

A FRONTEIRA TERRESTRE DE UM IMPÉRIO MARÍTIMO

Rafael Regiani – Universidade de São Paulo

rr.geousp@gmail.com

RESUMO

A geopolítica costumeira do Império Britânico era baseada na teoria do poder marítimo, segunda a qual o poder de um estado deriva de seu controle do mar. Nesse esquema de dominação, a importância da Índia residia basicamente em fornecer ótimos pontos de apoio para os navios da marinha britânica em suas longas jornadas até os confins marítimos do império. Contudo a visão revolucionária de Halford Mackinder do sistema-mundo alterou a concepção do equilíbrio de poder no mundo e a percepção de ameaça ao Império Britânico, incluindo o Vice-Reino da Índia. A reação britânica foi demarcar e organizar a fronteira noroeste da Índia. Ao mesmo tempo a tecnologia ferroviária permitia uma mobilidade sem precedentes dos russos pela Ásia. O resultado foi uma espécie de guerra fria conhecida como Grande Jogo, travado em meio a fronteiras indefinidas na região.

Palavras-Chave: Índia, Fronteira Noroeste, grande jogo.

INTRODUÇÃO

A Linha Durand, que marca a atual fronteira entre Afeganistão e Paquistão se inclui no cerne da atual “Guerra contra o Terror”. Diariamente os Estados Unidos lançam ataques com aviões não-tripulados contra alvos terroristas do Taliban nos dois lados da fronteira, deixando milhares de mortos entre terroristas, civis inocentes, e soldados da OTAN e do Paquistão em incidentes de fogo-amigo. Mas como tudo isto começou? Como a fronteira foi traçada pelos britânicos?

O objetivo deste trabalho é compreender a maneira que a fronteira noroeste da então Índia Britânica foi demarcada dentro de um determinado contexto histórico-geográfico da época da demarcação.

A metodologia utilizada foi a análise crítica das obras de um geógrafo britânico que trabalhou na Comissão de Fronteiras, o Coronel Thomas H. Holdich, para se chegar ao nível de conhecimento geográfico do local que os britânicos dispunham, integrada à análise crítica das obras do geopolítico Sir Halford John

Mackinder, para se chegar ao momento histórico-político da época, e que teria motivado os britânicos à ação.

Assim, o autor espera ser capaz de reconstruir intelectualmente o processo de demarcação da Linha Durand como fruto, de um lado, da necessidade impetuosa de ação imposta pelo tempo, e do outro lado, das possibilidades de ação no espaço geradas dentro de um limite de capacidade técnica e informação disponíveis.

Geopolítica do Império Britânico e Teoria Geopolítica de Mackinder

O Império Britânico foi uma típica construção territorial do capitalismo industrial dos séculos XIX e primeira metade do século XX. Fundado sobre as tecnologias do aço, do motor a vapor, e do carvão, o Império Britânico conquistou possessões nos quatro cantos do globo: do Canadá à Austrália, da Guiana à China, passando por Índia e África do Sul. Era o império onde o Sol nunca se punha.

Na condição de uma ilha, a liberdade e o desenvolvimento da Grã-Bretanha dependiam, sobretudo, de sua liberdade de navegação e do poderio de sua marinha real. Daí que naturalmente a geopolítica do Império Britânico se baseava na doutrina do *seapower* do almirante americano Alfred T. Mahan, ou H. Spencer Wilkinson¹, para citar um autor autóctone, e que a Inglaterra tenha capacitado sua armada até tornar-se a Rainha dos Mares.

Sendo um império essencialmente marítimo, onde o mar desempenhava o papel de elo vital de união entre a metrópole e as colônias, as dependências ultramarinas do império se encontravam principalmente nas regiões costeiras, foz de rios, ilhas estratégicas, e zonas de estreitos, todos locais onde o poderio marítimo anglo-saxônico podia se projetar a fim de construir uma rede mundial de portos e pontos de apoio para o bem da grande Albion.

O ponto-chave para a conquista britânica do Oceano Mundial foi a tomada da Rota do Cabo. Através da Rota do Cabo, os britânicos passaram da fase atlantista, que restringia seus domínios à faixa atlântica da Europa, América e África, para se tornarem um império mundial, com o acesso aos oceanos Índico, e depois o Pacífico, cercando a Ásia. O Grande Jogo, que será abordado mais a frente neste

¹ MACKINDER, 2011, p. 96.

trabalho, foi um dos últimos *rounds* da Era Colombina iniciada pelas Grandes Navegações em buscas de novas terras; no caso, disputando os últimos territórios independentes na zona limítrofe entre o *heartland* e o *rimland*².

Os asiáticos, que viram em Portugal o primeiro a circunavegar a África e chegar à Índia, conheciam agora uma nova nação europeia, mas esta com planos mais agressivos. Pois enquanto Portugal em sua doutrina econômica mercantilista se resumia a estabelecer feitorias na costa e comprar as especiarias asiáticas a preço mais barato, a doutrina do liberalismo industrial britânica pretendia não só entrar em contato, mas também ocupar o *rimland* asiático para produzir mercadorias a preço mais barato, explorando a mais-valia da força de trabalho local, bem como aproveitando a matéria-prima local.

