

A Infraestrutura de Transportes Terrestres sob a ótica da Geopolítica e da Geografia Política

Gregor Guedes Alcoforado Assunção de Rooy¹

Hélio Caetano Farias²

Resumo: Este estudo recorre a autores clássicos da Geografia Política e da Geopolítica para compreender a relevância da infraestrutura de transportes terrestres para a segurança ou a projeção dos interesses do Estado. Compreende-se que, para ambos os campos, a infraestrutura de transportes terrestres é um elemento inexorável à formação, coesão, soberania, defesa e capacidades ofensivas do Estado.

Palavras-Chave: Circulação, Defesa, Geopolítica.

Land Transport Infrastructure from the Perspective of Geopolitics and Political Geography

Abstract: This study uses classic authors of Political Geography and Geopolitics to understand the relevance of land transport infrastructure to the security or projection of a state's interests. It concludes that for both fields, land transport infrastructure is an inexorable element in the state's formation, cohesion, and sovereignty, as well as its offensive and defensive capabilities.

Keywords: Circulação, Defense, Geopolitics

La Infraestructura de Transporte Terrestre desde la Perspectiva de la Geopolítica y la Geografía Política

Resúmen: Este estudio utiliza a los autores clásicos de la Geografía Política y la Geopolítica para entender la relevancia de las infraestructuras de transporte terrestre para la seguridad o proyección de los intereses del Estado. Se entiende que, para ambos campos, las infraestructuras de transporte terrestre son un elemento inexorable en la formación, cohesión, soberanía y capacidades defensivas y ofensivas del Estado.

Palabras clave: Circulación, Defensa, Geopolítica.

¹ Doutor em Ciências Militares pela Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME).

² Doutor em Economia Política Internacional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professor e Coordenador Adjunto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Militares (PPGCM) do Instituto Meira Mattos (IMM), da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME).

Introdução

Circulação e organização do espaço constituem um tema clássico na história da Geografia Política e Geopolítica, sendo analisado por diferentes autores como Friedrich Ratzel ([1898-1899], 2011), Vidal de La Blache (1908), Camille Vallaux (1914), Halford John Mackinder (1904; [1919] 1942), estes em um contexto específico³; Nicholas John Spykman (1938; 1942) e Derwent Whittlesey (1939).

Ratzel (2011) estudou, principalmente, sobre o papel da circulação para a formação do Estado alemão, enquanto Vidal de la Blache (1908) analisou a circulação como elemento organizador do espaço, principalmente o território francês. Vallaux, em seu *Le Sol et l'État* (O Solo e o Estado) publicado em 1911, traz os fundamentos destas percepções ao dialogar com Ratzel e Vidal de la Blache e aprofunda a sua análise ao referir-se a aspectos econômicos e sociais ligados ao fenômeno. Whittlesey (1939) tem a preocupação de elaborar uma Geografia Política a serviço da elite política dos Estados Unidos, que deveria, à luz das instabilidades na Europa, compreender a importância da matéria (MARTIN, 2015).

Na tradição da Geopolítica, autores como Mackinder (1904; 1942) e Spykman (1938; 1942; 1944) tiveram um olhar sobre o tema mais direcionado à guerra. Ambos destacaram a centralidade da circulação para os projetos de expansão territorial no contexto de acirramento das rivalidades interestatais. Para Mackinder (1942), a circulação é o elemento a partir do qual Impérios se expandiram na massa continental euroasiática e no norte do continente africano. Spykman (1944) a analisa sob dois aspectos, a circulação a partir de rotas navais seria um elemento possibilitador do cerco a Estados rivais. No âmbito interno, a circulação, associada às capacidades produtivas do Estado,

³ Segundo Visentini e Pereira (2012, n.d.): “O início do século XX se caracteriza pela consolidação de novas tecnologias de comunicação, transporte, aplicações da química e da metalurgia na indústria, e da implementação do petróleo como nova matriz energética. Esse conjunto de mudanças, também conhecido como Segunda Revolução Industrial teve como principais palcos a Europa e os EUA. Em paralelo a essas mudanças no modo de produção também se destaca o fortalecimento da Alemanha, que, após sua unificação em 1871 e a intensa transformação industrial, ascende ao status de potência continental. É nesse contexto que notamos uma busca mais agressiva por parte do Reino Unido, da França e da Alemanha por territórios e mercados, o que intensifica as tensões e competição territorial entre Reino Unido, França e Alemanha”.

seria o elemento que permitiria a ascensão do Estado ao *status* de potência e que melhor o equiparia para um conflito (SPYKMAN, 1938; 1942).

