

Antártica: uma visão estratégica

Cap.-Av. Roberto Basílio



Quantos continentes existem no mundo?

Alguns diriam cinco. Até a bandeira dos jogos olímpicos induz a alguma resposta errada. Na verdade, o planeta Terra possui seis continentes. O sexto continente é um paraíso de aproximadamente 195 milhões de anos e 14 milhões de quilômetros quadrados de pura solidão.

A Antártica guarda o maior tesouro arqueológico do planeta sob seu manto de gelo milenar. Suas terras são

riquíssimas em minerais e sua posição geográfica tem importância estratégica.

Formação e História da Antártica

A exploração controlada das riquezas do continente antártico é fator de preocupação mundial, pois se assim não for, a humanidade estará sujeita às penúrias advindas da destruição do maior controlador do ecossistema terrestre.

Para que se entenda melhor a importância da região, serão apresen-

tadas algumas características da formação e história dessa imensidão de terra e gelo que formam o sexto continente.

A Antártica fazia parte do super continente do Gondwana, cujo desmembramento se iniciou há milhares de anos atrás.

Compreendendo todas as terras ao sul do paralelo 60 Sul, e possuindo uma área correspondente ao dobro da superfície terrestre do Brasil, é uma região que contém 90% de toda água doce do planeta em razão de uma capa de gelo de espessura média de 2200 metros e máxima de 4800 metros.

Sendo o mais frio dos continentes com a média das temperaturas mínimas no inverno de -75° centígrados, desempenha um papel fundamental no clima do mundo por ser o seu maior resfriador natural, fluindo em sua atmosfera e correntes marítimas.

O interesse pela região sul do globo existe desde que os espanhóis passaram navegando do Atlântico para o Pacífico. Com o passar dos anos, várias viagens foram feitas com uma aproximação ainda maior do continente antártico até que, em 1820, um caçador de baleias e focas, o comandante americano Nathaniel Palmer, conseguiu avistar pela primeira vez esse magnífico continente.

O Tratado Antártico

A partir daquele momento, diversos países se interessaram pela região por questões políticas, econômicas ou científicas. Essa "correria" em direção ao Sul resultou em vários conflitos de interesses entre as nações, principalmente em relação às que reivindicavam soberania sobre o território.

Em função das divergências decorrentes de ambições, houve a necessidade de que a comunidade internacional estabelecesse normas e procedimentos para a utilização do território antártico.

O ano geofísico internacional, em 1958, converteu a Antártica em um laboratório com quarenta estações de pesquisas de doze países. O Brasil, embora tenha participado de trabalhos oceanográficos no ano geofísico, não havia ainda empreendido nenhuma atividade na região antártica, e por isso, não foi convidado à Conferência de Washington, em 1959, para discutir a celebração de um tratado que regulamentasse o uso e conferisse um estatuto jurídico ao continente.

O Tratado Antártico foi assinado em Washington no dia 01 de dezembro de 1959, estabelecendo, basicamente, os seguintes itens:

- uso da Antártica apenas para fins pacíficos;
- liberdade de pesquisa científica e promoção da cooperação internacional no continente;
- proibição de qualquer atividade militar;
- congelamento das reivindicações territoriais;
- proibição de explosões nucleares e deposição de resíduos radioativos;
- preservação do ecossistema; e
- facilitação do direito de inspeção entre as bases.

Os países signatários dividem-se em duas categorias: partes consultivas e não consultivas. Estas últimas podem, de acordo com o tratado, passar a consultivas quando, demonstrando seus interesses pela Antártica, ali conduzirem

atividades de pesquisa científica significativas com o estabelecimento de estação ou envio de expedição de cunho científico. Atualmente, são vinte e seis partes consultivas e quatorze as partes não consultivas.

O Brasil aderiu ao tratado em 1975 e ascendeu à posição atual de membro consultivo em 1983, após a primeira expedição científica.

A Força Aérea na Região Austral

Voltando-se a visualizar o Tratado Antártico, para cumprir seus termos, o Brasil teve que criar o Projeto Antártico Brasileiro (PROANTAR), do qual a Força Aérea faz parte através da utilização de suas aeronaves C-130 HÉRCULES que realizam o apoio logístico, transportando material e pessoal para a Estação Antártica Brasileira Comandante Ferraz.

As tripulações, obrigatoriamente, passam por um treinamento específico, visando à capacitação técnica de operação numa região hostil e de meteorologia extremamente instável.

Os tripulantes, além de realizarem um curso de sobrevivência no gelo, executam, também, treinamento de pousos e decolagens em pistas curtas e cobertas por neve, associados ainda às condições de baixa visibilidade, teto (altura das nuvens) e ventos muito fortes. Esses fatores exigem das tripulações um grau de adestramento bastante elevado para que possam operar, com total segurança, suas aeronaves.