A Índia se convertera na Jóia da Coroa britânica, numa das colônias mais importantes do ponto de vista econômico e geoestratégico. Do ponto de vista econômico, a Índia era um enorme mercado de trabalho de 300 milhões de pessoas, ou 65% da população do Império Britânico, com mão-de-obra abundante e barata para as indústrias britânicas produzirem e exportar. No hinterland do porto de Calcutá, 2ª maior cidade do império e capital da Índia Britânica antes de Nova Delhi, desenvolviam-se centros industriais capazes de desafiar a hegemonia de cidades industriais britânicas. Howrah, e suas fábricas têxteis de juta, eram capazes de competir com aquelas de Dundee e Leeds³. Cawnpore, atual Kanpur, com suas fábricas de lã era a Manchester da Índia⁴. Porém, a Índia não produzia suas próprias máquinas industriais, que eram todas importadas do Reino Unido, funcionando então como um lucrativo mercado importador de produtos industriais da metrópole.

Do ponto de vista geoestratégico a Índia cumpria o papel de cabeça-de-ponte do Reino Unido na Ásia. Já que a penetração na cabeça-de-ponte do Oriente Médio era limitada, pois ainda que fosse possível conquistar os países árabes, a expansão do império se depararia com os impérios independentes otomano, persa e russo, e não iria além disso. E a península da Coreia, já estava sob domínio japonês. Só a Índia fornecia uma porta de entrada na Ásia por onde a Grã-Bretanha

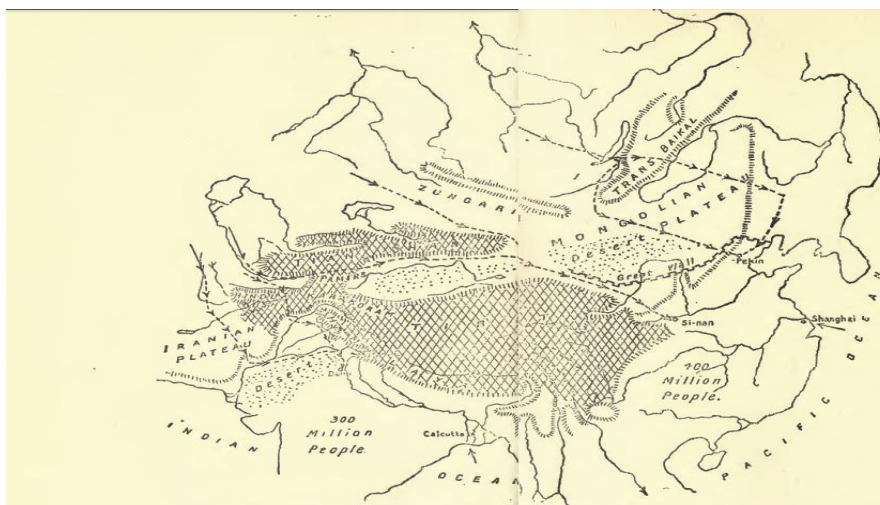
² “Mesmo na Ásia, estamos provavelmente presenciando os últimos movimentos do jogo iniciado pelos cavaleiros de Yermak, o Cossaco, e pelos marinheiros de Vasco da Gama.” – MACKINDER, 2011, p. 87.

³ *Ibidem*, 1910, p. 41.

⁴ *Ibidem*, *Idem*, p. 58.

poderia encontrar estados fracos para agregar a seu império, como Afeganistão, khanatos independentes do Turquistão antes da chegada dos russos, Birmânia, Tibete, etc. E do ponto de vista da estratégia naval, o domínio do Oceano Mundial só era possível através do domínio do oceano Índico, que ocupa a posição central entre os três grandes oceanos. E o domínio do Índico só era possível através do domínio do subcontinente indiano, que ocupa a posição central na bacia do Índico⁵.

Figura 1 – A Índia em relação ao Heartland Eurasiático.



Fonte: MACKINDER, 1919, pp. 132-133

O Grande Jogo

Em 1857, William Andrew, presidente da Ferrovia do Sind, Punjab e Delhi, já sugeria que a construção de uma ferrovia para os passos de Khyber e Bolan era a melhor resposta estratégica contra qualquer ameaça russa na região. Contudo, nada foi feito até 1876, quando os britânicos decidem manter pelo menos uma rota permanentemente aberta o ano todo para o Afeganistão para o deslocamento rápido de tropas de Karachi caso necessário. Ordens, então, foram dadas para a

⁵ “França, Itália, Egito, Índia e Coreia tornar-se-iam várias cabeças de ponte onde marinhas estrangeiras poderiam apoiar exércitos para compelir os aliados pivôs a prepararem forças terrestres, prevenindo-os de concentrar toda sua força em embarcações [...] Não poderia mostrar-se ser essa, no fim, a função estratégica da Índia no sistema imperial britânico? Não é essa a ideia subjacente à concepção do Sr. [Leo] Amery de que a frente militar britânica se estende do Cabo até o Japão, através da Índia?” – MACKINDER, 2011, p. 99.

construção de uma ferrovia até Quetta, e a partir dali um esquema para chegar até Kandahar, no Afeganistão.

Entre 1878 e 1880 estoura a 2ª Guerra Anglo-Afegã antes que a construção da ferrovia se iniciasse, dando uma nova urgência de acesso à fronteira. Em setembro de 1879, o conselho vice-real decide pela construção de uma linha até o passo de Bolan utilizável apenas em dias de tempo bom. 215 Km foram construídos em 4 meses entre as cidades de Ruk e Sibi. A partir de Sibi a dificuldade de construção no terreno aumentava. O reconhecimento do terreno foi feito até Kandahar, mas os britânicos tiveram problemas para encontrar um traçado para a ferrovia, pois o Afeganistão era um país inimigo com quem estavam em guerra.

Quando percebeu-se que a ferrovia não chegaria a Quetta antes do final da guerra, sua construção deixou de ser uma prioridade. A formação de um novo gabinete em abril de 1880 pelo Vice-Rei Gladstone deixou o prolongamento da ferrovia até Kandahar totalmente de lado.

