

## CONFERÊNCIA

### A BASE FÍSICA DA GEOGRAFIA POLÍTICA

Por M. A. Halford John Mackinder

Professor Associado de Geografia em Oxford

(Proferido na Royal Geographical Society, em Edimburgo, em 18 de Dezembro de 1889)<sup>1</sup>

Tradução de Rafael Regiani<sup>2</sup>

Meu assunto esta noite é um tema amplo. Tomado em seu significado mais largo, o título do meu artigo parece convidá-los a uma discussão filosófica na questão da livre-vontade. Não é, entretanto, minha intenção seja atacar, defender, ou ilustrar a *História da Civilização* de Buckle<sup>3</sup>. É suficiente para o meu propósito que historiadores de ambos os lados – aqueles que consideram a iniciativa do homem e aqueles que consideram seu ambiente como o mais importante – permitam pelo menos uma grande influência no desenrolar de sua história aos estágios particulares em que as nações exercem seus papéis. É meu objetivo esta noite contar um pouco dos modos que os aspectos geográficos governam ou, pelo menos, guiam a história, e dar um pouco dos exemplos nos quais meus princípios estão baseados.

A distinção principal na geografia política parece ser fundada no fato de que o homem viaja e o homem se assenta. A Natureza tem relações muito diferentes para o homem itinerante e para o homem sedentário. O homem itinerante procura linhas de menor resistência sobre o mundo opositor. O homem sedentário avalia principalmente a produtividade e a segurança de uma propriedade. Uma cadeia de

---

<sup>1</sup> Nota do Tradutor: Publicado originalmente na *Scottish Geographical Magazine*, volume 6, 2ª. edição, pp. 78-84. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14702549008554692?journalCode=rsgj19>.

<sup>2</sup> Doutorando em Geografia Humana pela FFLCH-USP.

<sup>3</sup> Nota do Tradutor: Henry Thomas Buckle, historiador britânico, autor de *História da Civilização na Inglaterra*. No Brasil, possui edição publicada pela editora Casa Eclética (1900).

oásis no deserto, um vale fértil num sistema montanhoso, poderia ser capaz de sustentar uns poucos colonos, e ainda ser uma grande estrada ao longo da qual migrantes, exércitos e mercadores se aglomeraram desde tempos pré-históricos. Considerem a grande barreira dos Alpes – não a mera muralha fronteiriça da Itália, mas a região natural como um todo – um *cinturão* acidentado no mapa da Europa, tão extenso quanto as Ilhas Britânicas, e ainda assim inadequado para o assentamento humano, que ela contém uma população não duas vezes maior do que aquela de Londres. Considerem, de outro lado, os passos através daqueles mesmos Alpes – todas as idas e vindas históricas que eles permitiram: gauleses aglomerando-se para saquear a Itália; legiões romanas marchando para a conquista da Gália e da Vindélcia; hordas germânicas, aprimorando as lições que Roma os ensinou, descendo metade para espoliar, metade para enobrecer, a civilização que eles tomaram da Antiguidade; peregrinos das extremidades para o coração da Cristandade, imperadores progredindo da Germânia para a metade italiana do Sagrado Império Romano; as riquezas do Oriente transportadas de Veneza para Augsburg; Suvaroff<sup>4</sup>; Bonaparte; a locomotiva moderna – todas cruzando estreitos fundos de vales – vales enfeitados com esbeltos colares de pináculos de vilarejos, e cercados de outro lado por paredões e fragmentos de rocha e neve. Ponha em contraste aos Alpes a grande planície da Irlanda, repleta de população mesmo hoje, cinquenta anos atrás com tantas almas quanto habitam agora os Alpes, quatro vezes maior; porém, a Irlanda está no fim do mundo, no caminho para lugar nenhum, e com uma história que raramente toca mesmo a margem da política europeia. A chave para a geografia política dos Alpes é que eles são uma barreira com passos definidos, apesar de muitos, separando duas grandes diferentes áreas de assentamento humano. A chave para a geografia política da Irlanda é que ela é uma área de assentamento, produtiva e relativamente livre de barreiras internas, mas não possuindo uma única linha de comunicação importante para o mundo exterior.