Este artigo busca discutir algumas das contribuições desses autores clássicos à luz da importância da infraestrutura de transportes terrestres como fundamento do poder político e militar. Para tanto, organizam-se as próximas seções em torno das reflexões de Vallaux e Whittlesey sobre a coesão estatal e a dominação territorial, e posteriormente, de Mackinder e Spykman, em suas abordagens geopolíticas sobre a mobilidade como fator de poder.

1. As contribuições de Camille Vallaux e Derwent Whittlesey

Vallaux entende que a infraestrutura de transporte terrestre, chamada de vias de circulação, possui “um caráter político, mesmo quando se propõe a fins puramente econômicos” (1914, p. 272, traduzido pelo autor). Para Vallaux, esta infraestrutura possibilita as ações do Estado quando se propõe a “transmitir o pensamento e a vontade coletiva em todos os pontos de um território, e quando movimenta, para fins de ataque e defesa, a riqueza nacional e forças militares”. (1914, p. 272, traduzido pelo autor).

Este caráter político da circulação é, em sua essência, social. Isto é, a circulação envolve, fundamentalmente, um acordo social manifestado em vontade política que motiva determinado povo a objetivos imediatos como a guerra, o saque ou a escravização de terceiros (VALLAUX, 1914). Outrossim, é quando o objetivo é de médio ou longo prazo que ele é considerado geopolítico, ou seja, quando este povo visa garantir a sua soberania sobre determinado território (VALLAUX, 1914). Isto fica evidente quando o autor diz que:

[...]a circulação não é somente um fenômeno econômico, senão também um fenômeno político, e que, falando-se as coisas tais como são, constitui um fato social que, na acepção mais ampla da palavra, se manifesta claramente antes da extensão e da generalização dos caminhos e até antes do estabelecimento dos Estados, pelos grandes movimentos dos povos. Estes movimentos, sobre os quais falamos de uma maneira geral no capítulo III (principalmente no §5), não têm por fim o estabelecimento de correntes de troca. A troca vem depois dos movimentos; mas não os provoca e nem é a sua causa. Estes movimentos de homens, quando têm uma finalidade imediata, são feitos em razão da guerra, dos saques e da busca por escravos, quando têm uma finalidade distante, vislumbram a conquista do solo ou a imigração a um clima mais doce. Quando os cimbrios e os teutões se apresentaram sobre as fronteiras romanas, não pediram a Mario outra coisa que não a terra (VALLAUX, 1914, p. 273, traduzido pelo autor).

Os caminhos são, portanto, “uma obra política e militar” (VALLAUX, 1914, p. 290, traduzido pelo autor). A questão política, assim, deve ser vista como antecedente à questão econômica, já que “a via econômica não nasce senão depois da via política, porquê à sombra da proteção do Estado é como a circulação econômica prospera e se desenvolve” (VALLAUX, 1914, p. 291, traduzido pelo autor).

No âmbito político, a infraestrutura de transportes terrestres teria três propósitos principais que seriam: a manutenção de um Estado coeso (evitando as forças centrífugas/separatistas), a viabilização do trânsito de autoridades e a movimentação de tropas (VALLAUX, 1914).

Este ponto é explicado a partir de estudo histórico de uma série de Estados como Roma, China, França e Estados Unidos. O exemplo histórico da China é de caminhos como algo de preocupação exclusiva das autoridades, pois a administração não se ocuparia “jamais dos caminhos, exceto aqueles por onde deve passar o imperador, quando se dá ao trabalho de viajar” (VALLAUX, 1914, p. 294, traduzido pelo autor).

No caso dos Estados Unidos, um Estado mais jovem, Vallaux relata que a construção das ferrovias na segunda metade do século XIX, se deu concomitantemente à criação do próprio território e governo do país. Nas suas palavras:

[...]com as inúmeras prolongações das vias férreas no *faroeste* [Far-West] americano, avançou até o Oeste o sistema federativo dos Estados Unidos. Todos os novos Estados organizados desde há meio século, no extremo *faroeste* e sobre os planaltos das Montanhas Rochosas deveram seu nascimento aos trilhos cujos dormentes foram colocados às pressas (VALLAUX, 1914, p. 296, traduzido pelo autor).

