporte nessas áreas. Ao contrário, advogaram que o “progresso” deveria ser conduzido até essas áreas, ainda que com as devidas precauções. Vejamos algumas das teorias empreendidas pelos militares brasileiros na busca da integração nacional e outros temas geopolíticos de interesse nacional.

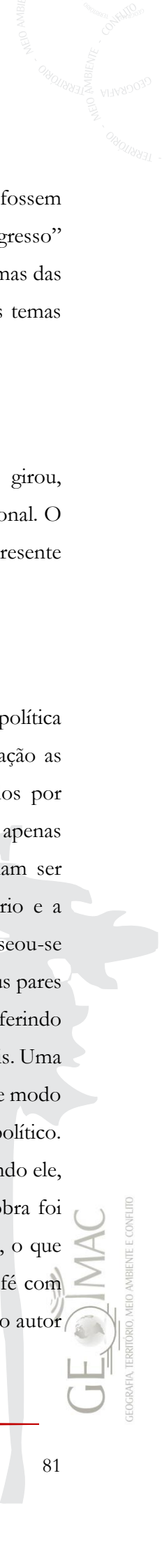
A geopolítica militar brasileira: a integração nacional

A visão dos militares em relação às questões de comunicação e transporte girou, historicamente, em torno da problemática da integração territorial e da dispersão populacional. O pensamento geopolítico militar brasileiro que buscou solucionar esse problema já estava presente nos debates na década de 1930, no começo da Era Vargas (1930-1945).

Everardo Backheuser (1879-1951)

Apesar de não ter sido militar, Everardo Backheuser é um nome importante da Geopolítica nacional, especialmente na problemática que nos interessa, tanto por levar em consideração as bases teóricas da geopolítica, quanto por servir de base a estudos posteriores realizados por militares. Ainda na década de 1920, o autor escreve “*Problemas do Brasil*” que seria publicada apenas na década seguinte. Nesta obra, o autor lista dois problemas fundamentais que deveriam ser solucionados rapidamente pelo governo nacional: o problema da integração do território e a mudança da capital federal. O autor, leitor de Friedrich Ratzel e Rudolf Kjéllen, baseou-se fortemente na escola germânica clássica de Geografia Política, assim como boa parte de seus pares da escola geopolítica militar, valorizando sobremaneira o vasto território nacional, conferindo importância significativa aos valores referentes à área total do país e a seus elementos naturais. Uma das medidas sugeridas por Backheuser (1933) foi uma reestruturação política e territorial, de modo que os estados da federação fossem mais equipotentes no sentido territorial, econômico e político.

Incomodava-o sobremaneira o fato de que havia regionalismos estaduais que, segundo ele, se sobrepunham aos interesses da nação como um todo. É importante ressaltar que a obra foi escrita em período de grande poderio estatal representado por São Paulo e Minas Gerais, o que costumeiramente é denominado pelos historiadores como o período da república do “café com leite” (FAUSTO, 2012, p.154). Apesar de dar grande importância às extensões territoriais, o autor



ressalta que “só a vastidão não era um elemento de preponderância política” (BACKHEUSER, 1933, p.19). A integração, a “cimentação”, também era de grande importância para o Estado. Dessa forma, ele acreditava que um Estado com tamanho territorial pouco vasto não poderia se tornar uma potência, pois a grande extensão territorial seria responsável por uma espécie de otimismo na população, importante no quesito psicológico e social. Além disso, as possibilidades, num território maior, seja na exploração mineral, seja na exploração agropecuária, seriam conseqüentemente maiores. Nessas ideias, assim como na questão da equipotência territorial dos estados, são flagrantes as influências ratzelianas.

Dessa forma, segundo Backheuser (1933, p.33) haveria quatro possibilidades em relação a essa temática:

- 1.Possibilidade de encontro de variadas riquezas minerais escondidas no subsolo bem como possibilidades de um amplo aproveitamento agrícola e pecuário.
- 2.Possibilidades de aumento do comércio pela multiplicidade de pontos de escoamento
- 3.Possibilidade de um maior contato do homem com a natureza e, ao mesmo tempo, o esbatimento da importância dos obstáculos naturais;
- 4.Possibilidade de aumento da população

Nota-se o pensamento corrente da época que associava a alta produção de *commodities* ao enriquecimento do país.

Novamente sobre a equipotência dos estados brasileiros, em *Curso De Geopolítica Geral e do Brasil*, obra de 1952, defende a criação de territórios federais e lamenta a extinção dos territórios de Ponta-Porã e Iguaçu devido aos interesses regionais, especialmente oriundos dos estados do Paraná e de Santa Catarina. Esses interesses regionais poderiam ser danosos ao “todo” nacional, que deveria ser uno.

