COLEÇÃO
COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS



CONSTRUTORES DA GEOPOLÍTICA SULAMERICANA

MARCOS ANTÔNIO FÁVARO MARTINS



EDITORA UFRR

CONSTRUTORES DA GEOPOLÍTICA SULAMERICANA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA – UFRR

Reitor:
Jefferson Fernandes do Nascimento

Vice-Reitor:
Américo Alves de Lyra Júnior

Pró-Reitora de Ensino e Graduação:
Lucianne Braga Oliveira Vilarinho

EDITORA DA UFRR

Diretor da EDUFRR:
Cezário Paulino Bezerra de Queiroz

CONSELHO EDITORIAL

Alexander Sibajev
Edlauva Oliveira dos Santos
Cássio Sanguini Sérgio
Guido Nunes Lopes
Gustavo Vargas Cohen
Lourival Novais Neto
Luís Felipe Paes de Almeida
Marisa Barbosa Araújo Luna
Rileuda de Sena Rebouças
Silvana Túlio Fortes
Teresa Cristina Evangelista dos Anjos
Wagner da Silva Dias

Editora da Universidade Federal de Roraima
Campus do Paricarana – Av . Cap . Ene Garcez, 2413, Aeroporto - CEP .: 69.304-000. Boa Vista - RR - Brasil
Fone:+55.95.3621-3111 e-mail: editoraufrr@gmail.com

A Editora da UFRR é filiada à:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EDITORAS UNIVERSITÁRIAS

Asociación de Editoriales Universitarias de América Latina y el Caribe

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA - UFRR



Volume 26

CONSTRUTORES DA GEOPOLÍTICA SULAMERICANA

MARCOS ANTÔNIO FÁVARO MARTINS



BOA VISTA/RR
2018

Editora da Universidade Federal de Roraima

Todos os direitos reservados.
A reprodução não autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação dos direitos autorais (Lei n. 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.



EXPEDIENTE

Revisão:
Elói Martins Senhoras

Capa:
Berto Batalha Machado Carvalho
Elói Martins Senhoras

Projeto Gráfico e Diagramação:
Berto Batalha Machado Carvalho
Elói Martins Senhoras

Organizadores da Coleção
Elói Martins Senhoras
Maurício Zouein

Conselho Editorial
Charles Pennaforte
Claudete de Castro Silva Vitte
Elói Martins Senhoras
Maurício Elias Zouein
Sandra Gomes
Sônia Costa Padilha

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO (CIP)

M 386c MARTINS, Marcos Antônio Fávaro.

Construtores da geopolítica sulamericana. Boa Vista: Editora da UFRR, 2018, 217 p.

Coleção: Comunicação e Políticas Públicas, v. 26. Elói Martins Senhoras, Maurício Elias Zouein (organizadores).

ISBN: 978-85-8288-150-7

1- América do Sul. 2 - Geopolítica. 3 - Geopolíticos. 4 - Teoria.
I - Título. II - Martins, Marcos Antônio Fávaro. III - Série

CDU – 327(8)

FICHA CATALOGRÁFICA: BIBLIOTECA CENTRAL DA UFRR

A exatidão das informações, conceitos e opiniões são de exclusiva responsabilidade do autor.

EDITORIAL

O Núcleo de Pesquisa Semiótica da Amazônia (NUPS), da Universidade Federal de Roraima (UFRR), criou a "Coleção Comunicação & Políticas Públicas" com o objetivo de divulgar livros de caráter didático produzidos por pesquisadores da comunidade científica que tenham contribuições nas amplas áreas da comunicação social e das políticas públicas.

O selo "Coleção Comunicação & Políticas Públicas" é voltado para o fomento da produção de trabalhos intelectuais que tenham qualidade e relevância científica e didática para atender aos interesses de ensino, pesquisa e extensão da comunidade acadêmica e da sociedade como um todo.

As publicações incluídas na coleção têm o intuito de trazerem contribuições para o avanço da reflexão e da *praxis*, seja na comunicação social, seja nas políticas públicas, e para a consolidação de uma comunidade científica comprometida com a pluralidade do pensamento e com uma crescente institucionalização dos debates nestas áreas.

Concebida para oferecer um material sem custos aos universitários e ao público interessado, a coleção é editada nos formatos impresso e de livros eletrônicos a fim de propiciar a democratização do conhecimento sobre as relações internacionais *lato sensu* por meio do livre acesso e divulgação das obras.

Elói Martins Senhoras, Maurício Elias Zouein
(Organizadores da Coleção Comunicação & Políticas Públicas)

PREFÁCIO

Foi com grande satisfação que tive a honra de ter sido convidado pelo autor para tecer algumas palavras para o livro que chega agora às mãos do leitor, *Construtores da Geopolítica sul-americana*. Posso afirmar desde já que sua obra, sem dúvida alguma, ocupará um lugar de destaque na pesquisa geopolítica da América do Sul.

Uma importante contribuição do livro foi inovar com base em novas discussões e recortes teóricos, justamente por não ter seguido a tradicional linha de estudos geopolíticos, a qual está baseada exclusivamente nas análises teóricas oriundas dos países centrais.

Na prática tais análises são sempre construídas a partir de esquemas metodológicos que retratam a realidade tanto histórica como econômica dos países desenvolvidos do capitalismo, geralmente anglo-saxônicos. Não seguir essa herança intelectual é de grande importância para o avanço dos estudos geopolíticos sul-americanos.

O doutor Marcos Antônio Fávaro Martins teve o êxito de ter escolhido esse caminho. Por meio do rigor científico e esmero na pesquisa das fontes bibliográficas, foi possível a ele nos oferecer um livro de grande importância sobre a geopolítica da América do Sul por meio da teoria de Badia Malagrida. Isso por si só já merece o nosso aplauso.

Ao trabalhar esse tema, o autor reforçou a importância de valorizarmos cada vez mais a nossa própria história e a nossa nativa produção intelectual, propiciando ao público, tanto acadêmico como leigo, a possibilidade de conhecer a história da

formação da geopolítica sul-americana a partir de nossa própria perspectiva.

Construtores da Geopolítica sul-americana é, portanto, uma obra indispensável para professores, pesquisadores, estudantes e interessados na temática. Que os geopolíticos latino-americanos sigam os passos do doutor Marcos Antônio Fávaro Martins.

Prof. Dr.CharlesPennaforte

Docente da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e Diretor-geral do Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais (CENEGRI)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO | 11

CAPÍTULO 1 | 27
O estadista e o soldado: considerações sobre os dois modelos geopolíticos

CAPÍTULO 2 | 69
Primeiro contraponto: o significado da unificação da Bacia do Prata

CAPÍTULO 3 | 97
Segundo contraponto: estrutura territorial e destino geopolítico da Luso-América

CAPÍTULO 4 | 129
Terceiro contraponto: a Bolívia no concerto continental

CONSIDERAÇÕES FINAIS | 179

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 197

SOBRE O AUTOR | 209

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Apelidada mais de uma vez de *"conselheira do príncipe"*, a Geopolítica teve um papel de importância nos planejamentos dos grandes Estados do século XX. O apelido se justifica, além disso, por ser ela em alto grau uma continuadora da tradição deixada por Maquiavel para o pensamento político contemporâneo.

Neste trabalho, colocaremos a América do Sul em perspectiva em uma análise que direcionada a dois dos mestres da Geopolítica latino-americana. São eles, Carlos Badia Malagrida (1890 - 1937) e Mário Travassos (1891 - 1973), sendo que o primeiro foi o autor da primeira regionalização geopolítica do continente, enquanto o segundo é o elaborador do que pode ser reconhecido como o núcleo doutrinário da grande estratégia[1] brasileira a partir da década de 1930.

Qual seria a importância de resgatarmos autores cujos trabalhos já se transformaram em relíquias muito mais procuradas por colecionadores do que pela comunidade científica? Essa é sem dúvida a pergunta fundadora deste livro. Para respondê-la,

[1] Entendemos aqui, segundo a formulação de Basil Lidell Hart (1982), que o termo grande estratégia significa o conjunto de planejamentos do Estado com o objetivo de aprimorar o seu potencial de guerra. Diferente da estratégia pura que é o método dos generais de aplicar a força para alcançar objetivos militares, a grande estratégia tem preocupações mais amplas como a melhoria da capacidade industrial e tecnológica do Estado, a integração territorial, a autarquia econômica e o aprimoramento sustentável da capacidade militar em suas diversas modalidades. Nas palavras de Hart: "Enquanto o horizonte da estratégia é limitado pela guerra, a grande estratégia olha mais para frente, preocupando-se com os problemas da paz subseqüente. Utiliza os instrumentos necessários à conduta da guerra e procura evitar os danos, tendo em vista a paz, preocupando-se com a segurança e a prosperidade". (HART, 1982, p. 407)

voltemos inicialmente nossa atenção para os geopolíticos mais renomados: são sempre citados os nomes de Halford Mackinder (1861-1947), como mentor da política de alianças britânicas do pré e pós primeira guerra mundial (1914-1918), seu congênere alemão, o controverso general Karl Haushofer (1869-1946), que foi o arquiteto da aliança nipo-alemã da segunda guerra mundial (1939-1945), bem como tem destaque o nome do holandês naturalizado norte americano Nicholas John Spykman (1893-1943) cuja contribuição transcende a segunda guerra mundial para inspirar a política de contenção do comunismo das décadas de 1950 e 1960 – o *containment,* segundo a revisão criadora de George F. Kennan.

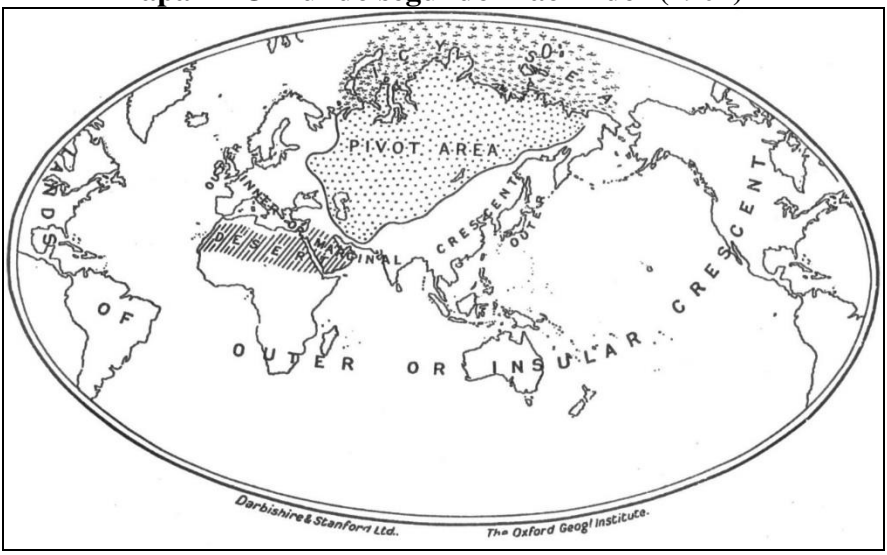
É também fato reconhecido que as raízes epistemológicas mais imediatas da geopolítica – ao lado do caráter seminal que teve a obra de Mackinder – estão na teorização feita por Friedrich Ratzel (1844-1904), o geógrafo alemão que, em sua *Politische Geographie* (1897), lançou as bases de um raciocínio geográfico-histórico, cuja finalidade era compreender a lógica do expansionismo, o que está perfeitamente sintetizado em suas sete leis de crescimento territorial dos Estados.

Spykman e seus contemporâneos Mackinder e Haushofer se dedicaram à elaboração de modelos de escala global cuja perspectiva eurasiana contemplavam apenas as potências do hemisfério norte, ficando o restante do mundo, a América Latina, a África e a Ásia representadas apenas como um espólio da disputa imperial (*Mapas 1, 2 e 3*).

O professor Heriberto Cairo fez a mesma afirmação: nos modelos da Geopolítica clássica, a América Latina como um todo é largada à uma situação marginal, ganhando alguma importância só nos anos de 1990 com as teses de Samuel Huntington sobre o choque de civilizações. Mas mesmo no mapa de Huntington – onde a civilização "latina americana" é emancipada da "civilização ocidental" por critérios culturais – os Estados desta região se

amalgamam em uma grande massa homogênea, como se não existissem contradições intra-bloco. Não obstante, no mapa das civilizações de Huntington ainda cabe à América Latina um papel periférico, muito inferior àquele ocupado pelos EUA e pela Europa de um lado, e pelos países islâmicos e confucianos de outro.

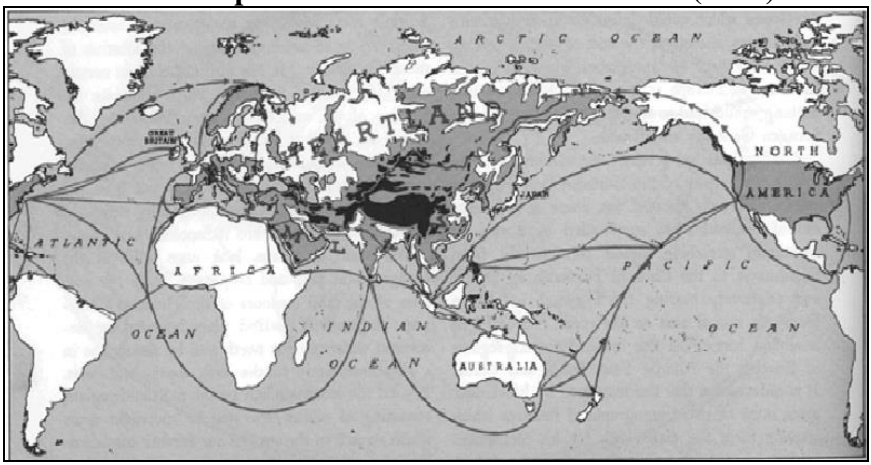
Mapa 1 - O mundo segundo Mackinder (1904)[2]



Fonte: MELLO (1999, p. 48).

[2] Considerada o primeiro modelo geopolítico, a teoria de Mackinder foi influenciadora de modelos posteriores, como é o caso do estadunidense Nicholas Spykman. Mackinder defende que a área fulcral do poder mundial é a planície euro-asiática (destacada no mapa como *pivot area* e posteriormente redefinida com o nome de *heartland*). Para Mackinder, a potência que dominar e conseguir explorar as potencialidades do Heart Land terá condições de dominar toda a Eurásia (delimitado no mapa com o crescente interno – *inner crescent*) e a partir dela, criar um poder anfíbio capaz de dominar o resto do mundo (destacado no mapa como crescente insular – *insular crescent*).

Mapa 2 - Os EUA frente ao mundo: a projeção norte-americana para as extremidades da Eurásia (1944)[3]



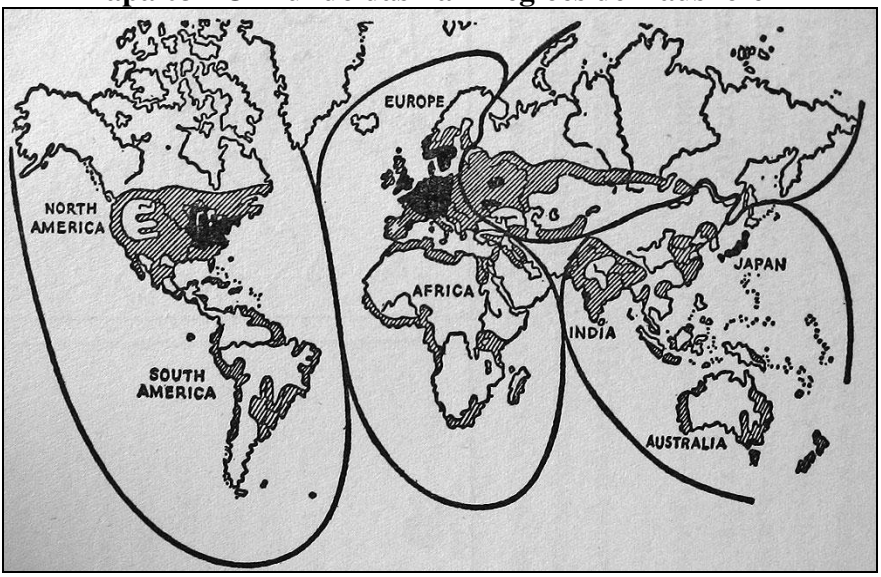
Fonte: CAIRO (2008, p. 225).

Assinalamos, contudo, que isso não chega a ser um defeito destes modelos. Como todas as abstrações de reflexão científica, os modelos geopolíticos devem ser seletivos no sentido de reduzir a realidade a um campo de interesse específico, simplificando o que é complexo a suas estruturas. No caso dos autores até aqui citados, o interesse era encontrar uma fórmula que melhor

[3] O principal contraponto, ao mesmo tempo que um complemento, à teoria de Mackinder é o modelo de Nicholas Spykman acerca do valor estratégico das extremidades da Eurásia. Enquanto Mackinder defendia que a principal região estratégica do planeta era o heartland, Spykman criou o conceito de rimland, que são as regiões marginais da Eurásia (destacado em tom escuro no mapa). Para Spykman um poder político (ou uma coalizão de poderes) suficientemente poderoso para dominar o rimland não só prenderia a URSS (a possuidora do heartland) dentro de um "bolsão geoestratégico" como poderia isolar os EUA dentro do hemisfério ocidental. Essa teoria foi a que inspirou George F. Kennan a propor a estratégia de contenção do comunismo.

explicasse – ou orientasse – a projeção de poder das principais potências em escala global, o que tornava bastante lúcidas as explicações sobre o papel dos EUA ou das potências europeias para o cenário mundial, mas que nada diziam, sobre os problemas internos dos cenários periféricos.

Mapa 03 - O Mundo das Pan-Regiões de Haushofer[4]



Fonte: MELLO (1999, p. 81).

[4] Considerado o mais extremado dos seguidores de Ratzel, o general geógrafo Karl Haushofer propôs o modelo das pan-regiões, uma espécie de "fim da história", onde a disputa entre os Estados fortes deixariam o mundo reduzido a quatro grandes domínios políticos. Eram características das pan-regiões que cada grande Estado (EUA, Alemanha, Rússia e Japão) tivessem amplo acesso a recursos naturais, mercados e litorais navegáveis. A América Latina seria reduzida a domínio dos EUA.

Assim, o modelo mackinderiano, por exemplo, útil para a compreensão do fim do concerto Europeu, nada explica sobre as relações entre o Brasil e a Argentina, ou ao papel dos pequenos Estados sul- americanas entre essas duas potências regionais.

Parece-nos então altamente justificável dedicar-nos ao estudo da Geopolítica sul-americana. Logicamente que isso não se faz sem um mínimo critério de seletividade, dado que a América do Sul foi um importante centro produtor deste conhecimento. Assim como na Europa, se fossemos catalogar todos os autores que contribuíram para o desenvolvimento da Geopolítica, os nomes se acumulariam como folhas de papel em uma resma.

Malagrida e Travassos não são escolhas aleatórias. Elementos comuns como a preocupação com as questões continentais tais como a integração, os perigos oriundos da América do Norte e as áreas de atrito entre os vizinhos – os "signos de inquietação política", no dizer de Travassos – já são pré-requisitos suficientes para um estudo comparativo. Além disso, em seus modelos a América do Sul é protagonista.

Mesmo entre autores sul-americanos, não é incomum encontrarmos modelos de escala global que priorizem pela filiação do subcontinente aos países do hemisfério norte, para deixar na marginalidade toda a complexidade das relações regionais.

Neste particular, temos um primeiro exemplo de grande eloquência nas teses navalistas do vice-almirante Segundo R. Storni (1876-1954). Em *Intereses argentinos en el mar* (1916)[5]. Storni elaborou o que pode ser certamente o primeiro modelo sul-americano e que procura contemplar a Argentina como uma

[5]O livro de Storni na verdade é uma coletânea das duas conferências proferidas pelo autor no *Salón de actos públicos de La Prensa,* nos dias 8 e 12 de junho de 1916 respectivamente. O volume do qual fazemos uso é a terceira edição ampliada de 1967.

potência agro-exportadora estreitamente filiada ao mercado europeu e "de costas*"* para os Estados do subcontinente.

O livro de Storni na verdade é um apelo para uma política naval argentina: ele toca em assuntos que dizem respeito à construção de uma marinha mercante com recursos autóctones, uma indústria pesqueira avançada e uma armada capaz de fazer frente à uma coalizão entre o Brasil e o Chile. Storni segue os princípios do poder marítimo postulados pelo almirante estadunidense Alfred Tayer Mahan (1840-1914) sobre a importância do domínio dos oceanos para a obtenção da supremacia mundial.

Além do navalismo, preponderante entre os estrategistas deste começo de século, cabe informar que Storni é um homem da chamada *Generación del Ochenta*, época que a Argentina vivia seu melhor momento como potência continental, sendo ela também a maior fornecedora de carne e cereal para a Europa, o que em parte justifica seu grau de desinteresse pelos assuntos atinentes à integração continental. Conforme lemos em Storni: "O que temos ao nosso arredor? O mar, e os países dos quais nos convém somar esforços, mas dos quais pouco poderemos receber. Assim, senhores, pode afirmar-se que a Argentina espera tudo da via marítima" (STORNI, 1967, p.29).

Para sermos mais exatos, a concepção deste autor parte do entendimento de uma Argentina insular ligada via Atlântico ao hemisfério Continental, ou seja, o mercado dos países europeus, principalmente da Inglaterra (*mapa 4*).

Outro autor com uma cosmovisão parecida com a do vice-almirante argentino é o brasileiro Golbery do Couto e Silva (1911-1986). Seu modelo data o imediato segundo pós guerra mundial estando, portanto, contextualizado com o cenário de confrontação entre os EUA e a URSS. Nos mapas *(Mapa 5)* de Couto e Silva,

assim como nos de Storni, as Américas se destacam como eixo de separação entre o "hemisfério continental" (Eurásia e África) e o "hemisfério das águas" (Oceania).

A geopolítica de Couto e Silva defende uma política de alinhamento do Brasil com os EUA e procura esclarecer o papel brasileiro dentro do dispositivo de defesa do ocidente contra o comunismo soviético. Assim, em muito as ideias deste autor são a releitura brasileira das ideias de Spykman e Mackinder. O Brasil fica relegado à condição de retaguarda estratégica da OTAN, submetido, portanto, aos conflitos do hemisfério norte, enquanto a integração continental tem apenas a utilidade de tornar mais fácil a defesa do ocidente.

Comparados a Storni e Golbery, Malagrida e Travassos estão mais afeitos à discussão da integração do subcontinente. A distância dos assuntos europeus e o repúdio comum à política dos Estados Unidos parecem colaborar para isso. Assim sendo, podemos perguntar: existe um núcleo comum de ideias entre os dois autores? Essa é nossa segunda pergunta fundadora. De momento, há uma passagem do texto do próprio Couto e Silva que nos parece motivadora. Vamos a ela:

> Muito tem se escrito desde Badia Malagrida e Mário Travassos sobre a oposição das duas grandes bacias do Amazonas e do Prata que nessa região central, reforçada de um e outro lado pela dinâmica dos transportes, se manifesta com o máximo de intensidade; sobre o antagonismo das atrações do Pacífico e do Atlântico que, através dos nudos e dos pasos andinos, dissociam a Bolívia, tantas vezes apontadas como um "paradoxo geopolítico" ou "mero expediente da história", bem assim, sobre a eterna aspiração paraguaia de "respirar por dois pulmões" – para que nós tenhamos agora a

> reexaminar tais aspectos, sem dúvidas relevantes, da geografia política sul-americana. (COUTO E SILVA, 1981, p. 55)

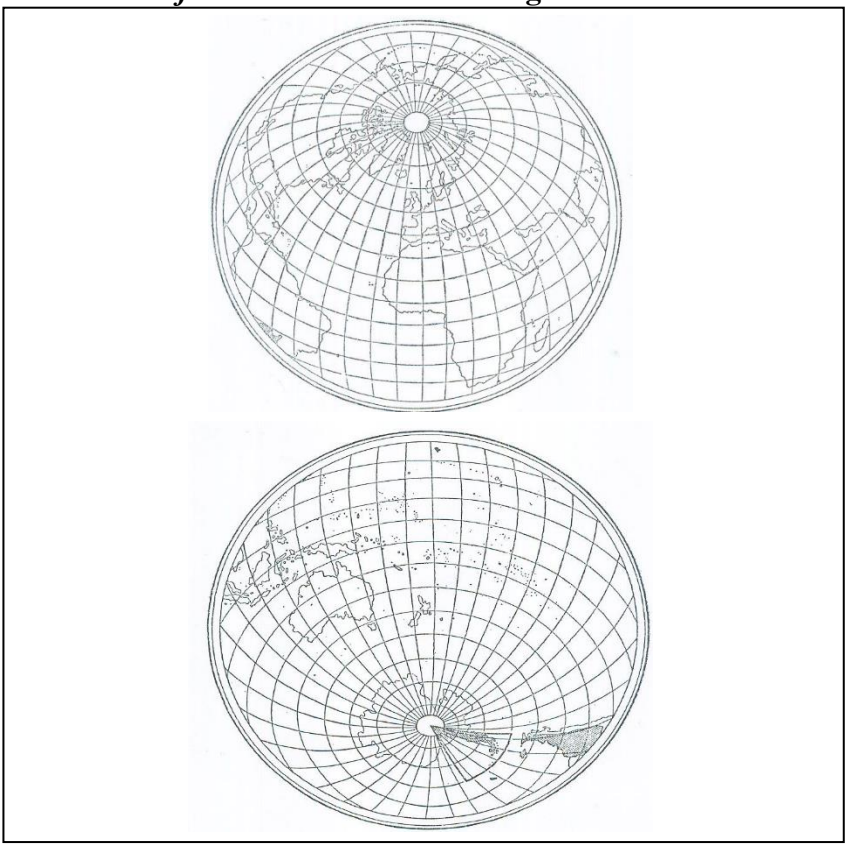
A citação deixa clara a autoridade dos dois autores para assuntos sul-americanos, põe os nomes lado a lado, mas não faz maiores aprofundamentos sobre uma possível conexão de ideias, o que tornam obscuras as relações entre os pensadores. Sendo assim, podemos listar nossos objetivos em uma relação pequena:

- Descobrir o legado teórico deixado por Malagrida para Travassos;
- Identificar contrapontos quanto aos respectivos projetos "pan-americanos";
- Dissertar sobre uma possível síntese de ideias entre os dois autores;
- Discutir a pertinência dos autores para a compreensão do novo contexto sul americano.

De início, só podemos dizer que nossos dois autores possuem pontos de vista vinculados aos objetivos nacionais de dois diferentes Estados, o que de pronto nos sugere um antagonismo de ideias.

Malagrida é espanhol e sua obra é reveladora de um debate histórico da Espanha do início do século XX: a aproximação da antiga metrópole com as ex-colônias. Disto, o nosso autor tira um projeto de co-prosperidade hispano-americano muito criativo que será debatido em algumas de nossas páginas.

