trans atlantic cultures
Histórias culturais do espaço atlântico séculos XVIII ao XXI

ISSN 2739-6614
transatlantic-cultures.org



Atlantico Sul

Luiz Felipe de Alencastro

O Atlântico Sul é um espaço de circulação abordado em três períodos distintos. O primeiro se inicia quando o almirante português Álvares Cabral toca a costa sul-americana. Esse período se encerra com o fim do tráfico bilateral de escravos entre o Brasil e a África (1850). As independências das nações africanas iniciam um terceiro período.

TRADUÇÃO	Oscar Osorio, Mariana de Moraes Silveira, Eoin O'Neill
PUBLICADO	15 de abril de 2022
IDIOMA ORIGINAL	Francês
DISPONÍVEL EM	Inglês, Espanhol, Francês, Português
TEMAS	Conceitos
ESPAÇOS	Atlântico sul
PERÍODOS	Revoluções atlânticas e colonialismo · Um atlântico de vapor · O espaço atlântico na globalização · A consolidação das culturas de massa
PALAVRAS-CHAVE	atlântico sul, oceano, navegação, tráfico de escravos
LIGAÇÃO PERMANENTE	https://transatlantic-cultures.org/pt/records/l-atlantique-sud/

SOBRE OS AUTORES

Luiz Felipe de Alencastro

Professor of Economic History at the Sao Paulo School of Economics · Director of the Center for South Atlantic Studies. · Getulio Vargas Foundation · Brasil

Graduation, Institute of Political Studies, Aix-en-Provence PhD in Modern and Contemporary History from the University of Paris X,1986. Assistant, University of Rouen (1975-1986) Professor, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (1986-2000). Professor of South Atlantic History, University of Paris IV (2000-2014). Professor and Director of the Center for South Atlantic Studies at the São Paulo School of Economics–FGV (2014 -) Emeritus Professor, Sorbonne Université

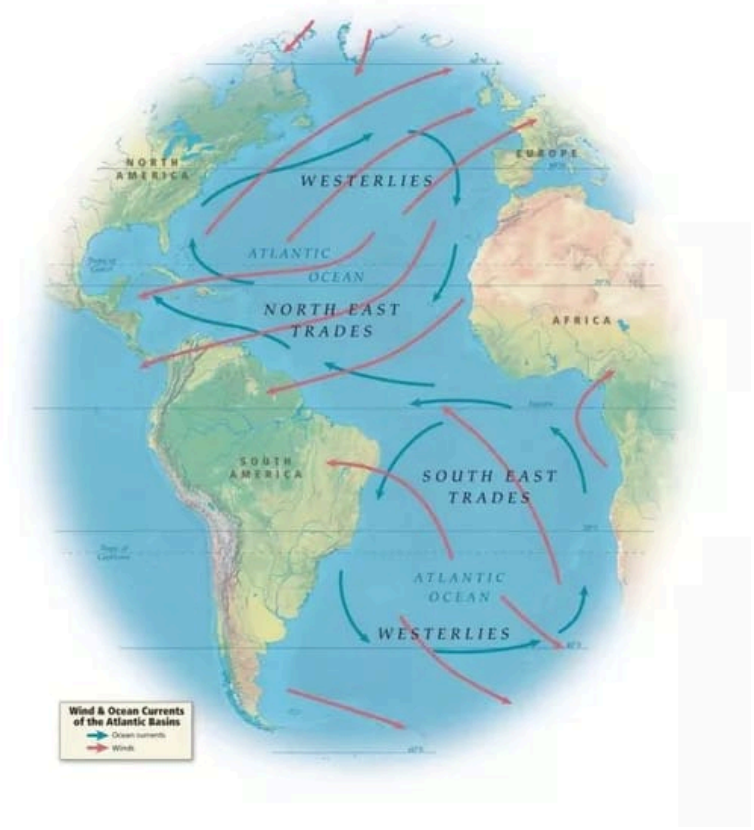
Muitas vezes ignorado em sua especificidade histórica, o Atlântico Sul é geralmente incorporado ao Atlântico Norte. Todavia, o espaço sul-atlântico possui características históricas, náuticas, geopolíticas e culturais próprias, destacadas por um número crescente de pesquisadores ao longo das duas últimas décadas. [1]

Tais elementos constitutivos se afirmaram ao longo de três períodos distintos do Atlântico Sul. O primeiro, o de sua emergência, se inicia em 1500, quando a frota do almirante português Álvares Cabral, em rota para a Índia, toca a costa sul-americana na região do atual estado da Bahia, no Brasil. Suas embarcações retomam, em seguida, o mar em direção à Cidade do Cabo e ao Oceano Índico, efetuando a primeira travessia latitudinal do Atlântico Sul. Esse período se encerra em meados do século XIX, com o fim do tráfico bilateral de escravos entre o Brasil e a África (1850), mas também com a abertura do Canal de Suez (1869). Concebido para a navegação a vapor, este canal põe um termo à era da navegação à vela, reduzindo o percurso entre o Ocidente e o Oriente. É nessa época que se afirma a supremacia do Atlântico Norte sobre o conjunto do oceano, levando ao desaparecimento do sistema sul-atlântico. As independências das nações africanas e, em particular, aquelas das antigas colônias portuguesas, depois o fim do apartheid na África do Sul (1991-1994) iniciam um terceiro período, em que se vê a reemergência dos laços Sul-Sul no Atlântico na passagem do século XX ao XXI, em um cenário internacional radicalmente modificado pela afirmação política e econômica dos países da África subsaariana.

#O primeiro Atlântico Sul: o oceano Etiópico 1500-1850

Durante a era da navegação à vela, o sistema náutico engendrado pelos ventos e correntes do giro do Atlântico Sul facilita as ligações entre os portos sul-americanos e africanos. [2] Formado pelo anticiclone de Santa Helena e com seu limite setentrional no equador meteorológico, situado entre 5 e 10 graus ao norte do equador terrestre, esse sistema se distingue do antilhano e, mais geralmente, do Atlântico Norte, como veremos a seguir.