Em março de 1880, Reino Unido e Irã chegam a um acordo na Convenção de Herat, que permitia aos iranianos tomarem o controle da cidade desde que certas condições fossem atendidas, como a de permitir soldados britânicos estacionados na cidade. No mesmo ano a Rússia começa a construção da Ferrovia Transcaspiana, despertando temores que os russos pudessem controlar a cidade e estender a ferrovia até ela.

A resposta britânica foi a retomada dos trabalhos ferroviários em direção ao Afeganistão. Para não atrair a atenção russa, as obras foram descritas como “projeto de melhoria da estrada de Harnai” e utilizados camelos na construção, ao invés das usuais ferrovias temporárias. Essa discrição toda acabou após os russos ocuparem a cidade de Mary, antiga Merv, no atual Uzbequistão, quando a ferrovia passou a ser montada sob o nome de Ferrovia de Estado Sindh Peshin. Após 320 Km de trilhos instalados, a ferrovia alcançou Quetta em março de 1887.

Em 30 de setembro de 1891 o prolongamento ferroviário até o posto fronteiro de Chaman foi aberto, ligando Bostan, ao norte de Quetta, até a fronteira indo-afegã. A ferrovia terminava 5 Km a frente do forte de Chaman, e 200 metros antes da divisa. Um depósito com materiais para construir os 108 Km restantes até

Kandahar foi erguido no local. Por outro lado, os russos estocavam materiais na cidade fronteiriça de Kushka o suficiente para estenderem sua ferrovia até Herat.

Na outra porta de entrada da Índia, o passo de Khyber, o Capitão J. R. L. McDonald faz estudos sobre a possibilidade de se construir uma ferrovia até Landi Kotal. Cinco anos depois, o próprio também investigou a viabilidade de uma ferrovia pelo vale do rio Cabul. Uma outra pesquisa de uma ferrovia para Landi Kotal passando pelo passo de Khyber foi feita em 1898.

Mas enquanto os britânicos não saiam da fase de coleta de informações geográficas do terreno de construção, a Rússia continuava seus trabalhos na Ferrovia Transcaspiana uma linha conectando Merv com a fronteira afegã. O trecho possuía 313 Km de extensão e percorria os vales dos rios Murghab e Kushk até o posto avançado de Kushkinski, fundado em 1890, e que era o ponto mais meridional do Império Russo.

Os trabalhos do trecho Merv-Kushinski da Ferrovia Transcaspiana começaram 15 de novembro de 1897 e terminaram pouco mais de um ano depois em 4 dezembro de 1898. A ferrovia era controlado pelos militares russos, e dois anos após o termino dela o Ministro da Guerra russo conduziu um exercício em que um destacamento de tropas viajava de trem de Tiflis até Baku, onde cruzavam de barco o Mar Cáspio até Krasnovodsk na margem oposta, e seguiam de trem novamente até Kushka. O exercício revelou que a Rússia era capaz de deslocar tropas do Cáucaso até a fronteira afegã em 8 dias.

A movimentação russa na Ásia Central chegando cada vez mais perto da fronteira norte do Afeganistão, a primeira linha de defesa da Índia, provocava preocupação nas autoridades britânicas a respeito de que distância os russos estariam de alcançar a fronteira afegã, e como transportar rapidamente tropas do subcontinente indiano para o Afeganistão a fim de conter o avanço russo e defender a Índia no caso de uma invasão do Afeganistão. Em 1901, a Ferrovia Noroeste foi estendida de Peshawar até Jamrud.

Sofrendo pressões das duas potências em confronto não-declarado nos dois lados de seu território, o Amir Abdul Rehman, rei do Afeganistão entre 1880 e 1901, baniu de uma vez a construção de ferrovias e linhas de telégrafos no país. Para a proteção de seu reino, Abdul Rehman dizia que só “haverá uma ferrovia no

Afeganistão quando os afegãos forem capazes de fazê-las sozinhos” e que “desde que o Afeganistão não tem armas suficientes para combater qualquer potência agressora, seria loucura permitir ferrovias serem instaladas por todo o país”. O terminal ferroviário de Chamam era descrito pelo Amir como “uma faca cravada em meus órgãos vitais”, pois permitia a rápida chegada de tropas britânicas ao Afeganistão, criando uma pressão permanente sobre Abdul Rehman, e diminuindo sua margem de manobra política.

Em 1905 os britânicos iniciam a construção de uma ferrovia militar ao longo do vale do rio Cabul até as montanhas dos Mullagori. O Parlamento autorizou a construção até Torkham na fronteira, mas havia uma calorosa discussão de qual o caminho a ferrovia deveria seguir até lá. Havia duas rotas em questão: uma pelo vale do Loi Shilman até o passo de Shilman Ghakki, ou pelo rio Cabul até Sanatsai.

O tenente-coronel H. A. Deane, Agente do Governador Geral fez planos para uma rota por Shilman Ghakki em 1904. Lord Kitchener, Comandante-em-Chefe do exército britânico na Índia apoiou a ideia de abrir uma rota no vale de Loi Shilman, mas no ano seguinte o governo britânico manda um telegrama para o governo da Índia demonstrando sua insatisfação quanto a rota escolhida.

Isto porque tal caminho escolhido passaria pelo território de tribos hostis que tornariam a linha impopular. De fato as obras de construção da ferrovia foram feitas em meio aos ataques das tribos locais nos dois flancos da linha: do clã Afridis na margem direita do rio Cabul, e do clã Mohmand na margem esquerda. A segurança da ferrovia então foi posta a cargo dos Khyber Rifles, uma das milícias de nativos organizadas pelos britânicos na região. Contudo os Khyber Rifles eram compostos por membros do clã Afridi, que eram inimigos históricos dos Mohmands, uma das tribos cujo território fora afetado pela linha.