Voltando à questão da vastidão do território brasileiro, o autor vê vantagem no grande alongamento norte-sul do território, pois isto conferiria ao país maior variabilidade climática, o que facilitaria uma produção variada possível a todos os tipos de clima. Por outro lado, relaciona territórios pequenos com paisagens monótonas, sem modificação e com utilidade econômica pouco variada.

Acerca da distribuição demográfica, Backheuser (1933, p.40) lamenta a escassa população dos estados do Mato Grosso e Goiás, mas admite que para que haja maior concentração

populacional nesses locais, seria necessário uma zona intermediária que já fosse povoada, já que o Brasil ainda concentrava sua população na faixa fronteiriça. Ainda alerta que a grande área territorial, apesar de possuir diversos benefícios, poderia acarretar em fragmentação territorial e política, daí a importância dada à integração e à supressão dos regionalismos e interesses bairristas.

Utiliza, dessa forma, a América espanhola como exemplo de fragmentação político-territorial. Inclusive, não foi o único geopolítico brasileiro a utilizar esse exemplo para demonstrar os “perigos” da alocação populacional em “bolsões” distantes no território. Dentre esses geopolíticos, diversos eram militares, os quais temiam a desintegração territorial justamente porque os vazios demográficos tiveram importância na fragmentação territorial e na constituição das nações oriundas da América espanhola. Visando evitar essa fragmentação, a equipotência entre os estados, economicamente e politicamente, deveria ser realizada. Ainda tece crítica ao fato de alguns estados possuírem maior representatividade do que outros na capital da época, o Rio de Janeiro, e defende, ainda nesse sentido, a mudança da capital do Rio de Janeiro para o Planalto Central do país, como havia sido acordado com a formação da comitiva Cruls, que definiu a localização da futura capital brasileira, no final do século XIX.

O autor, ainda saúda a centralização política e a equipotência territorial empregada na França e nos Estados Unidos, bem como o maior controle empreendido pelo governo federal de Vargas (BACKHEUSER, 1933, p.49). Também saúda, como exemplo, a fragmentação da província de São Paulo, em 1853, a qual deu origem a então província do Paraná, que para ele era uma nítida forma de enfraquecer a preponderância dos paulistas sobre os demais constituintes da federação. Após inúmeras críticas, (BACKHEUSER, 1933, p. 79-80) propõe uma divisão territorial pautada:

- a) Por escopo principal, a manutenção e a consolidação da unidade nacional
- b) Não se subordinar à tradição ou a outros laços que dificultem o objetivo principal. Antes, porém, deve procurar esbatê-los ou apagá-los em benefício dessa mesma unidade. Para tanto:
- c) formula-se a nova divisão, parcelando o mapa físico do Brasil sem, de nenhum modo, atender aos atuais limites interestaduais, considerados inexistentes, e
- d) procura-se fazer os estados equipotentes tanto no presente, como no futuro. Equipotentes em eficiência política e não apenas equivalentes em área territorial.

A influência de Friedrich Ratzel no pensamento geopolítico militar brasileiro
Rafael Balieiro Crestani

Nota-se, mais uma vez, a grande preocupação territorial de Beckheuser e o certo pavor referente a um desmembramento ou processo separatista. Nesse sentido, as forças que mais cooperariam com a equipotência seriam a: superfície, a população e a eficiência econômica.

Outro ponto que sinaliza, pelo menos em parte, as visões de Backheuser em conformidade com as ideias ratzelianas, é a localização da capital. Backheuser cita o próprio Ratzel para defender a localização desta no centro territorial do país. Afirmar Ratzel que “em boa teoria o melhor lugar para a capital é o centro do país” (RATZEL apud BACKHEUSER, 1933, p.109). Nesse ponto, ressalta-se a importância do conceito de posição (*lage*) para a teoria ratzeliana. Segundo Backheuser (1933, p. 115), uma capital melhor localizada resguardaria ataques advindos do exterior e estaria mais “protegida” contra influências externas que, segundo o autor, seriam prejudiciais.

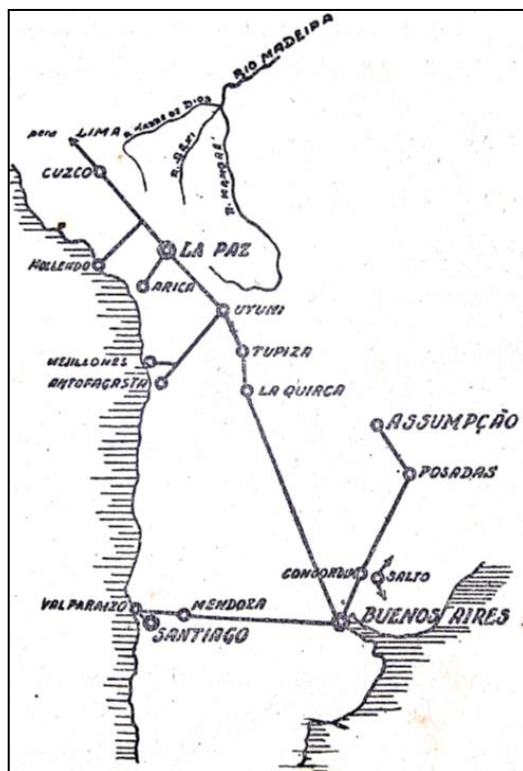
Para complementar seu argumento, cita como exemplos, diversas capitais ao redor do globo que estavam bem localizadas. A capital para o autor, assim como para Ratzel, deveria ser o centro de gravidade da estrutura geopolítica.