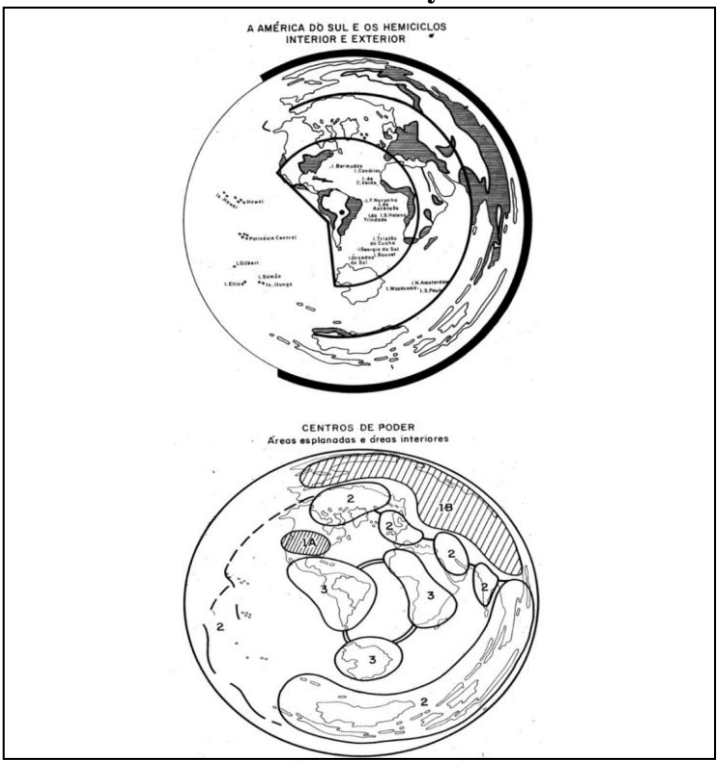
Mapa 4 - O mundo de Storni: a centralidade *do "hemisfério* continental*" e a* "Argentina insular[6]"



Fonte: STORNI (1967, p. 27-28).

[6] Fazendo uso de uma projeção de Beythien, o almirante Storni defende a estreita vinculação da Argentina com a Europa. É a combinação de uma Argentina Marítima ("Argentina insular") com o "hemisfério continental", onde estão os mercados europeus, tão importantes para Argentina. Na Geopolítica de Storni, a bacia do Rio da Prata e toda sua complexidade de relações é reduzida a um mero *hinterland* de Buenos Aires.

Mapa 05 - O Brasil na ordem bipolar: a visão hemisférica de Golbery do Couto e Silva[7]



Fonte: SILVA (1981, p. 81; 86).

[7] Golbery do Couto e Silva, de uso da projeção azimutal de Soucup, concebe um Brasil insular com área de influência nas costas africanas a partir de um raio de 10.000 Km a partir do "triângulo*"* Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro (Mapa acima). Espectador da Guerra Fria, o autor vai defender que o Brasil é uma das peças chaves no dispositivo de defesa do hemisfério ocidental. Nota-se no mapa abaixo uma clara influência de Mackinder e Spykman: os polos antagônicos (EUA e URSS) são destacados, respectivamente, como "1 A" e "1 B", o "*rimland*" com "2", enquanto que o "3", o triângulo América do Sul, África e Antártida tem o objetivo de deter um possível desbordamento soviético a partir do Oriente Médio e da África.

O modelo travassiano sintetiza os objetivos estratégicos do Brasil. Estes objetivos podem ser listados da forma mais esquemática possível como a contenção da projeção argentina para o interior do continente e a projeção da influência brasileira até a América Andina, por meio da implantação de um plano de infraestrutura viária, que integrasse os portos brasileiros aos portos chilenos e peruanos.

Em todo modelo geopolítico, os objetivos estratégicos dos Estados são estabelecidos a partir de uma leitura geográfica das relações internacionais em que são considerados valores como a extensão territorial, a localização, a circulação e a presença de bens econômicos estratégicos. No caso de Travassos, tal leitura é derivada da regionalização que Badia Malagrida faz da América do Sul. Essa é a tese que defenderemos no desenvolvimento do livro: os dois autores – a partir de pontos de vistas nacionais diferentes – derivam suas conclusões de um mesmo modelo regional.

A percepção comum aos dois autores é que o subcontinente está dividido em quatro regiões geopolíticas: uma região andina, de vocação mineradora, costas anecumênicas e disposição longitudinal; a bacia do rio da Prata, a mais rica e povoada delas, é também a que mais sofreu com os conflitos internacionais ao longo da história; a bacia do Amazonas, com suas enormes potencialidades naturais e circulatórias, é a menos povoada do conjunto; e, por fim, desfrutando de certo grau de isolamento das outras três regiões, estão as bacias do Orinoco e do Madalena, que, servindo de estradas naturais para a Colômbia e a Venezuela, vinculam estas duas repúblicas à América insular. Estas três primeiras regiões (a Andina, Platina e Amazônica) têm seu ponto de convergência sobre o território boliviano, o centro de maior tensão do subcontinente.

É importante destacar que para esta moldura primária nós definimos o termo “modelo regional” e não “modelo geopolítico”

exatamente por ser este último não uma simples constatação da compartimentação geomorfológica continental; muito, além disso, o modelo geopolítico deve subsidiar um plano de diretrizes políticas fazendo a distinção entre objetivos de curto e longo prazo, bem como explicar os principais fenômenos internacionais (o conflito e a cooperação). É nesse segundo ponto que está a distinção entre os modelos de que nos ocupamos: veremos que assim Malagrida fez a leitura do nosso continente de um ponto de vista europeu, Travassos o fez de uma perspectiva brasileira, o que por si só já é motivo para um longo debate.

Para fazer essa contraposição de ideias, dividimos este trabalho em quatro capítulos. O primeiro deles é de natureza descritiva e seu objetivo será ilustrar com pormenores os modelos geopolíticos, além de comentá-los segundo os seus respectivos contextos. Os três capítulos seguintes tratarão, cada um, de aspectos que distanciam Travassos de Malagrida no que toca aos projetos políticos. Eles constituem, pois, os três contrapontos em que se observa o choque entre a visão hispano-americanista de Malagrida e o ponto de vista luso-americano de Travassos.

O primeiro destes contrapontos diz respeito à unificação das repúblicas da bacia do rio da Prata, que é defendido por Malagrida. Para o espanhol a unificação platina significaria a restauração da estrutura territorial do vice-reinado do Rio da Prata, bem mais adequada do ponto de vista da estabilidade regional do que a constelação de pequenos Estados dependentes economicamente e constantemente assediados pelos vizinhos, como é caso do Paraguai, do Uruguai e da Bolívia. Isso, como veremos, é contrário à mentalidade de Travassos, assim como sempre foi para os altos escalões governamentais brasileiros, uma vez que a manutenção e a satelitização dos pequenos Estados platinos sempre serviram de escudo contra as pretensões de expansão territorial da Argentina. Esse é o assunto do segundo capítulo.

O terceiro capítulo põe em evidência as questões referentes à unidade brasileira. Ali, contrapõe-se a noção de destino geopolítico que os dois autores têm em relação à Luso-América: enquanto Malagrida observa um Brasil de frágil estrutura territorial com uma área de expansão modesta, limitada ao setor amazônico da Bolívia e às Guianas, Travassos vê no Brasil o líder da integração continental em detrimento da Argentina.

Por último, é discutido no capítulo quatro o papel da Bolívia no concerto continental. Para Malagrida, a Bolívia – por se localizar em uma área de junção das regiões platina, amazônica e andina – acaba sendo um empecilho para o processo de integração continental, enquanto que, para Travassos este país é ao mesmo tempo a área de confrontação dos interesses brasileiros e argentinos e a chave para que o Brasil conquiste seus objetivos estratégicos: é no planalto boliviano que se encontra o triângulo estratégico, formado pelas cidades de Santa Cruz, Sucre e Cochabamba, fundamental para a integração viária da América do Sul.

Nosso objetivo, além daquele de fazer um bom juízo da conexão teórica destes dois autores clássicos é avaliar seu poder de explicação para os fenômenos interestatais sul-americanos, como pode ser avaliado no desenvolver deste trabalho.

CAPÍTULO 1

O Estadista e o Soldado:
considerações sobre os dois modelos geopolítlicos

1. ENTRE MONROE E BOLÍVAR: O PROPÓSITO DOS ESCRITOS DO CÔNSUL CATALÃO

O catalão Dom Carlos de Badia y Malagrida foi certamente o espanhol de sua época mais versado em geopolítica latino-americana. Formado em assuntos diplomáticos pela seção consular do *Instituto de libre enseñansa*, ocupou o cargo de cônsul na cidade mexicana de Torreón. Como conferencista, teve oportunidade de viajar por toda a América – especialmente Argentina e Chile – advogando a importância da reaproximação entre as repúblicas hispânicas e sua antiga metrópole.

Na Espanha, Malagrida foi eleito deputado em 1933 pela Liga Catalã. Com o país caminhando para a guerra civil, ele tenta se exilar no México, vindo a falecer em 1937. Em um curto período de vida, foi autor de *Ideário da colonia espanhola* (1921) e, antes dele, *El factor geografico em la politica sudamericana* (1919), obra magna que temos agora a oportunidade de comentar.

É comum a apresentação do pensamento geopolítico como sendo de tradição realista, mesmo porque é assim que seus principais representantes se definem. Também é comum a influência de autores como Maquiavel e Hobbes em grande parte dos textos que versam sobre este assunto. Porém, tal afirmação deve ser muito bem ponderada no caso de Malagrida, uma vez que suas ideias apresentam nítidas conotações liberais: ele defende a integração econômica como forma de cimentar conglomerados de Estados hispânicos, organizados em federações (vistas como uma forma de garantir a individualidade dos Estados dentro da grande comunidade de Estados hispânicos) o que sem dúvida é muito distinto de outras propostas de edificações de impérios da Geopolítica da época.

Essas ideias internacionalistas parecem contrastar com o fato de ter sido Malagrida um simpatizante do nacionalismo catalão. Esse aparente paradoxo é outro traço marcante de seu ideário, pois ele combina o organicismo de Ratzel – que valoriza as grandes unidades territoriais como lócus supremo de poder – aos princípios federalistas, tendo no comércio a maneira mais eficiente de aproximar nações.

Em um patamar regional, Malagrida vai defender a substituição dos Estados latino-americanos por complexos federativos organizados em concordância com os fatores naturais, notadamente os geomorfológicos. Segundo essa proposta os pequenos Estados como o Uruguai, o Paraguai, o Equador e a Bolívia seriam anexados por essas organizações supranacionais que ele chamou de "*federaciones"*, cujos objetivos eram, em primeiro lugar, acabar com os conflitos territoriais no continente e, em segundo, dar suporte ao que ele chamou de *"supernación hispano-americana"* e, por vezes de *"España Grande"*, que nada mais é que a comunidade de Estados de origem hispânica, uma espécie de restauração democrática do que outrora fora o império espanhol.

A Geopolítica de Malagrida objetiva apoiar o conceito de *supernación* desenvolvido na verdade pelo também espanhol Isidro Lloret no seio da Casa de América e Barcelona8, sociedade

[8]A "Casa de América e Barcelona" ou "Instituto de Economia Americana" foi uma instituição privada de caráter internacionalista, cujo objetivo consistia em confederar as comunidades de descendência espanhola estabelecidas em toda a América (inclusive nos Estados Unidos) e nas Filipinas em uma "articulação produtiva e mercantil com a Espanha*" (*CABALLERO, 2005, p. 1642). O principal país envolvido foi a Argentina, onde se destacaram as atividades dos irmãos Quintana como empresários da região argentina de Rosário e interlocutores com a instituição espanhola. A Casa de América teve suas atividades interrompidas em decorrência da repressão do regime franquista e existe atualmente com o nome de "Casa de América e Calunia".

comercial catalã da qual tanto Malagrida quanto Lloret eram membros. A ideia de super nação em Malagrida está vinculada ao que ele próprio denominou nacionalismo hispano-americano, que se define com o parentesco cultural (fundamentalmente lingüístico e religioso), e atrelam os Estados hispano-americanos e a nação espanhola. “Dentro desta concepção, que culmina com o símbolo da Grande Espanha, se harmonizam todas as tendências e todas as matizes; desde a fecunda célula do regionalismo catalão, até as mais amplas irradiações da supernacionalidade hispano-americana”. (MALAGRIDA, 1946, p. 372)

Como é de se esperar, na realidade, a história da Espanha está mais vinculada com as ideias de nosso autor do que pode parecer; sua obra concorre na grande discussão que ocupava os meios burocráticos e intelectuais espanhóis da época, dizendo respeito à reaproximação da Espanha com suas antigas colônias, cujo intuito era romper a condição de isolamento internacional pela qual passava a Espanha desde o final das guerras napoleônicas.

Com efeito, aquela Espanha belicosa dos séculos XVI e XVII entrou em franca decadência a partir da perda das colônias americanas na década de 1810, num processo que se encerrou em 1898 na guerra com os EUA, conflito que, além do desastre militar, culminou com a perda das últimas colônias de ultramar da Espanha.

Na Europa, a Espanha era inimiga da França e da Grã-Bretanha, o que tornava ainda mais crítica a situação da ex-potência. Aliás, o processo de decadência espanhola dentro da Europa começa já no século XVII com a guerra dos trinta anos (1618 – 1648) e, a este respeito, são dignos de nota os esforços individuais ou em conjunto que as potências europeias despenderam para enfraquecer a Espanha.

Separada do restante da Europa pelas cordilheiras dos Pirineus e da África pelo estratégico estreito de Gibraltar, a Espanha desde cedo se identificou com a tradição navalista e colonialista. Uma vez organizado o seu poder marítimo, estabeleceu sua área de influência no Marrocos, enquanto o que prevalecia na vizinhança europeia era a mais profunda hostilidade. A Península Ibérica se projeta de forma privilegiada para o Mediterrâneo, o que não era bem aceito pela França.

Os franceses (até que suas comunicações terrestres internas serem desenvolvidas com a incorporação de ferrovias) dependiam do estreito de Gibraltar para comunicar sua costa mediterrânea com a atlântica por meio marítimo, o que tornava a Espanha um vizinho incômodo.

Já para os ingleses – ou para qualquer outra potência naval dominante – o domínio espanhol de Gibraltar poderia interromper os fluxos comercial mundial dada à interdição do mar Mediterrâneo. Conosco está de acordo Lewis Tambs para quem "[...] a Espanha estava destinada a confrontar-se de uma maneira geral com dois adversários constantes: a França, e a potência naval preponderante". (TAMBS, 1983, p. 80)

Quase quatro séculos de isolamento separam a Espanha da Europa continental, situação que só começa a mudar em 1953, quando os acordos bilaterais de defesa celebrados com os EUA levam à incorporação do país à OTAN em 1955, contudo, a prosperidade só vai retornar ao país no ano de 1973, quando o franquismo já agoniza seus últimos momentos e os bons ventos do então Mercado Comum Europeu chegam à Espanha. Isso é afirmado por Fernando Olivié, que faz uma consideração interessante sobre o processo de decadência espanhol de descolonização:

> O império espanhol havia se desintegrado em Ayacucho (1824) e em Santiago de Cuba e Cavite (1898), e os países herdeiros deste império – o que incluí a metrópole – haviam caído em subdesenvolvimento e se converteram em países terceiro mundistas. Os hispano-americanos caíram incertos na esfera de influência dos Estados Unidos e a Espanha na da Inglaterra e França (OLIVIÉ, 2000, p. 15).

A leitura do texto de Olivié parece dar forças às ideias de Malagrida. Assim como foi proposto por Malagrida no primeiro pós-guerra, Olivié acentua a importância do Estado espanhol para as nações ibero-americanas, a Espanha, tanto para Olivié quanto para Malagrida, tem vínculos profundos com o novo mundo e, para ambos, estes vínculos são de importância estratégica.

Pode-se afirmar aqui, sem o receio de cometer qualquer exagero, que a América Latina é ainda nos dias atuais um tópico importante na agenda de assuntos internacionais da Espanha. Ela é, antes de qualquer coisa, a garantia de mercados que não sejam europeus e, portanto, uma alternativa de intercambio em caso de qualquer distensão com a Europa. Essa discussão, tão atual para quem vive no início do século XXI, foi iniciada pelos estudiosos da Casa de América e Barcelona. Se voltarmos ao texto de Olivié, encontraremos sólidos fundamentos para essas afirmações:

> Espanha – em contraste da Suécia ou da própria Alemanha – não é um país exclusivamente europeu. A história passada e o futuro da Suécia ou da Alemanha nascem e morrem na Europa. A Espanha – como o Reino Unido – se estende para outras zonas do planeta que são hoje em dia parte do mundo ocidental – cópia da Espanha em ultramar – graças à Espanha e ao Reino Unido. Se acontecer

> uma catástrofe que amputar da Espanha a sua vertente europeia e especialmente de sua vertente ibero-americana, nosso país veria imediatamente reduzida sua estatura internacional e seu nível de vida sofreria gravíssima perda. No mais, também a sofreriam nossos países irmãos na ibero-América, cuja vinculação com o ocidente europeu se deve em grande medida a sua vinculação passada e presente com o nosso país. Uma Espanha amputada da América poderia ocasionar que esta América terminaria distendendo-se do ocidente (OLIVIÉ, 2000, p. 17-18).

Para Malagrida, transparece o papel do comércio internacional para a construção da "Espanha Grande". De fato*, El factor geografico em la politica sudamericana* é mais que um tratado de Geopolítica, ele é um inventário das potencialidades regionais do continente em termos de integração econômica. Prova disso é que concomitantemente com a defesa de suas *"confederaciones"* estão os meticulosos levantamentos a respeito das potencialidades agrícolas, industriais e das condições de complementariedade econômica entre os Estados da América Latina.

Reatar de forma efetiva os laços comerciais e políticos com as antigas colônias é uma solução para o isolamento da Espanha, e o próprio autor vê isso como uma solução para o problema da América Latina, uma vez que o continente é um lugar de repúblicas fracas e turbulentas minadas por conflitos internos e à mercê do domínio estadunidense. Nesse caso, nas entrelinhas do texto de Malagrida não deixa de transparecer a função de tutela destinada à Espanha dentro da "*supernación hispano americana"*.

É importante observar que, para o autor, assim como a Espanha era alvo da estratégia de contenção anglo-francesa na

Europa, o mesmo acontecia com as repúblicas hispânicas em relação aos EUA no hemisfério ocidental, fato que torna legítima a aproximação das nações hispânicas dos dois lados do Atlântico.

Malagrida sintetiza a visão que tem da vida política no continente americano com a seguinte passagem:

> Há duas Américas, há duas raças, frente a frente e em pugna constante, dentro do novo mundo: tal é a vida internacional americana. Ao norte, uma república industrial, poderosa, rica, exuberante de energias e em pleno triunfo internacional; ao sul, vinte Estados em formação, retardatários, desiguais e turbulentos, esgotados pela anarquia e minados pela discórdia (MALAGRIDA, 1946, p. 22).

Em realidade, a pedra de fundação de todo o ideário do geopolítico hispano-americano está em oferecer um modelo alternativo para as duas doutrinas pan-americanas: a doutrina Monroe e o que Malagrida vai chamar de *"Doutrina Bolívar"*. A crítica de Malagrida a esses dois projetos políticos varia entre a moderação para com Bolívar e o total repúdio quanto às consequências nocivas da doutrina Monroe.

Do que foi dito até aqui, não é difícil identificar traços em comum entre o nacionalismo hispano-americano defendido por Malagrida e o pan-americanismo bolivariano. Sabemos o quão temerário é falar da obra de Símon Bolívar dado o espaço de que contamos, porém a leitura de documentos consagrados[9] revela

[9] Nos referimos a *"Cartas da Jamaica"* (1815) e ao "Discurso de Angostura" (1819) retirados da compilação SORIANO, Graciela (Org.). *Simon Bolívar – escritos políticos.* Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

trechos bastantes esclarecedores a respeito de seu pan-americanismo, como pode se notar com nitidez no trecho:

> É uma ideia grandiosa pretender formar de todo o novo mundo uma só nação com um único vínculo que ligue suas partes entre si com o todo. Por ter uma só origem e língua, mesmos costumes e uma única religião, deveria ter um único governo que confederasse os diferentes Estados que venham a formar-se; mas não é possível porque climas distintos, situações adversas, interesses opostos índoles dessemelhantes dividem a América (BOLÍVAR, 1992, p. 72).

"Uma só origem e língua, mesmos costumes e uma única religião" são as chaves também das reflexões que Malagrida desenvolve em seu livro. Porém, existem diferenças entre os dois, começando pela crítica que o espanhol faz a Bolívar: mais de uma vez, a figura do estadista venezuelano é venerada pelos seus objetivos pan-americanos e deplorada pela falta de noções geográfico-estratégicas em conduzir a organização político-territorial das repúblicas recém-independentes. Neste particular, merece destaque a fundação da Bolívia. Para Malagrida, a fundação desse Estado representou uma arbitrariedade do ponto de vista geográfico que acabou por desarticular territorialmente a América do Sul.

O que queremos dizer é que, a grande crítica de Malagrida a Bolívar reside no fato do libertador não ter transformado seu ideário em um plano de diretrizes estratégicas, o que o obrigou a agir a maior parte do tempo limitado pela tática. E daí planos grandiosos, como o congresso do Panamá (1826), redundaram em fracasso, dada a divergência de interesses das partes envolvidas

bem como a pressão internacional exercida, principalmente pelos EUA, contra o projeto de integração hispano-americano.

> Na realidade, os projetos hispano-americanos do libertador sucumbiram com o fracasso de Panamá. A mesma perfeição da ideia, que indubitavelmente estavam além de sua época, se convertia em irrealizável aos olhos daqueles que não souberam compreendê-la. Por outra parte a posição irredutível dos Estados Unidos desde o primeiro momento, já denotou o rumo da futura política norte-americana, disposta sempre a entorpecer todos os intentos que pudessem trazer a unificação da América Espanhola. Frente a tais obstáculos, as gigantescas porém inseguras concepções de Bolívar desmoronaram-se. Seus próprios partidários, os que pretenderam compartilhar de suas ideias acabaram por deformá-las, e aquele sonhado conselho anfictiônico se converteu de pronto em uma mera aspiração federativa (MALAGRIDA, 1946, p. 53).

Mas ainda, ao lado da crítica destrutiva, existem citações elogiosas às iniciativas do libertador. Elogios a empreendimentos como o congresso do Panamá e mesmo o reconhecimento à personalidade forte de Bolívar são características que pontuam com alguma frequência o texto de Malagrida, porém, quando o autor discute as consequências para as repúblicas hispano-americanas da doutrina Monroe, a elegância que lhe é característica desaparece.

Sem dúvida, é o "imperialismo saxão" a principal preocupação de Malagrida em relação à América Latina. Se Bolívar, por outro lado, não logrou êxito dada a falta de coerência científica de seus procedimentos, a doutrina Monroe, em suas

diferentes releituras, representou o oportunismo estadunidense frente à desorganização das jovens repúblicas do sul.

> Na rápida evolução progressiva dos Estados Unidos se adverte a norma política que não se separa nunca dos fatos, que se adota a ele com rara elasticidade, que se transfigura constantemente, segundo as exigências do momento, mas que sempre conserva o princípio da conexão ideal com a doutrina que lhe engendrou. O monronismo no pensamento e o imperialismo na ação; tais tem sido as características da política externa norte americana. Frente a este fato absolutamente unilateral, a América espanhola oferece o contraste de sua desagregação política. A diversidade da doutrina e o pluralismo da atuação tem matizado a sua história heterogênea, desigual, atormentada, e em muitos pontos estéril. E, sem dúvida, a Hispano-América já teve a sua doutrina unitária, como os Estados Unidos; é sua herança política, que se engendrou na mente de Bolívar e que fica como uma esperança de redenção nas possibilidades do futuro (MALAGRIDA, 1946, p. 43).

Algumas ponderações devem ser feitas, da nossa parte, sobre a doutrina Monroe. Em 1823, quando o presidente James Monroe proclamou sua doutrina, os EUA não eram a potência mundial do pós-primeira guerra. Nesta época, a defesa dos interesses estratégicos estadunidenses consistia em salvaguardar o comércio mantido com o Caribe e com as costas africanas e, fundamentalmente, diminuir a superfície de contato entre a federação *yankee* e as potências europeias estabelecidas na

América do Norte, que eram a França, a Inglaterra e a Espanha[10]. Pensando desta maneira, fica fácil compreender o quanto era interessante para os EUA uma política externa que reconhecesse a soberania das fracas repúblicas do sul, da mesma forma que é fácil compreender o porquê dos EUA deplorarem a re-colonização das Américas pelas potências europeias. E eram esses os fundamentos da doutrina Monroe[11], tanto para Lippman quanto para Spykman, ela representou uma reação norte americana aos intentos da Santa Aliança, no que toca a recolonização da América Latina.

Em paralelo à doutrina Monroe está o expansionismo territorial norte americano. Segundo Lippmann, a razão geopolítica do expansionismo territorial dos Estados Unidos foi a necessidade da então recém fundada república da América do Norte de reduzir suas fronteiras com as potências europeias, impedindo, na medida do Possível, a instalação de cabeças de ponte inglesas, francesas e espanholas no hemisfério ocidental.

Considerando esses fatores, não nos é difícil entender a mentalidade de Malagrida: considerada uma ameaça pelas

[10] Huntington relata que os EUA só passaram a ser um ator maior no cenário mundial após a guerra de 1898 contra a Espanha (HUNTINGTON, 1992, p.17). Este foi o momento em que os EUA abandonaram a política de isolamento hemisférico para optarem por uma política intervencionista tanto na Ásia como na Europa. A reorganização da marinha de guerra como uma das maiores forças militares da época permitiu aos EUA projetar sua capacidade militar para o ultramar. No que toca a doutrina Monroe, pode-se afirmar que, no contexto de sua formulação, ela era uma medida claramente defensiva: em 1823 os EUA ainda era um Estado de proporções territoriais reduzidas, enquanto sua marinha de guerra era inferior em número a de países como Brasil, Chile e Argentina (BANDEIRA, 2008), isso até fins de XIX com a guerra da secessão (1860-1865).

[11]Ainda neste quadro de ideias é ilustrativo dizer que os dois princípios da Doutrina Monroe são: I. Os EUA não interfeririam nos assuntos internos europeus; II. O hemisfério ocidental não é mais passível de colonização.

principais potências europeias, a Espanha deve voltar a se projetar para as Américas, mas aí ela encontra como obstáculo a doutrina Monroe, que também percebe como ameaçadora a presença espanhola no continente.