Juntamente com a navegação entre os portos ibéricos e a América do Sul, embarcações da Bahia, do Recife, do Rio de Janeiro e, com menos frequência, de Buenos Aires mantêm intercâmbios diretos com os portos atlânticos africanos.



Wind and ocean currents of the Atlantic Ocean

Fonte: https://www.slavevoyages.org

Paralelamente, as embarcações da rota Lisboa-Goa-Macau, que devem tomar a grande rota oceânica ao oeste, a *Volta,* fazem escala no porto de Salvador da Bahia. Assim, pela primeira vez na história, interligaram-se as culturas tropicais da América, da África e da Ásia, e as zonas equatoriais contendo os mais ricos biomas do planeta, a saber, a bacia amazônica, a bacia do Congo e a Insulíndia. Essa globalização dos biomas tropicais explica a forte alta do número de plantas repertoriadas pelos botânicos europeus, que passa no século XVI, de 1 000 a cerca de 6 000. [3]

No âmbito das migrações interoceânicas e da deportação massiva de africanos para as Américas, a agricultura de exportação (cana de açúcar, tabaco, algodão, café) se estende na América atlântica, enquanto a mandioca (ou macaxeira), o milho, o amendoim são transplantados para a Ilha de São Tomé, Elmina (atualmente em Gana) e Mpinda (ao sul da embocadura do Congo), de onde sua cultura se espalha para o Golfo da Guiné e a África Central. Adaptada aos solos pobres, sem predadores naturais na África, a mandioca é atualmente cultivada do Sahel até o sul de Angola e de Moçambique. Mesmo sendo mais dependente de irrigação, a cultura do milho se espalhou igualmente na África, em razão de sua forte produtividade. Hoje em dia, a mandioca aparece como a mais importante fonte primária de calorias das populações subsaarianas, enquanto o milho, muito à frente do trigo, se tornou o cereal mais consumido na África. Notemos ainda que São Tomé aparece como uma verdadeira plataforma de transferência de plantas alimentícias tropicais de diversos continentes. É a partir de sua aclimatação nessa ilha e de seu transplante a outras terras que o coqueiro (Oceania), a banana (Ásia/África) e o cacau (América), entre outros, tornam-se culturas verdadeiramente pantropicais.

No sentido África-América, observa-se o transplante de cereais como o sorgo, de frutas como a melancia, de legumes e leguminosas como o quiabo (*okra, gombo*), e o tipo de feijão chamado *niébé* (jalofo) na África francófona e *feijão-fradinho* ou *mucunha* (do macua *nkuny*) no Brasil. Para além da esfera alimentar, a culinária transposta e adaptada às regiões americanas representa também uma afirmação identitária, servindo de oferenda aos deuses do panteão afro-americano. Paralelamente à difusão das religiões afro-americanas, inicia-se, ao fim do século XVIII, na rota tomada pelos africanos e pelos colonos que se dirigiam do Rio de Janeiro para as minas de ouro, o culto da imagem de rosto negro de Nossa Senhora Aparecida. Tornada posteriormente santa padroeira do Brasil, a devoção a N. S. Aparecida sublinha o papel dos afro-brasileiros na formação da sociedade. Contrastando, assim, com o culto existente nos outros países latino-americanos, nos quais a Mãe Mediadora assumia um rosto ameríndio, como é o caso da Virgem de Guadalupe no México, de N. S. de Gualupe no Equador, de N. S. de Copacabana no Peru e na Bolívia, da Virgem Santa de Luján na Argentina, e de N. S. de Caacupe no Paraguai.

Face à preeminência portuguesa nas duas margens do Atlântico Sul, a Espanha reagiu criando o Vice-Reinado do Rio da Prata (1776). Além da região mineira de Potosí, na atual Bolívia, da Patagônia, de uma parte da costa do Pacífico e do Rio da Prata e seu hinterland, o novo vice-reinado, cuja capital era Buenos Aires, incluía as ilhas africanas de Fernando Pó e Annobón, assim como feitorias negreiras do litoral do Camarões e do Gabão. Em vão, Madri tenta quebrar o quase-monopólio luso-brasileiro sobre o tráfico negreiro sul-atlântico.

Além disso, as autoridades espanholas são confrontadas com a navegação crescente dos rivais europeus em direção ao Pacífico pela rota do Cabo Horn. Nascem então as disputas navais e diplomáticas entre franceses, ingleses e espanhóis que dão origem à primeira crise das Malvinas (1764-1776). Situado em frente ao estreito de Magalhães, o arquipélago das Malvinas protege, com efeito, a passagem de Drake, entre o Cabo Horn e a Terra de Graham, vias marítimas privilegiadas de acesso ao Pacífico até a abertura do Canal do Panamá (1914).

É ainda no final do século XVIII que baleeiros franceses, mas sobretudo americanos e ingleses, percorrem as águas das Malvinas e do sul do Rio da Prata pescando cachalotes, para responder à demanda em alta de espermacete. Substância cerosa encontrada na cabeça dos cachalotes, o espermacete era utilizado na fabricação de velas e de cosméticos. Navegando ao sabor das correntes e dos percursos das baleias ao longo do oceano, os capitães do Massachusetts e da Europa fornecem aos geógrafos e cartógrafos conhecimentos mais precisos sobre o Altântico Sul. Assim, graças às informações recolhidas junto aos baleeiros de Nantucket, em Massachusetts, que o oceanógrafo britânico James Rennel cartografa em 1832, pela primeira vez, as correntes de superfície do Atlântico Sul. [4] Seguindo o mapa publicado em 1763 em Londres por William Herbert, Rennel fixa os limites setentrionais do Atlântico Sul entre 5 e 10 graus ao norte do equador terrestre, na zona de convergência intertropical que define o equador meteorológico. O espaço assim delimitado, que incorpora o sul da Senegâmbia e o golfo da Guiné, é denominado, notadamente nos guias marítimos anglo-americanos, "Oceano Etiópico", para bem marcar sua diferença em relação ao sistema náutico do Atlântico Norte. Enquanto a navegação à vela ainda predominava, a edição de 1855 de *The American Cyclopaedia*, obra de divulgação científica popular nos Estados Unidos e no Reino Unido, estabelece uma clara separação entre o Atlântico Norte, considerado como "o verdadeiro Atlântico" e o "oceano Etiópico", isto é, o espaço marítimo e o sistema náutico situados ao sul do Equador meteorológico. [5]