A construção da ferrovia noroeste serviu para criar uma conexão entre interior e litoral mais rápida que a navegação no rio Indus. A ferrovia saía de Karachi, no Sindh, e corria paralelamente ao vale, mas dispendo de dois ramais: um que ia para Peshawar, e outro para Quetta. O ponto final do ramal ferroviário de Quetta era a cidade de Chaman, na zona limítrofe com o Afeganistão. Lá, caso necessário, havia material para estender a ferrovia até Kandahar, já em território afegão.

O exército britânico na Índia estava organizado em uma ala norte e uma ala sul, destinadas a proteger respectivamente Peshawar, na saída do Khyber, e Quetta, na saída de Bolan. O exército norte se distribuía ao longo do cinturão formado pelas cidades de Peshawar, Delhi, Allahabad e Calcutá. O exército sul posicionava-se entre Quetta e a província de Bombaim, do qual o Sindh fazia parte.

No final das contas, o Império Britânico e o Império Russo, ambos assustados pela ascensão da Alemanha, decidiram por fim ao Grande Jogo prometendo cada um ficar de fora dos assuntos do Afeganistão, que se converteu em estado tampão entre os dois impérios.

Contudo, de certo modo, as tensões entre Reino Unido, Rússia, Afeganistão continuaram mesmo após a convenção, ainda que a um nível menor que anteriormente. Em 1919 estoura a terceira e última Guerra Anglo-Afegã, e reacende o desejo dos britânicos de contar com uma ferrovia até a fronteira.

O Coronel Gordon R. Hearn planejou uma linha que saía do ponto final da Ferrovia Noroeste perto de Jamrud, e ia até a fronteira afegã através do Passagem de Khyber. O governo afegão reprovou a ferrovia alegando que ela tinha apenas fins estratégicos e não comerciais. Mas a resistência afegã não foi suficiente, e a linha para Landi Kotal foi aberta em 1925, e completada até Torkham na fronteira um ano mais tarde.

O "GRANDE JOGO" - SÉC. XIX - XX



Elaboração: Rafael Regiani
 Digitalização: Tito Lívio Barcellos Pereira

A Fronteira Noroeste da Índia

A fronteira nor-ocidental da Índia era uma linha com cerca de 2.180 Km⁶ de extensão separando o Vice-Reino da Índia Britânica das monarquias vizinhas do Afeganistão e Pérsia. Essa linha de demarcação atravessa um terreno em parte semi-desértico, nas proximidades da Costa do Makran, no litoral do *princely state* do Baluchistão Britânico, na divisa com o Irã, e em parte montanhoso, à medida que ela sobe na direção da cadeia de montanhas do Hindu Kush, nos limites administrativos da Província da Fronteira Noroeste (ou NWFP, na sigla em inglês) com o Afeganistão. Posteriormente, com a independência do Paquistão na Grande Partição de 1947, essa passou a ser a fronteira nor-ocidental desse último estado.

As tribos da região são em geral de caráter guerreiro, motivo pelo qual esta parte do subcontinente sempre foi instável, com sua complexa rede de relações tribais entre grupos étnicos diferentes, podendo explodir em episódios de violência e vingança na disputa pelo poder e território locais. Destacam-se na região, os balúchis, que povoam o Baluchistão Britânico - hoje uma província paquistanesa -, bem como a província iraniana do Sistão e Baluchistão, e porções no sul do Afeganistão; e também os pashtuns, ou pathans, que habitam majoritariamente o Afeganistão, e a NWFP, hoje uma província paquistanesa rebatizada de Khyber-Pakhtunkhwa.

Fazia parte da política britânica para a área alistar os nativos no exército britânico⁷, pois assim os ingleses ganhavam alguma influência entre os chefes das tribos fronteiriças, evitavam que elas se voltassem contra a presença britânica em seus domínios históricos, e aproveitavam o conhecimento dos nativos do terreno irregular, árduo, e de difícil penetração, na proteção e segurança do mesmo.

A importância estratégica da fronteira nor-ocidental para a segurança da Índia Britânica era tamanha que todas as ferrovias e tropas britânicas estavam organizadas no território em função da defesa dessa área. Pois a fronteira norte era protegida pela barreira dos picos elevados Himalaia e cercada esparsamente por montanhesees tibetanos pacíficos, enquanto a fronteira leste era protegida por colinas

⁶ HOLDICH, 1909, p. 229.

⁷ MACKINDER, 1910, p. 118.

recobertas pela densa e úmida selva tropical e povoada por tribos birmanesas primitivas. E as costas do Malabar e Coromandel eram salvaguardadas pela Marinha Real. Desse modo, a fronteira nor-ocidental, em termos de permeabilidade física, era a mais atraente para uma invasão estrangeira. E não faltavam histórias de invasores que chegaram à Índia por este caminho: arianos, gregos de Alexandre, árabes muçulmanos, persas, turcos, afegãos, e mogols.

Taticamente é mais fácil para um exército nas montanhas afegãs descer o passo e ocupar a vasta planície indogangética do que um exército oriundo das terras planas da Índia subir a montanha na tentativa de controlar o corredor de entrada dos invasores. A fronteira noroeste era e sempre foi o calcanhar de Aquiles da geografia do subcontinente. Um dos significados toponímicos para Hindu Kush é 'assassino de hindus', numa referência aos escravos hindus que retirados do aprazível trópico não resistiam às condições climáticas extremas das montanhas.

A vulnerabilidade da fronteira noroeste era maior, pois era uma zona de contato com os poderes independentes do Irã e Afeganistão, o que gerava o temor nos ingleses que estes dois países se aliassem com os russos e tentassem capturar a Índia.