O grande receio do autor diz respeito à possibilidade de cooperação entre França, Inglaterra e EUA em assuntos relativos à América Latina, dados os resultados da primeira guerra mundial; não só pela projeção internacional que ganhara os EUA, como também pelo clima de colaboração que o conflito proporcionou entre os três inimigos da Espanha.

O ideário da *supernación* tinha, portanto, que vencer no terreno em que Símon Bolívar não colheu resultados, isto é, deveria oferecer subsídios para um projeto de integração que proporcionaria força e estabilidade para as partes envolvidas. Para poder contrapor não apenas a doutrina Monroe como os acontecimentos que, produtos da grande guerra, cobriam com uma bruma cinza as relações de poder na bacia do Atlântico Norte. Isso, para as repúblicas hispano-americanas, significava sair da órbita dos EUA para entrar na órbita da antiga potência colonial, e, de um ponto de vista espanhol, significava romper o isolamento de décadas que estrangulava o seu desenvolvimento.

2. O FATOR GEOGRÁFICO COMO LEGITIMADOR DAS CONFEDERAÇÕES

O pan-americanismo de Malagrida está estruturado em dois patamares teóricos. Como já vimos, em um plano superior, tem-se a ideia de nacionalismo hispano-americano fundamentado na tese da supernação de Lloret, onde se argumenta a favor dos vínculos que ligam a Espanha à América Latina.

Numa escala regional, Malagrida apoia-se na ideias alemãs da Geografia Política para propor o reordenamento estatal no continente segundo o critério geográfico. Para Malagrida, os Estados latino-americanos deveriam ser reorganizados segundo um esquema que respeitasse estas regiões naturais: seria uma forma de estabelecer o equilíbrio político continental em muito debilitado pela má formação territorial dos seus Estados.

No fundo, as críticas dizem respeito à utilização das fronteiras artificiais – em muito delimitadas segundo o critério do *uti possidetis*. Em boa medida, os teóricos da Geografia Política dos fins de XIX – notadamente os seguidores de Ratzel – defenderam as bacias hidrográficas como o substrato de um sistema político ideal, dado o caráter viatório desempenhado pelos rios, e dos divisores d' água como fronteiras naturais. Por isso, Estados que dividem a mesma bacia hidrográfica tendem a se confrontar, pois estão mais propensos a dissensos relativos à navegação fluvial, à exploração dos recursos da Bacia e, principalmente, ao estabelecimento de uma fronteira artificial.

O bom senso em delimitar um território sem contradizer os ditames geográficos foi chamado por Malagrida de "critério geográfico", e é de sua falta de estabelecimento que as repúblicas sul-americanas padecem:

> O progresso político dos Estados supõe a prévia adoção de um "critério geográfico" de governo. Os povos hispano-americanos vivem divorciados de sua geografia, e é preciso restabelecer a concordância entre a sua estrutura política e sua estrutura natural. Com ela acabaria a atual desagregação, o federalismo se cristalizaria em formas estáveis, e a vida política da hispano-América recobraria a sua verdadeira "essência nacional" (MALAGRIDA, 1946).

Complementando o parágrafo anterior, é justo dizer que, para Malagrida, assim como para Ratzel, existe a tendência inevitável na conduta dos Estados de estender suas fronteiras até os limites das regiões naturais, sejam elas bacias hidrográficas, maciços montanhosos ou mesmo oceanos (no caso dos Estados insulares como a Austrália e a Grã-Bretanha). É bastante ilustrativo neste sentido o que foi postulado por Ratzel sobre as relações entre a coletividade política e seu substrato geográfico: "Em geral a natureza não permite que um povo permaneça imóvel: tem que retroceder ou avançar. Esta última atividade se projeta sempre para o acidente geográfico importante mais próximo: seja no mar, um rio ou uma cadeia de montanhas que ofereça proteção" (RATZEL, 1975, p. 21).

A citação do geógrafo alemão serviu de subsídio para teses continentalistas como as de Haushofer ou a concepções moderadas, como é o caso das que foram feitas por Otto Maul, muito mais científicas e cujo interesse não era de formular ideologias de justificação para o imperialismo, mas de compreender o fenômeno de expansão dos Estados12. É a essa segunda tendência de interpretação do ratzelianismo que Malagrida se identifica.

Assim, o livro examinado tem a preocupação de propor um arranjo territorial organizado segundo um modelo federativo e em concordância com as normas geográficas do expansionismo: cada federação deveria ter seu apetite territorial satisfeito para então se obter a estabilidade das relações internacionais. Mais tarde os geopolíticos do Instituto de Munique desenvolveram um mapa de

[12]Sanguin cita o trabalho de Oto Maul como um renovador do ratzelianismo. Maul escreve em um contexto de pós-segunda guerra e suas conclusões a respeito do desenvolvimento territorial dos Estados é marcado pela ponderação, quase em contraste com as teses pan-regionalistas de Karl Haushofer.

uma nova organização política para a América do Sul que, por ser fundamentado nas teses de Ratzel, coincide em muito com o modelo proposto por Malagrida (*mapa 6*).

> Partindo-se da hipótese de uma nova demarcação política hispano-americana, cujas linhas fronteiriças coincidam exatamente com as zonas de diferenciação geográficas, entidade política super-nacional que poderia formar-se seria tanto mais vigorosa quanto maior for a solidez dos Estados componentes, de onde resulta que a variedade geográfica, longe de debilitar a unidade política do conjunto, contribuiria para a sua afirmação, robustecendo a personalidade nacional dos Estados que a integram (MALAGRIDA, 1946, p. 74).

Em verdade, o autor defende que, mesmo antes do surgimento do ratzelianismo, a própria coroa espanhola conseguiu ter a percepção da importância de se compreender o quanto os traços geográficos são importantes para a organização territorial de uma colônia. Para Malagrida, a última organização territorial das colônias da América do Sul, produto dos acertos feitos com Portugal no tratado de Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777), originou uma divisão da colônia espanhola em unidades geopolíticas instituídas de acordo com o critério geográfico. Essas unidades, cujo exemplo mais lembrado é o Vice-Reinado do Rio da Prata, respeitavam a função carreadora exercida pelos rios e oceanos, possuíam como fronteiras os grandes divisores d'água bem como serviam de elementos para a contenção geopolítica da América Portuguesa *(mapa 7).*

Mapa 6 - Evolução territorial do subcontinente segundo geopolíticos do Instituto de Munique[13]



Fonte: CHIAVENATO (1981, p.101).

z Mapa elaborado pelo Instituto de Munique acerca do destino geopolítico da América do Sul. Ele se aproxima muito da concepção de Malagrida da "melhor divisão" política do continente: note-se que os Estados maiores anexaram os menores, assim, todos os "Estados-tampões" deram lugar para fronteiras naturais (os divisores d'água), ficando como exceção a fronteira entre o Brasil e a Argentina. Segundo Malagrida, seriam exatamente estas as "*confederaciones*" que deveriam ser as peças menores da "*España Grande*".

Mapa 7 - Divisão administrativa da Hispano-América após 1750[14]



Fonte: CHIAVENATO (1981. p. 99).

[14] Após o tratado de Madri (1750) e de Santo Ildefonso (1777), a colônia portuguesa da América ganhou os contornos aproximados do Brasil atual. Para conter o progresso dos luso-americanos, a coroa espanhola cria o vice-reinado do Rio da Prata, que era muito próximo do que Malagrida concebeu como a "*Confederacion del Plata*". A balcanização deste vice-reinado e a fundação de Estados com fronteiras artificiais foram os grandes motivadores dos conflitos dos séculos XIX e XX. Também observa-se no mapa o notável progresso territorial com que contou o Chile.

Para o autor, o bom senso do colonizador em elaborar uma divisão colonial coerente desapareceu em consequência das guerras de independência da América Espanhola, para nunca mais ser recuperado:

> Não apenas no traçado de suas fronteiras, como também no agrupamento de suas unidades políticas, se observa uma constante arbitrariedade, sempre em conflito com os mais rotundos ditames geográficos. Foi a obra da pós-revolução inconsciente e anárquica surgiu como um engendro de ódios, de ambições e egoísmos, oriundos do fogoso despertar de uma independência prematura. No turbilhão da contenda chegaram a apagar as linhas da divisão colonial, desdenhando o critério geográfico que as inspirou, e as novas fronteiras se traçaram ao azar, seguindo a rota das vitórias, por onde o caudilho impôs a sua bandeira e sua lei. Não são enclaves isolados nem determinadas infrações as que se observam, sim uma total desarticulação do mapa geográfico, flagrantemente violentado por uma divisão política à todas as luzes arbitrária e absurda (MALAGRIDA, 1946, p. 75).

Tem-se daí, o aspecto pragmático da integração econômica em Malagrida: ela é o instrumento de pacificação, de aproximação das repúblicas dentro de uma mesma região natural. É a integração que acabaria com o mal das fronteiras artificiais, estabilizando o continente e abrindo caminhos para um projeto pan-americano.

E é assim que são propostas as *confederaciones*, que, no caso específico da América do Sul, dividiam o subcontinente da seguinte forma:

I. Confederação do Prata – A confederação do Prata compreenderia os atuais Estados da Argentina, do Uruguai, do

Paraguai e o Chaco Boliviano. A proposta da confederação descende do modelo de colonização espanhola do Vice Reinado do Rio da Prata. Segundo suas ideias, os conflitos da região foram movidos pela má divisão dos Estados, onde os rios serviram de fronteiras ao invés de vias naturais de comunicação interna.

II. Confederação do Pacífico – Formada pelo Chile, pelo Peru e pelas províncias ocidentais da Bolívia. A Confederação do Pacífico goza de grande potencial para a integração econômica, dado o alto grau de complementaridade das economias nacionais. O maior problema da confederação seriam as comunicações; essas só poderiam ser marítimas, dado o caráter transversal das abertas andinas – únicos lugares onde podem ser construídas ferrovias.

Para Malagrida, o Estabelecimento da Confederação do Pacífico solucionaria o problema territorial entre Chile, Peru e Bolívia, problema este que ocasionou a guerra do Pacífico (1879-1883), ocasião que a Bolívia perdeu suas províncias litorâneas.

III. Confederação Colombiana – Por dividirem a mesma estrutura geológica, Colômbia, Venezuela e Equador devem formar a mesma unidade política. Nesta parte do continente, os rios tiveram papel importantíssimo na colonização, sendo que as características de ocupação da Confederação Colombiana também seguem o vale dos rios.

A diversidade geográfica da região, de par com a organização indígena pré colombiana, leva ao fracionamento territorial, que, para Malagrida, é um fato lastimável. Tanto na Venezuela como na Colômbia, a vida política oscila entre o "localismo suicida das províncias e o centralismo dominador dos caudilhos" (MALAGRIDA, 1946, p. 247).

Malagrida, no entanto, reconhece que em contraste com o fracionamento do sul, os Estados do norte do subcontinente foram os que tiveram mais experiência com a proposta federativa. Foi

pelas ações de Simon Bolívar que Venezuela e a Então Nova Granada formaram a Grã Colômbia, proposta essa fadada ao fracasso dados os fortes localismos políticos.

IV. Confederação brasileira – A ordenação natural do território brasileiro propicia uma variedade grande de atividades econômicas e um dualismo territorial perigoso do ponto de vista político. Para Malagrida, o Brasil pode ser dividido em quatro regiões naturais: A Bacia do Paraná, a Bacia Amazônica, a bacia do São Francisco e o maciço central.

O autor vê o Brasil como a América portuguesa que não se desagregou. Na verdade, o Brasil é aos seus olhos uma grande incógnita: apesar de ser o maior Estado do subcontinente, sua diversidade regional não chega a ser de todo uma vantagem. Tamanho, diversidade regional e fragilidade das comunicações são os primeiros sintomas da secessão política, e Malagrida chega a vislumbrar a possibilidade de um Brasil amazônico independente do Brasil platino.

Ele entende que as relações funcionais do território brasileiro giram em torno das três principais bacias hidrográficas: Rio Paraná, Amazonas e São Francisco. Enquanto a Bacia do rio Paraná é dividida por quatro outros Estados (Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai), a Bacia amazônica projeta o território brasileiro para a porção centro e norte do continente; ela representa a possibilidade brasileira de montar uma confederação de Estados amazônicos.

De maneira mais trágica que o projeto de Bolívar, o projeto federativo formulado por Malagrida não saiu do papel. É bem certo que nem todos os problemas que o geopolítico espanhol procurou debater com o seu modelo tinham solução com sua proposta, por exemplo, a questão da fronteira viva que ainda

dividiria a América Portuguesa da Espanhola na bacia platina bem como o dualismo regional do território brasileiro.

3. COMO OS BRASILEIROS INTERPRETAM O PROBLEMA CONTINENTAL: O MODELO DOS ANTAGONISMOS GEOGRÁFICOS DE MÁRIO TRAVASSOS

Oficial do exército brasileiro, Mário Travassos (1890-1973) escreveu, ainda quando ocupava o posto de capitão, o que é considerado o mais importante livro de geopolítica brasileira. Em *Projeção continental do Brasil*[15] (1935) são desenvolvidas as diretrizes da grande estratégia brasileira para a América do Sul. O livro ganhou várias edições para o castelhano, segundo Meira Mattos (1975), foi um dos livros brasileiros mais traduzido e discutido pelas repúblicas do arco fronteiriço do Brasil. Ao tratar do papel que teve o autor para a história das relações bilaterais entre Brasil e Argentina, Miguel Angel Scenna assim escreveu:

> No começo da década de trinta apareceu no Brasil um livro singular que deveria de exercer uma profunda influência que chega aos nossos dias. Não foi por certo um best-seller comentado pela crítica, nem um sucesso literário de impacto direto. Passou despercebido para o grande público, não alcançou tiragens maciças, nem provocou comentários entusiásticos da imprensa dominical. Seu título era

[15]Em sua primeira edição (1931) o livro era intitulado como *Aspectos geográficos sul americanos* alterado na segunda edição para *Projeção continental do Brasil* (1935) por sugestão da editora. Para a elaboração deste trabalho fizemos uso de uma edição de 1935.

> pouco propício para atrair leitores: Projeção continental do Brasil e seu autor um adusto e desconhecido capitão do exército brasileiro chamado Mário Travassos, duas condições pouco alentadoras para cobrir as vitrines das livrarias. Sem dúvida o livro foi lido e relido por quem devia lê-lo e de certa forma passou a ser o pilar teórico sobre o qual se levanta o Brasil de nossos dias (SCENNA, 1976, p. 323).

Em muito devedora da regionalização de Badia Malagrida, a geopolítica travassiana situa o Brasil em uma América do Sul flanqueada por dois polos de poder: ao sul a Argentina, na época uma república bem sucedida, a tal ponto de ser considerada a mais próspera da América do Sul; ao norte os EUA, a república imperial que transformou o mar das Antilhas no "mediterrâneo americano".

Como sugere o título do seu livro, Travassos discute o aperfeiçoamento da projeção brasileira no continente para fazer frente a essas ameaças. Essa melhoria de projeção deveria ser empreendida a partir do desenvolvimento de um plano continental de viação tomando partido das linhas de menor resistência[16] continentais e da pluralidade dos meios de transportes. O papel estratégico dado aos transportes aproxima o autor dos engenheiros brasileiros do século XIX[17] e o torna um legitimador do nacional desenvolvimentismo brasileiro daí para frente.

[16]O conceito de "linhas de menor resistência" é desenvolvido em *Introdução à geografia das comunicações brasileiras* (1942). O termo se refere às rotas naturais de penetração, isto é, os traços morfológicos do território onde a implantação da infraestrutura viária é mais fácil e mais barata. Geralmente, os movimentos dos povos nômades seguem as linhas de menor resistência.

17 Tanto que o livro de 1942 tem em sua conclusão uma retomada crítica dos planos dos engenheiros Bulhões e Bicalho (TRAVASSOS, 1942). Vale aqui afirmar, junto com Miyamoto (1984), que diferente dos planos do século XIX,

Mário Travassos foi aclamado por intelectuais da estatura de Gilberto Freire e Pandiá Cálogeras; como homem de ação, ele participou do movimento tenentista estando seu pensamento em sintonia com a agenda de compromissos do Estado Varguista. Neste particular, não é preciso muito esforço para se compreender a importância de suas ideias para o desenvolvimentismo da política brasileira dos anos posteriores à década de 1930**.**

Do ponto de vista das relações internacionais, salta aos olhos as rivalidades entre Brasil e Argentina. A Argentina do início do século XX é uma potência poderosa e empreendedora que começava a projetar-se no continente por meio de um elaborado plano ferroviário, cuja função era articular Buenos Aires as principais cidades do Paraguai, do Chile e da Bolívia, o que, como veremos, serão os fatos motivadores para o autor.

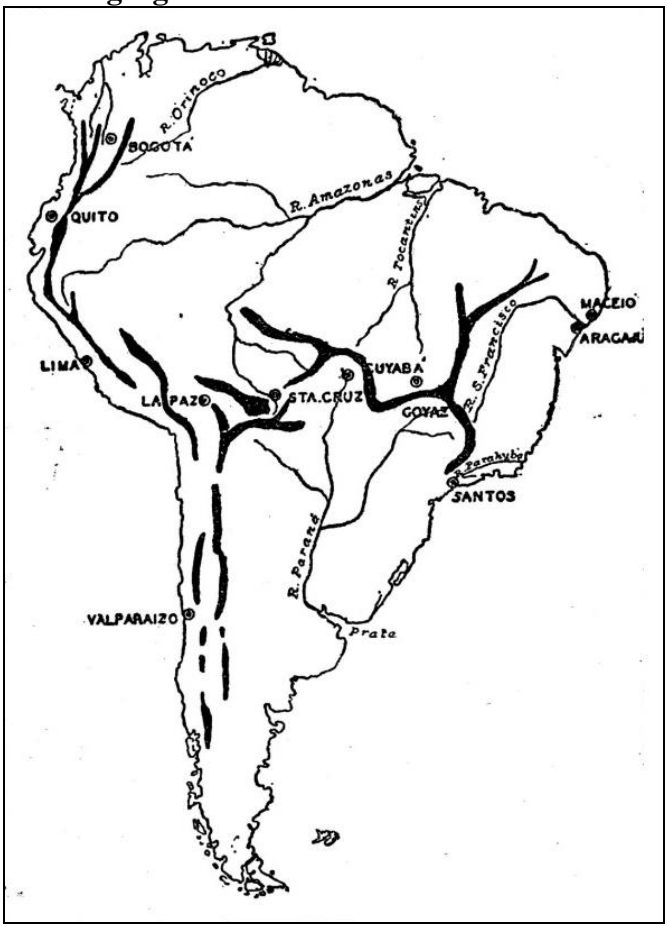
Da importância atribuída aos transportes continentais, da percepção de uma Argentina como uma ameaça imediata para o Brasil, é elaborado um esboço de um plano de comunicações Brasileiras que será por nós melhor explorada, depois de um exame do modelo geopolítico elaborado por Travassos.

4. OS DOIS ANTAGONISMOS GEOGRÁFICOS E OS SIGNOS DE INQUIETAÇÃO POLÍTICA

A Geopolítica travassiana parte da ideia de que a América do Sul – com seu formato longitudinal – possui dois contrastes geopolíticos marcantes, contrastes estes que o autor deu o nome de antagonismos geográficos (*mapa 8*).

Travassos centra sua análise em aspectos menos técnicos e mais de ordem estratégica do que os da engenharia de XIX.

Mapa 8 - Modelo dos antagonismos geográficos de Mário Travassos[18]



Fonte: TRAVASSOS (1935, p. 21).

[18] Regionalização sumária da América do Sul segundo Mário Travassos. No mapa estão expressos os condicionantes geográficos básicos do continente, que o autor chamou de "antagonismos geográficos", ou seja, os feixes de circulação natural do continente dirigem seus fluxos para os exutórios das Bacias do Prata e do Amazonas.

O primeiro desses antagonismos diz respeito às diferenças de posição entre o oceano Atlântico e o oceano Pacífico. Enquanto o Atlântico é o acesso da América do Sul para a Europa, o Pacífico é um oceano pouco frequentado e menos útil para o tráfego. A cordilheira dos Andes forma uma espinha dorsal, uma barreira divisória entre os dois mundos distintos, cujas únicas rotas de acesso de uma extremidade continental para outra são as abertas andinas, conhecidas como *pasos* e *nudos*.

> No primeiro desses antagonismos, as cumeadas dos Andes dividem águas para dois oceanos especificamente diferentes. Para oeste, o Pacífico, "o mar solitário", o oceano de feixes de circulação regionais, das extensões sem fim, das grandes profundidades, das polinésias. Para leste, o Atlântico, cujas águas são as mais frequentadas do globo, em cujas costas a ecúmeno marítima se encontra magnificamente definida e onde o planalto "continental" é dos mais piscosos (TRAVASSOS, 1935, p. 20).

O antagonismo entre os oceanos põe em condição de vantagem os dois grandes Estados com costas para o Atlântico: o Brasil e a Argentina. Os países com costas para o Pacífico teriam, portanto, a necessidade de acesso ao oceano Atlântico para dinamizar as suas relações comerciais com a Europa.

Brasil e Argentina voltam a aparecer como rivais no segundo antagonismo geográfico: a força de atração discordante entre as bacias do Amazonas e do Prata. Ambos os rios possuem vastíssimo potencial à navegabilidade, ambos desaguam no Atlântico e possuem a mesma área de montante: o planalto boliviano, que é considerado por Travassos como o núcleo estratégico do continente, o divorcio aquario, ou divisor de águas, destinado a ser

área de decisão entre os Estados brasileiro e argentino. Assim é descrito o segundo antagonismo por Travassos:

> Se partirmos do planalto boliviano para leste, sobre o divorcio aquário que emerge dos contrafortes andinos e se estende pelo planalto central brasileiro, repartindo as águas entre a bacia amazônica e platina, até se fundir na bacia orográfica que, por sua vez, reparte águas entre as bacias do São Francisco e Paranaíba, constataremos nova oposição. Ao norte, o Amazonas; ao sul, o Prata (TRAVASSOS, 1935, p. 23).

A síntese dos antagonismos sul-americanos colocam Brasil e Argentina em posição de destaque no continente; eles não apenas dividem as porções litorâneas mais propícias do continente como também monopolizam, cada um por seu turno, os exutórios das principais bacias hidrográficas, ficando o divisor de águas no território boliviano, o núcleo de tensão continental. Existe, porém, a diferença de posição entre os dois exutórios, onde aparece com vantagem o Brasil:

> Ao passo que o Amazonas esbarra com o oceano na extremidade N.E. do litoral da grande vertente, à altura do Equador e frente ao feixe de circulação marítima mais importante do Atlântico Sul, o Prata fá-lo muito abaixo do Capricórnio, frente aos feixes secundários de circulação marítima (TRAVASSOS, 1935, p. 24).

Dessa percepção da dinâmica continental, Travassos deriva o conceito de "instabilidade geográfica" em muito já presente nas ideias de Malagrida. Como já foi observado no espaço que

dedicamos a Malagrida, a incoerência do Estado em estabelecer seu território sobre as regiões naturais é causa de disputas territoriais entre Estados limítrofes. Essa noção foi herdada por Travassos, que descreve o problema da seguinte forma:

> Nada oferece maior soma de motivos geradores de inquietação política que a instabilidade geográfica, isto é, a oscilação de certos territórios entre determinadas características que os circundam. Territórios assim oscilantes são verdadeiros focos de perturbações políticas, causas de dissensões ou, pelo menos, de reocupações sérias para que se evitem possíveis conflitos internacionais (TRAVASSOS, 1935, p. 61).

Os signos de inquietação política apontados por Travassos para o continente são três. Eles constituem, respectivamente a influência estadunidense vinda a partir do Caribe, a política pendular do Uruguai, que oscila entre a influência brasileira e a argentina, e, fundamentalmente, no território boliviano, onde as forças de atração continental entram em conflito com o máximo de intensidade.

A Bolívia, país ceifado de seu acesso ao oceano pelo Chile, na guerra de 1879 oscila pendularmente entre a potência dominadora da bacia do Prata (a Argentina) e a potência dominadora da bacia amazônica (o Brasil). Para ambos os Estados, levar a sua influência econômica para a Bolívia significa flanquear o oponente negando-lhe acesso a outros Estados de menor extensão da vertente do Pacífico. Na concepção de Travassos, tal disputa pode extrapolar o plano econômico e diplomático e transfigurar-se em conflito armado. “E de todo esse exame pode-se fixar de modo categórico o sentido político da Bolívia como o centro geográfico do continente e a causa eventual de conflito

armado, cujo vulto poderá assumir caráter de verdadeira conflagração" (TRAVASSOS, 1935, p. 64).

Um segundo ponto de disputas com a Argentina diz respeito ao território do Uruguai. O Uruguai oscila, tal como a Bolívia, entre as influências políticas e econômicas dos dois grandes Estados (Brasil e Argentina). Geologicamente o Uruguai é uma continuação do território brasileiro; culturalmente é um país hispânico; econômica e politicamente o pequeno país oscila entre o Brasil e a Argentina, sendo que a vinculação com os portenhos se deve à ligação pelo estuário do Prata, fundamental para as defesas de Buenos Aires e chave para a livre navegação no rio Paraná.

Um terceiro signo de inquietação política identifica como adversário do Brasil não a Argentina, mas os Estados Unidos. O capítulo VI de Projeção Continental do Brasil é dedicado à análise do que o autor chama da "influência *yankee*". O mar das Antilhas, por suas configurações geográficas, é apresentado como um sistema geopolítico à parte. Apesar disso, ele é o mediterrâneo americano, a "incubadora do extravasamento do potencial econômico e político dos Estados Unidos" (TRAVASSOS, 1935, p. 96), ficando os vales do Madalena e do Orinoco como caminhos "naturais", desta infiltração sendo que o "vale do Amazonas já se encontra em jogo, ou seja, o paralelo do Manaus marca aproximadamente o limite do avanço realizado" (TRAVASSOS, 1935, p. 99).

Um resumo das ideias de Travassos para a América do sul seria a de três compartimentos geopolíticos sul americanos: os países andinos, com suas costas para o Pacífico necessitam de saídas para o Atlântico, a "avenida do mundo"; a bacia platina, com a foz dominada pela Argentina é bem ocupada, de dinamismo econômico mais acentuado e nela os portenhos trazem como dependentes do seu sistema de comunicações o Paraguai e a Bolívia. A bacia amazônica é a terceira região geopolítica, nela

tem-se o predomínio brasileiro e, apesar das grandes potencialidades naturais, falta nela um sistema de transporte que explore e complemente as possibilidades circulatórias oferecidas naturalmente pelo rio Amazonas.