"Map of the Ethiopic Ocean including parts of South America and Africa", published in London between 1777 et 1780, John Carter Brown Map Collection, Brown University

Fonte: John Carter Brown Map Collection, Brown University

No começo do século XIX, no contexto das guerras napoleônicas e da batalha de Trafalgar (1805), que oferece à Inglaterra uma supremacia oceânica global durante um século, assiste-se à ofensiva da Royal Navy sobre o conjunto do Atlântico Sul. No extremo sul do continente africano, a Cidade do Cabo é tomada em 1806 dos holandeses, enquanto, na outra margem do oceano, os britânicos atacam as forças espanholas e hispano-americanas em Buenos Aires (1806 e 1807) e Montevidéu (1807). Por seu turno, as ilhas de Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha são ocupadas pela Inglaterra. Uma base naval (1815-1922), mais tarde uma base aérea (1942-) fizeram de Ascensão um ponto chave do controle britânico da rota do Cabo. Completando o bloqueio do Atlântico Sul, Londres impõe em 1833 sua soberania sobre as Malvinas/Falkland, expulsando a guarnição argentina e gerando um contencioso ainda não resolvido com o governo de Buenos Aires.

Sob influência britânica, a Corte portuguesa é transferida de Lisboa para o Rio de Janeiro quando as tropas francesas comandadas por Junot invadem Portugal. Rio de Janeiro se torna, assim, a capital do império lusitano (1808-1821). Embaixador inglês perante o governo português entre 1806 e 1815, Lorde Strangford organizou a partida da Corte em direção ao Rio de Janeiro e foi o intermediário das negociações em Buenos Aires que culminaram na independência da Argentina (1816).

Proibido a partir de 1812 nos portos do Rio da Prata, o tráfico negreiro se intensifica no Brasil, que se tornou, depois de sua independência (1822), a mais importante nação exportadora de produtos tropicais. O prosseguimento do tráfico bilateral, que faz do Rio de Janeiro o maior porto negreiro das Américas,

colide com a campanha naval e diplomática desenvolvida por Londres para fazer cessar o comércio atlântico de africanos. É somente em 1850 que a Inglaterra consegue romper os laços tecidos ao longo de três séculos entre os portos sul-americanos e os portos africanos.

Paralelamente, a Argentina (1853), o Brasil (1854) e mais tarde o Uruguai estabelecem políticas de incitação à imigração europeia. Em Angola, o fim do tráfico de escravos em direção à América do Sul marca o começo do "segundo período colonial" (1850-1974), segundo a periodização proposta pelos historiadores portugueses. Lisboa estimula as plantações de café, de sisal, de milho e a extração de diamantes, a fim de fazer de Angola um "novo Brasil". Essas mutações intensificam as ligações norte-sul, colocando fim ao primeiro Atlântico Sul.

Diferentemente de outras redes marítimas transcontinentais, como as das Antilhas ou do Oceano Índico, onde os intercâmbios não se interrompem com a entrada em jogo de novos agentes comerciais e de novas mercadorias, a navegação bilateral no Atlântico Sul cessou bruscamente, e por muito tempo, em 1850. Sublinhando a vacuidade comercial dessa parte do oceano na sequência do término do tráfico de africanos, um renomado guia náutico britânico introduz em 1883 uma observação sobre o Atlântico Sul que não existia em suas edições precedentes: "uma grande porção da costa que se estende aos trópicos meridionais e a natureza totalmente estéril de sua vertente oriental (o litoral africano) fazem com que o comércio dessa vasta zona de água seja pouco importante, comparativamente a outras partes do oceano de igual magnitude". [6] O avanço dos barcos a vapor unifica o oceano sob a hegemonia do Atlântico Norte, tornando obsoleto o nome de oceano Etiópico que servia até então para designar o sistema náutico e o espaço sul-atlântico, na época do comércio bilateral e da navegação à vela.

#O segundo Atlântico Sul 1850-1975

O segundo Atlântico Sul marca a divergência entre a evolução da margem sul-americana e a da margem africana do oceano. Durante esse período, acentua-se a ocidentalização da vertente sul-americana. Ao mesmo tempo, a colonização europeia na África subequatorial e principalmente em Angola e na África do Sul se desenvolve antes de declinar frente à emancipação política das nações africanas.

A navegação pela costa sul-atlântica e no Cabo Horn cresce com a corrida pelo ouro na Califórnia (1849) e a colonização britânica na Austrália e na Nova Zelândia. A partir de 1849, uma linha de transatlânticos a vapor é inaugurada entre Liverpool, Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Aires. A rapidez e a regularidade da navegação a vapor aceleraram a integração dos portos da região à praça de Londres, transformando a economia e a cultura das capitais sul-americanas. No Rio de Janeiro, os transatlânticos de Liverpool, chamados de *paquetes* (do inglês, *packet boat*) ostentavam geralmente nomes de mulheres e chegavam a cada 28 dias, de maneira tão pontual que a menstruação começou a ser chamada de *paquete*.