Os ingleses empreenderam três guerras na tentativa de conquistar o Afeganistão e manter os russos longe dos assuntos afegãos e da fronteira noroeste. Malgrado estas três tentativas, os britânicos mudaram de estratégia, e adotaram uma política de suborno dos chefes afegãos. Deste modo, embora o Afeganistão tenha preservado sua independência nos seus assuntos interiores, sua política externa era controlada pela Grã-Bretanha.

O Sindh e o Punjab eram as províncias vizinhas do Baluchistão Britânico e da NWFP. Assim, embora não estivessem na zona da fronteira, ganhavam importância pela sua proximidade com a mesma, servindo de território de ligação entre o restante da Índia e a fronteira noroeste.

Embora o Sindh e o Punjab não sejam a fronteira política da Índia, eles podem ser considerados como a fronteira étnica dela. Pois enquanto no Baluchistão e NWFP prevalecem populações de etnia irânica, as populações sindhi e punjabi são de etnia índica, com tipos físico e linguístico mais similares aos encontrados na Índia, apenas divergindo na religião, preferindo o islamismo ao hinduísmo.

A existência da hidrovia natural do rio Indus também colabora para que essa região intermediária tivesse sua importância no conjunto toda da Índia Britânica. Aliás, o rio Indus pode ser considerado como o principal fator geográfico que une essas duas províncias. O termo 'Punjab' vem do idioma persa e significa 'cinco' (Punj) 'águas' (Ab), numa referência aos cinco afluentes que se juntam para formar o rio Indus. Já o Sindh, onde se localiza a foz do Indus, se situa entre o deserto de Thar e as planícies semi-áridas do Makran, numa situação geográfica similar a do Egito, com o rio Nilo e o deserto do Saara⁸⁹. Então se o Egito é uma dádiva do Nilo, o Sind é uma dádiva do Indus.

Por fim o deserto de Thar serve como uma barreira física que separa as províncias de maioria islâmica das províncias de maioria hinduísta, pois as dificuldades que impõe à ocupação humana o transformam em uma zona de anecúmeno, que impedia o contato entre os povos das duas religiões. Pode, portanto, ser considerado a fronteira religiosa da Índia, pois traça de certo modo um limite à difusão das mesmas no espaço geográfico. Já no Punjab, que, com suas planícies férteis, favorece a ocupação humana, as populações islâmicas e hinduístas se encontraram em sua dinâmica demográfica de difusão no espaço, e nele acabou por florescer a religião dos sikhs, um sincretismo entre as crenças islâmicas e hinduístas, sendo então um típico fenômeno fronteiro de encontro e mescla de duas diferentes culturas.

Conta Mackinder que havia duas rotas para a invasão da Índia Britânica: a Passagem de Khyber e a Rota de Bolan.

A Passagem de Khyber historicamente foi o caminho mais comumente utilizado pelos exércitos invasores para atingir a Índia. Localizado na cadeia de montanhas do Hindu Kush, um divisor de águas que separa a bacia do rio Cabul, que deságua no rio Indus, da bacia do rio Amu-Darya – até então chamado Oxus –, que corre para o Mar Aral, a Passagem de Khyber é um dos pontos mais baixos da cordilheira, estando situado a 1.027 m, numa região onde os picos alcançam 7.000 m.

⁸ "O baixo Punjab e a faixa central do Sind converteram-se em um segundo Egito" (tradução nossa). MACKINDER, 1910, p. 126.

⁹ "O Indus passa através do deserto da mesma forma que o Nilo passa através do Saara, com margens férteis e um fértil delta" (tradução nossa). - MACKINDER, 1912, p. 45.

Entrando por ela, o invasor que adentra o subcontinente se defronta com a cidade de Jamrud, e sai do passo entre as montanhas do norte e o deserto do sul, na planície à mesma latitude de Delhi. Mas a principal cidade dessa rota é Peshawar.

Peshawar era a capital da NWFP, e um importante centro comercial na rodovia que une a Ásia Central ao Sul da Ásia, conectando as cidades de Samarcanda e Bukhara, com Lahore e Delhi, através de Cabul e Khyber. Além da sua importância política e econômica, Peshawar é dotada de importância estratégico-militar. Pela sua proximidade com o passo, a cidade tinha a maior concentração de tropas britânicas e os mais importantes quartéis da fronteira nor-ocidental da Índia.

A outra via de penetração do subcontinente era a Rota de Bolan. O caminho a ser seguido pelo hipotético invasor que optasse por esta porta de entrada era, saindo de Herat, na porção ocidental do Afeganistão, contornar as montanhas do Hindu Kush pelo vale do rio Helmand, que corre para a província iraniana do Sistão, passando pela cidade de Kandahar, e finalmente chegando ao Vale do Indus, na altura do deserto de Thar.

A localidade estratégica para a defesa da Índia contra uma invasão pela Rota de Bolan era a cidade de Quetta. Erguida sobre uma pequena planície cercada por montanhas, Quetta era uma fortaleza natural. Não bastasse sua proteção natural do relevo, a cidade era muito fortificada, com grande presença de tropas britânicas, o que fazia dela a segunda maior concentração de forças, só perdendo para Peshawar. Apesar do príncipe do Baluchistão Britânico ter preservado sua autonomia administrativa, Quetta servia como capital e residência para o Agente Geral britânico para a área.