Logo, para Vallaux (1914) os caminhos terrestres e, posteriormente, a infraestrutura de transportes terrestres, eram percorridos ou construídos devido a uma motivação social a partir da qual Estados se formaram e se tornaram soberanos sobre determinados territórios. Uma vez conquistados esses territórios, o seu controle e a sua soberania eram mantidas pelas estradas e ferrovias feitas, principalmente, para o trânsito de autoridades e do exército ou milícias.

A relação entre infraestrutura de transporte terrestre e coesão ganha destaque quando o autor, sobre a França, diz o seguinte:

Muitas de nossas antigas estradas na França, de traçado reto e rígido, seguem as alturas e cumes, quase desertas até hoje, que com mais razão estavam desertas quando essas estradas foram criadas, e onde nada precisava ser feito para a circulação econômica. A potência que traçou essas estradas não sonhava em facilitar o comércio. Queria neutralizar as tendências centrífugas de territórios e grupos de homens ainda pouco acostumados a conviverem juntos (VALLAUX, 1914, p. 290, traduzido pelo autor).

A neutralização das tendências centrífugas (separatistas) e, com ela, a coesão nacional, seria um componente basilar da existência do Estado, da mesma forma que o eram a autoridade e a força militar. Os caminhos terrestres, segundo o autor, estavam a serviço deste objetivo.

Whittlesey, em *The Earth and the State* (A Terra e o Estado), publicado em 1939, fala da relação entre as vias de comunicação (transportes, correios, telegrafia e rádio), a formação do Estado, a capacidade de controle deste sob o seu território a partir destas vias e o alargamento das atividades econômicas que emergem com este processo. A relação entre os três primeiros aspectos é central em sua obra; a infraestrutura de transportes e comunicação eram essenciais para a manutenção do território, aspecto observável nos exemplos do Império Romano e da Itália. Segundo Whittlesey, os romanos:

[...]foram as primeiras pessoas a unificar a Itália, e os italianos do século 19 foram os segundos. Cada um possuía um novo meio de transporte e comunicação terrestre, e nenhum outro dos habitantes da península jamais tiveram essa chave para o sucesso político – para a nação romana, a estrada e o correio, para a nação italiana, a ferrovia e o telégrafo, a rodovia e o telefone, o avião e o rádio (1939, p. 9, traduzido pelo autor).

Similar a Vallaux, portanto, Whittlesey destaca a relação entre meios de transportes, comunicação e coesão do Estado, entendimento sintetizado quando o autor, ao citar os Estados Unidos, fala que “teriam grandes dificuldades de manter-se coeso, apesar da primária unidade de sua população, se não fosse pelas oportunas invenções da ferrovia e da telegrafia” (1939, p.11, traduzido pelo autor).

Os meios de transportes são também compreendidos por Whittlesey (1939) como um elemento que, além de favorecer o controle do Estado sobre

seu território favorece também projetos de dominação. O autor trata desses aspectos ao recordar o exemplo do Império Britânico na Índia (Raj Britânico)⁴, cujos trilhos construídos pelo primeiro permitiu a dominação de um grupo de 100 mil britânicos sobre 340 milhões de indianos. Por outro lado, Whittlesey argumenta que esta infraestrutura também teve um impacto econômico e criou condições para a coesão da Índia. Os trilhos permitiram a ligação entre diferentes pontos da Índia e, conseqüentemente, a aproximação de grupos de diferentes regiões, bem como o escoamento dos produtos ali produzidos que corroborou para o seu desenvolvimento político e econômico (WHITTLESEY, 1939)⁵.

As contribuições de Vallaux (1914) e Whittlesey (1939) sobre a infraestrutura de transportes, permitem a conclusão de que servem para: a) viabilizar a formação do Estado; b) permitir o controle do Estado sob o seu território; c) permitir a movimentação de tropas e autoridades; d) permitir a circulação/comunicação do povo e do comércio; e) diminuir a diferença entre os povos de regiões distintas; e f) propiciar a coesão nacional.