A extensão das linhas de transmissões telegráficas, primeiramente de alcance regional, depois transoceânico, teve consequências distintas no Atlântico Sul. O quase-monopólio de que desfrutava a agência de notícias francesa Havas sobre o sistema telegráfico do Brasil e do Cone Sul, incluindo o Chile, reforçou a francofilia e o francocentrismo na região. Redigidas em francês, partindo de Paris, via Londres, Lisboa, Ilha da Madeira e Pernambuco, as notícias da Havas eram transmitidas aos ramais telegráficos regionais da costa sul-atlântica, alongando-se nos anos 1880 em direção ao Paraguai e à Bolívia. Em contrapartida, a Cidade do Cabo e a rede sul-africana foram conectadas à agência de notícias inglesa Reuters, cujos cabos ligavam Londres à Índia britânica e ao restante da Ásia. A inserção sul-africana nos circuitos associados ao Reino Unido é tão mais forte que, tornado independente a partir de 1910, o país

permanece membro do Commonwealth até 1961, quando se torna uma república. Dessa maneira, a navegação a vapor e o telégrafo acentuam as ligações norte-sul, consolidando a separação geopolítica das duas margens sul-atlânticas.

Resta que a evolução da África do Sul guarda semelhanças com a da Argentina, como assinalou Philip D. Curtin em um estudo pioneiro. [7] Assim, a conexão da Cidade do Cabo e de Buenos Aires às redes telegráficas e ao transporte marítimo a vapor foi completada pela expansão das estradas de ferro e pela conquista armada do *hinterland* dos dois países. Na Argentina, esse movimento suscitou a campanha militar da "conquista del desierto" (1878), que resultou no massacre e na deportação de milhares de Mapuches e de membros de outros povos indígenas do Pampa e da Patagônia, abrindo o acesso a novas terras aos grandes criadores de gado, fazendeiros e imigrantes. Com a introdução de navios a vapor frigoríficos, geralmente controlados por empresas inglesas, a Argentina se torna uma grande exportadora de carne para a Europa.

Na África do Sul, a descoberta das minas de diamantes de Kimberley (1867) e de ouro em Witwatersrand (1888), acendeu a cobiça dos europeus e dos colonos, desembocando em conflitos entre os ingleses, os zulus e os africâneres. No curso das duas guerras dos Bôeres, a opinião pública das repúblicas atlânticas sul-americanas foi geralmente favorável às duas repúblicas que se enfrentavam contra o colonialismo da Coroa britânica. Foi particularmente o caso em Buenos Aires. [8] Desse modo, em seguida à vitória britânica, quase 800 famílias boêres foram acolhidas pelo governo argentino do general Roca, antigo comandante da "conquista del desierto", e se instalaram na Patagônia. Apesar de seu fraco peso demográfico, a presença boêr impulsionou a criação em Buenos Aires do primeiro Consulado-Geral sul-africano na América do Sul (1939), com jurisdição sobre o Uruguai e o Brasil. Em seu relato de viagem *Patagonia*, o escritor Bruce Chatwin chama atenção para o destino dos argentinos de origem sul-africana. [9] O porto de Buenos Aires prossegue em seu crescimento, ultrapassando o do Rio de Janeiro na virada do século XIX. A região se torna o destino de dezenas de milhares de europeus, sobretudo italianos e espanhóis, que fazem da Argentina, atrás dos Estados Unidos, o segundo país do mundo com mais imigrantes nos anos 1930. Pelo porto de Valparaíso, tropas de mulas e depois a estrada de ferro transandina ligando Santiago a Mendoza, ativa entre 1910 e 1980, conectavam o Pacífico e o Chile à Argentina.

Completamente diferente é a evolução do Brasil. Única monarquia americana de 1822 a 1889, o Brasil, sobretudo sob o governo do imperador Pedro II, valia-se de seus laços dinásticos e diplomáticos com os tronos europeus para exibir sua distinção e singularidade perante as repúblicas latino-americanas. Entretanto, apesar de seus empréstimos institucionais e simbólicos ocidentais, o país permaneceu fortemente marcado pela escravidão e pela cultura afro-brasileira. Rio de Janeiro, a Corte de Pedro II, possuía em 1850 a maior concentração urbana de escravos das Américas, com os cativos representando 42% de sua população. [10] Registrada nas litografias de Jean-Baptiste Debret a partir de 1834, e depois nos daguerreótipos e nas primeiras fotografias, a escravidão urbana forma a tela de fundo dos escritos de viajantes e dos grandes escritores brasileiros, de Machado de Assis a Aluísio de Azevedo. [?] A chegada dos imigrantes portugueses após o fim do tráfico de africanos muda o sotaque dos cariocas, tornando-o mais lusitanizado, mas não chega a modificar a marca linguística afro-brasileira distintiva do português do Brasil. [12] Ironizando esse distanciamento linguístico que na época, e até a difusão das novelas brasileiras pelos canais lisboetas, soava mal nos ouvidos lusitanos, na primeira viagem de Pedro II a Portugal (1872), Bordalo Pinheiro publicou uma caricatura em que o imperador trazia em sua mão um "Guia de conversação brasileiro/português". [13]

O espanhol da Argentina e do Uruguai foi, a seu turno, influenciado pelos dialetos italianos que deram origem ao *lunfardo*. Mistura de dialetos lombardos e do espanhol colonial, o *lunfardo* aparece como a gíria dos ambientes do submundo de Rosário, Buenos Aires, Montevidéu. Desses portos, ele se difunde no entreguerras a Santos e ao Rio de Janeiro, tanto pelo vocabulário dos marinheiros quanto pelas letras dos tangos. [14]

O movimento de ocidentalização também foi impulsionado pela música europeia e pelos pianos. Fabricados a partir de meados do século XIX com cordas de aço da melhor qualidade e tampos harmônicos de ferro fundido, em lugar dos tradicionais quadros em madeira que se alteravam nos climas quentes, os pianos passam a conservar todas suas propriedades musicais nos trópicos. Signo social ostentatório, o piano se torna a vedete das reuniões musicais familiares ou públicas. Desembarcados nos portos, os pianos eram transportados para toda a região no lombo de mulas, apelidadas de "mulas pianeras" no Rio da Prata e no Chile. O entusiasmo pelo piano declinou com a introdução dos fonógrafos, e depois do rádio e da indústria fonográfica, nos anos 1920. Nesse meio tempo, a música afro-latina tocada em Buenos Aires, em Montevidéu ou no Rio de Janeiro conhece um franco sucesso e se impõe como um dos principais marcadores culturais e identitários sul-atlânticos no resto do mundo.