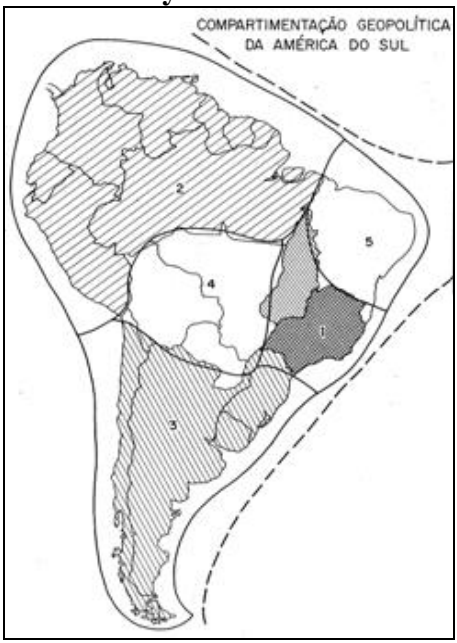
No segundo pós guerra, Couto e Silva, ao analisar a situação estratégica do Brasil, toma emprestadas as ideias de Travassos. Ao tratar dos aspectos geopolíticos da América do Sul, o autor deixa explícito que as regiões geopolíticas de caráter terrestre são uma atualização do modelo travassiano: uma América do Sul platina em oposição a uma América do Sul Amazônica, com uma "zona de soldadura" que ocupa todo o território boliviano *(mapa 9*).

5. A POLÍTICA DE COMUNICAÇÕES BRASILEIRAS

No começo do século XX, a Argentina possuía um plano de comunicações terrestres de caráter continental, que tinha no porto de Buenos Aires o ponto de fuga de um complexo ferroviário que articulava as principais cidades do Paraguai e da Bolívia, com ramais importantes no Chile e no Uruguai.

Até o final do século XX, Brasil e Argentina disputaram a condição de potência hegemônica na América do Sul. Um ponto importante dessa disputa consistiu em manter como satélites os Estados mediterrâneos da região – principalmente o Paraguai e Bolívia. Assim, o grande projeto político inerente às ideias de Mário Travassos foi o de trazer para a esfera de influência brasileira Paraguai e Bolívia, isso em uma época que a política externa destes dois países admitia a Argentina como aliada preferencial.

Mapa 9 - Influência de Travassos em Golbery do Couto e Silva[19]



Fonte: COUTO E SILVA (1981, p. 88).

Esse é o grande problema inspirador da obra de Travassos. *Projeção continental do Brasil*, mais do que um modelo teórico

[19] Golbery aperfeiçoou o modelo travassiano: o núcleo estratégico do continente ganhou fronteiras definidas e passou a englobar a Bolívia, o Paraguai e o então Estado Brasileiro do Mato Grosso. Não obstante, ganha destaque a região sudeste (pela atual classificação do IBGE) como a impulsionadora do processo de integração continental. O elemento mais diferente, contudo, foi o esquadrinhamento de duas regiões marítimas não contempladas por Travassos: O Atlântico Norte e o Atlântico Sul. Assim como Travassos, Golbery deixa para um segundo plano a importância estratégica do Pacífico Sul, o que na década de 1970 foi motivo de críticas por parte do geopolítico argentino Juan Enrique Guglialmelli.

denunciador dos conflitos latentes no continente, também alerta para um imperativo estratégico brasileiro: a necessidade de se conceber um sistema de transporte brasileiro de extensão continental.

Travassos entende a expansão ferroviária argentina como um passo importante na escalada de poder brasileiro e esclarece a necessidade do Estado ter um projeto de viação alternativo e economicamente mais vantajoso (para os Estados mediterrâneos) do que o argentino. Tal ação serviria para neutralizar as pretensões argentinas no coração do continente.

A articulação ferroviária da bacia do Prata, em reforço à vasta navegabilidade do Rio Paraná, não apenas priva o Brasil de ter o Paraguai e a Bolívia como vassalos como também leva a influência portenha para um flanco pouco ocupado do território brasileiro.

Explicitado seu esquema de antagonismos continentais, o autor passa a vislumbrar a possibilidade de um plano de comunicações de natureza pluri-modal no sentido leste-oeste que explore o elevado grau de navegabilidade do rio Amazonas, bem como a pluralidade de portos e de possíveis aeroportos do litoral brasileiro[20]. O calcanhar de Aquiles do sistema argentino está em seu centralismo sobre a cidade de Buenos Aires, como verificamos nos trechos:

[20]Travassos formula o conceito de "Brasil longitudinal". Em contraponto ao sistema argentino, que tem como único escoadouro o porto de Buenos Aires, o Brasil tem condições de oferecer uma vasta gama de portos no segmento São Francisco/Santos e de aeroportos no segmento Natal/Belém (p. 151). É importante frisar que este último, o segmento de aeroportos a serem construídos de Natal a Belém explora a proximidade geográfica do nordeste brasileiro com a Europa.

> Considerando a repulsão geográfica entre as bacias da Prata e do Amazonas, sente-se bem o que traduz a política de comunicações platina como neutralização da má posição da Prata e como partido a tirar das incipiências da Amazônia. (TRAVASSOS, 1935, p. 40)

> O fato decisivo, quando se olha para o conjunto do território brasileiro, engastado na massa continental sul-americana reside nas notáveis possibilidades viatoriais, já em franca manifestação prática, que se traduzem, quer na neutralização do poder concêntrico da bacia platina, quer na força de atração do Amazonas, quer na capacidade coordenadora do litoral atlântico em relação a ambas essas altas manifestações de potencial econômico e político que o Brasil tem em suas mãos. (TRAVASSOS, 1935, p. 131).

Sobre o território boliviano, mais precisamente sobre o divorcio aquário, está a pedra de toque da política brasileira. Trata-se do "triângulo estratégico" formado pelas cidades de Sucre – Santa cruz de la Sierra – Cochabamba. Estas três cidades formam o núcleo econômico do Estado boliviano e é a partir da cidade de Cochabamba que o país se integra ao sistema ferroviário platino. Para Travassos, a conexão com o Brasil deveria ser feita a partir de Santa Cruz de la Sierra, passando por Quatro Oyos, até alcançar Guajara Mirim, cidade com porto para o rio Madeira.

> Esse parece-nos, é assunto por demais palpitante, dada a crescente importância econômica do planalto boliviano e a repercussão continental da política de comunicações platina. A chave desses problemas se encontra no chamado triângulo econômico Cochabamba – Santa Cruz de la Sierra – Sucre,

> verdadeiro signo de riqueza boliviana (TRAVASSOS, 1935, p. 41).
>
> Do exposto resulta que se trata apenas de deslocar o centro de atração da região de Cochabamba para Santa Cruz, inclusive, porque a atração exercida por Cochabamba. É por assim dizer artificial, produto das facilidades de comunicações de que tem desfrutado, ao passo que Santa Cruz representa realmente o verdadeiro centro de gravidade econômica do planalto (TRAVASSOS, 1935, p. 45).

Uma vez assegurada a conexão do triângulo boliviano ao sistema de comunicações brasileiro, a progressão das rodovias brasileiras deveria chegar aos Andes, onde, por meio das abertas andinas (*pasos* e *nudos*), ter-se-ia acesso ao oceano Pacífico.

Reduzido em seus elementos, o Plano de Travassos concebe um modelo de integração continental baseado na implantação de infraestrutura, que explicita os seus compromissos com uma política de poder brasileira: nele temos a integração ao Brasil da Bolívia, Peru, Chile Paraguai e Uruguai em detrimento da Argentina, a quem Travassos faz questão de apontar como adversário.

É um problema dos mais interessantes discutir até que ponto as ideias de Travassos serviram de inspiração para a política externa brasileira, sobre esse assunto a produção científica brasileira conta com excelentes trabalhos. Não é objetivo nosso aqui esmiuçar esse problema, porém devemos dizer, apoiados por Rocha Correia (1980) que em 1938 o governo Vargas articulou, via rodovia a cidade brasileira de Corumbá a Santa Cruz de la Sierra, conforme as recomendações de Mário Travassos.

Em verdade existem vários pontos a serem discutidos no raciocínio travassiano. Em 1931, o Brasil se quer gozava de boa

articulação interna; os problemas territoriais se fizeram sentir durante a Guerra do Paraguai (1864-1870) para voltar a causar preocupações na segunda guerra mundial (1939-1945). O próprio Travassos estava consciente disso e o problema das comunicações brasileiras voltou a ser tema de seu segundo livro[21]. No final da projeção continental do Brasil o parecer dado pelo autor demonstra bastante ciência das limitações brasileiras:

> Até aqui, como que somente se colocaram as pedras no tabuleiro. Na bacia platina, características concêntricas, suficiente homogeneidade e densidade de população, facilidades topográficas, condições meteorológicas favoráveis. Os piões se encontram em vantajosa situação inicial. Domínio absoluto da viação fluvial pela bandeira argentina. Estradas de ferro em combinação com as vias navegáveis, procuram compensar a má posição da foz do Rio do Prata. Ambos os meios de comunicação drenando para Buenos Aires, como distribuidora, a economia dos Estados mediterrâneos e levando a influência platina até os vales longitudinais dos Andes. Na Bacia amazônica, tudo ao contrário. Floresta tropical imensa, excêntrica às zonas de irradiação da política brasileira a precariedade das comunicações longitudinais. A terra ainda divorciada do homem, pequeno ainda para abarcar-lhe a grandiosidade. A não ser a navegação fluvial segundo os rumos excêntricos da Amazônia, só a Madeira-Mamoré, perdidas nas profundezas do "Inferno Verde" como único pião sabiamente colocado com mão de mestre [...] (TRAVASSOS, 1935, p. 157-158).

[21] Trata-se do trabalho "*Introdução à Geografia das comunicações Brasileiras"* (1942), editado pela José Olympio e com prefácio de Gilberto Freyre.

Na década de 1970, a balança de poder no cone sul passou a pender para o lado brasileiro. Nesta década, os geopolíticos argentinos como o general Juan Enrique Guglialmelli, atribuíam importância capital na política internacional brasileira o fator espacial, essa política, no dizer de Guglialmelli, "espacial", baseava-se na construção de rodovias pelo Brasil segundo a lógica das orientações de Mário Travassos.

6. UM MODELO REGIONAL EM COMUM

Até aqui nos detivemos em apresentar um quadro geral das ideias dos nossos autores em um esforço de natureza descritiva. Dado o que já foi exposto, podemos tirar nossas primeiras conclusões, identificar pontos de similaridade e apresentar quais serão os pontos a serem debatidos doravante.

A herança de Ratzel é notada nos dois autores, principalmente, no que toca à concepção de sociedade internacional com a marca predominante do darwinismo territorial. Isto se dá com a necessidade, identificada nos dois autores, de manutenção de Estados de grandes extensões territoriais como guardiões de uma ordem internacional estável; por esta perspectiva, mesmo o aparente idealismo de Malagrida se reveste de uma lógica realista, e a integração continental aparece nos dois autores como um instrumento da política de poder dos Estados.

É interessante notar que Malagrida pôs em roupagens liberais os objetivos nacionais espanhóis em voga desde a fundação da Santa Aliança, ou seja, a reintegração das ex-colônias à esfera de influência da metrópole; no caso de Travassos, o que começa a ser esboçado é um plano de integração com os Estados contíguos ao território brasileiro cujo objetivo declarado é isolar a

Argentina. Os dois autores são partidários de um suposto pan-americanismo, mas em realidade são duas doutrinas antagônicas que no fundo nada mais constituem do que manifestações dos objetivos nacionais da Espanha e do Brasil, respectivamente.

No que diz respeito à compartimentação espacial da América do Sul, no entanto, identificamos uma conexão que deve ser sublinhada entre ambos os pensadores. É comum a noção de um subcontinente dividido em quatro regiões de importância estratégica que são, respectivamente, a América Andina, a bacia do Rio Prata, a bacia amazônica e as bacias do Orinoco e do Madalena, que levam a Colômbia e a Venezuela a se projetarem para o Mar das Antilhas.

O uso do termo "região" é temerário, dada a polissemia de significados que ele teve dentro da Ciência Geográfica, sendo que o conceito em si ganhou significados bastante distintos, conforme a "escola" da Geografia que dele se ocupe. No caso dos nossos autores, é notória a influência da escola alemã de Ratzel. Assim, tanto para Badia Malagrida quanto para Travassos, a adoção de um critério regional parte inicialmente de condicionantes físicos, principalmente os morfológicos, responsáveis pelos fatores constantes das relações interestatais das realidades sul-americanas.

O poder vivificador de espaços da ação humana aparece como um fator variável, transformador da geografia ao mesmo tempo em que dependente dela. As grandes linhas de divisão regional, identificadas como os divisores, os Andes e o divisor de águas entre os Rios Paraná e Amazonas, são imutáveis, separam realidades diferentes.

A compartimentação espacial do continente está mais clara em Malagrida, dada a maneira como ele estruturou o seu livro, mas a leitura da *Projeção continental do Brasil* também deixa bem claro – e isso se comprova também pela leitura do *mapa 8* – que

em Travassos existem, pelo menos, três regiões geopolíticas: a América Andina, de vocação mineradora e necessitada de acessos às rotas de circulação do Atlântico; a bacia amazônica, poderosa quanto ao potencial carreador de seus rios, porém anecumênica; e a bacia do Rio da Prata, mais rica, povoada, porém debilitada pela pugna entre as repúblicas que disputam o seu domínio.

Isto pode ser demonstrado porque Malagrida propõe um modelo de regionalização do continente onde o aspecto circulatório dos rios em conjunto ao papel divorciador dos divisores d'água serão elementos funcionais esplendidos. A esse quadro geral, vincula-se o princípio ratzeliano segundo o qual os Estados tendem a se expandir transformando em Estado uma região natural, ou seja, junto à unidade política deve existir a unidade natural. Isso é um entendimento comum para os dois autores, como também é comum que, independentemente de qual seja a compartimentação do continente, ela não será suficientemente intensa para impedir um projeto pan-americano. Ainda que ela seja mais determinante em Malagrida do que em Travassos.

Também é comum nos dois o papel viatorial reservado aos rios, que, pela sua dimensão econômica e estratégica, são os grandes eixos que estruturam cada região geopolítica. Com efeito, o tema da circulação natural é um tema transversal quando se compara os autores: ele assume caráter determinante em cada região, nos Andes, ela só se dá pela cabotagem no Pacífico ou por meio dos *pasos* e *nudos*, ao passo que, na bacia platina e do Amazonas a circulação é tão intensa que abre as portas do interior do continente para quem vem do Atlântico.

Ambos têm suas análises alicerçadas sobre os conceitos de *raum* e *lage* (espaço e posição, segundo os conceitos de Ratzel) e fazem pleno uso das leis do crescimento espacial dos Estados. Isso é mais relevante em Malagrida do que em Travassos, uma vez

que o brasileiro adaptou o modelo regional do geopolítico espanhol para a realidade político-estratégica do seu país.

No que toca à questão dos rios Madalena e Orinoco, que na percepção de Malagrida servem de eixos para a Confederação colombiana, é notório observar que esta região possui importância menor na concepção travassiana, porém ela não deixa de ser mencionada. No livro de 1942, os dois rios são apontados como sistemas geopolíticos à parte do rio Amazonas, o que se comprova pela leitura de trechos como o seguinte:

> Desse domínio de forças continentais nos países andinos, como países continentais – marítimos, apenas escapa a COLÔMBIA, o que não desmerece, senão reforça a argumentação em jogo, pois, que, em rigor, esse país não deve ser arrolado entre os países do PACÍFICO. Em seu território é que a cordilheira se remata ao NORTE, é que a imensa espinha dorsal do continente definitivamente se triparte. Por intermédio de dois extensos vales a vida colombiana se afasta nas direções do MAR das CARAÍBAS, cujas águas movimentadas, como acontece em todas as áreas marítimas mediterrâneas, põem-na em contato com grandes feixes atlânticos, de circulação mundial (TRAVASSOS, 1942, p. 96).

Travassos com isso deixa entender que o rio Orinoco, bem como o Madalena, está mais vinculado ao sistema internacional caribenho do que ao sul-americano propriamente dito. Uma vez que a preocupação central dele são as questões relativas ao Rio da Prata, é natural que as questões relativas ao Caribe mereçam menor espaço. No capítulo VI da *Projeção continental do Brasil*, encontra-se o que podemos apresentar de mais consistente no pensamento do autor referente ao Caribe e ao Golfo do México.

Aqui se encontra uma atribuição de importância maior para os rios Orinoco e Madalena, uma vez que eles são o acesso do subcontinente à Influência *yankee*.

Fisiograficamente, as bacias do Orinoco e do Madalena englobam as linhas de penetração por excelência para quaisquer influências econômicas, provindas do mediterrâneo americano, não só abrem as portas aos longos vales longitudinais dos Andes como, por contato direto, comunicam o vale do Amazonas, e, indiretamente, pelos *nudos* e *pasos* (abertas andinas), comunicam ainda com esse vale e com a Bacia do Prata.

Assim sendo, a região em que Malagrida quis que florescesse a Confederação Colombiana, onde Bolívar instituiu a Grã Colômbia, é vista por Travassos como uma região de conflito com os EUA; mas que, dadas as ameaças provindas da Argentina, deve ser considerada como de uma prioridade secundária: não só os argentinos estão mais próximos, como também contra eles o Brasil pode dispor de alguma reação.

Se são os critérios de regionalização do espaço continental são comuns aos dois autores, existem, todavia, pontos de divergência principalmente quanto aos objetivos e à configuração da integração continental que separam os dois. Para nós, esses pontos residem na restauração da unidade política da Bacia do Rio da Prata, no papel do Brasil para a integração continental e no papel a ser cumprido pela Bolívia para o equilíbrio de forças entre as estes dois grandes atores regionais. Como já dissemos, estes serão os três contrapontos a serem discutidos topicamente nos capítulos vindouros.

CAPÍTULO 2

Primeiro contraponto:
o significado da unificação da Bacia do Prata

1. A GRANDE DISPUTA PELA PREPONDERÂNCIA CONTINENTAL

A diferença mais notável, quando comparamos Malagrida com Travassos diz respeito ao valor que cada um dá a possibilidade de integração dos países hispânicos da Bacia do Rio da Prata. Malagrida era apologista deste projeto de unificação, Travassos o repudiava implicitamente. Vale a pena então escrever um pouco sobre a diferença de pontos de vistas que marcaram a geopolítica da Bacia do Prata por décadas a fio.

Não são raros os trabalhos que versam sobre as questões relativas à Bacia do rio da Prata, uma vez que está constitui um dos grandes temas do pensamento geopolítico tanto brasileiro como argentino. Assuntos como a balcanização22 do vice-reinado do rio da Prata, a implantação de infraestrutura viária/energética, bem como os Estados Tampões23 são assuntos correntes da literatura especializada sobre este tema.

Vimos no capítulo anterior que os nossos autores partilhavam de uma visão comum da regionalização do espaço sul-americano; além disso, cabe frisar que a bacia do Rio da Prata

[22] A expressão "balcanização" refere-se à fragmentação de um território em unidades políticas separadas e hostis entre si. O termo faz alusão ao processo de fragmentação territorial do império turco na península balcânica em 1912-13; no entanto, ele foi utilizado pela primeira vez na década de 1960 por ocasião da descolonização da África ocidental francesa que se fragmentou em oito Estados independentes.

[23]Essa expressão é usada para designar os pequenos Estados criados como zona de amortização entre potências maiores. Sabe-se que os ingleses foram grandes empreendedores desse tipo de projeto. O conceito apareceu escrito pela primeira vez no livro "*Frontiers*" (1907), escrito pelo então vice-rei do Industão, Lord Curson (1859-1925), que escreveu sua obra com base em experiências próprias.

possuía lugar privilegiado em ambos os modelos geopolíticos. Porém, quanto à possibilidade de reunificação da bacia platina por um único poder hispano-americano é que fica evidente o ponto de divergência entre Malagrida e Travassos.

Em linhas gerais, essa bacia constitui um interessante objeto de estudo: nela o rio Paraná forma uma espécie de espinha dorsal no sentido longitudinal e os seus tributários principais, os rios Paraguai, Uruguai e Prata, articulam uma área de 3,5 milhões de Km2. Com seus 15 mil quilômetros de vias navegáveis; ela é habitada por pelo menos um terço da população da América do Sul. Nada mais ilustrativo neste caso do que transcrever a descrição feita por Malagrida:

> Para reduzi-las a sua expressão mais simples, sacrificando as imprecisões como impõe toda a generalização, poderíamos imaginar duas linhas convergentes que se traçaram sobre o mapa desde o Cabo de Hornos e Porto Alegre respectivamente, até pôr-se em contato com um vértice angular situado na ponta setentrional da cordilheira geral do maciço brasileiro. A partir daquele ponto, donde tendem a enlaçar-se a cordilheira andina com o Mato Grosso do Brasil através do maciço boliviano e das serras secundárias de Herradura, Santa Cruz e Botijas, se alargam até o sul, limitadas a direita e a esquerda pelos contrafortes das linhas indicadas, a grande planície paraguaio-argentina. Sobre o fundo geológico de terrenos quaternários a que antes fizemos referência, guardando sempre um descenso gradual ao curso do Paraná e a boca do Prata, os territórios da porção sul da Bolívia, os do Paraguai e da Argentina, integrados pela vasta extensão do grande Chaco e os planaltos e planícies pampeanas, formam uma unidade geográfica perfeitamente delimitada em suas bordas e com escassas variações

> sensíveis em seu interior (MALAGRIDA, 1946, p. 92).

Esta vasta região que abriga dois Estados que estão entre os maiores do mundo (Brasil e Argentina) também é formada por Estados menores, os Estados-tampões: Uruguai, Paraguai e Bolívia. Notemos que a bacia do Prata foi palco dos principais conflitos do continente: a guerra da Cisplatina (1825 -1828), a Guerra do Paraguai (1865-1870) e a Guerra do Chaco (1932 - 1935).

As relações entre Brasil e Argentina oscilaram entre o conflito e a cooperação. E foram nos períodos de conflito que se deram as modificações mais drásticas na configuração do *status quo* continental. Nesses momentos, o papel dos Estados menores ganhou em significado estratégico, de maneira que entender sua importância acaba sendo um exercício fundamental para a compreensão do equilíbrio de poder continental. De acordo com essa afirmação e até servindo como complemento à citação anterior está Paulo Schilling, que descreve o concerto regional da seguinte maneira:

> Do ponto de vista geopolítico a região apresenta a seguinte situação: dois países *grandes*, o Brasil e a Argentina, com tendências expansionistas não dissimuladas, e três *pequenos* países (geográfica, demográfica e economicamente pequenos): Uruguai, Bolívia e Paraguai. Esses dois últimos são países mediterrâneos, sem saída para o mar: os prisioneiros geopolíticos, para usar um vocábulo do imperialismo dos nossos dias. Sua libertação depende fundamentalmente da integração (SCHILLING, 1981, p. 123).

Compreender a importância destes pequenos Estados para o equilíbrio de forças entre os dois grandes, sem dúvida, será um dos resultados de contrapor os dois modelos. No que toca à política externa platina, é flagrante a diferença de posição que os dois autores assumem, diferença essa que não pode ser esclarecida sem apelarmos para uma síntese do processo de consolidação das unidades políticas regionais e para a política pendular do arco de pequenos países ribeirinhos frente à projeção continental do Brasil e da Argentina.

Em resumo, o que aqui será argumentado pode ser definido nos seguintes termos: enquanto Malagrida é o defensor da reconstituição da estrutura territorial do vice-reinado do rio da Prata[24], Mário Travassos vai ver essa unificação como nociva para os interesses brasileiros.

Assim como na época colonial os luso-brasileiros expandiram seu território por meio das entradas e das bandeiras; assim como o império dos Orleans e Bragança incentivaram por meios diplomáticos e militares a balcanização do vice-reinado do Rio da Prata, Travassos vai entender a integração física dos Estados hispânicos como política de potência argentina.

O sucesso de tal projeto tornaria o Brasil vizinho de uma entidade territorial muito mais poderosa e auto-suficiente, com uma área de contato fronteiriça muito mais extensa, contrapondo-se ao Brasil em uma região onde este era pouco povoado e sensível não somente a invasões como também àquilo que Backheuser chamou de penetração pacífica.

[24] Interessante observar que, segundo Caballero, a Bacia do Rio da Prata constitui o grande foco de interesse dos americanistas da Casa de América e Barcelona. Isso é tão verdade que a *"Confederacion del Plata"* constitui o projeto que Malagrida dedica o maior número de páginas de seu livro.

Considerando essas premissas e apoiados na história da ocupação territorial na bacia do Prata, principalmente no que toca a "marcha para oeste" dos luso-brasileiros cujo objetivo era chegar ao oceano Pacífico, chegaremos à conclusão que Mário Travassos pode ser apresentado como um herdeiro da tradição luso-americana de pensar a política externa brasileira, enquanto Malagrida é um herdeiro da tradição hispano-americana.

Já foi falado muito sobre o hispano-americanismo de Malagrida, de maneira que o que nos resta fazer é situar as suas ideias para o contexto platino. Resumidamente, o pensador espanhol, saudoso do vice-reinado do Rio da Prata, entende como necessário o seu restabelecimento como unidade política autônoma: a incorporação do arco de Estados tampões ao núcleo argentino acabaria por extinguir as ameaças de conflitos no âmbito da bacia e proporcionaria fronteiras naturais inquestionáveis com os demais vizinhos, exceto com o Brasil.

No caso de Travassos, o que definimos como política luso-americana é a tendência brasileira de se projetar, e se possível se expandir para o oeste. Essa não é uma característica peculiar do Brasil independente, ela começa no período colonial, por ocasião da união ibérica (1580-1640), muito por conta da necessidade dos portugueses de encontrar metais preciosos. Descontentes com o que o Tratado de Tordesilhas havia lhe reservado, Portugal toma partido da união com a Espanha para, por meio das bandeiras conquistar o Rio da Prata e se estabelecer em Potosi, conforme ilustra Moniz Bandeira:

> Quando invadiram o Império Inca, os espanhóis logo se defrontaram com mananciais de prata e de outros minérios, a cuja extração se dedicaram, explorando a força de trabalhos dos nativos, por eles escravizados. Embora a cordilheira dos Andes

> representasse uma espécie de muralha natural, obstáculo difícil de transpor, a facilidade com que puderam saciar a fome de riquezas foi que influiu, decisivamente, para arrefecer-lhes o ímpeto de expansão e fixá-los do lado do Pacífico. Os luso-brasileiros, pelo contrário, nada encontraram além de pau-brasil e nunca se conformaram com o fato de não descobrirem, em seus domínios, minas de ouro e prata, tão abundantes nas possessões espanholas. A busca do Eldorado, que então nomes como Peru e Potosi simbolizavam, levou-os, assim, a iniciarem o avanço pelo hinterland da América do Sul, rompendo a linha de demarcação que o tratado de Tordesilhas estabelecera (BANDEIRA, 1998, p. 21, "b").