Os caminhos são, portanto, uma obra política e militar. A relação entre esta infraestrutura e o Estado é sintetizada por Whittlesey, quando ele diz que: “o estado sempre estará próximo de quaisquer meios de transportes e comunicação” (1939, p. 22, traduzido pelo autor).

A contribuição desses autores refere-se, principalmente, às dinâmicas estatais fronteira adentro. Neste esforço, também se insere a geopolítica brasileira cuja maior parte da literatura produzida na primeira metade do século XX desenvolve-se com este olhar (ROOY & FARIAS, 2020).

Já a geopolítica anglo-saxônica desenvolve uma perspectiva histórica e um olhar exógeno, ou seja, voltado para fora das fronteiras do Estado. Isso se verifica nos estudos de Halford Mackinder ([1919], 1942)⁶; que considera três dimensões essenciais para a defesa de um território ou a sua expansão. Estas dimensões são a política, a econômica/industrial e a dimensão dos transportes.

⁴ Nota-se que à época que Whittlesey publicou a sua obra em 1939, o Raj Britânico estendia-se não somente pelo que hoje se conhece como República da Índia, mas também pelo Paquistão, Bangladesh e Myanmar.

⁶ A obra *Democratic Ideals and Reality* foi publicada em 1919, neste estudo faz-se uso de edição de 1942.

As próximas três seções são reservadas a este geopolítico inglês e a Nicholas Spykman (neerlandês-estadunidense) que também abordou a importância da infraestrutura de transportes.

2. As contribuições de Halford Mackinder e Nicholas Spykman

Ao observar o comportamento dos impérios ao longo dos séculos, o padrão identificado por Mackinder é que os Estados de grande dimensão territorial, que se movimentam mais por vias terrestres do que navais, possuem preponderância sobre as potências navais (MACKINDER, 1904, 1942). A comprovação desta hipótese a partir de seu estudo histórico sobre a preponderância de potências terrestres sobre as potências navais, culmina em seu principal argumento de que o Estado que exerce a hegemonia sobre o *Heartland*⁷ torna-se o Estado mais poderoso do mundo (MACKINDER, 1904; 1942).

Mackinder lembra que no caso do Império Romano, após a destruição de Cartago em 146 a.C e a guerra de reunificação em 31 a.C, se torna um poder terrestre, ou seja, todo litoral do Mar Mediterrâneo pertence a uma Roma que não se vê comprometida por ameaças navais e passa a se expandir principalmente por terra (MACKINDER, 1942).

Uma vez conquistada a península da Itália, a Gália e a península Ibérica, Roma teria de lidar com a inconveniente vizinhança das tribos celtas da Grã-Bretanha, o que forçou o imperador Júlio César a conquistar o sul da Grã-Bretanha e tornar o Canal da Mancha, também, um “mar fechado” (MACKINDER, 1942). Especificamente sobre a infraestrutura de transportes terrestres, o autor diz o seguinte:

Quando Roma completou a organização de seu poder envolvendo o Mediterrâneo, seguiu-se uma longa época transitória, durante a qual o desenvolvimento oceânico da civilização Ocidental se preparava gradualmente. A transição começou com o sistema de estradas romano, construído para a maior mobilidade das marchas das legiões. Depois do fim das Guerras Púnicas quatro províncias que falavam latim enveloparam a parcela ocidental do Mediterrâneo, foram elas: Itália, Gália do Sul, Espanha do leste e do sul e a África Cartaginesa. O *outer*

⁷ O *Heartland* seria uma região que hoje corresponderia aos países centrais da Ásia (Uzbequistão, Quirguistão, Cazaquistão, Turcomenistão), a grande parte da Rússia, e a partes de Belarus, Irã, Turquia, Nepal, Iraque, Afeganistão e Paquistão.

boundary da província Africana estava protegido pelo deserto do Saara e a Itália tinha na sua retaguarda o fosso do Adriático, mas na Gália e na Espanha, Roma encontrava-se desconfortável com a vizinhança de tribos celtas. Assim, o dilema familiar do Império apresentou-se, avançar e acabar com a ameaça ou se entrincheirar e impedir sua entrada, mas não os eliminar. Um povo ainda viril escolheu a primeira opção, e a fronteira e estradas foram empurradas até o oceano ao longo de mil milhas entre o Cabo de São Vicente e as desembocaduras do Reno (MACKINDER 1942, p. 29-31, traduzido pelo autor).