Ao longo do ano, normalmente, são realizados sete vôos em apoio ao PROANTAR. Cada vôo parte do Aeroporto do Galeão com destino à cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, onde to-

dos os ocupantes recebem o material necessário para a permanência na Antártica (casacos, botas, luvas, óculos, etc...). No dia seguinte, o vôo continua até Punta Arenas no Chile prosseguindo, imediatamente, para seu destino - a Base de Operações Chilena Tenente Marsh - devido à inexistência de pista de pouso na estação brasileira.

O trabalho da Força Aérea Brasileira é fundamental na região, porquanto a utilização de aviões na Antártica é essencial devido à versatilidade e capacidade de prestar o devido apoio mesmo durante o inverno, quando, por vezes, os navios ficam impossibilitados de cumprir seus objetivos em função das condições do mar e congelamento de sua superfície.

Atualmente, além do apoio logístico, os aviões C-130 vêm efetuando lançamentos aéreos de víveres e equipamentos para que, numa situação de emergência, o funcionamento da estação brasileira e a sobrevivência dos seus ocupantes estejam garantidos.

Construção de pistas de pouso e novas bases brasileiras no continente gelado

Retomando-se ao ponto já apresentado quanto à necessidade do ressuprimento aéreo da estação brasileira, geralmente, a realização de lançamentos aéreos naquela base é muito difícil, pois além de ser localizada numa área de topografia bastante acidentada, a meteorologia é fator fundamental para uma boa visualização do alvo por parte dos tripulantes.

Imaginem o que aconteceria se os lançamentos aéreos não pudessem ser realizados e, associado a isso, o Chile

negasse a utilização de seus aeródromos ao Brasil? No mínimo teria que ser iniciado um outro processo de negociações com outro país que tenha bases próximas à brasileira, no caso a Argentina. De qualquer forma, o Brasil recairia nas condições de dependência.

Em função do que foi dito anteriormente, a localização da Estação Comandante Ferraz não permite a construção de um campo de pouso em face da topografia irregular do local.

Levando-se em consideração que, por enquanto, a Antártica não tem dono, apesar de vários países já terem delimitado áreas de soberania, é legalmente possível a instalação de mais bases pelo continente, inclusive nessas regiões supostamente ocupadas.

Uma solução para a Força Aérea Brasileira operar com mais eficácia na Antártica seria a construção de pistas de pouso próximas à sua estação, para que todo material que ali chegasse fosse transportado por helicópteros até a base brasileira e vice-versa.

Fazendo-se uma visualização mais estratégica, melhor ainda seria a implantação de outras bases em diferentes partes do continente pois tendo em vista a situação mundial, é possível que, ainda neste século, a humanidade assista à partilha territorial da Antártica em razão das fortes pressões existentes por parte das grandes potências.

Várias teorias norteiam a divisão da Região Sul do Globo. O meio mais adequado para que o Brasil garanta uma boa "fatia do bolo" é a ocupação - e a hora é essa!

Para muitas pessoas, a Antártica é só o fim do mundo, um investimento no mínimo desnecessário para um país com tantas prioridades. No entanto, o continente esconde muitos tesouros. Pesquisas

confirmam a presença de cento e setenta minerais sob o gelo, dentre os quais ouro, prata, ferro, urânio e petróleo. Este último, com reservas para sustentar o mundo por um século.

Paralelamente, não se pode esquecer a importância estratégica e militar da Antártica:

- a passagem de Drake (espaço marítimo compreendido entre a Antártica e a Terra do Fogo) é usada como rota dos grandes petroleiros e mesmo dos porta-aviões americanos de grande porte que não atravessam o Canal do Panamá e precisam passar de um oceano para outro.

- no caso de fechamento do Canal do Panamá e/ou Suez, essa importância será significativamente aumentada.

- o espaço aéreo antártico também é utilizado nas rotas polares que encurtam, em muito, as comunicações entre países da América do Sul e a Oceania. Como exemplo, a viagem entre Buenos Aires e Auckland (na Nova Zelândia) é reduzida de 17.400 milhas para 6000 milhas.

É chegada a hora "H"! O Ministério da Aeronáutica deve sensibilizar os grupos detentores do poder decisório, visando à liberação de recursos para o PROANTAR e, assim, poder construir novas instalações capazes de dar o suporte necessário para o prosseguimento de seu trabalho, tomando-o independente e profícuo, além de deixar uma inestimável herança para a nação.

Por último, é importante lembrar que os brasileiros do terceiro milênio, com certeza, agradecerão aos que hoje lutam e se esforçam para assegurar, ao Brasil o direito de uso sustentado e pacífico da última fronteira da Terra - A Antártica.

O Cap. Roberto é Oficial de Relações Públicas do Primeiro do 1º Grupo de Transporte (1º/1º GT).