Inacessíveis por mar, os passos de Khyber e Bolan não tinham como serem defendidos pela principal força militar do Império Britânico, a *Royal Navy*, o que fazia da fronteira noroeste da Índia a única fronteira terrestre do império marítimo britânico, pois ainda que houvesse outras fronteiras terrestres no interior do império, como nas colônias da África, em nenhuma delas havia uma ameaça percebida tão real quanto a representada pelos russos na fronteira nor-ocidental, em que a guerra poderia estourar a qualquer momento, sendo então uma fronteira ativa.

Fora do alcance do poder marítimo real, a solução para deter uma invasão terrestre russa vindo da Ásia Central era a construção de uma ampla malha ferroviária pelo território do subcontinente, capaz de deslocar as tropas britânicas rapidamente em uma emergência.

A linha que demarcava o limite divisório entre os territórios da Índia e do Afeganistão foi definida em uma convenção realizada em Cabul em novembro 1893. Uma comitiva de oficiais britânicos havia saído no mês anterior de Peshawar e se deslocado até Cabul para tentar chegar a um acordo com o Amir Abdur Rahman. Sir Mortimer Durand foi nomeado o enviado da comitiva¹⁰, razão pela qual a fronteira noroeste da Índia passou a ser chamada de Linha Durand.

A Linha Durand era uma linha convencional traçada obedecendo a critérios étnicos que separava as tribos balúchis das tribos afegãs, e as tribos afegãs das tribos afiliadas – Afridis, Mohmands, Mahmuds, Waziris, etc. – mas que nunca estiveram sob controle afegão¹¹, e que fora aceita no acordo como um limite provisório que atendia a finalidade de distribuição etnográfica para manter estas tribos não-assentadas mais problemáticas do lado de fora da Índia¹². A linha não fora criada com propósitos militares de defesa da Índia em caso de uma invasão russa no Afeganistão. Na verdade ela era um exemplo de separação entre fronteira política e barreira militar¹³, pois esta se encontrava atrás da fronteira, no sopé do Hindu Kush, no cinturão militar formado por Quetta e Peshawar.

Além desta finalidade de distribuição etnográfica, a Linha Durand não tinha nenhum outro significado que não o de delimitar as respectivas esferas de influência britânica e afegã. Supunha-se que a Linha Durand representava o limite que o raio de alcance da influência política do Afeganistão alcançava¹⁴.

Os balúchis eram tribos pacíficas que viviam em um estado independente sob proteção britânica com um sistema de federalismo tribal¹⁵, e não se importaram com a nova fronteira afegã¹⁶. Mas o mesmo não se pôde dizer das tribos afiliadas que viram seu território ser atravessado pela Linha Durand. Essas tribos não foram

¹⁰ HOLDICH, 1909, p. 229.

¹¹ Idem, 1916, pp. 276-277.

¹² Idem, *Ibidem*, p. 273.

¹³ Idem, *Ibidem*, p. 277.

¹⁴ Idem, *Ibidem*, loc. cit.

¹⁵ Idem, *Ibidem*, p. 273.

¹⁶ Idem, 1909, p. 338.

capazes de compreender o ponto de vista britânico que a Linha Durand não ameaçava a independência delas, mas, ao invés disso, assegurava-lhes mais independência diante da autocracia afegã¹⁷. O efeito de maior estabilidade regional desejado pelos britânicos ao desenharam a Linha Durand acabou sendo o contrário. A Linha Durand criou uma anomalia política na fronteira que fez com que estas tribos que agora viviam teoricamente dentro da Índia se transformassem em fonte de nervosismo e ansiedade nos britânicos¹⁸. A anomalia era fruto das condições geográficas locais. A dificuldade em se ocupar militarmente o terreno, em construir estradas, ferrovias, ou outro canal de comunicação entre Calcutá e a zona da fronteira que permitisse ao governo britânico da Índia estender sua autoridade política até esta faixa, fazia com que a fronteira *de facto* fosse a antiga fronteira sikh do Vale do Indus herdada pelos britânicos ao conquistarem aquele império¹⁹. Então nessa zona entre a nova fronteira *de jure* da Linha Durand e a fronteira *de facto*, a antiga fronteira do Império Sikh, criou-se um vácuo político pela falta de raio de alcance das capitalidades de Calcutá e Cabul, em que tribos hostis filoafegãs viviam de maneira independente, embora formalmente dentro do Vice-Reino da Índia Britânica.

De fato não havia tanta razão de temor aos ingleses, pois as tribos eram livres para cruzar a fronteira afegã quando em situação de dificuldades que seus laços de afinidade tribal garantiam-lhes uma boa recepção entre os afegãos do outro lado da fronteira²⁰.

A impopularidade da demarcação da fronteira entre as tribos afiliadas danificou as altas prerrogativas que o Amir desfrutava entre os fiéis muçulmanos, e ele passou a pensar em meios de causar intriga política na fronteira como forma de recuperar seu prestígio, mas de uma forma que ele não corresse o risco de perder os subsídios pagos pelos britânicos²¹ para mantê-lo afastado dos russos e que o Amir necessitava para pagar os salários de seu numeroso exército. As tribos afiliadas não sabiam de nada sobre as intenções dos britânicos e afegãos de traçarem uma fronteira que passava através do território delas, até que os mulás

¹⁷ Idem, *Ibidem*, loc. cit.

¹⁸ HOLDICH, 1916, p. 277.

¹⁹ Idem, *Ibidem*, loc. cit.

²⁰ Idem, *Ibidem*, p. 278.

²¹ Idem, 1909, p. 339.

contaram. Na visão delas o governo da Índia queria anexá-las, mas por outro lado elas não temiam uma anexação afegã²².