As estradas, portanto, além de permitirem a circulação de burocratas, técnicos, pessoas etc., permitiam uma maior mobilidade da força militar de Roma. Esta mobilidade era inseparável de seu projeto de poder que, para neutralizar a ameaça celta, não o fez sem ter construído caminhos que viabilizassem e melhorassem a movimentação terrestre de suas legiões.

A região que o Império Romano teve dificuldade de manter foi o berço do poder sarraceno/árabe que governou parte da península Ibérica, o norte da África, o Oriente Médio e parte do que hoje é a Índia. Por vias terrestres, a partir da península Arábica, os sarracenos expandiram-se da seguinte maneira:

Hedjaz de Meca e Medina, enviaram os exércitos sarracenos, que expulsaram os partos [arsácidas] da Mesopotâmia e os romanos da Síria e do Egito, e estabeleceram uma cadeia de capitais no interior -- Cairo, Damasco e Bagdá --- no antigo caminho da fertilidade. A partir desta base fértil, o poder sarraceno foi levado para todas as regiões ao redor de forma a fazer uma oferta para um verdadeiro império mundial. A nordeste, os maometanos ascenderam de Bagdá ao Irã pela mesma passagem que guiara os partos e persas para baixo, e se espalharam até o norte da Índia. Para o sul, eles cruzaram do promontório da Arábia no lêmên até a costa africana ao sul do Saara, e penetraram com seus camelos e cavalos por toda a extensão do Sudão. Assim, como uma vasta águia, seu império de poder terrestre estendeu suas asas do centro árabe, por um lado, sobre o *heartland* do norte, nas profundezas da Ásia, e, por outro lado, sobre o *heartland* do sul igualmente distantes nas profundezas da África (MACKINDER, 1942, p. 68, traduzido pelo autor).

A queda dos sarracenos se deu a partir de derrotas em diferentes *fronts*, sendo o principal *front* oriundo do norte do Irã. Nas palavras do autor: “a queda dos sarracenos na Arábia deve-se ao poder terrestre turco” (MACKINDER, 1942, p. 69, traduzido pelo autor)⁸, ou seja, da região central à teoria do poder

⁸ O termo turco ao qual Mackinder se refere diz respeito às tribos turcas da Ásia Central, mais especificamente àquelas oriundas do que hoje se chama de Turcomenistão e Mongólia (MACKINDER, 1942; UNESCO, 2025).

terrestre mackinderiano, o *Heartland*. Especificamente, Mackinder descreve o *Heartland* como:

[...]terra contínua, cingida de gelo no norte, cingida de água em outros lugares, medindo 21 milhões de milhas quadradas; ou mais de três vezes a área da América do Norte, cujo centro e norte, medindo cerca de nove milhões de milhas quadradas; ou mais de duas vezes a área da Europa, não tem água disponível, caminhos para o oceano, mas, na terra, exceto na floresta subártica, geralmente é muito favorável à mobilidade de homens a cavalo e a camelo. Para leste, sul e oeste do *Heartland*, estão as regiões periféricas, variadas em um crescente vasto, acessível por navegação (MACKINDER, 1904, p. 431, traduzido pelo autor).

Ao se debruçar sobre o *Heartland*, a primeira grande ofensiva observada pelo autor é a da tribo supramencionada. Afora os turcos, foi a partir do *Heartland* que os tártaros se organizaram e realizaram incursões na Europa (contribuindo para a queda do Império Romano), Oriente Médio, Índia e China. Os caminhos terrestres foram o principal meio pelo qual tribos e Estados da Eurásia puderam implementar seus projetos de poder e de conquista do território (MACKINDER, 1942).

Os conceitos e reflexões geopolíticas apresentados compartilham a noção de que, para que o Estado se defenda ou ataque, é preciso ter as condições para se movimentar em seu território e/ou naquele por ele almejado. Mackinder analisou, essencialmente, a importância da infraestrutura de transportes terrestres ao longo da história e identificou uma preponderância das capacidades de circulação terrestres sobre as capacidades de circulação navais.