Em cada uma dessas relações há duas coisas conectadas: o homem itinerante ou sedentário, e a Natureza, e cada membro dos casais é variável. A História é o registro da parte da variação do Homem; a Geologia, aquele da parte da

---

<sup>4</sup> Nota do Tradutor: Alexander Suvorov, general russo que liderou as tropas austro-russas contra os franceses em campanhas na Itália e Suíça, durante as Guerras Revolucionárias Francesas.

Natureza. Porém, para os propósitos da geografia política, a Natureza pode ser considerada como invariável, isto é, quando comparada com a curta evolução caleidoscópica das artes humanas<sup>5</sup>. Assim a resistência oferecida por um dado aspecto ao movimento do homem, ou as facilidades de uma dada área para o seu assentamento, estão para sempre variando com o estado de sua civilização. Aplicando a geografia para o esclarecimento da história, os aspectos físicos podem, como uma primeira aproximação, serem tratados como constantes, como a rocha; em volta deles, as correntes humanas surgem e repousam, baixam e fluem – ora calmamente contidas em sua bacia, ora circulando sobre, irrompendo através, ou desgastando os obstáculos. Nós podemos imaginar uma época, apesar de que nós não a conhecemos, antes das pás, antes dos remos, antes das velas, quando todo movimento estava em terra e o mar era uma barreira absoluta. Então veio a era costeira, quando o alto mar, entretanto, ainda desafiava os antigos, mas não por causa de sua consistência de cola conforme os impotentes marinheiros a teriam. Com a bússola a resistência do oceano caiu, e continuou a cair até o início deste século, todas as artes de navegação combinando para dar à água uma resistência tão insignificante quando comparada à rocha, que os homens tomaram ela para dentro da terra em canais. Então subitamente George Stephenson<sup>6</sup> quase reverteu a este respeito a corrente total da história. A resistência da água continuou a cair, é verdade, mas aquela da terra caiu tão fora de proporção que ela é agora menor do que aquela da água. Onde os homens utilizavam para vir do Oriente até o Adriático para Veneza, eles agora passam para Brindisi, e por terra sobem a longa península da Itália. Eles irão logo de Londres à Índia por terra; recentemente eles percorreram todo o caminho pelo oceano. Deste modo, enquanto as montanhas mudam suas formas quase imperceptivelmente ao longo das eras, um líder ousado, uma descoberta mecânica, uma grande obra de engenharia, poderia revolucionar as relações do homem com a geografia no intervalo de três gerações. A maneira súbita com as quais os resultados dessas revoluções tornam-se aparentes é bem mais

---

<sup>5</sup> Nota do Autor: Não é intenção aqui que a Natureza não tenha mudado em tempos históricos, mas só que as mudanças passadas pelo homem social foram vastamente maiores do que as grandes mudanças da Natureza no mesmo período. O modo de pensar apropriado para este assunto é aquele conhecido na matemática como o método de aproximações sucessivas.

<sup>6</sup> Nota do Tradutor: Engenheiro civil e mecânico britânico, inventor da locomotiva a vapor.

marcante como uma regra no caso do homem itinerante do que no homem sedentário. Estradas, mesmos estradas principais, são bem mais facilmente abandonadas do que assentamentos. Uma vez em movimento, nós temos que só dar uma guinada da estrada batida para alcançar a mudança: há alguma resistência mesmo a isto, mas nada a ser comparado à inércia com que os homens se aferram aos antigos assentamentos.