Abdur Rahman assinara o acordo em troca de um aumento nos subsídios pagos pelos britânicos no valor de 600 mil rúpias anuais. Contudo, os mapas que ilustravam no terreno a fronteira do acordo o Amir omitiu sua assinatura. O Amir não gostava claramente do traçado da fronteira, pois ela deixava do lado britânico aquelas tribos independentes filoafegãs, que não tinham problemas com ele, e que ele acreditava que podia trazê-las sob seu controle soberano a qualquer hora²³.

A Linha Durand agora era válida como fronteira. Em aberto estava a questão do que se considerava “o sopé das montanhas” no acordo²⁴. O Amir inclusive fazia queixas e se reservava o direito de disputar detalhes da fronteira quando ela já deveria estar sendo demarcada²⁵. Mas na visão britânica o acordo em si já tinha sido assinado e aceito pelo Amir.

Dois princípios básicos de governança do Afeganistão ainda eram os mesmos que regiam o Império Durani, Estado antecessor do Afeganistão moderno: a) o poder estabelecido necessita levantar fundos do exterior para pagar os salários do exército; b) o exército precisava ser mantido ocupado combatendo um inimigo. Isto devido a uma geografia severa, composta principalmente de montanhas e terras improdutivas, que tornavam o país incapaz de se sustentar dentro de suas próprias fronteiras. O numeroso exército do Amir que a natureza guerreira dos povos afegãos permitia-o montar estava além dos recursos gerados no reino²⁶.

O dinheiro para o Amir manter seu exército vinha da Grã-Bretanha na forma de subsídios, enquanto que as tribos afiliadas independentes da Linha Durand eram em quem o exército afegão podia descarregar suas energias e provar o seu valor. Os inimigos variavam com o tempo: ora eram as tribos, em outra oportunidade ocupou seu exército numa campanha contra seu primo, e noutra vez ocupou contra os Hazaras, uma etnia de religião xiita que clama descendência dos mongóis e era débil²⁷.

²² Idem, *Ibidem*, p. 232.

²³ HOLDICH, 1909, p. 230.

²⁴ Idem, *Ibidem*, p. 228.

²⁵ Idem, *Ibidem*, p. 232.

²⁶ Idem, *Ibidem*, p. 226.

²⁷ Idem, *Ibidem*, pp. 226-227.

Numa dessas campanhas para distrair o exército, o Amir voltou suas atenções contra os Mohmands. O território dos Mohmands se estendia até a beira da planície de Peshawar, e o exército afegão teve um sucesso inicial em sua campanha contra a tribo. Abdur Rahman chegou até a se proclamar uma vez senhor dos Mohmands. E entre seus sonhos imperiais estava a cidade de Peshawar, capital do antigo Império Durani. A dúvida dos britânicos sobre o fim último dessa campanha do Amir contra os Mohmands foi um dos principais motivos que os levou a buscarem um acordo de fronteira com o Afeganistão.

Dado o exposto acima, na região oeste do Vice-Reino da Índia Britânica podiam ser identificadas três fronteiras, a política, a étnica, e a religiosa, que quase ganham forma na paisagem através de três acidentes geográficos, as montanhas do Hindu Kush, o rio Indus, e o deserto de Thar, respectivamente, originando um espaço único em que geografia humana e geografia física se conjugam, embora esta não possa ser considerada causa daquela, pois fronteiras são demarcações artificiais, e não naturais. A região nas palavras de Mackinder:

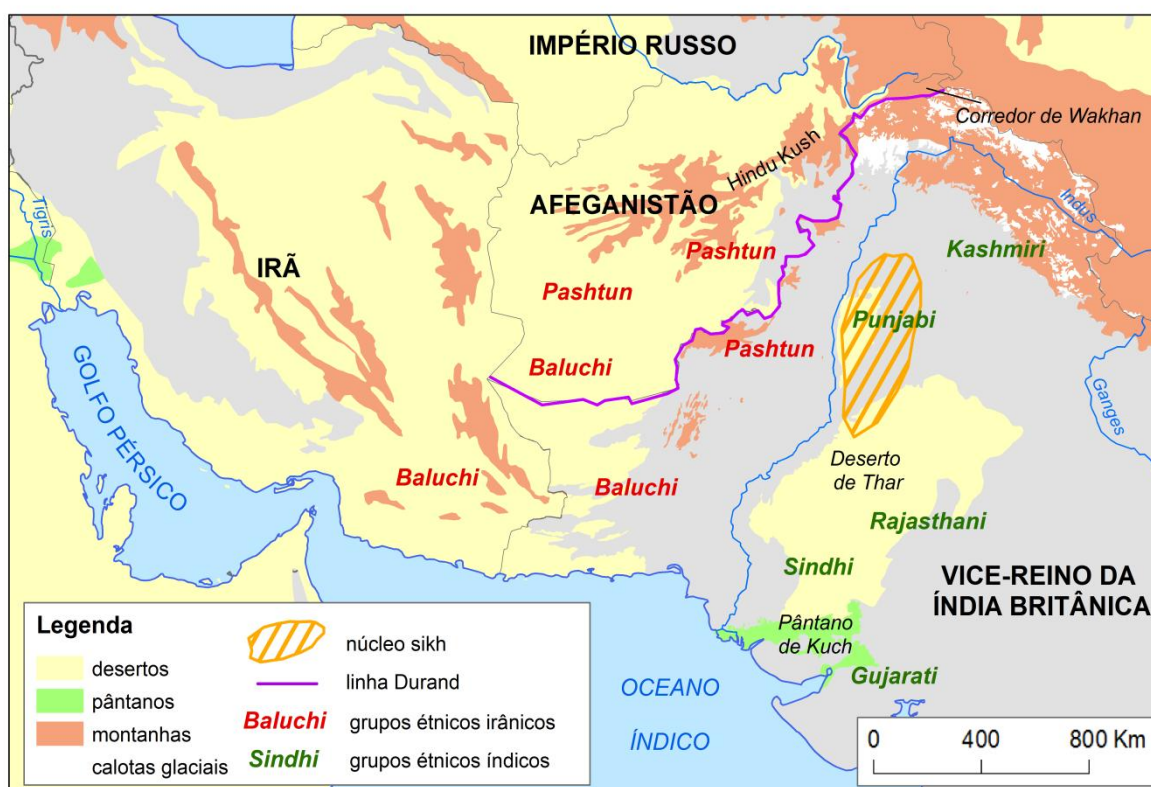
Em duas partes os muçulmanos são maioria: em Bengala Ocidental e Assam, e na bacia do Indus da vizinhança de Delhi, através do Punjab e do Sind. Por esta região, e também pelas características físicas (abaixo do planalto do Afeganistão e separado de grande parte da Índia pela largura do deserto) pode-se pensar o Vale do Indus como sendo uma antecâmara para a Índia propriamente. Nesta antecâmara, e na passagem de Delhi, entre desertos e montanhas, os muçulmanos predominaram por mais de 900 anos. (MACKINDER, 1910, p.99)