Nicholas Spykman, por sua vez, analisou a importância da circulação interna do Estado para que este possa se tornar uma potência e analisou, também, a relevância desta infraestrutura para ligar a indústria de guerra ao Teatro de Operações.

Para Spykman (1938), a dimensão territorial (tamanho) e localização do Estado são aspectos essenciais para sua estratégia. Como ele diz: “Em tal mundo, a área geográfica do Estado é a base territorial de onde opera em tempo de guerra e a posição estratégica que ocupa durante o armistício temporário chamado Paz” (SPYKMAN, 1938, p. 29, traduzido pelo autor). A dimensão do Estado pode ser um grande trunfo para seu poder internacional,

mas somente se este puder exercer um controle efetivo e centralizado sobre seu território.

Assim, países como Turquia, China e Brasil permaneceriam potências de segunda ordem até que conseguissem resolver seus problemas de integração. Como coloca o autor:

Se o clima e a topografia criam barreiras, o estado deve esperar até que os elementos necessários de capitais e tecnologia estejam disponíveis para que essas barreiras naturais sejam superadas através de meios artificiais. Assim se torna claro porque a Turquia antes de 1914 e o Brasil e China hoje, apesar de estarem entre os maiores países do mundo, ainda são poderes de segunda classe. Boa parte do território turco era deserto e, conforme já notamos, o país não tinha um sistema adequado de comunicação nem de administração efetiva. A mesma ausência de sistemas de comunicação (combinadas, no caso da China, com uma ausência completa de técnica industrial) tem impedido tanto o Brasil como a China de efetivamente integrar seus vastos territórios (SPYKMAN, 1938, p. 39, traduzido pelo autor).

O segundo elemento-chave na sua análise, a localização, é dividido em duas partes, a saber: localização mundial e localização regional. A primeira é uma “referência às massas terrestres e oceânicas do mundo como um todo, enquanto a segunda é uma referência ao território de outros Estados e ao entorno imediato” (SPYKMAN, 1938, p. 40, traduzido pelo autor).

Além de ser elemento essencial à integração do território e, por conseguinte, à elevação de Estados ao *status* de potência, a infraestrutura de transportes, em tempos de guerra, serviria diretamente a uma logística de guerra que depende do dinamismo econômico do Estado. Como coloca o autor:

Um combate prolongado envolve uma integração efetiva entre as atividades econômicas e militares em três zonas diferentes, uma zona de operações, uma zona pela qual correm as rotas de fornecimento, e uma área de base. O que já foi uma linha de depósitos e bases de abastecimento, é hoje co-extensiva ao coração econômico e industrial do país. (SPYKMAN, 1942, p. 29, traduzido pelo autor).

Assim, a infraestrutura de transportes teria a finalidade de permitir a circulação de insumos para a indústria e a circulação dos produtos industrializados para o Teatro de Operações.

Considerações Finais

Este estudo se deu a partir da leitura de clássicos da Geopolítica e da Geografia Política. Verificou-se que Whittlesey, em concordância com Vallaux, é mais enfático sobre a importância dos meios de transportes para as comunicações do Estado com a sua população e para a articulação entre diferentes áreas internas. O autor também aponta para o papel da infraestrutura de transportes na dominação de um Estado sobre outro e nas vantagens econômicas que esta infraestrutura oferece para o escoamento de produtos oriundos do interior daquele território; ambos os exemplos aplicados ao Raj Britânico (1858 – 1947).

Conforme exposto, sem a infraestrutura de transportes, os agentes do Estado, principalmente os burocratas e militares, teriam dificuldades de se movimentar (VALLAUX, 1914; MACKINDER, 1904, 1942; SPYKMAN, 1938). Esta infraestrutura também permite a provisão de insumos ao Teatro de Operações e à própria indústria de guerra (SPYKMAN, 1942).

A capacidade de circulação é um aspecto *sine qua non* para a existência do Estado, a sua coesão (VALLAUX, 1914; WHITTLESEY, 1939) e para a sua emergência como potência ou o seu sucesso em um contencioso (SPYKMAN, 1938, 1942; MACKINDER, 1904, 1942). Assim, os geógrafos políticos e geopolíticos analisados concordam que a infraestrutura de transportes terrestres é um elemento essencial às capacidades militares do Estado desde os escritos pioneiros de Ratzel.