Testemunhe a população mendicante das cidades decaídas. Apego ao lar, apego à família, falta de imaginação, falta de conhecimento, falta de meios, falta de energia, combinam para manter os homens estacionários. À inércia humana deve ser adicionada, especialmente nos dias modernos, a inércia do capital. Mesmo se nós garantirmos que com a presente condição Milford Haven é um terminal melhor para a balsa transatlântica do que Liverpool, o capital fixado em Liverpool impediria a mudança até que, com a mudança de condições, as vantagens de Milford Haven se tornassem esmagadoras. Assim, também, poderia ser que a balança de vantagens geográficas tenha já se inclinado contra a Inglaterra, e que ela esteja mantendo sua posição pela inércia – pela dificuldade que acompanha a remoção dos homens, o capital, a habilidade, e as tradições acumuladas aqui como resultado de vantagens geográficas passadas. Nós poderíamos resumir este estágio de nossa discussão por dizendo que enquanto a geografia política investiga as relações entre a Natureza e o Homem, itinerante ou sedentário, que enquanto os modos de viajar e de se assentar do homem variam frequentemente de maneira súbita, e, portanto, suas relações com a Natureza variam tão subitamente, porém essas relações alteradas nem sempre encontrem expressão geográfica imediata devido ao que nós poderíamos chamar de inércia geográfica, a tendência de assentamentos e a menor tendência de estradas permanecerem fixas<sup>7</sup>.

Uma distinção, entretanto, deve ser traçada entre os assentamentos. Por mais paradoxal que possa parecer, alguns assentamentos são mais dependentes do movimento do que da colonização. Este é notavelmente o caso com alguns dos assentamentos concentrados conhecidos como cidades. O ponto é mais facilmente demonstrado por um par de exemplos. A Irlanda é uma terra pastoral produtiva, com

---

<sup>7</sup> Nota do Autor: A inércia, deve ser lembrado, implica não só em dificuldade de iniciar o movimento, mas também dificuldade em arrastar ou mudar o movimento já existente.

uma população extremamente densa igualmente distribuída sobre sua superfície, com um grande número de vilarejos e pequenas cidades interioranas, mas sem grandes centros de população, exceto uma meia dúzia de portos, onde homens e mercadorias convergem para entrar e deixar a ilha. Isto é uma verdadeira área de assentamento baseada na produtividade da terra e independente de estradas. A Bavária do Sul, por outro lado, é um planalto estéril relativamente inóspito com uma população esparsa, porém ela contém pelo menos quatro grandes cidades históricas: Ratisbona, Munique, Augsburg e Ulm. Grandes e importantes hoje – no passado eram ainda maiores – essas cidades não cresceram ricas na produção bávara. Elas são pontos nodais através de linhas de tráfego do norte ao sul, do leste ao oeste da Europa. A expressão “ponto nodal” é conveniente. Um ponto nodal ocorre onde há um congestionamento do tráfego em estradas, uma balsa ou uma ponte, na boca de uma garganta, onde duas estradas se cruzam ou juntam-se, num lugar de transferência de veículos, seja de carruagem para navio, ferrovia ou caminhão para barco, ou de barca fluvial para navio oceânico. Onde, de fato, o tráfego é pesado ou lento, há um ponto próprio para todos os ofícios que servem ao tráfego fixarem seu domicílio, o dono de um pub e um ferreiro nos quatro cantos do país, o mercador e o estivador no lugar de carregamento ou triagem. Isto não pretende ser exaustivo da causa das cidades. É só verdade de um grande número de cidades que elas são incidentes ao homem itinerante. Outras são os centros de mercado ou centros administrativos de áreas produtivas, ou resultados do assentamento do homem socialmente organizado.

A distinção entre homem itinerante e homem sedentário não deve ser tratada num espírito estreito. Não é intencionada como uma ferramenta para o trabalhador maquinal. Ao todo apenas as organizações mais elementares da sociedade itinerária e sedentária são intrinsecamente relacionadas. O valor preciso do contraste como um método de análise geográfica será melhor coletado dos exemplos. Eu tenho tempo apenas para um, mas esse na maior escala.