Mário Travassos (1891- 1973)

Outro autor que focalizou suas preocupações com a integração do Brasil, especialmente por meio das ferrovias, foi Mário Travassos. Ao contrário de Everardo Backheuser, Travassos era um militar de carreira. Sua principal obra, “*Projeção Continental do Brasil*” (1938), traz à tona a grande importância dos transportes para a geopolítica sul-americana. Ressalta a importância dos elementos naturais, responsáveis pelos antagonismos presentes no continente. O antagonismo das bacias do Prata e da Amazônia seria um deles, enquanto o antagonismo do Oceano Pacífico e o do Oceano Atlântico seria o outro.

Para isso, o Brasil deveria incentivar uma rede “mista” de transportes que incluísse o transporte aquático (hidrovias, cabotagem etc.), ferroviário, rodoviário e aeroviário. O transporte aquático seria de grande utilidade na Bacia Amazônica, oferecendo uma saída ao Atlântico mais favorável ao Peru e à Bolívia, local estratégico por abrigar uma espécie de *Heartland* Sul-Americano), representado pelo triângulo Sucre-Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra. Esse movimento aproximaria esses países do Brasil, contrabalaceando a influência argentina. O transporte ferroviário e rodoviário serviria para aproximar o Paraguai, “país mediterrâneo” que contava, no momento, apenas com a saída ao mar pelo Prata, sob bandeira argentina.

Figura 2. Rede Ferroviária argentina na América do Sul



Fonte: Travassos, 1938.

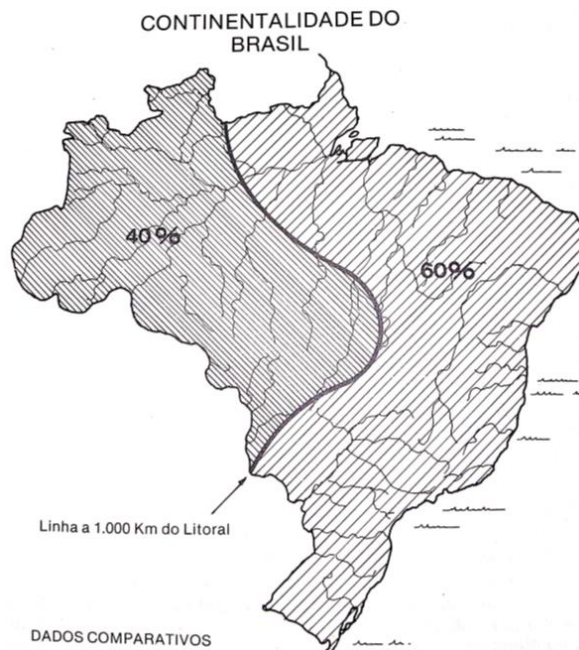
O outro antagonismo seria representado pelo dualismo entre os oceanos Atlântico e o Pacífico. O Atlântico seria mais dinâmico, mais importante comercialmente, com uma população

mais dispersa e de característica agrícola. A população andina, por sua vez, seria isolada pela cordilheira e se caracterizaria por ser estática e mineradora.

Em outra obra, *“Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras”* (1942), Travassos confere importância ao que chama de “linhas naturais de circulação”, como rios e locais de maior facilidade de penetração (linhas de menor resistência) do relevo, nitidamente uma associação ao pensamento de Ratzel e da geopolítica clássica acerca dos obstáculos naturais. Travassos, também chama a atenção para a influência que o mar poderia exercer sobre o desenvolvimento dos transportes de um país, utilizando como exemplo os países Andinos e o Brasil. Nos países banhados pelo Pacífico, mesmo estes sendo de caráter misto (não recebendo total influência do mar por não serem insulares e nem total influência continental por não serem mediterrâneos), o continente exerceria maior influência no modal de transportes do país, preferindo assim a via terrestre às vias marítimas de circulação. Isso se devia à proximidade dos Andes ao litoral, formando pequena planície litorânea, bem como a importância secundária do Oceano Pacífico no comércio mundial. No caso do Brasil, ocorreria o inverso. O país, mesmo de caráter misto, sofreria maior influência do mar, levando os transportes a serem dominados pelo modal marítimo. A dualidade marítima x continental deveria ser balanceada com o uso de modais de transportes mistos: rodoviarismo, ferroviarismo, cabotagem, aquaviarismo e aeroviarismo (TRAVASSOS, 1942, p.153-167). A escolha de cada modal deveria levar em consideração a morfologia do território nacional, mais uma vez associando suas teses às reflexões ratzelianas. Dessa forma, admite que o modal rodoviário seria mais adequado à boa parte do território nacional

O Brasil, poder-se-ia dizer que, inversamente, deveria ser o país sul-americano das autoestradas, tais são as nossas dificuldades em assentar trilhos. Por maiores os artifícios que se adotem, os traçados e os perfis ferroviários nunca podem isentar-se nem de numerosas obras d'arte nem de volumosa terraplenagem. (TRAVASSOS, 1942, p.161).