Esse impulso para o Oeste moldou, segundo as linhas de menor resistência, a atual geometria do território brasileiro e, em um segundo momento, definiu como os seus objetivos nacionais[25]. Travassos e seu plano viário transversal é um expoente desta política, sendo porém, um adepto de métodos indiretos, o que lhe dá originalidade de pensamento frente àquela geofagia bandeirante do século XVII. Melhor dizendo, ao invés de argumentar o expansionismo territorial brasileiro, vai defender que, até por razões de segurança, as vinculações do Brasil com os países mediterrâneos do continente são inevitáveis.

Travassos, imbuído do conceito geopolítico de fronteira viva, conhecedor da história dos conflitos entre Brasil e Argentina, enxerga com maus olhos até as tendências à unificação desta região. Se compararmos os modelos à história das disputas entre os

[25] Se considerarmos o atual problema da imigração brasileira para a Bolívia e para o Paraguai, veremos que esse impulso para o oeste ainda não acabou; aquele processo de migração espontâneo, feito muitas vezes sem o apoio do Estado brasileiro continua.

grandes Estados platinos certamente conseguiremos ilustrar isso de maneira satisfatória.

A primeira delas é a fase das emancipações, em que o Brasil tem a vantagem inicial. Por ter passado por um processo de independência negociada, o Brasil herda da metrópole um Estado mais organizado – uma monarquia constitucional – com uma eficiente representação diplomática, forças armadas comparativamente superiores à dos países vizinhos, principalmente no que toca à marinha de guerra. A competência da coroa em manter a ordem interna não apenas impediu a balcanização do Brasil como possibilitou um coeficiente positivo de poder, que foi projetado para garantir os interesses brasileiros na Bacia do Prata.

A segunda fase começa com o término da guerra do Paraguai (1870). Este conflito praticamente arruinou a economia brasileira e fortaleceu a Argentina, grande fornecedora de suprimentos para as tropas aliadas em luta. Esta é a fase da "*generación de ochenta*", que enriqueceu com base no modelo agro-exportador.

É nesta segunda fase das relações da história dos dois países que nossos autores se inserem. De 1886 a 1914 o PIB argentino aumentou de US$ 1 bilhão para UR$ 15 bilhões. E ainda que sob a batuta orientadora de Storni a supremacia naval no Atlântico Sul tenha passado a ser Argentina, era no interior do subcontinente que a pressão Argentina se mostrava mais agressiva, principalmente sobre o Paraguai, que quase foi anexado em 1870, com o final da guerra, e na crise de 1900, que culminou com a ascensão dos liberais de 1904 – os mesmos que foram apoiados pelos argentinos para a conquista do sul da Bolívia, em 1932, como veremos no capítulo IV deste trabalho.

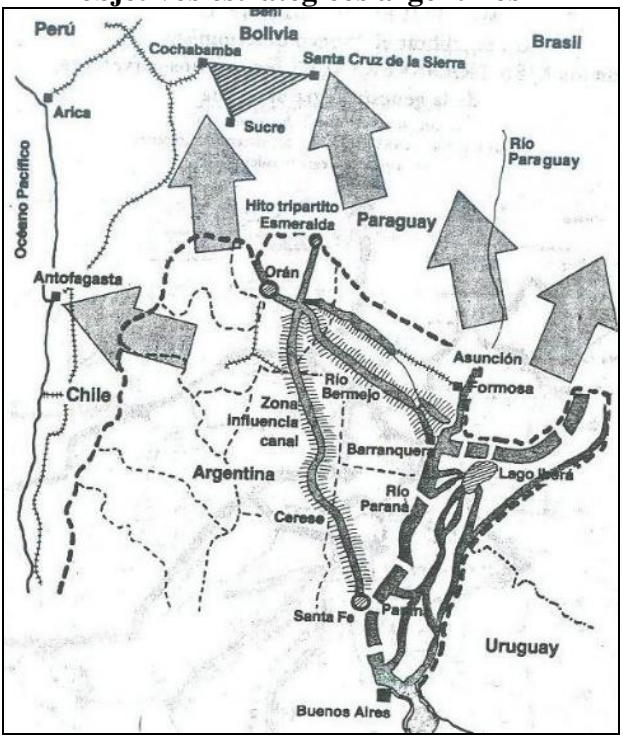
Na verdade, a primeira edição de *Projeção continental do Brasil* coincide com o ponto de latência máxima do expansionismo longitudinal argentino. Era a intenção do presidente Hipólito

Yrigoyen, e depois do ministro Matias Sorondo (ministro do interior do general golpista Félix Uriburu), de restaurar o vice-reinado do Rio da Prata.

A terceira fase começa por volta de 1970, quando, segundo Almeida Mello (1996), a balança de poder passa a pender favoravelmente para o Brasil. Desta vez, o nacional desenvolvimentismo brasileiro garantiu a preponderância brasileira e em 1980 o PIB da Argentina era apenas um terço do brasileiro (em 1930, o PIB argentino era o dobro do brasileiro). Nas décadas de 1960 e 1970, o Brasil voltava a agir na sua área de interesse prioritária: a Bacia do Rio da Prata. O contingente mais expressivo de sua força terrestre estava localizada na região sul, enquanto a política viatorial brasileira procurava atrair Uruguai, Paraguai e Bolívia para o Porto de Santos, Paranaguá e Rio Grande. Sobrepondo essa esfera de interesses brasileiros, estava a esfera de interesses da Argentina *(mapa 10)*.

Um quarto momento destas relações não será analisado neste capítulo. Ele se dá com a celebração do Tratado de Assunção (1991), que alterou drasticamente a conjuntura internacional platina, onde se abandonam as estratégias de confrontação para se instrumentalizar as estratégias de integração, análise essa que deixaremos para as nossas últimas páginas. De momento, vamos procurar compreender as razões estruturais que afastaram por séculos Brasil e Argentina.

Mapa 10 - Esclarecimento dos objetivos estratégicos argentinos[26]



Fonte: BOSCOVICH (1983, p. 121).

[26] Mapa apresentado pelo economista e geopolítico argentino Nicolás Boscovich como proposta para o aperfeiçoamento da projeção argentina na bacia do Rio da Prata; As setas sinalizam as tendências de expansão, da influência territorial argentina para os limites do antigo Vice-reinado do Rio do Prata. Na verdade, Boscovich já escreve na fase de decadência argentina e com nítidas preocupações com a presença brasileira na área – o "determinismo transversal de Mário Travassos" segundo as suas próprias palavras. Notar que o autor também assinalou o triângulo Santa Cruz – Sucre – Cochabamba como objetivo estratégico maior. Boscovich propõe a construção de lagos artificiais que tornem os rios da bacia mais navegáveis e, portanto, mais competitivos em relação ao sistema transversal brasileiro.

2. A UNIDADE GEOGRÁFICA DO VICE-REINADO DO RIO DA PRATA E A SUA BALCANIZAÇÃO

Criado no ano de 1776, em consequência dos ajustes do território colonial entre as potências ibéricas com o tratado se Madri (1750), o vice-reinado do Rio da Prata já possuía como primeiro objetivo conter a expansão portuguesa sobre o solo espanhol. Como já dissemos, em muito essa unidade político-administrativa se assemelhava com a proposta de Malagrida para sua Confederação do Prata, principalmente por ela obedecer o critério geográfico tão caro ao autor.

> Desde o momento que teve a ideia aproximada da estrutura geográfica do país o governo espanhol se mostrou resoluto em sancionar a unidade natural, dentro de um mesmo agrupamento político administrativo. Este propósito se cristaliza com criação do vice-reinado do Rio da Prata. Com isto, Carlos III lesando interesses criados e afrontando os protestos do Peru, a quem se agregava grande parte de seus domínios, e, apesar de tudo, a resolução foi levada a prática. "A natureza havia geograficamente constituído os territórios de dois governos distintos" – disse Quesada –: do Peru não podia governar-se a costa atlântica". (...)Tampouco passou desapercebida à clara visão dos governantes espanhóis à escassa efetividade geográfica da fronteira com o Brasil, e daí que um dos estímulos de Carlos III foi a "criação de um Estado suficientemente poderoso para conter a pretensão portuguesa na América meridional..." Faltava tão somente centrar a vida da nova entidade política: para isso era importante 'buscar uma cidade que estivesse no litoral marítimo, a que se devia defender, e ao mesmo tempo, que não se expunha

> ao fácil alcance de uma surpresa marítima. A capital do novo vice-reinado estava naturalmente imposta pela configuração do terreno, e foi Buenos Aires (MALAGRIDA, 1946, p. 134).

Quando ocorre a independência das colônias ibéricas, a América portuguesa consegue preservar sua unidade, enquanto, em contraste, o lado espanhol do continente se balcaniza, originando toda a instabilidade de que lamenta Malagrida. A fragmentação da América hispânica se deu pelos fortes localismos, pelo desejo das elites de não se submeterem a um poder central; contudo, existem reclamações também do oportunismo luso-brasileiro no processo de emancipação hispano-americano, oportunismo este que começou com o Brasil colonial, e ganhou força após a independência. O objetivo era o de evitar vizinhos de grandes proporções territoriais, e para isso, o Brasil apoiou o localismo dos caudilhos hispânicos, o que era feito também com a ajuda da Inglaterra. Vejamos o que diz a esse respeito o general argentino Juan Enrique Guglialmelli.

> O Vice-Reinado do rio da Prata responde a uma clara e atual interpretação geopolítica. Muitos heróis da emancipação, como San Martin, Belgrano, Artigas, Bolívar, O' Higgins foram orientados em seu pensamento e ação pelos "Fatores Geopolíticos" Ao passo que dispomos também de uma obra mestra da "Antigeopolítica", a desagregação do vice-reinado pratense, onde jugaram de maneira particular a "miopia geopolítica" portenha e os propósitos balcanizadores da Grã-Bretanha e a sua aliada de então, a monarquia do Brasil (GUGLIALMELLI, 1979, p. 18).

Por mais simplificadora que pareça, a opinião de Guglialmelli contribui em muito para o nosso estudo. A posição mais tradicional encontrada entre os historiadores revela que a grande interessada na balcanização platina era a coroa britânica.

Naquele mundo carente de infraestrutura viária, o rio Paraná e seus afluentes significavam uma magnífica porta de entrada para as mercadorias da indústria inglesa, o que não aconteceria se toda a bacia constituísse uma única fronteira aduaneira: sem dúvida que Estados fracos, dependentes e com suas elites carentes das mercadorias importadas eram o melhor negócio para a coroa britânica; contudo, se nos guiarmos pela lógica geográfica, veremos que o Brasil foi o maior beneficiado pela dissolução do vice-reino platino.

Nossa argumentação vai dar razão para a tese de Guglialmelli como também vai esclarecer por que o projeto platino de Malagrida é inviável para os interesses brasileiros na região. Vejamos alguns fatos históricos.

Em primeiro lugar, nos primeiros anos de independência, o império brasileiro combateu toda liderança argentina que pretendesse unificar a bacia ou fechar o rio Paraná para o comércio internacional. Isso é particularmente válido no caso de Juan Manuel de Rosas (1793- 1877), o presidente argentino que foi deposto do poder por tropas brasileiras em 1852. Rosas estava empenhado na consolidação do Estado nacional argentino – que deveria se estender por toda a porção hispânica da bacia – como também em tentar fechar o rio Paraná para o comércio internacional, o que não agradava nem aos brasileiros nem aos ingleses.

Em segundo lugar, temos a questão paraguaia: o Brasil não só foi o primeiro país a reconhecer a independência do Paraguai como também foram os interesses brasileiros que garantiram sua

manutenção como Estado autônomo, mesmo depois de ter sido arruinado pela guerra.

Herdeiros das chamadas repúblicas guaranis do século XVII, o Paraguai não aceitou a legitimidade da federação argentina, e já em 1811 declarou-se independente, depois que o povo paraguaio derrotou uma coluna do exército argentino comandada pelo general Belgrano para submeter à República Guarani. Todavia, só em 1844 a independência paraguaia é reconhecida pelo Brasil e, com isso, a coroa brasileira atuou no sentido de debilitar territorialmente a confederação Argentina.

A política de evitar um vizinho poderoso por meio da manutenção de pequenos Estados junto à fronteira brasileira estava ligada aos problemas de comunicação que possuía o Brasil. Durante o século XIX e boa parte do XX, o território brasileiro era composto por núcleos de ocupação isolados pela selva[27]; esse era o caso da então província de Mato Grosso, que, sem nenhuma comunicação terrestre com os núcleos de ocupação do Atlântico, estava ligado mais com a comunidade platina do que com o Rio de Janeiro.

As autoridades imperiais precisavam do rio Paraná aberto à navegação internacional para ter acesso a essa província, o que significa dizer que um poder político unificado que controlasse de fato o tráfego no rio não apenas cortaria as comunicações brasileiras como também poderia ameaçar esse flanco mais ocidental do território brasileiro.

[27]Trataremos deste assunto com mais minúcias no próximo capítulo. É comum o uso do conceito de Couto e Silva na década de 1950 de "arquipélago econômico", ou seja, um território composto por núcleos de povoamento com mais vínculos com o mercado externo do que com as outras partes do próprio território nacional. No caso da segurança das comunicações com o Mato Grosso, em 1910 foi construída a ferrovia que ligava o Mato Grosso a São Paulo.

Apesar da polêmica que existe sobre o assunto, estamos entre aqueles que aceitam que a Guerra do Paraguai – antes de ser um produto dos interesses ingleses na região – foi um produto do processo de consolidação dos Estados na região platina, questão de forte conotação geopolítica e cujo estopim foi a tentativa do Paraguai de romper o seu isolamento e se projetar como ator de primeira grandeza no cenário regional

O Paraguai de XIX, diferente do Uruguai e da confederação Argentina, gozava de ordem política e prosperidade econômica, o que o tornava uma peça difícil de ser manipulada pelo império em seu xadrez geopolítico. No Uruguai e na Argentina, dado que a política interna estava entregue ao domínio das facções, o Brasil conseguia projetar a sua influência diplomática e econômica apoiando os grupos que melhor lhe conviesse.

Parece oportuno, respaldados pela autoridade de Francisco Doratioto sobre a Guerra do Paraguai, usar algumas de suas palavras para complementar as nossas. Segundo este autor:

> O Partido Conservador, que governava o império no fim da década de 1840, implementou a política, para o Prata, de defesa da integridade territorial do Paraguai e do Uruguai. Com isso os conservadores buscavam não só garantir a livre navegação, como também evitar a ampliação da fronteira argentino-brasileira, de modo a reduzir os pontos pelos quais Rosas poderia promover uma agressão ao Brasil. A ação do império no Prata foi facilitada pelas lutas internas na Argentina e no Uruguai, que se davam em torno do caráter que os respectivos Estados deviam assumir. Nessas lutas o governo imperial apoiava a facção liberal, aberta ao comércio exterior e, portanto, à liberdade de navegação dos rios (DORATIOTO, 2002, p. 28).

O caso do Uruguai tem suas particularidades quando comparado ao paraguaio. Nele, a participação inglesa, no sentido de preservar a livre navegação no Paraná e garantir a paz entre Brasil e Argentina, buscando com isso salvaguardar o comércio regional, foi determinante.

No que dependesse do império, o Uruguai seria anexado ao Brasil. Como vimos, os objetivos expansionistas brasileiros, desde a época da colônia, eram alcançar as reservas minerais da América Andina, o que não podia ser feito sem o domínio dos rios platinos, e, nesse caso, a conquista do território uruguaio seria o primeiro passo para esse empreendimento. O Uruguai, especialmente a cidade de Montevidéu, guarda o exutório da bacia, o que significa dizer que quem controla a capital uruguaia, consequentemente controlará os acessos de todas as principais cidades do *hinterland* platino. Sobre isso escreveu Malagrida:

> Ali – escreveu Clemenceau quando de passagem pela América do Sul – se encontram as águas da quarta parte da América do Sul. Montevidéu, a 200 quilômetros de Buenos Aires, parece guardar a entrada do mar interior, porém é a capital da Argentina, quase no fundo da baia, parece destinada a receber a vida interior e a distribuir o que chega da Europa. Desta maneira se complementa a ação política, social e econômica dos empórios do Uruguai e da Argentina (CLEMENCEAU *apud* MALAGRIDA, 1946, p. 100).

Se para o Brasil a posse do território do Uruguai significa o cumprimento de parte dos seus objetivos estratégicos, para a Argentina a manutenção do Uruguai, seja como Estado independente, seja como parte do seu território, é questão de segurança das mais importantes. Não só é Montevidéu que

controla a entrada e saída de navios para o interior do continente, como é o território uruguaio que dá profundidade às defesas de Buenos Aires contra as possíveis incursões brasileiras.

À primeira vista, a posição estratégica do Uruguai pode parecer uma vantagem. Na verdade, este é um grande problema que enfrenta a pequena república. Criada para ser "o algodão entre dois cristais", segundo as palavras do Lord Ponsonby, o Uruguai foi obrigado desde o início a adotar uma política pendular em relação aos vizinhos: quando se sentia ameaçado pelo Brasil, era obrigado a solicitar apoio argentino; quando a ameaça provinha de Buenos Aires, então o governo uruguaio era obrigado a recorrer ao Brasil.

Na América do Sul o Uruguai cumpre entre Brasil e Argentina a mesma função que a Polônia vem a cumprir entre a Alemanha e a Federação Russa, ou seja, uma zona de amortização, ou uma área de segurança entre os dois países. A história tem demonstrado que as intervenções brasileiras em território uruguaio acontecem não sem o protesto ou sem o consentimento argentino – esse foi o caso da campanha contra Aguirre, em 1864.

Conforme assinala Doratioto, a intervenção que culminou com a deposição de Aguirre, não aconteceu sem o acordo prévio da Argentina do presidente Mitre, que consentiu e até colaborou com os brasileiros, partindo da condição de que o Uruguai não voltasse a ser anexado pelo Brasil.

Essa pendularidade uruguaia não passa ao largo nem do pensamento de Mário Travassos nem de Malagrida. Os dois autores explicam o caso como um dualismo geográfico: o Uruguai faz parte da mesma estrutura geológica que o Brasil, possuindo com esse país, inclusive, uma fronteira aberta, enquanto que, da Argentina, vinham a influência cultural, econômica e militar, dado o alto grau de comprometimento que o Estado uruguaio deve ter

dado à posição estratégica de Montevidéu. Como lemos em Travassos: "Com o Brasil, laços sentimentais entretidos pela simplicidade de interesses pastoris e agrícolas. Com a Argentina, algo mais importante, interesses comerciais e militares de monta, criados e homogeneizados pelo Prata e seu estuário" (TRAVASSOS, 1935, p. 74).

Uma questão que fica pendente no pensamento de Malagrida (uma anomalia em sua teoria) diz respeito à fronteira Brasil-Argentina.

> Em um e outro conceito, a divisória orográfica que acabamos de descrever tem um positivo valor político, ainda quando está muito distante daquela visão separatriz que em tão alto grau vimos se destacar na cordilheira andina. Esta, em diferença daquela, é uma fronteira, e aí que para afiançar o traçado das fronteiras com o Brasil, foi preciso recorrer às divisões hidrográficas e aos antecedentes históricos, que nem sempre tem bastado para resolver pacificamente os enojosos conflitos fronteiriços (MALAGRIDA, 1946, p. 95).

Se fossemos abstrair uma "teoria das fronteiras" de Malagrida constataríamos o repúdio à noção de estado tampão e às fronteiras artificiais e, consequentemente, uma defesa estreita do uso de fronteiras naturais. Mas, como demonstra a citação, com o Brasil essa fronteira natural praticamente não existe, o que existe é aquilo que Meira Mattos chamou de "fronteira antropogeográfica", pois é lá que a América lusa se encontra com a América hispânica, é lá também – se o projeto de Malagrida fosse levado à frente – que permaneceria a fronteira viva, o último signo de inquietação política do continente.

3. DIMENSÕES ESTRATÉGICAS DA POLÍTICA DE TRANSPORTES

Um assunto transversal em nosso trabalho diz respeito ao papel estratégico da implementação dos transportes: um território eficientemente vascularizado por vias férreas, portos, aeroportos e demais elementos da infraestrutura moderna certamente chegará àquele tão almejado ponto de equilíbrio que proporciona a prosperidade em tempo de paz e a eficiência em tempo de guerra.

No plano doméstico, cabe ao sistema de comunicações articular de maneira harmoniosa os seus centros de produção, possibilitando da forma mais eficiente possível o estabelecimento de fluxos perenes de pessoas, mercadorias e informações. Da constância e do volume destes fluxos é que depende a força de um Estado.

É comum entre os geógrafos da escola de Ratzel a comparação do sistema de comunicações com o sistema circulatório de um organismo vivo; pois, da mesma maneira que um organismo com problemas de vascularização sofre gangrenas e necroses, o Estado carente de comunicações terá problemas produtivos, de unidade nacional e, no limite, terá algumas de suas áreas desagregadas, podendo também estar mais articuladas com o território de um Estado limítrofe do que com o seu próprio. List escreve que “quem têm os meios de comunicação de um país em seu poder domina o país” (*apud* MIYAMOTO, 1984, p. 601); isso é muito apropriado frente ao que se procura discutir neste tópico. Vejamos a opinião de Travassos:

> No ponto de vista absoluto não há quem desconheça o papel que as comunicações representam na formação e mantença dos Estados. As

> comunicações podem mesmo definir o grau de aproveitamento das possibilidades de um país como de uma região, exprimir materialmente os objetivos que se prosseguem (TRAVASSOS, 1935, p. 184-185).

Talvez para o caso especificamente platino não exista citação mais apropriada do que a do próprio Ratzel, na qual a infraestrutura cumpre a função integracionista, mesmo em termos políticos:

> O comércio e a comunicação precedem de muito a política, que segue o seu mesmo caminho e nunca pode se separar profundamente deles. Um intercurso pacífico é a condição preliminar de crescimento do Estado. É preciso que se tenha formado previamente uma rede primitiva de caminhos. A ideia de unir áreas vizinhas deve ser precedida de informação apolítica. Se o Estado entrou em seu período de crescimento, então ele partilha com o comércio um interesse pelas conexões e rotas (RATZEL, 1990, p. 182).

E nesse sentido, ou seja, procurando demonstrar que a aplicação de uma política de transportes obedece pelo menos na maior parte dos casos ao imperativo geopolítico, parece-nos merecedora de nota também a passagem em que Backheuser diz:

> A política territorial dos Estados Unidos em sua famosa marcha pioneira para oeste, planejada com o fito de "incorporar completamente" isto é, "amalgamar e assimilar", as terras adquiridas e os povos conquistados, teve por base o lançamento de vias férreas comerciais cuja as pontas de trilhos

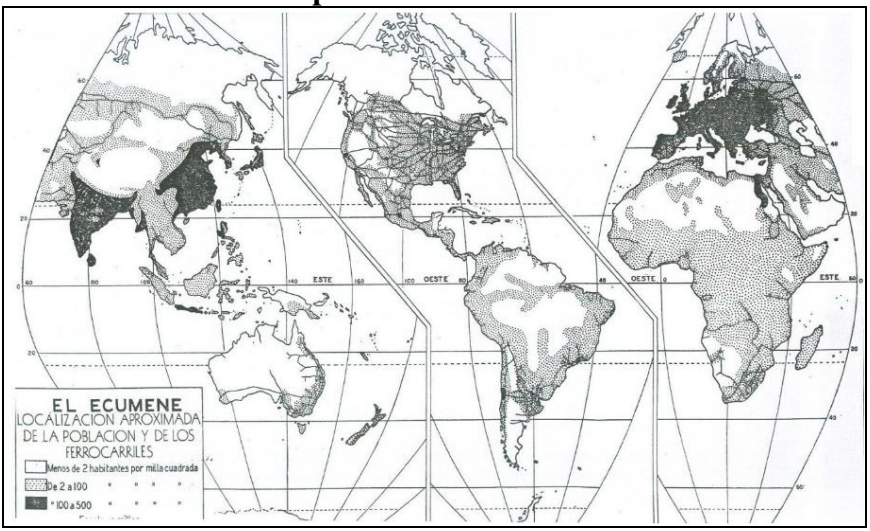
> foram lanças de perfuração nas campinas e montanhas habitadas por índios e colonos latinos (espanhóis e franceses), a fim de trazê-los à cultura angloxania (Sic!).Idêntica meta têm, para a Inglaterra, a Estrada de Ferro do Cabo e do Cairo, sulcando o continente africano, de sul a norte, sempre em domínios britânicos. Talvez a mesma meta seja a da Estrada Pan-Americana perfurando a América Latina segundo a direção do meridiano. E nem outra foi, por seu lado, a do projeto alemão da Berlim Bagdad passando por Constantinopla. Sempre "pontas de lança" (BACKHEUSER, 1950, p. 425).

Notemos que o autor não passa despercebido pelo problema de comunicações sul-americanas. Veremos que na América do Sul a disputa pela articulação viária no continente envolveu, de um lado, o sistema longitudinal ferroviário, com seu centro de escoamento em Buenos Aires; e do outro, um sistema transversal e plurimodal que vai ter como centro o porto de Santos. Tal pugna terá em seu âmago todo um colorido político-estratégico pelo domínio do continente. Essa disputa durou praticamente todo o século XX e foi a mola mestra da estratégia de confrontação tanto dos brasileiros como dos argentinos.

Nessa espécie de "corrida pela infraestrutura", a Argentina se sobressaiu de início: nas últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, os portenhos – em contraste com os brasileiros – edificaram uma das maiores redes ferroviárias do mundo. A partir da capital portuária de Buenos Aires ela avançava em forma de leque no sentido nordeste e noroeste, se desenvolvendo paulatinamente, aproveitando as linhas de menor resistência da bacia hidrográfica: reforçava e complementava o caráter carreador do Rio Paraná e de seus afluentes.

Na Argentina, os investimentos no setor ferroviário começaram no ano de 1853 sendo que, na década de 1920, o país contava com 47000 Km de ferrovias construídas em toda a Bacia do Prata, o que representava para a época uma das principais redes de estradas de ferro do mundo *(mapas 11 e 12)*.

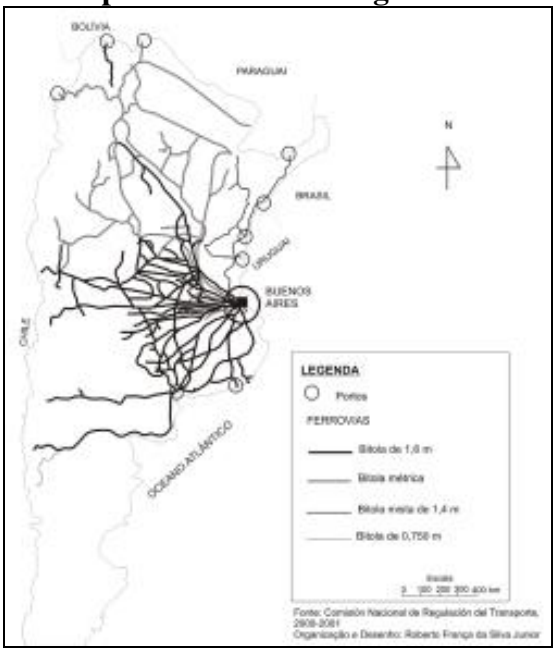
Mapa 11 - Densidade das redes ferroviárias no mundo da primeira metade do século XX[28]



Fonte: WHITTLESEY (1948, p. 24).