Se nós olharmos para um mapa físico do Velho Mundo, nós devemos notar que a maior massa terrestre é atravessada em diferentes direções por um cinturão de mares interiores e um cinturão de desertos. Se nós considerarmos, além disso, um mapa da mesma região no qual a densidade de população é indicada

aproximadamente pela profundidade do matiz da cor, nós devemos ter nossa atenção direcionada para o fato de que há duas grandes regiões densamente povoadas: Europa e Sudeste Asiático. Nós devemos lidar com as relações desses três fenômenos. O cinturão de desertos fica entre as duas áreas populosas fortemente coloridas, separando-as. O cinturão de mares – os mares Mediterrâneo e Vermelho – cruza o cinturão desértico diagonalmente e, não fosse pelo istmo de Suez, formaria uma estrada marítima conectando as duas áreas populosas pelo quase menor traçado. Deixe-nos fazer agora um exame mais minucioso de cada um dos três fatores. Primeiro os assentamentos. A área ocidental (europeia) poderia talvez ser dita fisicamente como a região da corrente do Golfo – isto é, um distrito soprado pelos ventos prevalecentes de oeste alimentados com calor e umidade das águas superficiais quentes do Atlântico. É grandemente esta influência que fez uma região tão setentrional demasiado favorável ao assentamento. Historicamente este é o mundo romano. Sua moral, sua lei, sua religião, suas tradições, muitas de suas línguas, são legados de Roma. Seus Estados, apesar de independentes, formam um sistema mantido junto principalmente pelo fator romano em comum. Fisicamente e historicamente, então, nós estamos lidando com uma grande área de assentamento humano. Suas fronteiras não são, contudo, talvez coincidentes com aquelas da Europa, porque a Berbéria deve ser incluída nela, e toda a Rússia, exceto sua porção sul-ocidental, deve ser excluída. A inclusão e a exclusão estão em bases físicas e históricas que são óbvias. Esta área da corrente do Golfo e de colonização romana tem 300 milhões de habitantes.

A área asiática sul-oriental é adequada para o assentamento porque é úmida e quente, e, portanto, rica em produtos vegetais. A umidade é trazida pelas monções do oceano tropical. Daqui fisicamente ela poderia ser conhecida como a área das monções. Politicamente sua unidade, apesar de não tão marcada como a unidade romana, vai talvez justificar a expressão “Indo-Chinesa”. Ela se estende da Índia ao Japão. Ela possui 700 milhões de habitantes.

Deste modo, essas duas áreas contêm juntas um bilhão de pessoas, dois terços da população mundial. Os produtos das duas regiões são tão diferentes quanto seus climas. As civilizações das duas comunidades diferem em cada detalhe. As diferenças são uma medida do número de novas mercadorias, novas ideias, até



novos homens, o qual uma tem a oferecer à outra. A vastidão da população é uma medida da demanda por mercadorias, ideias, e homens, uma vez que a oferta é conhecida. Ambas juntas, diferença de produtos e vastidão de populações, medem a necessidade de comunicação entre as duas áreas de assentamento. A História é em grande extensão um longo comentário na importância do comércio entre Oriente e Ocidente.

Agora volte para as instalações para viagem de uma área para a outra. As duas são mantidas à parte pelo grande cinturão desértico. De fato elas são duas, não uma, *por causa* deste cinturão. Verdade, o deserto contém pequenas áreas adequadas para o assentamento – oásis, vales de rios, “cortinas” de cadeias montanhosas – mas ao todo não é uma área de assentamento. É uma barreira de resistência muito alta até para o homem itinerante. Ela se estende do Saara, desde a linha costeira do Atlântico, até ela terminar no Gobi, quase nos confins da Sibéria. No oeste ela é uma barreira mais efetiva do que o mar em si. Apesar do Mediterrâneo, a Berbéria é europeia na flora, fauna, homens e história, não um membro da África negra. As linhas de menor resistência através desses desertos devem claramente ser aspectos geográficos de primeira importância. Se elas apenas fossem completas, o cinturão de mares, o qual nós mencionamos cruzando o cinturão desértico, roubaria os desertos de metade de seu poder de severidade. Na verdade, a comunicação é quebrada pelo istmo de Suez. Toda a história teria sido radicalmente diferente exceto para Suez. Ele é o ponto mais importante na face da Terra. Ele deve seu poder, entretanto, não meramente ao seu caráter terrestre, mas ao vento norte o qual sopra persistentemente abaixo de dois terços do Mar Vermelho, e que desafia o marinheiro a fazer a passagem mar acima. Ele exigiu, definitivamente, a moderna combinação de canal e motor a vapor para reduzir a obstrução.