Figura 3. Continentalidade X Maritimidade do Brasil



Fonte: Meira Mattos, 1979.

O autor tece elogios ao plano de viação nacional, elaborado em 1934. Esse plano era uma verdadeira política de comunicações e chamou a atenção do autor (TRAVASSOS, 1942, p.195-6-7) devido às considerações que o plano fez em relação às chamadas “linhas naturais de circulação” ou “linhas de menor resistência ao tráfego”, tais como as que Travassos cita nos Andes, chamando-as de “Pasos”. O plano de 1934 também propunha um melhor aproveitamento dos modais de transportes, ligando o interior com o mar de uma forma mais simples.

Figura 4. Plano Nacional de Viação de 1934.



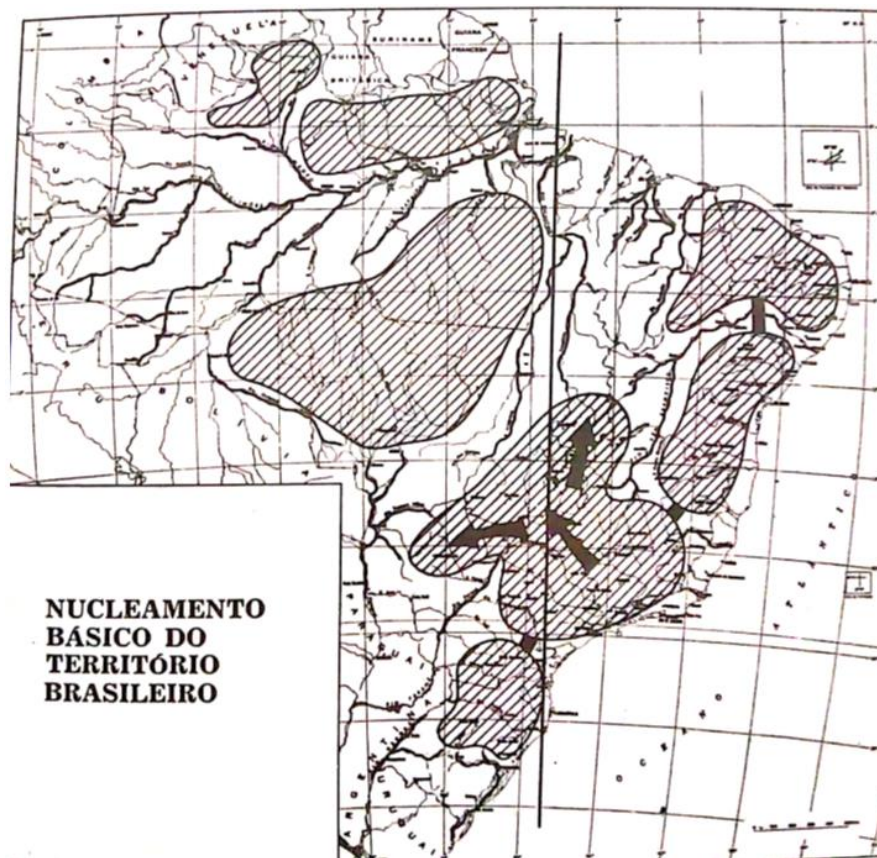
Fonte: Seman; Paula, 2000

Golbery do Couto e Silva (1911-1987)

Golbery do Couto e Silva é outra referência militar que vê a falta de articulação entre as regiões no Brasil como um problema sério. Couto e Silva (1967, p.46-7) chama a atenção para o fraco povoamento das terras à Oeste, devido, sobretudo, à expansão da fronteira agrícola que não promove o povoamento das regiões que alcança. Couto e Silva classificou o território brasileiro em: núcleo central (compreendendo o triângulo São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, local de maior concentração populacional do Brasil e com farta disposição de meios de circulação e transportes); as penínsulas sul, nordeste e centro-oeste, ligadas ao núcleo central por “istmos de