Transportation of a piano in Rio de Janeiro

Fonte: http://www.slaveryimages.org

Com a queda da monarquia e a proclamação da república em 1889, o Brasil se aproxima das repúblicas vizinhas. Em 1900, pela primeira vez desde a Independência, um chefe de Estado brasileiro, o presidente Campos Salles, faz uma viagem oficial à Argentina. Sob a égide de Washington, são organizadas Conferências Pan-Americanas com o intuito de harmonizar o direito marítimo e comercial dos países do continente. Como a Argentina, o Brasil se dota de um regime presidencialista e federativo calcado no modelo americano. Depois de reuniões em Washington e na Cidade do México, o Rio de Janeiro e Buenos Aires sediam Conferências Pan-Americanas (1906 e 1910) e Congressos de Juristas Americanos. É em Buenos Aires que se cria, em 1910, a União Pan-Americana, que se torna em 1948 a Organização dos

Estados Americanos, cuja sede fica em Washington. Paralelamente à influência dos Estados Unidos, emerge no Brasil o sentimento de pertencimento latino-americano e, em 1900, pela primeira vez, um chefe de Estado brasileiro é recebido em visita oficial em Buenos Aires. Em realidade, o desenvolvimento econômico da Argentina, e sobretudo de Buenos Aires, faz nascer um novo polo de atração para os capitais e os imigrantes europeus no Atlântico Sul, fazendo sombra ao Brasil. Buenos Aires, cuja população passa de 780 000 habitantes em 1895 a 2 034 000 em 1914, torna-se a mais populosa e a mais rica metrópole latino-americana. Desde essa época, Buenos Aires é considerada como a mais europeia das capitais latino-americanas. A maioria das pesquisas sobre a modernização urbana do Rio de Janeiro no começo do século XX acentuou a influência das reformas de Haussmann em Paris, estudadas de perto por Pereira Passos, prefeito da capital brasileira (1902-1906). A concorrência crescente do porto de Buenos Aires desempenhou, todavia, seu papel na decisão governamental de modernizar e sanear o porto e a cidade de Rio de Janeiro, mas também Santos, onde desembarca a maior parte dos imigrantes europeus, do Oriente Médio e japoneses que chegam ao Brasil a partir do fim do século XIX. A abertura do Canal do Panamá (1914) reduz a navegação que faz escala nos portos do Brasil e do Cone Sul, reforçando a predominância dos portos do Atlântico Norte em todo o oceano.

Detentor da mais longa costa atlântica, o Brasil se revestia de um interesse estratégico de primeiro plano para as potências norte-atlânticas na ocasião dos dois conflitos mundiais. No curso da Grande Guerra, o país se juntou ao campo dos Aliados em novembro de 1917 e participou da Conferência de Paz de Paris e do Tratado de Versalhes em 1919, enquanto a Argentina permaneceu neutra ao longo do conflito. Durante a Segunda Guerra Mundial, o distanciamento entre os dois países é ainda mais acentuado. De fato, o Brasil foi o único país da região a entrar em guerra ao lado dos Aliados. O exército estadunidense construiu em Natal, uma base aeronaval que foi utilizada em conexão com as operações aliadas na África Ocidental entre 1943 e 1945. Tendo declarado guerra à Alemanha e à Itália em 1942, o Brasil enviou um corpo de 27 500 soldados que combateu em 1944 na campanha da Itália, enquanto a Argentina permanecia neutra até o mês de março de 1945. Ainda neutra em julho de 1944, a Argentina foi, portanto, a única nação latino-americana a não ser convidada pelos Aliados para participar da Conferência de Bretton Woods, que criou a ordem financeira e monetária internacional do pós-guerra.

Em contrapartida, graça às notoriedades de sua delegação, dirigida pelo economista Raul Prebisch, a Argentina teve um papel de primeiro plano no estabelecimento da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina) em Santiago do Chile, em 1948. Enquanto o primeiro latino-americanismo do Brasil e dos países do Cone Sul era sobretudo obra de juristas, em uma época em que o Direito Internacional conhecia uma grande voga, a CEPAL formou economistas e sociólogos que formularam políticas governamentais inovadoras. Pela ação de alguns desses pesquisadores que se tornaram governantes ou altos funcionários dos países da região (como os brasileiros Fernando Henrique Cardoso e Celso Furtado, ou o argentino Aldo Ferrer) e por intermédio de dirigentes afiliados à sua doutrina de integração latino-americana, a CEPAL teve sua parte de influência nas negociações que levaram à criação do Mercosul (1985-1995).

No meio século que separa o nascimento da CEPAL da criação do Mercosul, o contexto geopolítico se alterou profundamente. O Atlântico Sul foi sacudido por ditaduras e guerrilhas na América do Sul e pelas guerras de independência em Angola e na Namíbia, assim como pela luta contra o apartheid na África do Sul. Esse contexto suscitou contatos diplomáticos e um início de colaboração militar de extrema-direita entre as ditaduras sul-americanas, a ditadura salazarista e o regime do apartheid. A ideia de um pacto entre a Argentina, o Brasil, o Chile, o Reino-Unido, o Uruguai, os Estados Unidos e a África do Sul foi, dessa forma, evocada em diversas ocasiões na segunda metade do século XX.