Ainda que publicadas na primeira metade do século XX, as contribuições destes autores seguem relevantes para a compreensão de projetos de poder contemporâneos. A ofensiva da Rússia contra a Ucrânia é um exemplo do histórico poder oriundo do *Heartland* como fator de pressão sobre as dinâmicas políticas e militares da Europa e, a partir da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), da Europa e dos Estados Unidos.

Em relação à Guerra da Ucrânia, percebe-se que o traçado das regiões disputadas pela Rússia envolve o Mar de Azov que se tornou contornável com a construção da ponte da Crimeia, que liga a península da Crimeia à região russa do Distrito Federal do Sul. A conquista do Mar de Azov, acompanhada da neutralização das manobras navais ucranianas neste mar, contribuiu para o avanço terrestre russo. Isto condiz com o argumento de Mackinder sobre o

poder terrestre e a necessidade de “fechar os mares”; como o autor escreveu sobre o fechamento do mediterrâneo e do canal da Mancha pelos romanos.

A China também pode ser compreendida a partir da contribuição dos geopolíticos analisados. Este país é a segunda maior economia do mundo (THE WORLD BANK GROUP, 2015) e a terceira potência militar (GLOBAL FIRE POWER, 2025). Em sintonia com o argumento de Spykman (1938) de que se tornaria uma potência se fosse capaz de ampliar seus meios de transportes e conectar suas diferentes regiões, tem-se que entre 2009 e 2023, suas vias expressas expandiram-se de 65.055 km para 183.600 km (ZHANG, 2024). A sua malha ferroviária para trens de alta velocidade cresceu de 9.356 km em 2012 para aproximadamente 45.356 km em 2024 (REPUBLICA POPULAR DA CHINA, 2025). Isto não somente conectou diferentes pontos do país e permitiu uma intensificação das atividades econômicas como também pode prover à Força Terrestre maiores capacidades de movimentação.

Esta expansão não se limitou a seu território, mas perpassou as terras do *Heartland* e chegou à Europa. A partir do projeto liderado pelo governo chinês de construção de infraestrutura em diferentes partes do globo, a Iniciativa do Cinturão e Rota, a China foi capaz de estabelecer uma malha ferroviária que liga as cidades de Valongo, Entroncamento e Bobadela, em Portugal, à cidade de Yiwu, na província de Zhejiang, na China (MEDWAY TRANSPORTE E LOGÍSTICA, 2021).

Sobre a expansão da infraestrutura chinesa na Europa, Ekman (2018), que escreveu acerca da instalação de portos, cabos submarinos, parques industriais e redes de transporte em países do Mediterrâneo tais como Itália, Grécia, Portugal, Espanha, Chipre e Malta, aponta que a parceria pode também ser uma estratégia chinesa para a expansão de seus interesses na região de maneira não pacífica (EKMAN, 2018). Argumento semelhante ao de Putten (2016) quando diz que:

A abordagem de Pequim, fundamentada na infraestrutura, para fortalecer as relações bilaterais no Mediterrâneo Oriental, em última análise, não apenas atende aos interesses de comércio, investimento e transporte da China, mas também traz uma influência doméstica que poderia ser usada para fins de segurança e geoestratégicos (PUTTEN, 2016, p. 5, traduzido pelo autor).

Por fim, conclui-se que as bases desta revisão bibliográfica possam servir de estímulo para novos estudos sobre as contribuições teóricas tanto da Geografia Política como da Geopolítica para a compreensão de outras infraestruturas que não somente a de transportes terrestres e suas implicações para o projeto de poder do Estado. Ainda que os autores analisados tenham escrito sobre a guerra, ou projetos de dominação de um território (no caso de Whittlesey); pouco se tratou sobre a expressão militar do Estado moderno. Isto aponta para o potencial do aperfeiçoamento destas lentes teóricas para a análise das dimensões militares, como os planejamentos de guerra e/ou das necessidades operacionais das Forças Armadas.

Referências

BLACHE, Vidal. **Tableau de la Geographie de la France**. Vol I, 3a ed. Paris. Hachette. 1908.

EKMAN, Alice. "China in the Mediterranean: An Emerging Presence". **Notes de L'fri. French Institute of International Relations**, 2018. Disponível em: https://www.policycenter.ma/sites/default/files/Ekman_China_Mediterranean_2018_0.pdf. Acesso em: 15/02/2025.