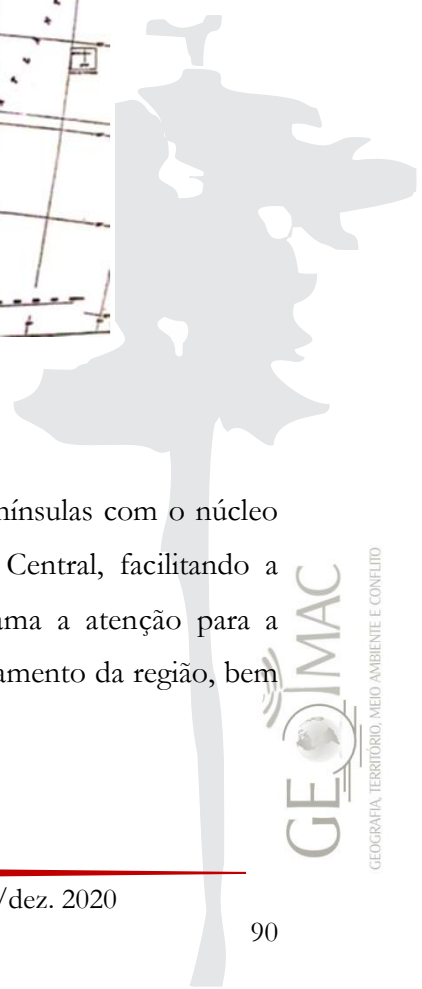
circulação” muitas vezes precários e com considerável articulação local interna, especialmente nos casos do Sul e do Nordeste e, por fim, a Hileia amazônica (local pouco explorado, carente de coeficiente populacional e modais de transporte e circulação).

Figura 5. Nucleamento básico do território brasileiro



Fonte: Couto e Silva, 1967

Couto e Silva propõe, em sua obra, uma maior articulação das penínsulas com o núcleo Sudeste, bem como o fomento à colonização em direção ao Planalto Central, facilitando a colonização da hileia amazônica. A esse último propósito, o autor chama a atenção para a importância de alocar “nódulos fronteiriços” que contribuam com o povoamento da região, bem como com as questões relacionadas à defesa nacional.



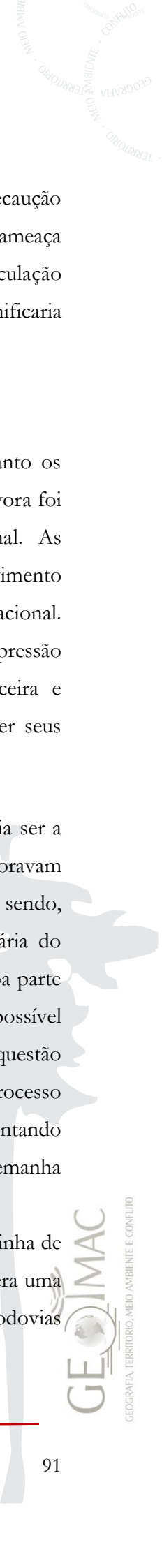
O chamado tamponamento efetivo das zonas fronteiriças seria uma espécie de precaução com relação a possíveis ataques de vizinhos sul-americanos, sinalizando o suposta ameaça comunista que existiria na América do Sul. Assim como os demais militares, via na articulação territorial do país uma forma de defendê-lo. A perda territorial, em qualquer sentido, significaria um enfraquecimento do Estado.

Juarez Távora (1898-1975)

Outra figura da geopolítica militar brasileira, ainda que não seja tão citado quanto os anteriores, foi Juarez Távora, um dos ideólogos da ESG (Escola Superior de Guerra). Távora foi um militar que se preocupou muito com a questão do desenvolvimento nacional. As potencialidades naturais do Brasil e seu vasto território seriam peça chave para o desenvolvimento da nação, utilizando seus inúmeros recursos naturais disseminados por todo o território nacional. Para ele, o desenvolvimento do país seria medido pelo “Poder Nacional” que era: “A expressão integrada dos recursos de toda ordem - político, administrativa, econômica, financeira e psicossocial - de que dispõe uma nação, num momento dado, para alcançar ou manter seus objetivos nacionais”. (TÁVORA, 1962 p. XII)

O autor dá importância maior aos aspectos psicossociais, já que o homem deveria ser a base do desenvolvimento do país. Naqueles longínquos anos de 1950, inúmeros males afluíam ao Brasil e, de certa forma, dificultavam em muito a empreitada do desenvolvimento. Assim sendo, Távora (1962, p.38-55) elenca inúmeros problemas nacionais, como a questão deficitária do consumo petrolífero (relação produção interna-importação), o quadro desanimador de boa parte das matrizes de transportes, o desnível econômico presente entre regiões do Brasil, uma possível brecha para enfraquecer a solidariedade nacional, o desinteresse da elite, bem como a questão sanitária e educacional. Enxergando o cidadão brasileiro como ator principal do processo desenvolvimentista, Távora defende uma atenção especial às questões educacionais, apontando estas como a chave do desenvolvimento, citando os casos japoneses, soviéticos e da Alemanha Ocidental como exemplos.