Enquanto isso, as insurreições nacionalistas nas colônias da África Austral levaram a África do Sul a tomar medidas mais concretas. Os diplomatas e o alto comando da marinha sul-africanos entraram em contato em 1969 com os comandantes navais do Brasil e da Argentina, a fim de criar um tratado militar do Atlântico Sul, similar à OTAN. Após a visita ao Brasil de Marcelo Caetano, chefe do governo português, em julho de 1969, jornais da Cidade do Cabo e de Joanesburgo anunciaram a participação de Portugal na criação de um Pacto de Defesa do Atlântico Sul. Em outro registro, a partir do começo dos anos 1960, o regime salazarista português se apropriou da teoria luso-tropicalista de Gilberto Freyre sobre o "luso-tropicalismo", alegando assim uma pretensa vocação portuguesa para estabelecer relações não conflitivas com os povos ultramarinos e, em particular com os africanos, para fazer dessa teoria a ideologia justificadora de sua colonização na África.

O projeto de um Pacto de Defesa do Atlântico no contexto da guerra fria não teve sucesso, em razão do litígio entre a Argentina e o Chile sobre a fronteira dos Andes meridionais, do contencioso anglo-argentino sobre as Malvinas e da oposição de diplomatas brasileiros e argentinos. Os diplomatas brasileiros também fizeram fracassar os projetos concebidos nessa mesma época, de colaboração entre as marinhas do Brasil e de Portugal, prevendo manobras navais conjuntas ao largo da costa angolana a fim de fazer pressão sobre os movimentos nacionalistas. Prosseguindo seu distanciamento da política colonial portuguesa, o Brasil, ainda submetido à ditadura militar, foi o primeiro país não-africano a reconhecer a independência de Angola, sob o regime pro-soviético e pro-castrista dirigido por Agostinho Neto, em novembro de 1974. Na realidade, desde o começo dos anos 1960, sob a presidência de Quadros e de Goulart (1961-1964), a diplomacia brasileira antecipava as vantagens das relações comerciais diretas com Angola e preconizava uma aproximação com os nacionalistas angolanos.

Em 1982, a guerra das Malvinas colocou a aliança entre as ditaduras do Cone Sul e do Brasil em dificuldade. Enquanto o Brasil exibe sua neutralidade perante os beligerantes, o Chile apoia abertamente o Reino Unido. Desde então, o Brasil, assim como o Uruguai, mantém sua política tradicional, definida no século XIX, reconhecendo a soberania da Argentina sobre as Malvinas. Em 2018, o Chile também declarou o seu apoio à Argentina.

A democratização dos países sul-americanos, a independência de Angola e da Namíbia, o fim do apartheid na África do Sul (1994) modificam novamente as regras do jogo no Atlântico Sul.

#O terceiro Atlântico Sul

A partir dos anos 1980, os regimes ditatoriais terminam, em 1983 na Argentina, em 1985 no Brasil, em 1986 no Uruguai, e em 1992 no Paraguai. Já em liberdade, Nelson Mandela visita o Brasil em 1991. Calorosamente recebido no Rio de Janeiro e em Salvador, onde os afro-brasileiros formam a maioria da população, Mandela confirma sua intenção de ser candidato à presidência da África do Sul, posto para o qual ele é eleito em 1994, colocando fim ao apartheid. Um clima de otimismo e de confiança se instala então entre os governos democraticamente eleitos. O retorno dos exilados e emigrantes políticos sul-americanos, alguns dos quais haviam se conhecido no Chile de Allende, na Cidade do México, em Havana ou em Paris, aproxima uma parte dos intelectuais e dos quadros dirigentes do Brasil e do Cone Sul.

Durante uma visita oficial a Buenos Aires, em 1987, o presidente José Sarney é convidado por seu anfitrião, o presidente Raúl Alfonsín, para conhecer as instalações de enriquecimento de urânio argentinas. No ano seguinte, Sarney retribui de forma idêntica, levando o presidente argentino numa visita à usina de urânio brasileira. Discussões bilaterais levam os dois países a aderirem em 1994 ao Tratado de

Tlatelolco, que proíbe as armas nucleares na América Latina. Em seguida, Buenos Aires e Brasília também ratificaram o Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares. O bom entendimento militar e diplomático entre os dois países consolidou os avanços do Mercosul.

Paralelamente, a diplomacia brasileira, apoiada pela Argentina, tomava a inciativa de criar a Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), referendada pela ONU em 1986 e completada por uma declaração de desnuclearização do Atlântico Sul, assinada em Brasília em 1994. Até o momento, além da Argentina, do Brasil e do Uruguai, 21 países da costa atlântica africana, indo de Cabo Verde à África do Sul, aderiram à ZOPACAS. Em 2003, uma iniciativa diplomática mais ampla ocorreu com a criação de um Fórum de Diálogo entre a África do Sul, o Brasil e a Índia (IBAS), definido como um mecanismo de coordenação "entre os três países emergentes, que comungam a característica de serem democracias multiétnicas e multiculturais", determinados a "contribuir para a construção de uma nova arquitetura internacional". [15]

Formado em 2006, o grupo dos BRIC (Brasil, China e Índia) se tornou BRICS em 2010 com a adesão da África do Sul, reunindo, dessa maneira, os dirigentes sul-africanos e brasileiros nesse fórum de grandes países emergentes.

Apesar dos tratados e dos fóruns de entendimento, a atualização das grandes reservas de hidrocarbonetos no espaço sul-atlântico fez surgir novas questões geopolíticas na região. Em 2018, Angola se tornou o segundo produtor mais importante de petróleo da África, depois da Nigéria. Perfurações promissoras estão também em curso na costa da Namíbia e da África do Sul. Paralelamente, grandes reservas de hidrocarbonetos foram descobertas no Pré-sal, ao longo das costas brasileiras, e reservas de petróleo e de gás de xisto nas jazidas de Vaca Muerta, na Argentina centro-ocidental, assim como importantes depósitos submarinos de petróleo ao largo das Malvinas.