A introdução de ideias ocidentais na Índia pelos britânicos incluiu o nacionalismo do tipo europeu. Contudo, numa colônia em que a diversidade étnico-linguística era tão grande, era quase impossível que o nacionalismo independentista indiano seguisse as mesmas bases ideológicas de seu correlato europeu, de tendência homogeneizante. Seria preciso fazer uma verdadeira limpeza étnica para homogeneizar o território do subcontinente. A religião então se tornou o porta-voz do nacionalismo das massas, pois só ela era capaz de fornecer um fator comum que unificasse as ambições políticas do povo. E como havia no subcontinente duas religiões com um número de seguidores expressivo, o hinduísmo majoritário e o

islamismo minoritário, a fronteira religiosa do Thar/Punjab se tornou a fronteira política da recém-nascida Índia independente.

O Vale do Indus, antes um membro atado ao corpo territorial principal da Índia, em que o Punjab fazia o papel de ligamento e, a religião dos sikhs, o de união nevrálgica entre as duas religiões principais da Índia, ganhou vida própria como Estado, e o Punjab virou símbolo da divisão político-religiosa entre hindus e muçulmanos, causando um dos maiores movimentos migratórios da história durante a Grande Partição de 1947, após o qual ficou territorialmente dividido entre os dois novos Estados da região: Índia e Paquistão. A Índia fora amputada do Vale do Indus e ficara só com um toco do Punjab.

AS TRÊS FRONTEIRAS DA ÍNDIA



Elaboração: Rafael Regiani
 Digitalização: Tito Lívio Barcellos Pereira

CONCLUSÃO

A Índia era a principal colônia do Império Britânico. Apesar do Império Britânico estar fundamentado em um sólido poder marítimo, a defesa da Índia não

podia ser feita por mar, senão por terra, neutralizando a principal arma imperial. A expansão do Império Russo na Ásia Central gerou uma guerra não-declarada entre os dois impérios pelo controle do Afeganistão em que projetos ferroviários foram a principal arma de persuasão do Amir afegão. A fronteira noroeste da Índia teve um papel fundamental no Grande Jogo, pois era por onde os britânicos podiam pressionar o Amir, e ao mesmo tempo a única fronteira da Índia, bem como de todo o Império Britânico, que precisava ser defendida de uma ameaça real de invasão terrestre.

A Linha Durand foi então traçada dentro de um contexto histórico-geográfico em que os britânicos buscavam acomodar os seus domínios imperiais no subcontinente com os domínios do Amir do Afeganistão para melhor proteger a Índia. A criação do Estado Islâmico do Paquistão em 1947 fez com que a fronteira ocidental da Índia recuasse da linha de fronteira política no Hindu Kush para a linha da fronteira religiosa do Thar/Punjab.

O Paquistão herdou a Linha Durand, que passou a ser a sua fronteira com o Afeganistão. Contudo a Linha Durand representava um equilíbrio político provisório entre as capitalidades de Cabul e Calcutá, depois Nova Delhi. Não existia um terceiro poder capital no Vale do Indus à época que a linha foi traçada. O surgimento desse novo poder no subcontinente modificou as condições geográfico-políticas em que a Linha Durand foi traçada, tornando-a de certo modo obsoleta. Deixou de significar a acomodação afegã para representar o incômodo do Afeganistão com o novo estado do Paquistão.

A porosidade dessa fronteira quando misturada a uma realidade local constituída por fundamentalismo islâmico, nacionalismo pashtun, redes terroristas, e interesses imperialistas ocidentais, transformou a Linha Durand em um dos maiores *hot spots* geopolíticos do planeta.

BIBLIOGRAFIA

GRANTHAM, Andrew. *Railways of Afghanistan*.

Disponível em: <http://www.andrewgrantham.co.uk/afghanistan/>. Acesso – 05/01/2013.

HOLDICH, Thomas H. *Political Frontiers and Boundary Making*. London: MacMillan and Co., 1916.

HOLDICH, Thomas H. *The India Borderland: 1880-1900*. London: Methuen and Co., 1909.

MACKINDER, Halford J. *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*. London: Constable and Company, 1919.

MACKINDER, Halford J. *Distant Lands: An Elementary Study on Geography*. London: George Philip & Son, 1912.

MACKINDER, Halford J. *Eight Lectures on India*. London: Waterlow & Sons, 1910.

MACKINDER, Halford J. *O Pivô Geográfico da História*. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, nº 29, pp. 87-100, 2011.