Na questão da circulação e dos transportes, entretanto, Távora demonstrou uma linha de pensamento semelhante aos seus pares. Segundo Távora (1962, p. 52 e 77), o transporte era uma das causas do atraso do Brasil. A falta de “coordenação dos meios” e pavimentação das rodovias



A influência de Friedrich Ratzel no pensamento geopolítico militar brasileiro
Rafael Balieiro Crestani

encareceriam a circulação econômica do país e geravam perdas no transporte de gêneros alimentícios. Em suma, os transportes eram deficientes e, adicionalmente, a questão da dispersão da população também assumia importância.

Dessa forma, o desenvolvimento da nação deveria ser alcançado por uma política de desenvolvimento nacional, que seria uma: “Ordenação do processo de desenvolvimento, pela prefixação metódica, seguindo sua ordem de importância e de urgência, de objetivos (políticos, econômicos e sociais) a alcançar, no tempo e no espaço, e das linhas de ação a adotar para, mais eficientemente, alcançá-los com os recursos disponíveis.” (TÁVORA, 1962, p. 76)

Dentre esses objetivos estariam alguns relacionados com os transportes e o ordenamento territorial. Dois pontos nos chamaram a atenção: o objetivo de “dobrar ou triplicar a capacidade atual de nossos transportes (t/km/ano por habitante)”, bem como sua coordenação, além de priorizar o transporte ferroviário e marítimo. O segundo ponto de Távora apontava para a necessidade de “incrementar corajosamente a produção primária de forma a atender as demandas internas e exportar substanciais quantidades de excedentes” (TÁVORA, 1962, p. 78).

Como sabemos, no Regime Militar (1964-1985), parte desses objetivos e outros traçados por teóricos ligados ao pensamento militar e à ESG foram colocados em prática, sendo atrelados, em parte, diretamente à Doutrina de Segurança de Nacional. A ESG teve forte participação no objetivo de disseminar entre civis e militares os problemas que o Brasil enfrentava, sejam eles econômicos, políticos ou ideológicos. Esses objetivos seriam concretizados com a aliança do Estado, representado pelas forças armadas no poder, e a ação do grande capital. Assim sendo, a doutrina foi pautada em “Objetivos Nacionais Permanentes” e “Objetivos Nacionais Atuais”. Um dos pontos que tratavam dos “Objetivos Nacionais Permanentes” era “a incorporação de todo o território nacional, humanizando-os e valorizando-se os largos espaços ainda vazios (TÁVORA, 1962, p. 30), ou seja, a conquista de toda a massa territorial para poder somá-la à produção nacional, fortalecendo o Estado.

Carlos de Meira Mattos (1913-2007)

A influência de Friedrich Ratzel no pensamento geopolítico militar brasileiro
Rafael Balieiro Crestani

Carlos de Meira Mattos é outra referência geopolítica militar que escreveu acerca dos objetivos que o Brasil deveria buscar, mas visando uma projeção internacional. Assim como seus pares geopolíticos militares, os problemas da integração nacional e da ocupação de vazios demográficos estavam no cerne de seu discurso. O autor conferiu, em suas obras, grande importância para a questão fronteiriça da Amazônia, mas deixou um pouco de lado a “Geopolítica de confrontação” empregada por Travassos (1933, 1942) e Couto e Silva (1967) com relação aos vizinhos sul-americanos. Mattos aconselhava maior cooperação entre as nações sul-americanas, especialmente nas áreas fronteiriças.

A infraestrutura de transportes também foi um dos principais temas tratados pelo autor. Para ele, a construção de ligações entre as diversas localidades do país poderia conectar a massa territorial brasileira para depois se projetar internacionalmente. A preocupação com a Amazônia também possui uma ideia de defensivo militar.. Assim sendo, a Amazônia seria ponto crucial para a concretização do destino do Brasil como potência, o que Mattos projetava ocorrer no ano 2000.

Assim como os demais autores, Mattos foi influenciado pelo contexto de sua época. No pós-Segunda Guerra Mundial, o Brasil se aproxima dos Estados Unidos contra o chamado “perigo comunista”.

Como citado anteriormente, foi na ESG que grande parte das ideias defendidas por estes geopolíticos militares ganharam eco, como a problemática da integração nacional, a preocupação com a questão fronteiriça e de defesa e a ocupação dos vazios demográficos. Essas e outras ideias compõem o que foi chamado de binômio “Desenvolvimento e Segurança” defendido pelos militares, especialmente durante o Regime Militar.