[28] Neste mapa, o geógrafo estadunidense Derwent Whittlesey faz o levantamento das principais redes ferroviárias de sua época, priorizando pela sua localização junto ao ecúmeno geográfico. Notar que a Bacia do Prata possui a rede de ferrovias mais densa ao sul do Equador.

Mapa 12 - Atual configuração do plano ferroviário argentino[29]



Fonte: SILVA JUNIOR (2007. p. 24).

Como se fossem tentáculos de um polvo, os trilhos argentinos chegaram aos Estados que outrora compunham o vice-reinado do Rio da Prata.

[29] Considerado até hoje como um dos mais eficientes sistemas de transporte do subcontinente, o plano ferroviário argentino funciona em forma de leque e tem como escoadouro o porto de Buenos Aires. Como se pode notar na representação, Paraguai e Bolívia são mais vascularizados pelos trilhos argentinos do que a própria região sul da Argentina, o que deixa transparecer as preocupações estratégicas em relação ao Brasil. Uma das limitações do plano argentino é sua diversidade de bitolas. O mapa ilustra as três bitolas diferentes do sistema.

> Tais são as linhas férreas que obedecendo aos ditames geográficos, colaboram com a natureza na unificação da imensa bacia do Prata. Desde o planalto boliviano, desde os páramos do Paraguai, desde o Uruguai, Grande Chaco e as Pampas, um mesmo sistema ferro-carril se ramifica e se espalha ao redor de um ponto comum: Buenos Aires (MALAGRIDA, 1946, p. 125).

Por este motivo que Malagrida centra suas atenções na Argentina: além dos portenhos já possuírem uma experiência federativa, territorialmente falando, o plano ferroviário argentino nada mais é, voltando à metáfora organicista, que o sistema circulatório de um grande organismo geográfico a ser construído.

Para Malagrida, que analisa a situação do outro lado do Atlântico, isso é muito oportuno. Para os brasileiros, que voltariam a ficar cercados por megaestados, isso significaria perder um século de esforços para a manutenção de um status quo continental favorável, e isso implicitamente incomoda Mário Travassos.

Por seu turno, a política brasileira para a região, nos primeiros momentos de independência, o esforço brasileiro consistiu em fomentar a balcanização do império espanhol e contrapor qualquer iniciativa ou de integração da Bacia ou de expansão argentina às custas de território paraguaio, uruguaio ou boliviano. Uma vez consolidadas as independências, é hora de articular ao território brasileiro essa franja de Estados menores, negando-se o seu acesso à república portenha.

Travassos teve suas ideias debatidas, atualizadas e aplicadas. Com efeito, a resposta brasileira à iniciativa expansionista argentina não se fez esperar. A Geopolítica travassiana se reverbera em políticas territoriais no governo Vargas para atingir o máximo de sua plenitude durante o regime militar.

Os planos de viação brasileiros passam a ser aplicados segundo a sua dimensão geopolítica e no início da década de 1970 o triângulo estratégico boliviano já se encontrava integrado ao complexo portuário brasileiro. Segundo Vieira (2008, p. 149), a influência do pensamento do autor em meios governamentais começa em 1934, com o "Plano geral de viação", passando pelo "Plano rodoviário nacional" de 1944, que teve sua releitura no governo Dutra com o nome de "Plano Salte".

É visível – como também assinala Vieira (2008) – que a decisão de interiorizar a capital federal também obedeceu à lógica travassiana, uma vez que ela melhorou as condições de defesa do país, contribuiu para a sua melhor articulação territorial e aproximou os centros de poder brasileiros do altiplano boliviano.

O regime iniciado em 1964 foi sem dúvida o contexto em que as ideias de Travassos foram mais aplicadas. O apoio ao golpe de Estado, que levou ao poder o general Hugo Banzer na Bolívia (1971), a construção da usina de Itaipu (1973), a construção de grandes obras viárias como a transamazônica (1972), a construção do porto de Rio Grande e a concessão de ancoradouros francos para Paraguai e Bolívia nos portos brasileiros de Santos e Paranaguá são exemplos de como o Brasil usa sua infraestrutura viária e energética para atender os objetivos geopolíticos formulados desde a década de 1930.

Os argentinos não passaram despercebidos por tudo isso. A literatura geopolítica argentina é pródiga em autores que leram e comentaram Mário Travassos, fazendo ponderações críticas e, as vezes, até propondo alternativas de recuperação do que foi perdido. Nesse sentido, parece ser de interesse a obra do economista e geopolítico Nicolas Boscovich, que propõe a revitalização das hidrovias, com o recurso de lagos artificiais que possibilitassem o aumento do calado dos navios que transitam pelo rio. Boscovich vê no autor brasileiro o grande articulador de ideias

que possibilitaram a reviravolta do Brasil sobre a Argentina. O que podemos conferir nas passagens:

> Depois de 50 anos de formulada a geoestratégia de Travassos está triunfante, tendo contribuído para isso a inação e o abandono argentino de seus espaços fronteiriços. Quase todo o comércio paraguaio, e cada vez mais o da Bolívia e, o mais grave, as nossas regiões do noroeste, nordeste e mesopotâmia, se realizam pelos "corredores de tráfego" que conduzem ao Atlântico brasileiro. (BOSCOVICH, 1983, p. 97)

> Fazem 50 anos a "fronteira de recursos" e a zona de influência da Argentina não só abarcava todo o território nacional mas também se integrava com vastíssimas regiões de países vizinhos: Bolívia, Paraguai e Mato Grosso Brasileiro. Noventa por cento do comércio exterior paraguaio se efetuava pelo rio Paraná e outros meios de transporte argentinos. Sucedia o mesmo com a Bolívia, estritamente vinculada por estradas, e pelas ferrovias La Quiaca – La paz e Yacuiaba – Santa Cruz de la Sierra. Na atualidade esse "Hinterland" nacional e transnacional está se reduzindo a expressões mínimas (BOSCOVICH, 1983, p. 96).

O "determinismo transversal" dos transportes brasileiros, por esta interpretação, acaba servindo de continuidade a "política balcanizante", do império brasileiro. Se em um primeiro momento os objetivos do Estado brasileiro constituíam reduzir a extensão territorial do Vice-reinado do Rio da Prata, em um segundo momento os objetivos brasileiros constituíram em trazer para a esfera de influência do país aqueles Estados que nasceram desta balcanização. O que esteve em jogo, portanto, é garantir ao Brasil

pontos estratégicos e recursos naturais do interior do continente, negando os mesmos aos argentinos.

Então, a conclusão mais proveitosa a que podemos chegar, tendo em vista estabelecer um juízo sobre as percepções dos dois pensadores acerca da integração platina, é que ambos analisam a questão por prismas diferentes, que rivalizam desde os tempos da colonização.

Neste aspecto, Malagrida se antecipa aos próprios geopolíticos argentinos no que toca à importância dos países mediterrâneos, ao potencial para a integração, bem como, à fragilidade das relações bilaterais entre as supostas confederações do prata e brasileira, dada a precariedade de sua fronteira natural. Já Travassos parte de um nacionalismo aguerrido e entende a articulação ferroviária dos países da bacia como uma ameaça.

Se entendermos desta maneira, chegaremos à conclusão que o "plano Travassos" é a continuação do trabalho que as canhoneiras de Tamandaré começaram no século XIX. Se formos dar razão aos autores mais radicais, como Schcilling (1981) e Chiavenato (1981), chegaremos então à conclusão que essa sutil "marcha para o oeste" que propõe o geopolítico brasileiro é a continuidade da tradição bandeirante, e, nesse caso, as estradas de Travassos abrem caminho para que o Brasil se expanda – pelo menos em tese – até o oceano Pacífico.

O núcleo das ideias travassianas consiste em garantir, da maneira mais providencial e sólida possível, a manutenção dos interesses nacionais do Brasil de então, que eram desde as primeiras décadas de colonização, a maneira luso-americana de pensar a ocupação do continente.

CAPÍTULO 3

Segundo contraponto: estrutura territorial e destino geopolítico da Luso-América

1. AS DUAS AMÉRICAS IBÉRICAS

Um segundo contraponto nos convida à reflexão. Ele diz respeito à visão dos nossos autores quanto à estrutura territorial do Brasil; bem como da sua projeção geopolítica continental. Por certo que este não é um contraste tão perceptível como o que discutimos no capítulo anterior, ou tão polêmico como o problema territorial da Bolívia (que veremos no próximo capítulo), mesmo assim, é algo digno de nota, porque esse tema toca na visão hispano-americanista de Malagrida, quase que antagônica ao luso-americanismo de Travassos. O juízo de valor quanto a vocação geopolítica que cada autor faz do Brasil é muito diferente: Malagrida concebe um Brasil de vocação marítima e propenso à balcanização, enquanto Travassos fundamenta a suas ideias com o objetivo de aprimorar o poder terrestre brasileiro.

Nota-se, desde o início, um relativo desinteresse de Malagrida pela *"Confederación Brasileña"*, desinteresse esse que contrasta com as ideias nacionalistas de Mário Travassos. Se considerarmos a obra de Malagrida no âmbito dos interesses dos homens da Casa de América e Barcelona, veremos que os problemas brasileiros são de fato de importância secundária[30], no entanto, algumas das ideias apresentadas pelo cônsul catalão serão de grande importância para a escola de geopolíticos brasileiros.

[30]Para Caballero, o Brasil possuía uma importância secundária nas relações com a Espanha, não pelo fator cultural, mas pela pouca representatividade que possuíam as comunidades espanholas no Brasil no âmbito da Casa de América e Barcelona. Tanto, que o Congresso Nacional Espanhol de Ultramar, organizado pela casa no ano de 1923, contou até com representantes de comunidades espanholas dos EUA, sem, contudo, contar com representantes brasileiros. (CABALERO, 2005, p. 1652).

Evidente é que as diferenças político-culturais que separam a América portuguesa da América hispânica não são exclusividade dos nossos autores, elas são sem dúvida um objeto interessante para a discussão. De uma maneira geral, está correto quem disse que existiu, pelo menos no primeiro século de independência, a rivalidade e o temor mútuo da América Espanhola para com o Brasil. Nos primeiros anos de Independência, por exemplo, o Brasil (por ser uma monarquia governada por uma dinastia europeia) era visto pelos seus vizinhos como uma cabeça de ponte da Santa Aliança no contexto americano.

Isso é particularmente visível em alguns trechos dos escritos de Símon Bolívar. Com efeito, Bolívar e seu braço direito, o Marechal Sucre (1795 - 1830), chegaram a arquitetar junto com o primeiro presidente da Argentina – Bernardino Rivadavia (1780 - 1845) – o ataque ao Brasil, por todas as fronteiras possíveis e cujo objetivo era destruir a monarquia brasileira. A operação não foi levada à frente, dado o forte respaldo que neste momento a coroa britânica dava à monarquia brasileira.

Mas esse receio não era exclusividade dos hispânicos. Também os brasileiros antipatizaram com seus vizinhos mesmo nas fases em que o *status quo* continental já havia adquirido traços de maturidade. No segundo pós-guerra, Couto e Silva escreveu o seguinte:

> Se desse panorama atlântico nos volvermos para a paisagem política continental, onde os perigos intrínsecos à nossa inefetiva, descontínua e mesmo, mais a noroeste, ganglionar, para não dizer nula, ocupação do território nacional já foram antes apontados – o que vemos nos circundando é uma cintura de nações a que unem, acima de qualquer dissensões, a mesma origem hispânica, tradições históricas semelhantes e entrelaçada e, sobretudo, a

> unidade linguística quando não tanto os costumes e a cultura hoje bastante diferenciados pela desigual contribuição dos contingentes nativos e a força modeladora do meio físico diverso. Velhas desconfianças e litígios antigos, sem dúvida, as separam, mas não parecem de molde a impedir uma composição de interesses e uma conjugação de esforços, quando se trate de satisfazer, todas as ambições e todos os ressentimentos à custa do vizinho exótico, rico demais hoje em virtude de seu imperialismo prepotente, que nem pode aproveitar devidamente suas terras imensas e cuja vontade se julga andar um tanto aquebrantada pela contribuição em alta dose de sangue escravo inferior [...] (COUTO E SILVA, 1981, p.53).

Isso que Couto e Silva deixou tão explícito só aparece nas entrelinhas dos autores por nós analisados, mas nem por isso tais elementos devem passar despercebidos por nosso estudo. Vimos no capítulo anterior que a síntese mais perfeita que se pode fazer das ideias de Travassos diz respeito a um plano de integração física do continente, onde o Brasil é protagonista. Este plano deveria ser concebido no sentido latitudinal em detrimento do plano longitudinal argentino, o arauto da reconstituição do patrimônio territorial do vice-reinado do Rio da Prata. Em outras palavras, Travassos quer o rompimento da postura de "esplêndido isolamento" brasileiro das primeiras décadas do século exatamente para impedir a unificação do flanco sul da América Hispânica. Já Malagrida percebe no Brasil um império continental frágil e discute sua capacidade de coesão.

Este não é um tema novo. Já nas primeiras décadas do século XIX, a preocupação com um território brasileiro articulado era motivo de reflexão pelas elites dirigentes do Brasil, sendo sempre citado o nome de José Bonifácio como o seu primeiro apologista·.

Também é notável a contribuição de engenheiros como Bulhões, Rebouças, Moraes e Bicalho, que chegaram a desenvolver planos de viação de caráter nacional e até continental, mas que, contudo, nunca foram postos em prática dado o arcaísmo da estrutura social brasileira que, carente de indústria, deveria importar todos os componentes demandados pelos transportes, dominadas pelo latifúndio, não tinham como acompanhar a ponta dos trilhos com um efetivo programa de colonização.

Tendo isso em vista, podemos garantir que Travassos é ao mesmo tempo um continuador e um crítico desses planos, sendo que seu mérito foi o de analisar as dimensões dos transportes para o âmbito da grande estratégia brasileira.

Já para Malagrida, o Brasil em mais de um ponto representa uma anomalia de sua teoria. Já mencionamos o problema da fronteira viva com a Argentina, mas esse é apenas um dos problemas referentes à Luso-América. O país se encontra na junção de duas das três regiões geopolíticas, o que por si só já proporciona uma condição excepcional ao caso brasileiro.

Do ponto de vista do seu legado à Geopolítica brasileira, Malagrida vai trazer para o debate elementos presentes não só no pensamento de Travassos, mas também de outros geopolíticos de notoriedade como o próprio Golbery do Couto e Silva e também Carlos de Meira Mattos. A nosso entender, as mais notórias contribuições dizem respeito à ideia de "arquipélago econômico" do primeiro e da noção de "Pan-Amazônia" na obra do segundo. No fundo, o mérito do autor espanhol foi perceber os problemas geopolíticos decorrentes da diversidade regional deste grande Estado; suas conclusões – ainda que carentes de maior desenvolvimento – vão servir de embrião para todo o pensamento geopolítico posterior destes dois geopolíticos brasileiros.

2. MALAGRIDA: O BRASIL COMO A GRANDE INCÓGNITA SUL-AMERICANA

A América Portuguesa é, sem dúvida, uma incógnita para o pensador espanhol pela sua diversidade regional: o Brasil é percebido como um Estado de grande poder potencial. Percebendo que boa parte deste poder deve ser utilizado para garantir a coesão territorial brasileira, o autor vai se indagar sobre a viabilidade da confederação luso-americana. Esse dilema (Brasil uno/Brasil fragmentado) vai ser o fio condutor para suas reflexões.

Quando leva o Brasil para o seu mundo da "*confederaciones*", diferente da Argentina e do Chile, ele aparece com uma área de expansão diminuta, limitada à província boliviana de Santa Cruz e às Guianas.

Assim como a Bolívia, o Brasil possui sua estrutura territorial fixada sobre a descontinuidade de duas regiões geopolíticas. Diferente da Bolívia, o Brasil possui amplo acesso ao oceano e potencialidades econômicas que, se vivificadas, proporcionaram eficiência e margem de manobra.

Malagrida leva mais em conta as questões amazônicas, ficando ainda obscuras as considerações feitas sobre o flanco platino brasileiro e sua fronteira viva, o que, como já vimos, é uma questão que aparece insolúvel no pensamento do autor. Essa dualidade territorial é bastante nítida, ficando ela melhor sintetizada nesta citação:

> O Amazonas é, pela sua desembocadura e pela enorme extensão de seu vale, um rio tipicamente brasileiro, ao passo que pelo Sul, as saídas fluviais do país ficam circunscritas a um estuário comum às repúblicas do Paraguai, Uruguai e Argentina. Essa

> dessimetria é um dos traços mais característicos da Geografia do Brasil (MALAGRIDA, 1946, p. 259).

O futuro do Brasil pode oscilar entre o estabelecimento da *"Confederación Brasileña"*, produto do sucesso econômico de vivificar e articular seus espaços interiores ou a balcanização que – tardia em relação à América espanhola – teria como motivo o desenvolvimento regional desigual, facilitado pelo antagonismo geográfico que separa o Brasil Platino do Brasil Amazônico. No primeiro caso (do sucesso do projeto brasileiro), teríamos um país expandido pela calha do alto Madeira, à custa do setor amazônico da Bolívia e também, a norte as Guianas seriam anexadas; no segundo, teríamos dois Estados lusófonos oriundos da capacidade de emancipação que o autor atribui a bacia amazônica.

A confederação brasileira aparece definida como o

> [...] enorme conglomerado político, que em seu setor norte compreenderia toda a bacia amazônica, a parte setentrional da Bolívia e o Maciço das Guianas; abarcando a zona do sul, todos os territórios do São Francisco e do Paraná, até a linha de contato com a "Confederação do Prata" (MALAGRIDA, 1946, p. 287).

Como já apontamos o Brasil ocupa um lugar menor na obra do espanhol: ele desperta muito mais interesse pelas repúblicas propriamente platinas do que pelo Brasil, inclusive algumas confederações bem menores, como é o caso da colombiana, tiveram maior espaço em seu livro que a brasileira. Isso nos leva a concluir que o livro de Malagrida não se inclui naquele grupo de trabalhos polêmicos sobre o "expansionismo brasileiro" tão comuns no segundo pós guerra: em verdade, não é época para isso

e Malagrida é ponderado ao assinalar a área de influência continental do Brasil. Tal área de influência abrangeria necessariamente a província boliviana de Santa Cruz e, possivelmente o planalto das Guianas. Vejamos como isto é desenvolvido.

Para o autor, o principal problema brasileiro está vinculado não à extensão, mas ao dualismo estrutural do seu território. "Na ordenação geral da geologia brasileira se observa uma dualidade e um contraste que há de influir na diferenciação econômica e política das duas zonas, a do Norte e a do sul" (MALAGRIDA, 1946, p. 254).

Tal dualismo se deve pelo fato do Brasil estar exposto às ações dissociadoras das duas bacias hidrográficas. Assim, para o modo como o autor estrutura suas ideias, o caso brasileiro não deixa de ser um contrassenso geográfico, não tão grave como o boliviano, mas suficientemente inquietante para nutrir dúvidas quanto à efetividade da unidade brasileira. Com efeito, Malagrida percebe articulação territorial muito mais eficiente e estável entre as repúblicas platinas do que no território brasileiro.

Neste contexto, é aventada a hipótese de um novo Estado amazônico, sendo que o elemento crucial para que isso se consume é o desenvolvimento econômico regional que, se acontecer de forma não sincronizada com o ecúmeno territorial brasileiro (para Couto e Silva, o "triângulo" São Paulo – Rio de Janeiro – Belo Horizonte), poderá originar na Amazônia um poder político autônomo. Isso é perceptível em mais de um lugar do capítulo, como bom exemplo, podemos apresentar a seguinte citação:

> Esta dualidade é a nota sobressalente da geografia brasileira, isso tem sido testemunhado, constantemente e por diversos pontos de vista. Sua força sócio-geográfica é tal, que chega a imprimir

> sua marca na história e na vida política brasileira, e alguém, baseando-se nisto, tem advertido sobre um signo de desagregação futura, pelo qual poderia formar-se um Estado amazônico, independente do Brasil (MALAGRIDA, 1946, p. 253).

A complexidade geológica e a consequente diversidade de paisagens naturais implicam, no limite, aquilo que mais tarde Couto e Silva vai chamar de "arquipélagos econômicos", ou seja, o território brasileiro até a implementação dos planos de viação nacional, era constituído por núcleos de povoamento dispersos, autônomos e mais vinculados comercialmente com o exterior do que com a realidade econômica doméstica.

Tal problema representa para o Brasil do século XX, aquilo que levou os vices-reinados espanhóis do século XIX à balcanização, ou seja, a má vascularização territorial, a falta de interdependência econômica, e, junto a isso, à atuação de elites irridentas ao poder central.

O leitor por certo não concorda com Malagrida sobre a hipótese de uma secessão amazônica, até por ser a Amazônia uma região carente de desenvolvimento. Neste particular devemos argumentar que Malagrida não é refutado pela história. Quando em 1580 Felipe II se apoderou do trono Português, em consequência da morte em campo de batalha do último dos Avis, ele dividiu a América portuguesa em duas: o Estado do Brasil, com Capital em Salvador, e o Estado do Maranhão, com capital em São Luís, que teve de ser tomada dos Franceses, os seus fundadores (os combates contra o franceses se deram entre 1614 e 1615). O Estado do Maranhão foi criado em 1621 com funções administrativas (a maior facilidade de comunicações marítimas com a Europa) e também para criar uma praça forte contra holandeses e franceses no nordeste e próximo à foz do Amazonas.

No primeiro terço do século XVIII, mais precisamente em 1737, a capital é transferida de São Luís para Belém. É aí então que tem início a expansão para a Amazônia, os portugueses seguiram "arredondando" o seu domínio dentro da bacia, deixando muito para trás a linha imaginária do Tratado de Tordesilhas. Após momentos esporádicos de crise (1652 -1654), em que o Estado foi desativado, a incorporação definitiva do Estado amazônico ao restante do Brasil se dá no ano de 1774 pelas mãos do Marquês de Pombal.

Ora, não seria a criação do estado do Maranhão e do Grão Pará uma medida administrativa e defensiva baseada no fator geográfico que tanto nos fala Malagrida? A possibilidade de Secessão do norte do país não é apenas uma evidência apresentada pela geografia, ela já foi um acontecimento histórico. Os franceses, batidos em São Luís, conseguiram se estabelecer próximo da foz do grande rio, fundando a Guiana Francesa, enquanto os luso brasileiros, de posse desse ponto estratégico da bacia, adentraram o continente com o objetivo de chegar a Quito, o que nunca conseguiram fazer de fato, mas tomaram boa parte da bacia, que serviu de espólio para o patrimônio territorial do Brasil que conhecemos.

A defesa de um Brasil de proporções continentais, porém de vocação insular, dada a sua farta e muito navegável hidrografia, é das mais fecundas. O país, por uma questão de vocação (de vantagens comparativas), repudia a ferrovia e Malagrida defende mais de uma vez que é da natureza do Brasil depender da cabotagem e da navegação fluvial.

Não podemos deixar de constatar, portanto, a herança do geopolítico espanhol para o pensamento também de Golbery do Couto e Silva, porém, até para não sermos simplistas em nossa análise, é preciso observar que a noção de arquipélagos

econômicos já estava implícita em algumas passagens do pensamento de Ratzel, em passagens como a seguinte:

> Com maior frequência, um povo procura abrir passagem entre radicações de outros povos, procurando repetidas vezes infiltrar-se, até que, na maior parte dos casos – consegue passar a maior parte de seus membros. Ocupa logo, em seu interior, uma série de pequenos territórios que se comportam como um arquipélago e cuja coerência dependerá da maior ou menor resistência do povo infiltrado. Idênticas ilhas poderão se formar pela dispersão e fragmentação de um povo, ao qual se introduz outro mais forte que vai abrindo caminho (RATZEL, 1975, p. 23).

Isso, sem dúvida, é muito pertinente à realidade sul-americana e mais pertinente ainda quando se analisa a realidade brasileira. Fora isso, as incalculáveis riquezas naturais amazônicas em conjunto com o alto grau de navegabilidade da maior bacia hidrográfica do mundo encorajam o autor em suas conclusões. Não obstante, a Amazônia se estende para os países fronteiriços ao Brasil, o que também leva à defesa de uma esfera de coprosperidade amazônica, colocando nosso autor em uma vanguarda de analistas cujo representante mais conhecido vai ser Carlos de Meira Mattos.

A esse respeito prevalece o mesmo argumento relativo às repúblicas hispânicas da Bacia do Prata. Enquanto a integração resolveria os problemas atinentes às fronteiras vivas e às condições de navegação no rio Paraná, na Amazônia se faria necessária a aproximação econômica das repúblicas pan-amazônicas e a conciliação de interesses nacionais, o que traria a prosperidade e a segurança para a região.

> Até hoje não se pode fixar os confins da região amazônica, e este problema reveste uma excepcional importância, por que com ele se encontram vinculados os vários conflitos de limites pranteados com as nações andinas. A esse respeito, nos comprássemos recorrendo a curiosa teoria do Sr. Salamanca, conforme a qual os pontos donde terminam a navegabilidade dos afluentes amazônicos unidos entre si, formam a fronteira nacional entre a Amazônia e os Andes. Este critério se for aplicado algum dia, retificaria o curso atual das fronteiras brasileiras. Por último, temos que fazer contar que a dispersão radial dos grandes afluentes articulam a bacia amazônica com o circulo de repúblicas andinas que se somam ao seu redor. A Guiana, o Yapure, o Putumayo, o Maranhão, o Madre de Dios, com o Bani e o Mamoré, representam tantos outros nexos fluviais com os territórios respectivos da Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia; e precisamente no curso superior de alguns deles, e de seus afluentes, se acumulam as maiores riquezas naturais do país, cuja exploração implica em conflitos fronteiriços e rivalidades políticas. Mas com a orientação fluvial, acentuada pelas suas condições de navegabilidade, marca uma rota comercial indestrutível, em termos últimos podemos pensar que aquela comunidade de interesses, dentro de um prazo mais ou menos distante, e a medida que a exploração moderna vai penetrando para o interior daquelas regiões, se vão traduzir em acordos comerciais permanentes, possivelmente em pactos políticos de interesse comercial (MALAGRIDA, 1946, p. 260 - 261).