A estrada marítima esteve, então, por longos períodos, grandemente fechada. Quando muito a mais importante das linhas de menor resistência remanescentes. Elas são poucas, definidas, e de dois tipos – sejam rios nascidos de terras bem irrigadas lutando através do deserto, ou o que os orientais chamam de “cortinas de montanhas”, faixas de terra verde ao pé da montanha e em paralelo com a serra, nutridos pela umidade o qual nessas terras apenas as cristas das montanhas podem

torcer dos ventos. Do primeiro tipo nós temos o Nilo, o Eufrates, o Tigre, o Oxus e o Jaxartes<sup>8</sup>. Da última nós temos, principalmente, as estradas que seguem as montanhas arábicas perto da costa do Mar Vermelho e aquelas que acompanham as cordilheiras persas do norte e do sul.

Os homens que habitavam as estradas de oásis de leste para oeste formaram naturalmente os primeiros povos comerciais. Babilônios, fenícios, judeus, árabes – eles eram principalmente de uma raça; e não poderíamos nós traçar a atitude comercial hereditária daquela grande raça semita às necessidades e oportunidades de suas excepcionais posições? Enquanto os povos dos oásis tomavam pedágio do tráfego entre Oriente e Ocidente, e aqui foram alguns dos primeiros a crescerem ricos e civilizados, a existência deles tinha outro efeito curioso na história mundial: eles estabeleceram um véu entre o Oriente e o Ocidente, o qual aumentou o efeito do deserto. Para pegar emprestado um similar da física, este véu era transparente às coisas, mas não às ideias. A seda passava das mãos chinesas para as mãos do Deserto, e das mãos do Deserto para as mãos romanas, mas tudo o que gregos e romanos sabiam da China estava resumido em seu nome, Serica, a terra da seda, e aquele era um nome desconhecido na China. Era porque o Ocidente em nenhum lugar tocava o Oriente, porque o conhecimento ocidental do Oriente era apenas boatos, porque o Ocidente olhava para o Oriente através de uma lente escura, que antigos escritores poderiam colocar nas Índias o que eram, na prática, os contos de fadas da Idade Média. Tais raios de luz colorida, de vez em quando lutavam até o fim, só serviram para estimular a imaginação. Nós modernos descobrimos o mundo, mas nós perdemos o estágio geográfico do romance. Nós não podemos ainda medir a perda. Que parte esses povos do Deserto, ou melhor, do Oásis exerceram na história mundial! O que nós não devemos a eles direta ou indiretamente no comércio, ciência, arte, romance? As características de seus lares não atiram uma enxurrada de luz em suas naturezas e desenvolvimento?

Foi a deposição das civilizações do oásis pelos turcos que precipitou a maior revolução na história. Os turcos foram para o Deserto o que os teutônicos foram para o Ocidente. Em cada caso uma enxurrada bárbara subjogou uma antiga civilização, um fruto dos tempos crescido do trabalho duro. Mas enquanto os

---

<sup>8</sup> Nota do Tradutor: os dois últimos rios se chamam hoje Amu Dária e Sir Dária, respectivamente.

teutônicos desceram num fim de mundo habitado, deixando-o livre para ser lentamente penetrado de novo pelas luzes bizantina e sarracena, os turcos quebraram os frágeis laços entre Oriente e Ocidente. Eles os quebraram, também, exatamente quando eles tinham se tornados indispensáveis para o Ocidente. As Cruzadas tinham feito das luxúrias orientais necessidades para o renascimento da Europa. O Ocidente, cheio da energia dos novos jovens, aquecido pelo conhecimento recuperado e religião recuperada, pôs-se a encontrar novos caminhos para as Índias – caminhos marítimos, não caminhos desérticos. Colombo procurou as Índias pelo oeste, Magalhães pelo sudoeste, Da Gama pelo sudeste, Cabot e Davies pelo noroeste, Barentz e Chancellor pelo nordeste, Henry Hudson pelo norte sobre o Pólo Norte. Em trinta anos os amplos aspectos do mundo foram revelados. Desde então, geograficamente, e politicamente também, nós temos apenas complementado o que aquela grande época esboçou.