O investimento em infraestrutura de transportes deveria ser realizado pelo Estado, a fim de vertebrar o território nacional. Essa obsessão em integrar o território nacional por meio das vias de transporte e outros objetivos geopolíticos traçados pelos geopolíticos militares brasileiros, especialmente Couto e Silva e Meira Mattos, foram, em parte, colocados em prática quando os militares assumiram o poder, em 1964. A ESG teve um papel importante no estudo dessas preocupações e no planejamento dessas ações, de modo que quando houve o golpe, em 1964, os militares já possuíam planos bem delineados no que tange aos transportes e à integração do território nacional. Assim como havia sido pensado inicialmente com Travassos e, posteriormente,

com Couto e Silva e Meira Mattos, a coesão interna, chamada por vezes de “vertebração do território nacional” seria o passo fundamental para o Brasil se tornar uma grande potência.

Puntigliana (2011, p.847) associa essa integração pensada pelos geopolíticos militares brasileiros e realizada, em parte, no período da ditadura militar, com a busca por maior autonomia e desenvolvimento para a região. Apesar das geopolíticas de confrontação elaboradas por Travassos e outros, o que se intensificou na América do Sul, especialmente no último quartel do século XX, foi a busca de cooperação do Brasil com os países vizinhos, culminando, já no governo civil, com a criação do Mercosul, em 1991, e projetos de integração, como a IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), apresentada no início dos anos 2000.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ideias de Ratzel, bem como as de Kjellen, influenciaram outros pensadores no século XX, como Mackinder e Spykman e estes, por sua vez, também exerceram influência no pensamento geopolítico militar brasileiro, como é possível notar em Travassos e seu “*heartland* sul-americano”.

As teorias ratzelianas acerca da circulação e da importância dos elementos naturais para o território do Estado, foram lidos e adaptados para as realidades brasileiras pelas mãos dos teóricos geopolíticos brasileiros, principalmente por Backheuser e Travassos, que logo fizeram escola dentro do exército, influenciando o pensamento de geopolíticos posteriores, como Meira Mattos. As ligações entre o pensamento ratzeliano e os geopolíticos militares brasileiros se encontram, principalmente, em suas posições realistas, algo característico dentro das forças armadas.

Em Backheuser, é nítida a importância dada ao conceito de posição (*lage*), um dos pilares das teorias ratzelianas. A localização da capital, especialmente em comparação com a posição dos “inimigos” sul-americanos, é levada em conta na análise do autor brasileiro. As ideias acerca da integração territorial do Brasil, não só em Backheuser, mas também nos demais autores, revelam a necessidade de garantir a segurança do território nacional e de melhor explorá-lo. Dessa forma, o conceito ratzeliano de espaço (*raum*) vem à tona com as preocupações em interligá-lo para afastar do perigo separatista ou de uma ameaça externa, bem como facilitar a exploração dos recursos

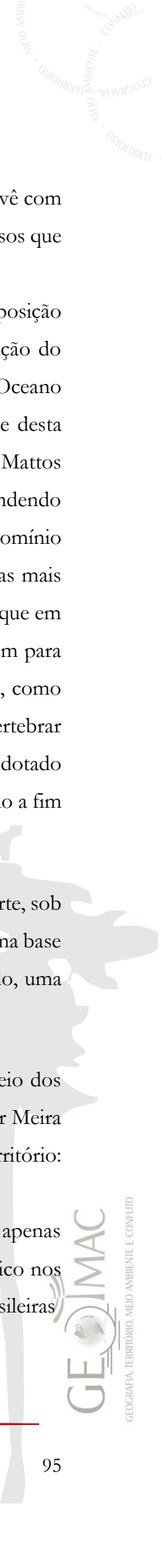
presentes. Ainda em Backheuser, é nítida a ideia ratzeliana de natureza cumulativa, quando vê com bons olhos a forma e a extensão “norte-sul” do território nacional e a variabilidade de recursos que isso trouxe ao país.

Em Mario Travassos também é possível perceber a importância do conceito de posição (*lage*) para o desenvolvimento de sua geopolítica. Esse conceito fica visível na interpretação do papel do Brasil com relação ao suposto *heartland* sul-americano, bem como o papel do Oceano Atlântico na geopolítica brasileira. O Brasil, aberto a esse Atlântico, deveria aproveitar-se desta condição marítima sem se esquecer do desenvolvimento terrestre. Posteriormente, Meira Mattos também defenderia um olhar especial ao Atlântico e com os países atlânticos da África, defendendo uma aproximação brasileira. A preocupação referente à Argentina em Travassos se dá pelo domínio técnico que esta nação possuía na época, sendo capaz de atrair para sua capital as ferrovias mais importantes da América do Sul, revelando as preocupações “materialistas” de Travassos, o que em Ratzel aparece relacionado com as capacidades que um povo ou uma “civilização” possuem para desenvolver novas ferramentas ou assimilar novas formas do fazer técnico. A Argentina, como um país de vasto território e com variabilidade de recursos, já possuía certa capacidade de vertebrar seu território, ou pelo menos parte dele. O Brasil, como civilização, ou seja, como povo dotado de cultura, de território e, portanto, de potencialidades, também deveria equipar seu território a fim de fazer frente ao rival sul-americano.