É nesse contexto que os Estados Unidos tomaram a iniciativa de reintroduzir a Quarta Frota no Atlântico Sul. Estabelecida durante a Segunda Guerra Mundial, a Quarta Frota operava nas Antilhas e nos oceanos Atlântico e Pacífico em torno da América Central e da América do Sul. Em 1947, ela foi dissolvida e suas embarcações, integradas a outras unidades navais americanas. Em 2008, para surpresa dos países do Atlântico Sul, o governo de George W. Bush decidiu restabelecê-la. Vivas reações ocorreram na Argentina e no Brasil, onde a presidenta Cristina Kirchner e o presidente Lula manifestaram sua insatisfação. Lula foi o mais incisivo, denunciando o fato de que a Quarta Frota iria operar na zona marítima das reservas do Pré-sal que o Brasil acabava de descobrir. Além disso, as perfurações efetuadas por firmas britânicas ao largo das Malvinas reavivaram as tensões entre Buenos Aires e Londres, levando o Mercosul a se solidarizar com a Argentina. Um outro conflito diplomático opôs o Brasil aos Estados Unidos, na sequência das revelações de Edward Snowden sobre os programas americanos e britânicos de escuta na internet. Descobrindo que suas mensagens pessoais haviam sido grampeadas, a presidenta Dilma Rousseff, cancelou uma visita oficial a Washington em outubro de 2013, programada a convite do presidente Obama. Nessa ocasião, a imprensa americana e brasileira chamou atenção para o fato de que a espionagem americana na região visava essencialmente os cabos submarinos de fibra ótica de transmissão de internet que margeiam a costa brasileira. Entre estes, encontram-se os quatro únicos cabos que conectam a África subsaariana e uma parte do Oceano Índico às Américas, que convergem ao largo de Natal e Fortaleza, na costa do Nordeste do Brasil.

Desde a ascensão de Mauricio Macri à presidência da Argentina e de Jair Bolsonaro à presidência do Brasil, os dois países viraram as costas à política de abertura em direção à África para se alinharem à diplomacia americana. Essa virada é particularmente nítida no Brasil, onde, sob as presidências de Lula e

de Dilma Rousseff, o número de embaixadas brasileiras na África (37) ultrapassou em 2013 o das embaixadas na América Latina (32).

Entretanto, para além das eleições e das mudanças políticas, tendências de longo prazo aproximam inelutavelmente as culturas sul-atlânticas. Mesmo que ainda não tenha sido ratificado pelos parlamentos e pelos congressos nacionais, o acordo entre a União Europeia e o Mercosul, negociado há 20 anos, foi assinado em junho de 2019, dando uma nova dinâmica à integração dos países sul-atlânticos e do Paraguai. No plano cultural, o ensino da língua portuguesa se tornou obrigatório nas escolas argentinas e uruguaias. No Brasil, a situação é mais incerta depois da destituição da presidenta Rousseff e a implementação em 2017 de uma reforma do ensino secundário. Porém, pais de alunos e diretores de escolas, residindo sobretudo nas cidades fronteiriças do sul do país, querem que o ensino do espanhol volte a ser obrigatório. Essa mesma reforma de 2017 suprimiu o ensino da história e da cultura afro-brasileiras e africanas, que havia sido tornado obrigatório por uma lei de 2003 editada pelo governo Lula.

Esses recuos não devem esconder os movimentos de fundo que estão dando uma nova dimensão ao Atlântico Sul no século XXI. Em primeiro lugar, há a demografia contrastada dessa parte do mundo. Enquanto na Argentina a taxa de fecundidade permanece mais ou menos estável em torno de 2,25 nascimentos por ano, ela diminui regularmente no Brasil e desceu a 1,7 em 2018. Contudo, a composição da sociedade brasileira mudou consideravelmente. Na ocasião do censo geral de 2010, verificou-se que 52% da população nacional se autoidentificava como afrodescendente. Essa porcentagem aumentou ainda mais nos anos seguintes, fazendo do Brasil o país com a mais forte população afrodescendente fora da África. Paralelamente, os países lusófonos africanos, assim como os dois de toda a África subsaariana, experimentam um forte crescimento demográfico. Seguindo as projeções do censo mundial realizado pela ONU em 2012 e concluído em 2015, por volta do final do século XXI a língua portuguesa será mais falada na África que no conjunto da população do Brasil e de Portugal. Voos diretos entre o Brasil e Angola e, em menor medida, Moçambique já transportam pequenos comerciantes, homens de negócios, missionários evangélicos brasileiros em direção a Luanda e Maputo. O sucesso das novelas é inegável nos países lusófonos africanos, enquanto a maré das igrejas evangélicas brasileiras, sobretudo da Igreja Universal do Reino de Deus, ultrapassa as fronteiras desses países e conhece um crescimento importante na África do Sul. No sentido inverso, os sacoleiros angolanos, no mais das vezes mulheres, fazem todos os meses idas e voltas entre Luanda e São Paulo, a fim fazer compras na rua 25 de Março, levando produtos de fabricação brasileira, geralmente roupas *prêt-à-porter*, que são em seguida escoados pelas lojas e feiras angolanas. Perfila-se no horizonte uma corrente migratória africana em direção ao Brasil e ao Cone Sul. O século XXI assiste a um novo encontro entre as duas margens do Atlântico Sul.

BIBLIOGRAFIA

Alencastro, Luiz Felipe de, ed. *The South Atlantic, past and present*. Dartmouth, Etats-Unis d'Amérique: Tagus Press-UMass Dartmouth, 2015.

Slaughter, Joseph R., and Kerry Bystrom, eds. *The Global South Atlantic*. New York: Fordham University Press, 2017.

Szymański, Stefan, and Andrew S. Zimbalist. *National Pastime. How Americans Play Baseball and the Rest of the World Plays Soccer*. Washington DC: Brookings Institution Press, 2005.

Brown, Albert Curtis. *Contacts*. New York et Londres: Harper & Brothers, 1935.

Andrews, George Reid. "Afro-World: African-Diaspora Thought and Practice in Montevideo, Uruguay, 1830-2000." *The Americas* 67, no. 1 (2010): 83–107.