GLOBAL FIRE POWER. 2025 Military Strength Ranking. [2025, 05, 14]. Disponível em: <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php>. Acesso em: 14/05/2025.

MACKINDER, J.H. "The Geographical Pivot of History". **The Geographic Journal**, vol. 23, No. 24. Disponível em: <<http://www.thinkorbebeaten.com/Library/M/MacKinder's%20Heartland%20Theory.pdf>>. Acesso em: 15/03/2019.

Democratic Ideals and Reality: A study in the politics of reconstruction/ by Sir Halford J. Mackinder. Washington: National Defense University Press, 1942. Disponível em: <https://www.files.ethz.ch/isn/139619/1942_democratic_ideals_reality.pdf> Acesso em: 12/08/2021.

MARTIN, Geoffrey J. **American Geography and Geographers: Toward Geographical Science**. Oxford: Oxford Academic Books, 2015.

MEDWAY TRANSPORTE E LOGÍSTICA. MEDWAY starts service to transport goods between Portugal and China by train. 2021. Disponível em: <https://www.medway-iberia.com/en/news/medway-starts-service-to-transport-goods-between-portugal-and-china-by-train>. Acesso em: 15/03/2025.

PUTTEN, Frans Paul Van Der. "Infrastructure and geopolitics: China's emerging presence in the eastern mediterranean". **Journal of Balkan and Near Eastern Studies**, Taylor & Francis Journals, vol. 18(4), pages 337-351. 2016. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/taf/cjsbxx/v18y2016i4p337-351.html>. Acesso em: 01/02/2025.

RATZEL, Friedrich. "O solo, a sociedade e o Estado". **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, Brasil, v. 2, p. 93–101, 2011. DOI: 10.7154/RDG.1983.0002.0008. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47081>. Acesso em: 5 jul. 2024.

REPUBLICA POPULAR DA CHINA. THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE. **China's rail network continued to break records in 2024**. Disponível em: http://english.scio.gov.cn/chinavoices/2025-02/14/content_117712691.html. Acesso em: 10/03/2025.

ROOY, Gregor G. A. A., & Farias, Hélio C. (2020). A Integração Nacional analisada segundo a geopolítica brasileira entre 1910-1950. **Revista Brasileira De Estudos De Defesa**, 7 (1). <https://doi.org/10.26792/rbed.v7n1.2020.75157>.

_____. (2024). O Exército, os Organizadores Intelectuais e o Desenvolvimento Estratégico Brasileiro entre 1964-1985. Tese de Doutorado em Ciências Militares – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército. Rio de Janeiro.

SPYKMAN, Nicholas J. **America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power**. New York: Harcourt, Brace and Company, inc. 1942.

_____. **The Geography of the Peace**. New York: Harcourt, Brace and Company, inc. 1944.

_____. Geography and Foreign Policy I. **The American Political Science Review**, Vol. 32, No. 1938 p. 28-50.

THE WORLD BANK GROUP. GDP (current US\$) World Bank national accounts data, and OECD National accounts data file. Disponível em: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true. Acesso em: 12/04/2024.

UNESCO. The Turk Empire. Disponível em: <https://en.unesco.org/silkroad/knowledge-bank/turk-empire>. Acesso em: 11/5/2025.

WHITTLESEY, Derwent. **The Earth and the State: A Study of Political Geography**. New York: Henry Holt and Company, 1939.

VALLAUX, Camille. **El Suelo y El Estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914.

VISENTINI & PEREIRA. Manual do candidato: história mundial contemporânea (1776-1991): da independência dos Estados Unidos ao colapso da União Soviética. 3. ed. rev. atual. – Brasília, 2012. Disponível em: <[http://funag.gov.br/loja/download/1005-Manual do Candidato Historia Mundial Contemporanea 1776-1991.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/1005-Manual_do_Candidato_Historia_Mundial_Contemporanea_1776-1991.pdf)>. Acesso em: 27/05/2018.

ZHANG, Wenyi. Total length of express ways in China from 2009 to 2023. In: Statista. Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/276050/total-length-of-chinas-freeways/>. Acesso em: 10/03/2025.

Recebido em 30 de maio de 2025.

Publicado em 20 de junho de 2025.