Em Golbery do Couto e Silva, os nódulos fronteiriços teriam sido analisados, em parte, sob a luz da ideia ratzeliana de fronteira como a epiderme do Estado, uma espécie de suporte, uma base para o crescimento posterior. O povoamento do Centro-Oeste também agiria nesse sentido, uma espécie de ponto auxiliar na conquista amazônica.

Em Juarez Távora e Meira Mattos, a problemática da integração nacional por meio dos transportes, especialmente visando a “conquista” amazônica, ponto que foi expressado por Meira Mattos, revela um dos pontos de importância que Ratzel havia dado para a integração do território: a conquista.

Evidentemente, os autores geopolíticos da escola militar brasileira não se apoiaram apenas em Ratzel para desenvolver suas teorias, mas é flagrante a influência do pensador germânico nos militares brasileiros, sendo, por muitas vezes, citado nas diversas obras brasileiras



A influência de Friedrich Ratzel no pensamento geopolítico militar brasileiro
Rafael Balieiro Crestani

As ideias dos militares brasileiros seriam muito lidas entre os militares e parte de suas teorias foram postas em prática, especialmente no que tange à política de transportes e energia do Brasil.

Na década de 1930 já era possível perceber algumas ações do Estado brasileiro em conformidade com as ideias geopolíticas militares relacionadas à integração territorial e à política de transportes. É necessário lembrar que o Governo Vargas foi sustentado pelos homens de farda, os mesmos que contribuíram para sua queda, em 1945. O Brasil, nessa época, buscava conhecer seu território e encontrar recursos ainda desconhecidos nos inúmeros rincões do país. A incipiente industrialização que se formava no Sudeste precisava ser nutrida.

Em 1964, quando os militares chegaram, efetivamente, ao poder, as ideias geopolíticas foram, enfim, postas em prática, assim como diversas teorias elaboradas na ESG (Escola Superior de Guerra). Para isso, basta lembrar do desenvolvimento dos transportes, de energia e de toda uma infraestrutura que visava o engrandecimento do país.

“Engrandecimento” que se mostrou desigual e que se revelou danoso em diversas ações comandadas pelo próprio Estado, principalmente na “conquista” da denominada “Hiléia Amazônica”.

AGRADECIMENTO

Agradeço à Universidade Estadual de Maringá pela bolsa de iniciação científica concedida para a realização da pesquisa, sem a qual o estudo seria impossibilitado.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, E. S. de. **Uma Breve História da Geopolítica**. 1. ed. Rio de Janeiro: Cenegri, 2011.
- BACKHEUSER, E. **Problemas do Brasil: estrutura geopolítica: o Espaço**. Rio de Janeiro: Grupo Editora Omnia, 1933.
- BACKHEUSER, E. **Curso de geopolítica geral e do Brasil**. Rio de Janeiro: Grafica Laemmert, 1952.
- COUTO E SILVA, G. **Conjuntura política nacional: o poder executivo e geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1981.

- FAUSTO, B. **História concisa do Brasil**. 1ª Reimpr. São Paulo: EDUSP, 2012.
- HÜCKEL, G. A. La Géographie de la circulation, selon Friedrich Ratzel (Premier article). **Annales de Géographie**, Paris, 1906 Vol. 15, N. 84, p. 401-418, 1906.
- HÜCKEL, G. A. La Géographie de la circulation selon Friedrich Ratzel (Second article). **Annales de Géographie**, Paris, vol. 16, n. 85, p. 1-14, 1907
- MARTINS, M. A. F.; MARTIN, A. R. O retorno da geopolítica e a atualidade de Ratzel: notas sobre um debate brasileiro. **Perspectivas: Revista de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 51, p.119-139, 2018.
- MATOS, C. de M. **Geopolítica e destino**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército/J. Olympio, 1975.
- MORAES, A. C. R. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.
- PUNTIGLIANO, A. R. Geopolitics of integration and the imagination of South America. **Geopolitics**, London, Vol.16, n. 4, p.846-864, 2011.
- SEMAN, C.; PAULA, D. A. de. **Breve Histórico sobre a Evolução do Planejamento Nacional dos Transportes**. s/cid: Documento do Ministério dos Transportes–Histórico, 2000.
- SILVA JÚNIOR, R F. da. A formação e a constituição da Geografia da Circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal de La Blache." In: SILVEIRA, M. G. **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. (s/nº), p.69-92
- TÁVORA, Juarez. **Uma política de desenvolvimento para o Brasil**. Rio de Janeiro: Editora J. Olympio, 1962.
- TRAVASSOS, M. **Introdução à geografia das comunicações brasileiras:(ensaio)**. Rio de Janeiro: Editora J. Olympio, 1942.
- TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. São Paulo: *Brasiliana*, 1938.

Recebido em: março de 2021

Aceito e publicado em: março de 2021