Hawthorne, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*. New York, NY: Cambridge University Press, 2010.

Carmody, Pádraig. “Globalising solidarity or legitimating accumulation? Brazilian strategies and interests in Africa.” *Irish Studies in International Affairs* 24 (2013): 81–99.

Chamosa, Oscar. “‘To Honor the Ashes of Their Forebears’: The Rise and Crisis of African Nations in the Post-Independence State of Buenos Aires, 1820-1860.” *The Americas* 59, no. 3 (2003): 347–78.

Caimari, Lila. “News from Around the World: The Newspapers of Buenos Aires in the Age of the Submarine Cable, 1866–1900.” *Hispanic American Historical Review* 96, no. 4 (2016): 607–40.

Bethell, Leslie. “Brazil and “Latin America".” *Journal of Latin American Studies* 42, no. 3 (2010): 457–85.

Britton, John A. *Cables, crises, and the press: the geopolitics of the new international information system in the Americas : 1866-1903*. Albuquerque: University of New Mexico press, 2013.

Needell, Jeffrey D. “Rio de Janeiro and Buenos Aires: Public Space and Public Consciousness in Fin-de-Siecle Latin America.” *Comparative Studies in Society and History*. 37, no. 3 (1995): 519–40.

Lovisolo, Hugo Rodolfo. *Positivismo na Argentina e no Brasil: influências e interpretações*. Rio de Janeiro: CPDOC, 1991.

Braudel, Fernand. “Y A-t-Il Une Amérique Latine?” *Annales. E.S.C.* 3, no. 4 (1948): 467–71.

Duarte, Érico, and Manuel Correia de Barros. *Maritime Security Challenges in the South Atlantic*. New York: Palgrave Macmillan, 2018. https://public.ebookcentral.proquest.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=5625039.

Vidal, Dominique. “De l’écart entre la fiction et la réalité. La démocratie à l’épreuve de la race en afrique du sud et au brésil.” *Cahiers Internationaux de Sociologie* 127, no. 2 (2009): 199–222.

Richardson, David, and Filipa Ribeiro da Silva, eds. *Networks and trans-cultural exchange: slave trading in the South Atlantic, 1590-1867*. Leyde: Brill, 2015.

Armitage, David. “The Atlantic Ocean.” In *Oceanic Histories*, edited by Alison Bashford and Sujit Sivasundaram, 85–110. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.

World Bank and Institute for Applied Economic Research (IPEA). *Bridging the Atlantic: Brazil and Sub-Saharan Africa : South-South Partnering for Growth*. Washington, D.C.: World Bank and Institute for Applied Economic Research (IPEA), 2011.

Araujo, Ana Lucia, ed. *African heritage and memories of slavery in Brazil and the South Atlantic world*. Amherst: Cambria Press, 2015.

Pereira, Amilcar Araujo, and Paolo Vittoria. “A luta pela descolonização e as experiências de alfabetização na Guiné-Bissau: Amilcar Cabral e Paulo Freire.” *Estudos Históricos* 25, no. 50 (2012): 291–311.

NOTAS

1. Kerry Bystrom and Joseph R. Slaughter (eds.), *The Global South Atlantic*, (New York, N.Y.: Fordham University Press, 2017).
2. O giro do Atlântico Sul é formado por um sistema de correntes oceânicas que circulam num esquema circular englobando a corrente do Brasil, a corrente sul-atlântica, a corrente de Benguela e a corrente sul-equatorial.
3. Ineke Phaf-Rheinberger, "'Vision' and the Representation of Africans: On Historical Encounters between Science and Art", *History and Philosophy of the Life Sciences* 35 n°1 (2013): 53.
4. James Rennel, *An Investigation of the Currents of the Atlantic Ocean, and of Those Which Prevail Between the Indian Ocean and the Atlantic* (London: J. G. & F. Rivington, 1832),166, 174, 225.
5. George Ripley and Charles A. Dana, *The American Cyclopaedia*, (New York: D. Appleton, 1879, v. 2), 69.
6. Alexander G. Findlay. *A Sailing Directory for the Ethiopic or South Atlantic Ocean* (London: R. H. Laurie, 1883, 9th ed.), 1.
7. Philip D. Curtin, "Location in History: Argentina and South Africa in the Nineteenth Century" *Journal of World History,* 10 n°1 (1999): 41-92.
8. Marisa Pineau. "Los sudafricanos miraron al Atlántico. La migración boer a Argentina", *A dimensão atlântica da África. Atas da II reunião Internacional de História da África*, (São Paulo: CEA-USP/SDG-Marinha, 1996), 273-278.
9. Bruce Chatwin, *In Patagonia* (London: Jonathan Cape, 1977), 92-94

10 L.F. de Alencastro, "Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro 1850-1870". *Novos Estudos Cebrap*, nº 21 (1988): 30-56 [^?]: Jean-Baptiste Debret, *Voyage pittoresque et historique au Brésil, ou Séjour d'un artiste français au Brésil, depuis 1816 jusqu'en 1831* (Paris: Firmin-Didot, 4 vols., 1834-1839).

11 Yeda Pessoa de Castro, "Das línguas africanas ao português brasileiro", *Afro-Asia* 14 (1983): 81-106.

12 *Apontamentos de Raphel Bordallo Pinheiro sobre a Picaresca Viagem do Imperador de Rasilb pela Europa* [Lisbonne, 1872] coord. João Paulo Cotrim. Ed. facsimilada (São Paulo: Governo do Estado de São Paulo; Secretaria de Estado da Cultura; Associação dos Amigos da Pinacoteca do Estado, 1996), 2.

13 Cf. reportagem da BBC consultado em 05/10/2019, https://www.bbc.com/portuguese/vert-tra-42138987

14 Citação do website do Ministério da Defesa (em "relações internacionais") sobre o fórum IBAS (Índia, Brasil e África do Sul), consultada em 25/08/2019.