Não estamos nós justificados, então, em dizer que os maiores eventos na história mundial, antiga, medieval e moderna, estão pelo menos relacionados aos grandes aspectos da geografia? O duplo caráter da civilização mundial, romana e indo-chinesa, é baseado em duas áreas de assentamento separadas pelo deserto vazio. Os caminhos estreitos através dos desertos, os mesmos em todas as épocas, são os lares dos povos do oásis, pequenos em número quando comparados com as centenas de milhões de orientais e ocidentais, porém uma vez os intermediários e obstrutores entre Oriente e Ocidente. Aqui está o maior contraste entre o homem sedentário e o homem itinerário, entre os verdadeiros assentamentos e assentamentos auxiliares principalmente para viagens.

Meu tempo acabou. Eu poderia dar mais exemplos. Aquele que eu dei é um bem amplo, implicando o conhecimento de poucos detalhes da geografia física. Ele poderia, no entanto eu confio, bastar para mostrar que há voos mais altos para o geógrafo político do que o mero mapeamento de fronteiras e detalhamento de estatísticas. Dados monótonos são a maior parte de toda ciência, mas nenhuma ciência pode satisfazer a mente a qual não permite a construção de palácios com seus tijolos. Neste sentido é muitas vezes dito que o geógrafo físico e o historiador poderiam existir, mas não o geógrafo político. Porém, eu me arrisco a dizer que o capítulo dele (o do geógrafo político) é o que coroa a geografia. Ele requer a

geografia física como uma preliminar – o que os alemães chamam de *Hilfswissenschaft*, nós mais sem jeito chamamos de ciência auxiliar. Ele toma uma visão diferente da história do que aquela própria do historiador. O último não tem tempo ou, como regra, aptidão para obter a dose necessária de geografia física. A geografia política tem, neste sentido, um serviço distinto para prestar para ambas a história e a política. Não pode o “deve ser” sugerir uma solução do “era”? John Richard Green<sup>9</sup> mostrou nos como utilizar esta ferramenta onde outra evidência está faltando ou é fraca. Mesmo onde a evidência de eventos é forte, a evidência de causas é muitas vezes fraca. Mesmo onde todas as causas e efeitos estão claros – e quão raro é isto –, alguma das causas deve ser intrinsecamente geográfica. E na política, quão pequeno parece a diplomacia atual se nós percebemos na totalidade quão profundo são os sulcos em que corre o curso de uma nação. O curso da política é o produto de dois conjuntos de forças: ímpeto e direcionamento. O ímpeto é do passado, é a história cristalizada no caráter e tradições de um povo. O presente guia o movimento por demandas econômicas e oportunidades geográficas. Estadistas e diplomatas sucedem e fracassam muito conforme eles reconhecem o poder irresistível dessas forças. Esta análise é nossa chave para o futuro. Em uma era quando a democracia tem ultimamente guiado a política – apesar de que, ocupada ganhando sua vida, ela não tem tempo e pouca oportunidade para estudar a atual diplomacia – só amplos princípios podem mantê-la correta. O geógrafo tem que ajudar em afirmar esses princípios. A tarefa é vasta: talvez para aqueles absorvidos no estudo preciso de dados, mesmo um desgostoso, certamente um caminho para conduzir à quedas, para conduzir à verdade só através de erros repetidos. Este é um grande ideal, alguns irão pensar demasiado grande, mas há espaço para todos. Nós poderíamos parar de repente no raciocínio a qualquer momento que nós, cada um de nós, quisermos. Nosso maior ideal é atingível só para as futuras gerações, e nada é pior para aquilo.

*Recebido em 17 de Julho de 2023.*

*Publicado em 11 de Outubro de 2023.*

---

<sup>9</sup> Nota do Tradutor: historiador britânico, autor de *A Short History of English People*.