Assim, mais do que a expansão brasileira rumo ao planalto boliviano, Malagrida está mais disposto a discutir a viabilidade da confederação brasileira e também suas possibilidades de desenvolvimento econômico. Aliás, é a capacidade de

desenvolvimento brasileiro que vai ditar seu destino como grande Estado continental; no caso de sucesso, o Estado Brasileiro ampliaria suas dimensões para o interior do continente e para o Caribe; em caso de fracasso, o país seria amputado da Amazônia.

> [...] nós nos limitamos a assinalar duas possibilidades: primeira, a unidade política que se forme na Amazônia conta com suficientes elementos para emancipar-se do resto, surgirá à desmembração; segunda, se não conta com elementos suficientes e o governo brasileiro logra manter a coesão do conjunto, continuará subsistente a unidade política atual, cada dia mais firme, mais rica e mais próspera (MALAGRIDA, 1946, p. 287).

Não podemos terminar esse tópico sem discutir a percepção do autor para o problema das Guianas. Este assunto, inexplicavelmente deixado de lado por Travassos, aparece com importância em Malagrida. Decerto que este é um assunto importante, principalmente no que toca o particular da Guiana Francesa.

Historicamente, a Guina Francesa já foi anexada pela coroa portuguesa. Em 1811, como forma de represália da invasão de Portugal por tropas napoleônicas. A possessão voltou a ser francesa, dados os acordos feitos no congresso de Viena (1814-1815), mas a presença francesa no subcontinente nunca foi de fato bem vista. Um trabalho que sintetiza as preocupações e as pretensões brasileiras sobre as Guianas é o escrito por Paulo Henrique da Rocha Corrêa, *Brasil e as Guianas* (1965), onde se defende a aquisição pelo Brasil do Suriname, Guianas Inglesa e Francesa por meio da compra. Nele o autor constantemente faz uso do argumento relativo à defesa da bacia amazônica.

Departamento de ultramar de uma potência nuclear, o que separa a Guiana Francesa do estratégico exutório da bacia amazônica é o despovoado Estado do Amapá, fato este altamente significativo em termos estratégicos: lembremos que foi a manutenção de Belém e da ilha de Marajó que deu aos portugueses a oportunidade de interiorizar o Brasil amazônico, fundando uma rede de cidades ribeirinhas cujo principal núcleo urbano é, até hoje, Manaus. Analisando essa questão segundo os preceitos ratzelianos – principalmente aquele que diz que o objetivo de cada Estado é avançar no sentido a monopolizar pontos estratégicos do espaço geográfico – veremos que a projeção francesa a partir da Guiana, deve ser uma das preocupações de defesa do Brasil, principalmente em um momento em que bens naturais como a biodiversidade e água doce passam a ser cada vez mais importantes.

Malagrida, ainda que não chegue a desenvolver essa ideia em sua plenitude, dá uma explicação geográfica para o fato das relações Brasil/Guianas serem mais estreitas do que as relações Hispano-América/Guianas: o isolamento que as Guianas tem em relação aos demais Estados da América espanhola torna o Brasil o ponto de contato mais imediato que elas tem com o restante das Américas, como podemos constatar na passagem:

> Isolado no norte do continente sul-americano entre duas bacias fluviais e o mar, se distingue o maciço das Guianas. Seu isolamento geográfico é notório; sua homogeneidade estrutural, indiscutível. Quiçá com esses precedentes poderíamos explicar a sobrevivência das soberanias europeias naquela região, como um enclave irridento da América Espanhola (MALAGRIDA, 1946, p. 255).

E aí volta a ser debatida a importância do poder nacional brasileiro. Uma vez que se trata de uma região de enclave europeu nas Américas, e por ser o Brasil um dos poucos pontos de acesso desta cabeça de ponte europeia para o continente, a projeção brasileira sobre as Guianas parece ser um imperativo para a segurança continental. E para o autor isso obedece a uma dinâmica pendular ditada pelo grau de desenvolvimento brasileiro: "Quando o poder do Brasil for vigoroso, as Guianas não poderão impedir seu impulso, quando aquele for débil, as Guianas recobrarão independência, ou melhor, pela falta de organização e de meios, elas vão recair sob o domínio estrangeiro. Tal é o caso presente." (MALAGRIDA, 1946, p. 256).

Assim, parece ficar bastante lúcida a opinião que o autor tem sobre as Guianas. Elas são, antes de qualquer coisa, uma zona de interesse estratégico do Brasil, porém, seu isolamento geográfico relativiza em muito a capacidade de domínio da potência luso-americana sobre esse pequeno reduto. Além do quê, o desempenho do Brasil em termos de projeção de poder é de alguma forma posta em dúvida pelo autor. Neste pormenor, o desenvolvimento brasileiro é a grande questão colocada como o imperativo para a integridade do gigante sul-americano.

A incompetência do Brasil em vivificar suas potencialidades econômicas e territoriais pode não só castrar-lhe de suas possibilidades de projeção internacional, como também pode condenar seu imenso território à balcanização, isso põe de alguma forma Malagrida em consonância com os teóricos do nacional-desenvolvimentismo brasileiro, porém é a noção de um território brasileiro naturalmente debilitado que vai contrastar com as ideias de Mário Travassos, como verificaremos a seguir.

3. MÁRIO TRAVASSOS: A INTEGRAÇÃO COMO REQUISITO PARA UMA POLÍTICA DE PODER

Parece até desnecessário, em vista de tudo o que já foi escrito, retomar as ideias de Travassos sobre a organização do espaço brasileiro. No primeiro capítulo, citamos o conceito de "Brasil longitudinal" – a "barra imantada", no dizer do próprio autor – que deveria ser o suporte para o plano de comunicações transversais no continente. Faltou falar da relação de ideias que existe com Malagrida sobre esse assunto, no entanto, verificamos neste pormenor um distanciamento que, de notável, chega ser digno de discussão.

Excetuando-se o caso da província boliviana de Santa Cruz – que ambos delimitam como área de influência direta do Brasil – Travassos está muito longe de concordar com Malagrida quanto ao caráter fragmentário do território brasileiro, e vai usar de sua percepção dos antagonismos geográficos para defender que a estrutura natural do Brasil é muito mais sólida do que pensa o espanhol. Considerando o papel integracionista que as vias fluviais cumpriram até então para a interiorização do Brasil, ele vai defender que o divisor de águas pode se converter em um ponto de soldadura dessas bacias, desde que passe por um programa de integração física. Uma vez que as bacias hidrográficas se encontram soldadas no planalto boliviano, mais distante estará o país de um processo de dissolução. Travassos se interessa em discutir qual é a real configuração do território brasileiro e vai considerar exageradas as concepções extremadas – vai procurar refutar tanto os que consideram o Brasil com uma sólida base territorial como os que o consideram fragmentado ao ponto de ter a sua unidade nacional comprometida – e nesse caso o que vemos é uma missiva que parece ser dirigida a Malagrida:

> Não são raras as vezes que têm se travado sérias discussões em torno da questão da nossa unidade geográfica, unidade que uns querem inatacável exatidão e outros encaram como absolutamente discutível. As opiniões divergem desde a ideia de admitir-se o território brasileiro como a justaposição de inúmeras mesopotâmias, rendilhado pelas caudais hidrográficas, como se fora estranho arquipélago continental, até o exagero de se pretender tudo enfeixar no maciço central de nosso regime orográfico. No primeiro caso, esquece-se o papel vinculador das vias fluviais, no segundo, despreza-se a característica centrifuga do maciço brasileiro, como centro de dispersão d'águas e o caráter excêntrico do vale amazônico, que, evidentemente, o furta das possíveis influências unificadoras daquele maciço (TRAVASSOS, 1935, p. 106-107).

O ponto fulcral do debate diz respeito ao papel cumprido pelo divorcio aquario no que toca às relações funcionais entre as duas bacias. Malagrida, um confesso defensor das fronteiras naturais, vai entender que os Andes, e especialmente as montanhas do altiplano boliviano, separam os três setores (andino, platino e amazônico) do continente como se fossem mundos distintos; Travassos, entende essa relação de maneira mais complexa, primeiro, ele é antipático ao desmonte de qualquer Estado do continente, o segundo ponto diz respeito à permeabilidade natural das formações montanhosas do continente. Os chamados *pasos* e *nudos* são pontos importantes das linhas de menor resistência, pois propiciam a implantação de programas de infraestrutura que permitam a comunicação de todo o continente, e isso sem dúvida é uma prova da confiança que o autor deposita nos meios artificiais como homogenizadores dos obstáculos morfológicas de um território.

Neste caso, a junção do Brasil platinos com o Brasil amazônico seria garantida em seu flanco ocidental com o planalto boliviano, enquanto no ocidente a amarração se daria pela vertente atlântica (o Brasil longitudinal).

Disto se conclui que uma das funções do planalto boliviano é o de "amarrar" o território brasileiro, o que por si só já denuncia a importância estratégica da Bolívia para o Estado brasileiro:

> Em primeiro lugar admitimos os dois imensos brasis que se procuram até as mais longínquas regiões da parte central do continente, representando ambos verdadeiros territórios de penetração tendo como base o litoral atlântico. São eles o Brasil Amazônico e o Brasil Platino. O Brasil Amazônico se comunica de modo mais direto com o oceano, por isso que dispõe do rio Amazonas como via natural. E sua capacidade de penetração é mais ampla, pois o vale do Amazonas é o grande coletor do formidável anfiteatro que arqueia de Caracas a Lapaz. O Brasil Platino, apesar de que exija meios artificiais pra ligar-se ao oceano, dispõe de portos com suficiente capacidade de atração na costa e de estímulos de dois países mediterrâneos que naturalmente reagem contra a força centrípeta do Prata: o sul de Mato Grosso, prolongando os territórios paulistas e paranaense, representa a sua força de penetração (TRAVASSOS, 1935, p. 113-114).

Apreciador de toda diversidade técnica proporcionada pela segunda revolução industrial, Travassos vai confiar nos transportes derivados do motor de combustão interna, especialmente o automóvel e o avião, como elementos complementários aos transportes marítimos e ferroviários e vai apostar em um sistema

plurimodal, que é uma das primeiras marcas que dão distinção às suas ideias.

No trabalho de 1942, ele vai desenvolver todo um sistema de conceitos que possibilitem a compreensão do fenômeno dos transportes sobre o espaço geográfico, num esforço de racionalização de características morfológicas e geométricas do território, distâncias envolvidas e meios tecnológicos disponíveis. Existe no geral uma diversificação dos meios de transportes obtida por meio de novas tecnologias, notadamente o motor de combustão interna, que permitiria o homem chegar pelo emprego dos automóveis e dos aviões, onde os navios e as estradas de ferro da primeira revolução industrial não chegavam.

Neste sentido, assim como Douhet e Seversky cultuavam a aviação como a forma mais eficiente de transporte que poderia se desenvolver, em avaliações que envolviam desde a velocidade até a capacidade de carga dessas máquinas, nosso autor também vai demonstrar uma fé irrestrita quanto às possibilidades oferecidas pelo motor a explosão, isso em uma época em que mesmo o automobilismo ainda não havia chegado a um grau satisfatório de maturidade. Como ele próprio diz: "A máquina a vapor venceu a diligência, o motor de explosão vencerá a máquina a vapor. A era do trem de ferro estava agonizante, agora viria à era do caminhão. O avião que acabaria de vencer a todos" (TRAVASSOS, 1942, p. 155).

Isso é profundamente marcante em seu pensamento e também bastante fecundo, uma vez que é a partir de suas noções de política de transportes que vão derivar o conceito de *logística nacional*, muito importante, para as políticas territoriais brasileiras das décadas posteriores.

Assinalar isso é importante, uma vez que existe uma proximidade muito grande entre estas ideias e as políticas de

desenvolvimento nacional que deram preferência pelo rodoviarismo, não apenas por ser esta escolha uma fomentadora do mercado automobilístico, mas também por ser ela uma alternativa mais barata e, fundamentalmente, mais rápida para os problemas de comunicações nacionais. Isto é bastante nítido nas ideias analisadas, sendo que, nelas, ainda transparece um terceiro fator, que são os ditames da política externa no continente, em que encontramos, sem muita dificuldade, as razões para a pressa na implantação deste projeto:

> Se o motor a explosão não interviesse nos transportes, a Argentina continuaria seu crescimento ferroviário e o Brasil permaneceria mais ou menos entorpecido em matéria de transportes, e, em conseqüência, de comunicações, porque reduzido à sua indigência ferroviária. (TRAVASSOS, 1942, p. 162).

Pelo fato da Argentina estar adiantada em uma política viária de caráter ferroviário, Travassos tem a consciência que um plano brasileiro exclusivamente ferroviário seria excessivamente moroso e, portanto, inviável. Dado a importância do fator tempo para a disputa continental, as opções do transporte rodoviário de aéreo permitiriam ao Brasil recuperar tempo perdido.

O que queremos dizer é que os transportes possuem a função homogeneizadora da diversidade natural de um território e, no caso do plano Travassos, lê-se com clareza meridiana que a soldadura dos dois brasis deve ocorrer a partir da integração destes com o triângulo estratégico boliviano, sendo que o chamado Brasil longitudinal como base de partida desta empreitada.

> Por mais periclitante que se queira julgar nossa unidade geográfica, é mais certo repousar a sua mantença nessas duas ordens de fenômenos: atuações convergentes do Brasil Platino e Amazônico sobre o centro geográfico do continente considerado objetivo comum; esforços de unir as duas extremidades divergentes dessas mesmas atuações da orla litorânea, justo pelas regiões naturais que denominamos, em conjunto, de Brasil longitudinal (TRAVASSOS, 1935, p. 116-117).

Aqui parece residir a crítica travassiana ao princípio da unidade política dentro da unidade natural, uma vez que as palavras do brasileiro parecem até endereçadas para Malagrida: "Raros, bem raros, serão os países que dispõe de unidade territorial indiscutível do ponto de vista fisiográfico. O que se faz necessário é ver até onde o território em questão permite à geografia política enfeixá-lo em uma verdadeira nação" (TRAVASSOS, 1935, p. 107).

É nesta altura que caberia perguntarmos a Travassos: seria o Brasil um Estado marítimo ou continental? Este é um assunto que o autor vai debater na *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras*, em que vai conseguir distinguir bem as suas ideias em termos de configuração territorial do Brasil.

E que não se negue que o exame mais simples do mapa político sul-americano já desperta a curiosidade: com os seus 8408950 Km2, o Brasil faz fronteira com dez dos doze Estados do subcontinente, o que por si só nos convida a pensar nele como uma potência continental. Mas essa não é uma questão que se resolve com um exame simples. Também deve ser equacionada a projeção atlântica do Brasil, isso não só porque ele tem o maior litoral atlântico do mundo, mas também por que a história de sua ocupação começa pela sua vertente Atlântica: até hoje são muito

poucos os grandes centros urbanos brasileiros distantes a mais de 200 Km da costa, somado ao fato de ser ele uma nação agroexportadora, ligada historicamente, portanto com o mercado de ultramar.

Se consultarmos Malagrida, veremos o quanto ele é claro em classificar o Brasil como um país marítimo: “As anteriores induções outorgam ao Brasil um caráter eminentemente marítimo, que há de influir no comércio, no seu direcionamento da política externa e em sua organização federativa”. (MALAGRIDA, 1946, p. 267). O que é bastante discutível em Travassos; nota-se nas suas ideias a preocupação constante em desenvolver a capacidade continental brasileira.

Neste particular, é pertinente observar que o autor espanhol não considera viável, do ponto de vista econômico, um plano ferroviário de caráter nacional para o país, uma vez que a navegação fluvial e de cabotagem apresentam vantagens comparativas em relação aos transportes terrestres de maneira a tornar proibitivo qualquer empreendimento do Brasil, seja esse empreendimento estatal ou privado, algo que como vimos destoa bastante das ideias do autor brasileiro.

Na realidade, existe a preocupação de defender o Brasil como um país misto, avantajado do ponto de vista marítimo, por ter seu “faces circulatório” com acesso direto aos feixes de circulação atlântica, o que possibilita, dada a importância das cidades portuárias, a formação do ecúmeno marítimo, situação radicalmente oposta àquela encontrada no litoral do Pacífico. As cidades do Pacífico têm seus fluxos vetorizados rumo ao Atlântico, o que torna altamente significativo para o Brasil aprimorar sua capacidade terrestre, sua fluidez territorial.

> No quadro deste trabalho deve-se considerar o interior justamente a parte do espaço geográfico para além do limite continental ou interno do espaço litorâneo, aquela zona do espaço geográfico total na qual cessa a interferência direta das forças marítimas ou onde essa interferência apenas repercute, atenuada pela distância e, sobretudo, pela presença de forças continentais (TRAVASSOS, 1942, p. 119).

Segundo essa mentalidade, o Brasil é visto como um Estado com vocações continentais, mas que ainda precisa ser fortalecido frente a uma Argentina que até aquele momento se encontrava melhor situada no que dizia respeito à projeção de seu poder, e aos Estados Unidos, que já se projetava em escala global, e cuja preponderância no mar das Antilhas já se fazia sentir na América do Sul.

Esse pensamento pleno de imperativos estratégicos vai fazer o autor relativizar os preceitos que fizeram Malagrida advogar a favor da integração política dentro das bacias hidrográficas e confiar mais na política de transportes, artifício pelo qual o homem se torna agente do espaço geográfico e pelo qual as regiões naturais perdem em muito a sua característica de fator determinante.

Travassos não faz o debate de quantos Estados de feição geográfica estável pode se obter do Brasil, ele faz o debate de como o Brasil deve se projetar pelo subcontinente e qual é a melhor maneira de melhorar suas comunicações internas, um contraste bastante visível em relação à obra de Malagrida.

É importante observar que Malagrida não vê nada de condenável na suposta balcanização do Brasil: diferente do que aconteceu na Bacia do Rio da Prata, a fragmentação do território brasileiro é encarada como um processo natural ditado pela

geografia, o que não só é refutado como também serve de causa de preocupação para Mário Travassos.

Muito mais do que Malagrida, Travassos vai discutir a viabilidade de um programa nacional de transportes para o Brasil. Vai entender que o homem é o verdadeiro ator da geografia, e o que está pré-estabelecido pelas bacias hidrográficas e pelas cordilheiras pode ser exponenciado ou modificado pelos artifícios da engenharia.

> A intensidade e complexidade dos interesses econômicos e multiplicidade dos meios de transporte não respeitam limites, por melhor caracterizada que sejam. As linhas d'água traduzem eixos de aglutinação econômica e os grandes divisores são transpostos por todos os meios, depois da cremalheira, do túnel, e, sobretudo, do motor a explosão, cujas conquistas culminaram com o advento do mais pesado que o ar (TRAVASSOS, 1935, p. 109).

Tudo isso considerado, fica a ideia de um destino geopolítico do Brasil, onde este prevaleça como líder de um processo de integração continental dada as qualidades do seu território e a riqueza de recursos técnicos que os meios de transportes oferecem para o desenvolvimento das comunicações continentais.

Esse plano deveria ser empreendido em duas etapas: a primeira deveria "soldar" os dois brasis de que fala o autor ao planalto boliviano, notadamente o flanco oriental do triângulo estratégico formado pelas cidades de Sucre, Cochabamba e Santa Cruz, para, em um segundo momento, chegar-se à América Andina, onde, por meio do *paso* de Cusco, os trilhos brasileiros ganhariam os portos do Pacífico.

Para Travassos o Brasil é um país anfíbio. Marítimo como observou Malagrida, mas também terrestre: e é a posição privilegiada e o grande espaço as fontes do poder potencial brasileiro. O grande projeto de sua obra é o de vivificar cada vez mais esse poder terrestre; o que vem sendo aprimorado de década em década, e, quanto maior esse aperfeiçoamento, mais integro é o território brasileiro e maior o poder que ele projeta sobre os seus vizinhos.

> No dia em que essas tendências puderem ser suficientemente entendidas, todos os fantasmas desaparecerão como por encanto e nossa unidade geográfica será assunto que não mais se discutirá, pelo menos com os excessos que ainda timbram tais controvérsias. (TRAVASSOS, 1935, p. 118).

Isso parece bastante ilustrativo, para não dizer sintético, da discussão pela qual o autor gastou a sua tinta. É bem certo que Malagrida não foi o único a quem ele se dirigiu, porém quem se dedica à leitura dos dois textos percebe esse antagonismo de ideias.

No que toca às políticas territoriais brasileiras, pode-se concluir, depois que se passaram tantas décadas, que o planalto Boliviano foi soldado sim às costas brasileiras, o que provocou a satelitização da Bolívia por parte do Brasil. Porém o que realmente tornou efetiva e segura a comunicação entre os “dois brasis” foi a edificação de Brasília. A cidade construída sobre o divórcio aquário brasileiro para ser capital, pode ser incluída na lista de projetos de colonização mais ousados do século XX.

Do ponto de vista geopolítico, Brasília resolveu dois problemas até então preocupantes: o primeiro deles foi dotar de profundidade as defesas brasileiras salvaguardando sua capital de

ataques de outras potências marítimas; em segundo lugar, como já estávamos falando, sua construção à cavalheiro do divisor de águas permitiu ao Estado brasileiro se aproximar da Amazônia e de outras questões continentais latentes.

De Brasília derivou, por exemplo, a rodovia "Belém-Brasília" que integra o Centro oeste ao Norte do país, criando acessos terrestres para o estratégico exutório da bacia amazônica; a cidade ajudou a fortalecer também os vínculos de São Paulo com o Mato Grosso do Sul, o que melhorou a projeção brasileira tanto para o Paraguai como para a Bolívia e, por último, a cidade ajudou a melhorar a cobertura aérea da Amazônia brasileira, servindo nesse caso de ponto de apoio tanto para Manaus como para Cuiabá.

Na verdade, essa é a função histórica dos Estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Eles – inicialmente um único Estado – foram a linha de frente da progressão brasileira rumo ao interior do continente. Isso se percebe quando se estuda o tanto o mapa dos arquipélagos econômicos de Golbery *(mapa 13)* ou o mapa da projeção geopolítica de Corumbá de Travassos *(mapa 14)*. Cuiabá é o centro geométrico do continente sendo sua projeção para a cidade boliviana de Santa Cruz algo digno de nota. Ao sul, temos a cidade de Corumbá, que tem boa projeção tanto para a Bolívia como para o Paraguai e isso tanto é verdade que foi ela uma das cidades acometidas pelas tropas paraguaias no começo da guerra do Paraguai (1865 -1870).

A falta de ferrovias que comunicassem o Mato Grosso ao núcleo central brasileiro (eixo São Paulo/ Rio de Janeiro) tornou, na época da guerra com o Paraguai, proibitiva a abertura de uma segunda frente na campanha. Em vista disso, é construída em 1910 a ferrovia que sai de São Paulo e cujas pontas de trilhos ficava em Corumbá, perto do Paraguai e com boa projeção para o triângulo estratégico boliviano.

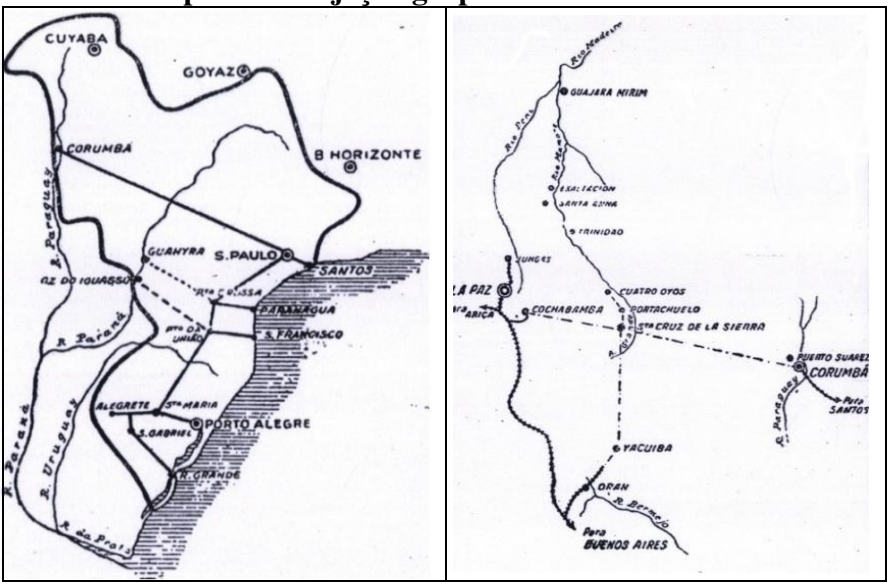
Mapa 13 - Noção de *"arquipélago econômico"* de Golbery do Couto e Silva[31]



Fonte: COUTO E SILVA (1981, p. 90).

[31] O mapa trata das Noções de "arquipélago econômico" e "istmos de circulação". Cada ilha do arquipélago (partes rachuradas) tem como característica a falta de integração com as demais partes do território brasileiro. No geral, cada núcleo de produção econômica, segundo essa concepção, tem mais vínculos com o mercado internacional do que com o mercado interno.

Mapa 14 - Projeção geopolítica de Corumbá[32]



Fonte: TRAVASSOS (1935, p.122).

Já dissemos que Golbery adaptou a noção de divorcio aquario de Travassos, dando o nome a este de "Zona Continental de Soldadura". Muito bem, o Mato Grosso, assim como o Paraguai, está incluso na regionalização apresentada por Couto e Silva a essa zona estratégica, o que só reforça a nossa tese que Mato grosso é a plataforma de operações brasileiras tanto no Paraguai quanto na Bolívia e sobre isso este autor escreveu algo memorável:

[32] Os dois mapas evidenciam a importância estratégica da cidade fronteiriça de Corumbá, atualmente no Mato Grosso do Sul. No tempo em que as comunicações dependiam exclusivamente do Rio Paraná, a cidade era uma das "válvulas" de segurança do Brasil.

> É nesta, afinal, que se refletem, a fundo, como se vê, todos esses antagonismos e oposições dos mais distintos quadrantes e de natureza variada tal ponto que a solidez dessa área capital sobreleva de importância estratégica, como verdadeiro penhor da própria estabilidade continental. [..] E, pois, a presença brasileira na área de soldadura continental, sendo – não há dúvida alguma – um trunfo de valor sem igual, traduz uma responsabilidade permanente que nunca poderemos esquecer nem sequer menosprezar (COUTO E SILVA, 1981, p. 128-129).

Não iremos debater aqui a questão da centralidade do estado Boliviano, porque este é o tema do próximo capítulo. O que queremos deixar claro é, em primeiro lugar, que assim como o Rio Grande do Sul é a plataforma de operações brasileiras no Uruguai, os Matos Grossos cumprem a mesma função em relação ao Paraguai e à Bolívia, países que certamente teriam seu território comprometido em caso de conflito que envolvesse o Brasil e a Argentina ou mesmo o Brasil e o Peru.

Brasília veio a reforçar aquele elo de comunicação que faltou ao Brasil na guerra do Paraguai e que só começou a ser estabelecido com a construção da ferrovia de 1910. Um segundo momento em que a falta de comunicações terrestres vieram a fragilizar a situação do Brasil aconteceu ainda antes da interiorização da capital na segunda guerra mundial. Nessa ocasião, os submarinos alemães que chegaram à costa brasileira conseguiram ameaçar as comunicações brasileiras, o que demonstra que depositar toda a confiança em vias de comunicações fluviais é no mínimo temerário.

Dito isso, nos encorajamos para dizer que, no que toca ao problema das comunicações brasileiras, a construção de Brasília foi uma solução muito mais eficiente e segura do que a articulação

das regiões amazônicas e platinas brasileiras ao triângulo estratégico boliviano. Não que as cidades do setor central da Bolívia não sejam importantes, mas daí não mais estaremos falando da organização territorial brasileira, mas sim das características estratégicas essenciais do subcontinente, assunto que debateremos no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4

Terceiro contraponto:
A Bolívia no Concerto Continental

1. NOTA INTRODUTÓRIA

Até aqui nos dedicamos a compreender os problemas internacionais sul-americanos à luz daqueles modelos geopolíticos que nos servem de objeto de investigação. Vimos as questões relativas à bacia do rio da Prata, e lá constatamos a confrontação de objetivos geopolíticos argentinos e brasileiros nos séculos XIX e XX. Nesta disputa, enquanto os argentinos tentavam restaurar o que outrora fora o vice-reinado do Rio da Prata, os seus opositores brasileiros tentavam por todos os meios disponíveis inviabilizar este projeto.

Vimos também que o problema da diversidade geográfica continental – que tem sua expressão máxima na dualidade entre a bacia platina e a amazônica – influenciou na política doméstica do Brasil, no que toca ao planejamento territorial que, em diferentes épocas, serviu ao mesmo tempo para resolver o problema de integração nacional e o problema de segurança continental.

Falta então debatermos a questão boliviana, e neste caso, veremos que o problema se apresenta com um sinistro tom de atualidade. Debateremos nas próximas páginas os problemas territoriais bolivianos mais centrais que ocuparam espaço nas obras tanto de Travassos quanto de Malagrida.

Cabe adiantar que a Bolívia, sob qualquer um dos pontos de vista, transcende o conceito de Estado-tampão que atribuímos ao Paraguai e ao Uruguai nos capítulos anteriores: ela é o pivô de um delicado equilíbrio que necessita ser estudado.

Este capítulo encontra-se dividido em duas partes. Na primeira delas, levamos em conta o entendimento de Badia Malagrida sobre a incoerência territorial da Bolívia, onde achamos por bem debater à luz de seu fatalismo os conflitos internacionais

que vêm, com o passar das décadas, diminuindo consideravelmente a extensão territorial desta república.

Na segunda parte, focaremos nossa atenção em uma análise de preceitos travassianos sobre a importância do território da Bolívia para as relações internacionais sul-americanas; com isso, checaremos as suas características enquanto Estado Pivô, bem como o valor de seu ecúmeno viário para a segurança continental.

2. O FATALISMO GEOGRÁFICO DE BADIA MALAGRIDA: A BOLÍVIA COMO *"MERO EXPEDIENTE DA HISTÓRIA"*

Esta é, sem dúvida, a parte mais polêmica da obra de Malagrida, certamente a causadora dos possíveis ascos entre seus críticos e também onde se observa a maior proximidade do autor com o organicismo territorial da escola da Geografia Política alemã.

Nada mais proveitoso então do que contrapor o núcleo de ideias malagridianas aos acontecimentos que, no desenvolver histórico da Bolívia, têm a transformado no Estado que mais transtornos passou entre seus vizinhos sul-americanos. Veremos pelos fatos que a perspectiva de Malagrida para assuntos bolivianos, por cataclísmica que pareça, não está de todo desprovida de alguma perspicácia.

Fundada em 1825 pelo marechal Sucre (1795-1830) e batizada com o nome do libertador, que foi quem escreveu sua primeira constituição, a república boliviana nasceu da vontade dos habitantes do alto-Peru de serem independentes, e, possivelmente, foi criada com a missão de bloquear o impulso brasileiro rumo à

América Andina, bem como de separar o Peru das Províncias Unidas do Rio da Prata.

Na verdade, essa combinação de vizinhanças acabou por selar o futuro da Bolívia – ela acabou por ser uma república territorialmente descontínua e submetida à pressão dos Estados limítrofes. A Bolívia estende seu território pouco povoado por três das quatro regiões geopolíticas da classificação de Malagrida, ficando fora do seu domínio apenas as bacias do Orinoco e do Madalena; o que Malagrida não vê com bons olhos:

> Em uma palavra: que o marco político daquela república, longe de formar uma unidade geográfica propriamente dita, constitui um conglomerado de três regiões naturais, distintas entre si, e pertencentes a outras tantas unidades com valor substantivo próprio: os Andes, a bacia do Prata e a Amazônia (MALAGRIDA, 1946, p. 163).

Com o principal do seu centro ecumênico assentado sobre o Planalto, a Bolívia se estendia pela bacia Platina (onde rivalizou com o Paraguai pelo Chaco Boreal), pela Amazônia, onde teve questões de fronteira com o Brasil, e pela América Andina, onde não só foi amputada de seu litoral, como também sofre todas as consequências das disputas entre o Chile e o Peru. Todos esses problemas reverberaram em guerras e disputas diplomáticas, sendo que a Bolívia, ao longo de sua história, perdeu 53% do seu território para os Estados vizinhos.

Pelo fato de cada região possuir uma articulação diferente com o oceano, essa diversidade territorial da Bolívia vai ter efeitos nocivos para sua unidade, uma vez cada uma de suas províncias vão ser solicitadas por um Estado vizinho: “[...] na Bolívia se tem criado artificialmente a unidade política sobre um conglomerado

territorial que não só carece de unidade em si, mas também suas partes vivem geograficamente submetidas à força de atração das unidades circundantes" (MALAGRIDA,1946, p.165).

Essa é uma constatação que posteriormente vai ser muito cara a Mário Travassos. Junto ao problema da desarticulação territorial está o do isolamento mediterrâneo. Depois que perdeu, na guerra de 1879, sua frente para o oceano Pacífico, a Bolívia oscila pendularmente à procura do oceano. Já falamos bastante da relação dela com a Argentina e o Brasil, mas também cabe anotar que o próprio Chile, em que pese todo o ressentimento causado pela guerra do Pacífico, foi, como ainda é, solicitado pela Bolívia para que esta tenha acesso aos portos de Antofagasta, perdidos na guerra.

Para Malagrida, os problemas bolivianos podem ser compreendidos como produtos dessa má formação territorial, ela é um país ao mesmo tempo andino, platino e amazônico, essa diversidade, quando não compensada por um sistema de transporte, pode causar secessão política, uma vez que cada província boliviana, ou grupo de províncias, é polarizada para uma direção diferente: ou para o rio madeira, ou para o Rio Paraná ou ainda para os *nudos* andinos. Malagrida aponta a fundação da Bolívia como o erro mais grave de Símon Bolívar:

> O problema boliviano não se circunscreve às aspirações marítimas de um país continental, nem a rivalidade política entre o Chile e o Peru, nem ao domínio econômico da região salitreira; todos estes são aspectos parciais do problema, que em realidade é muito mais geral e profundo. Se trata simplesmente da contraposição funcional entre um Estado e o seu território, a Bolívia não é uma nação, nem histórica nem geograficamente falando, e este foi o grande erro de Bolívar. O território boliviano

> não só carece de unidade, quando se pretendeu criá-lo artificialmente, se desarticulou toda a América do Sul, alterando a atividade funcional de suas partes. Com a criação da República da Bolívia se iniciou o desmembramento territorial do Prata, se abriu uma zona de disputa entre Chile e Peru, ao mesmo tempo que se interpôs um obstáculo formidável às inteligências das repúblicas sul-americanas (MALAGRIDA, 1946, p. 76).

A citação ganha ainda mais em sentido se pensarmos no futuro boliviano dentro do projeto político geral esboçado por Malagrida. Diferente do Paraguai, do Uruguai ou do Equador, que seriam absorvidos pelas suas respectivas confederações e teriam suas identidades preservadas pelo sistema federativo, a Bolívia deveria ser desmembrada e suas componentes repartidas entre as confederações brasileira, do Pacífico e do Prata, respectivamente.

Ao estudar esse projeto ambicioso de Malagrida de refazer todo o arranjo territorial da América do Sul, uma pergunta parece inevitável: como um Estado já reconhecido – possuidor de características culturais próprias como também de seus próprios meios de defesa – pode ser simplesmente desmontado? Esta certamente é uma das ambiguidades do pensamento do autor que parece minar a exequibilidade do seu projeto político. Apesar das críticas constantes, ele vai oscilar em dar soluções instrumentais para o problema boliviano.

Ante a relutância do autor em responder essa pergunta, tudo o que nos resta é conjecturar: é muito provável que o próprio Malagrida acreditasse na dissolução natural da Bolívia, dados os constantes reveses territoriais que ela já havia sofrido já nas primeiras décadas de independência.

Anteriormente, mencionamos que existe implícito no pensamento de Malagrida uma teoria das fronteiras, que pode

resumir-se à defesa das fronteiras naturais. Assim, o planalto boliviano, que é o centro de todo o complexo político-territorial da Bolívia, deveria ser o dispositivo de fronteira, entendendo que nesta altura do continente a confederação do Pacífico penetraria como se fosse uma cunha para o interior, separando com os seus flancos a confederação brasileira da confederação platina. O conceito de fronteira em Malagrida, ainda que guarde sua complexidade, é bastante sucinto, de maneira que podemos transcrevê-lo em um pequeno espaço:

> Neste aspecto, a unidade geográfica deve estar dotada de uma certa estrutura periférica, cujos contornos estão assinalados por uma cadeia de acidentes naturais que constituem as fronteiras. A fronteira geográfica é necessária aos Estados, não só por apoiar ela a defesa militar, mas também o sistema aduaneiro e o regime fiscal em todas as ordens; quer dizer, se exige a coincidência da fronteira política com a divisória natural. (MALAGRIDA, 1946, p.79).

Resumidamente, o que Travassos mais tarde vai chamar de divorcio aquario é para Malagrida o que deveria servir de fronteira para as confederações. Nesse caso, a Bolívia constitui um Estado em que todas as suas fronteiras são vivas, o que explica os constantes litígios com os seus vizinhos.

Malagrida escolheu um bom lugar para fazer sua defesa da inutilidade das linhas retas. Com efeito, a América do Sul tem dado exemplos da ineficiência das linhas artificiais desde a aplicação do tratado de Tordesilhas, e o caso da Bolívia é clássico neste sentido: a questão acreana é um exemplo para o mundo sobre os problemas que se pode ter quando se separa um feixe de circulação humana com uma fronteira artificial.

Vale a pena escrever um pouco sobre as perdas territoriais bolivianas. Veremos que há pelo menos três grandes conflitos pelos quais este país enfrentou, que, quando explicados, vão corroborar com a concepção de Malagrida:

A. A guerra do Pacífico: como a Bolívia perdeu suas comunicações marítimas

O primeiro grande revés territorial da Bolívia aconteceu no ano de 1867, quando o presidente Mariano Melgarejo (1829-1871) perdeu na delimitação de fronteiras com o Brasil 150 000 Km^2 de território ao longo do rio Madeira e outra quantia parecida a oeste do rio Paraguai, território que atualmente constitui parte do Mato Grosso do Sul. Mas os litígios territoriais não pararam por aí. É sempre apontada, pelos estudiosos da questão boliviana, a guerra com o Chile como o mais dramático conflito da história do país. Este conflito ficou conhecido com o nome de "Guerra do Pacífico" (1879 -1883).

A guerra do Pacífico basicamente aconteceu pela produção salitreira do deserto do Atacama. Especificamente, segundo nos conta de Taunay33, as salitreiras de Antofagasta não só eram de propriedade chilena como também os operários que nelas se ocupavam eram chilenos. A tentativa boliviana de nacionalização se mostrou desastrosa: em 1878, foram desapropriadas as

[33]Um trabalho pouco conhecido do Visconde de Taunay, na verdade uma resenha crítica da obra do historiador chileno Barros Arana, é uma boa fonte de dados sobre a guerra do Pacífico. O livro é rico em detalhes e certamente agradará aos interessados no desenvolvimento militar do conflito, é notável a simpatia do autor pela atuação chilena, simpatia, que, devemos assinalar, é muito coincidente com a postura do Brasil ante o Chile.

indústrias mineradoras chilenas de Antofagasta e Mejillones, quando, no dia 14 de fevereiro de 1879, a companhia ferroviária de capital chileno ia ser leiloada pelo governo boliviano, soldados chilenos tendo à frente o coronel Emílio Saltomayor tomaram as principais cidades do litoral boliviano. Desde esta data até janeiro de 188134, os bolivianos se debateram junto com os seus aliados peruanos contra os chilenos, que, liderados pelos generais Chorillos e Miraflores, sistematicamente prostraram a Bolívia de seu acesso ao oceano Pacífico e os peruanos de sua província de Tarapacá.

O Chile venceu as duas repúblicas em uma campanha relativamente rápida, onde demonstrou sua capacidade militar marítima para o restante do continente. Mais organizados, os chilenos prepararam por uma década a agressão contra seus vizinhos e, além de sua competente esquadra, contavam com um exército experiente das campanhas que massacraram as tribos Mapuche no sul do país, além disso, o exército chileno contava com o que existia de mais moderno na época em tecnologia militar: canhões de alma raiada Krupp, metralhadoras e armas de

[34]Uma ponderação importante deve ser feita com relações às datas. Até Janeiro de 1881 se deram os principais combates convencionais do conflito, que culminaram com o sítio de Lima. Porém os peruanos, comandados pelo seu ex-presidente, o caudilho dom Nicolas de Piérola, organizaram a resistência, que, na forma de guerrilhas, usando como base as montanhas do interior, fustigou a ocupação chilena até 1883; a paz foi estabelecida com o tratado de Ancon de 1884. O documento não resolveu a questão nem entre peruanos e chilenos (que tiveram que refazer o acordo em 1929), e muito menos entre chilenos e bolivianos, que, aliás, não participaram do acordo de Ancon. A paz entre Bolívia e Chile só foi assinada no ano de 1904, ficando todo esse lapso de tempo entre a retirada boliviana do conflito e a assinatura do tratado como um período de trégua. Em 1880, a Bolívia se retira do conflito e deixa o Peru à própria sorte, em 1884 assina a trégua em separado, em 1904 concorda com as condições chilenas em troca da construção da ferrovia Arica - La Paz (Art. III do tratado de paz), e de portos francos no Chile (Art. VI).

repetição Winchester (estas usadas apenas pela cavalaria); para fazer frente a este aparato, o exército boliviano contavam com armas de ante carga ainda do período colonial. A vantagem tecnológica associada às vitórias da esquadra chilena sobre a peruana (que resultou no bloqueio dos portos peruanos) selou a vitória chilena. E isso só fez piorar a condição da Bolívia.

Dada a configuração morfológica da vertente do Pacífico, a invasão chilena precisou ser feita a partir do oceano, e não diretamente por via terrestre, usando o território chileno como base. Depois que o Peru entrou na guerra, foi necessária a inutilização de sua esquadra para que as comunicações chilenas não fossem cortadas. Vindos do mar, os chilenos asseguravam por meio de operações anfíbias a posse das cidades portuárias nas abertas andinas para, estabelecida a cabeça de ponte, seguirem lutando até o interior, por dentro dos vales longitudinais e recebendo suprimentos por meio da cabotagem com as cidades chilenas.

A esse respeito, Malagrida bem observou que esta é uma constante da geografia militar continental. Tal princípio baseia-se no papel vinculador que o Pacífico desempenha para as comunicações das repúblicas andinas, bem como no valor estratégico de suas abertas, lugar do processamento das riquezas e acesso inevitável ao interior do continente. Todo confronto a ser travado na América Andina deve levar em conta a importância do domínio dos mares e a conquista e manutenção dos *pasos* e *nudos*. A essa propriedade, Malagrida deu o nome de "princípio das duas linhas estratégicas":

> Toda a história militar dos países do Pacífico circulam em torno destas duas linhas, que influem sempre no mesmo sentido e que reproduzem os fatos com uma exatidão surpreendente. Sempre a

> linha continental é o baluarte defensivo dos poderes estabelecidos no país: sempre a linha marítima é o acesso dos atacantes, que umas vezes são os soldados de Pizarro, outras os patriotas de San Martin e outras os marinheiros de Méndez-Núñez da frota chilena de1879. Mas sempre aparecem as duas linhas, separando os combatentes e dando à campanha uma evolução semelhante (MALAGRIDA, 1946, p. 197).

No que atine às causas do conflito, certamente que a penetração de capitais chilenos em território boliviano foi um grande motivo. Como sabemos, o mesmo aconteceu em fins de XIX com a penetração de brasileiros no oriente boliviano para a exploração do látex, que culminou com a perda do Acre para o Brasil. A penetração pacífica de povos vizinhos tem sido o grande problema para o Estado boliviano, uma vez que, seguindo o operário, o mineiro ou o seringueiro, estão os soldados para tomar partido da situação. A esse respeito merece ser citada a passagem do visconde de Taunay onde ele lamenta a adoção do critério do *uti possidetis* como critério de demarcação, como podemos ler na passagem:

> Algumas palavras de introdução dizem-nos qual a causa do rompimento de relações entre Chile e Bolívia: a eterna questão dos limites. Esse é também para nós um pesadelo. Entre as repúblicas americanas que se originaram do desmembramento do poder espanhol neste continente, ficou, como se sabe, em 1810 estabelecido o princípio do Uti Possidetis, que o Brasil igualmente aceitou em suas questões litigiosas. Por ele os limites dos vice-reinados, capitanias gerais e províncias marcadas pelo governo da metrópole deveriam ser respeitados nas subdivisões em Estados independentes, - teoria

> simples de certo, mas de difícil aplicação nas regiões despovoadas, mal conhecidas e poucos estudadas durante o regime colonial. Incompletas noções geográficas e principalmente corográficas, potamográficas produziram e ainda produzem, entre os diversos povos confinantes da América do Norte e do Sul, graves conflitos, que só puderam e poderão ser resolvidos à ferro e fogo. Algumas dessas dúvidas com o Brasil foram felizmente terminadas por acordo recíproco e amigável; outras já nos obrigaram a desembainhar a espada, e no presente erguem-se com a república argentina contestações, que talvez tomem brevemente caráter muito sério. A guerra do Pacífico foi, pois, uma herança do uti possidetis (TAUNAY, 1925, p. 10).

Taunay parece estar convencido que encontrou a fórmula para a compreensão dos conflitos sul-americanos. E devemos assinalar que junto com ele está Malagrida: no fundo, a defesa da utilização dos acidentes do relevo para a divisão política reside exatamente no repúdio à lei da ocupação antropogeográfica, que é o fundamento do princípio do *uti possidetis*.

Mas voltemos nossa atenção para as consequências da guerra do Pacífico. Ela tem como causa, portanto, a permeabilidade da fronteira boliviana com o Chile, e como consequência, o completo isolamento mediterrâneo da Bolívia.

Vale tomar nota também da precariedade marítima boliviana antes do conflito; o que é assinalado pelo próprio Bolívar. Em seu discurso ante o congresso constituinte da Bolívia, em 1825, ele afirmou que “a Bolívia não possui grandes costas, e por isso é inútil à marinha: devemos, apesar disso, obter algum dia um e outro” (BOLÍVAR, 1992, p.117). Ironicamente, a guerra do Pacífico foi decidida nos mares e a Bolívia teve que confiar seus

meios de defesa ao Peru, que teve sua esquadra praticamente destruída pelos vasos de guerra chilenos.

O conflito aumentou a pendularidade da república boliviana frente aos grandes Estados circunvizinhos, fenômeno este que, sem dúvida, é uma das molas mestras de todo o pensamento travassiano. Para Travassos, cabe aqui fazer este registro, os problemas do poder marítimo da Bolívia, vem antes das suas condições costeiras do que necessariamente da vontade de seus governantes. Cabe aqui o trecho:

> A conquista do litoral boliviano, consequente a chamada Guerra do Pacífico, não foi inspirada pela existência de nenhum porto, no sentido de obter-se uma saída mais franca ou mais uma saída para o mar. Tacna e Arica, como portos, são simples respiradouros da zona do interior boliviano, correspondem a mesma ordem de fenômenos das comunicações transversais andinas e equivalem, por suas más qualidades de abrigo e como ponto de chegada e de partida de utilidades aos demais portos do Pacífico Sul (TRAVASSOS, 1942, p. 95).

Chama a atenção também a cooperação peruana para com a Bolívia. Essa cooperação reforça o argumento de que a Bolívia é considerada pelo Peru sua área de segurança, uma vez que alto e baixo Peru constituíam uma unidade no passado. Na fase mais dramática da guerra do Pacífico, foi proposta pelo Peru uma união perpétua entre as duas repúblicas, conforme descreve Taunay:

> Reduzido aos próprios recursos teve Piérola a ideia estrambótica de aproveitar o momento para tentar

> novamente reunir Bolívia e Peru, restabelecendo a unidade esfacelada entre o alto e o baixo Peru, desde 1809. Pensou fazer reviver a antiga confederação peruano-boliviana, a de Santa Cruz, de efêmera duração e esmagada pelos chilenos no campo de batalha de Yungay, a 20 de Janeiro de 1839 (TAUNAY, 1925, p. 100).

O expansionismo chileno à custa da Bolívia, se levada aos extremos, acabaria com o sonho peruano de uma união estável com a Bolívia. A participação peruana no conflito foi importante, (tanto em termos tanto quantitativos quanto qualitativos) podendo-se até dizer que a guerra do Pacífico foi um conflito chileno-peruano, uma vez que o litoral boliviano foi tomado no primeiro ano de contenda e o único encontro de grandes proporções que envolveu exclusivamente efetivos bolivianos contra os chilenos foi a batalha de Canchas Blancas. Junto de seus interesses na Bolívia, o Peru procurou evitar uma fronteira comum com o Chile.

A Guerra do Pacífico é, pois, do ponto de vista geopolítico, o acontecimento mais importante da história boliviana, independentemente das qualidades portuárias de Antofagasta, ou da importância do Pacífico Sul para os grandes feixes de circulação mundial. O isolamento ao qual foi submetida, deixou a Bolívia à mercê dos seus principais algozes (o Peru e o Chile), uma prova disso é que o próprio Chile em idos de 1900, tentava satelitizar o país oferecendo concessões portuárias nos próprios portos perdidos pela Bolívia[35].

[35] Informação retirada do documento: *Tratado de paz y amistad entre Chile e Bolivia*, Santiago, 20 de outubro de 1904.

B. A disputa com o Brasil pelo Acre

Por volta de 1890 tem início a chamada questão acreana que culminou com o famoso *Tratado de Petrópolis*, no qual a Bolívia cedeu para o Brasil – mediante a compra e a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré – o território que hoje constitui o Estado do Acre.

Em conformidade com as observações de Malagrida, este conflito está relacionado com a desvinculação do altiplano boliviano com a planície amazônica, bem como com os vazios demográficos da Amazônia boliviana.

De fato, o território do Acre, localizado no *hinterland* da bacia amazônica, era mais acessível ao Brasil do que a própria Bolívia. Os principais rios que davam acesso ao território em litígio eram o Purus, o Juruá, o Mamoré e o Javari. Até a crise, a fronteira Brasil/Bolívia (a estabelecida pelo tratado de 1867) era uma linha geodésica descrita da seguinte forma: "da foz do Beni tirar uma paralela da latitude 10° 20', até encontrar as nascentes do Javari" (*apud* MATTOS, 1980, p.50), algo extremamente problemático porque as nascentes do Javari eram ainda uma incógnita geográfica naquela época.

Brasileiros do nordeste, retirantes da seca de 1877, foram atraídos pelo boom da cultura da borracha e, então, "a região fronteiriça, não demarcada, encheu-se de nordestinos, cerca de 300 000 segundo vários autores, onde não havia nenhum boliviano. O nordestino habituado aos rigores do clima equatorial adaptou-se à região selvática, enquanto o boliviano, oriundo do altiplano frio e seco, teve muito maiores dificuldades" (MATTOS, 1980, p. 58). Este é um caso de "penetração pacífica" (BACKHEUSER, 1950), e que, desde o início da história do Brasil, tem alavancado nossa expansão territorial. O princípio *uti possidetis*, usado pela primeira

vez por Alexandre Gusmão por ocasião do tratado de Madri, tão criticado por Taunay como a causa de nossas discórdias foi novamente utilizado para espoliar a Bolívia de mais uma parte do seu território.

Rio Branco, em carta ao presidente Rodrigues Alves, comenta o tratado de 1867 com as seguintes palavras:

> Para a determinação dos limites, no tratado de 1867, adotou-se a base do uti possidetis, a mesma sobre que foram assentados todos os nossos ajustes similares com as Repúblicas vizinhas, e, em vez de procurar fronteiras naturais ou arcifínias, seguindo a linha do divortium aquarum que nos deixaria íntegros todos os afluentes do Solimões, entendeu-se, com vantagem para a Bolívia, que o direito resultante da posse ou das zonas de influência dos dois povos podia razoavelmente ficar demarcado pelo paralelo da confluência do Beni e Mamoré, isto é, pelo de 10° 20' desde esse ponto, a leste, até o Javari, a oeste, cuja nascente se supunha estar em latitude mais meridional. Por isso, o Art. 2°, no seu penúltimo parágrafo estabeleceu a fronteira por essa linha paralela ao Equador, e no seguinte empregou a expressão "linha leste-oeste." Como, porém, o último parágrafo, figurando a hipótese de se achar a nascente do Javari "ao norte daquela linha leste-oeste", diz que, nesse caso, "seguirá a fronteira, desde a mesma latitude, por uma reta, a buscar a origem principal do dito Javari", sem, entretanto, precisar o ponto inicial da segunda linha na referida latitude de 10° 20', adotou-se oficialmente desde dezembro de 1867 a opinião de que a fronteira devia ir por uma oblíqua ao Equador desde a confluência do Beni até a nascente do Javari, de sorte que a linha do uti possidetis, que, pelo tratado era leste-oeste, passou a ser deslocada, com prejuízo nosso, dependendo a sua exata determinação do

> descobrimento de um ponto incógnito, como era então a nascente do Javari (RIO BRANCO, 2003, p. 53).

Os negociadores da Bolívia, em 1903, tentaram como contraproposta fazer a permuta de territórios[36], mas, na verdade, pouco poderiam argumentar com o Brasil: não só a assimetria de poderes era notável e as tropas do exército brasileiro estavam prontas para a invasão; como também todo o Acre estava sublevado, a população brasileira lá estabelecida contava com recursos militares próprios. Em vista disto, os bolivianos tiveram que ceder a 191000 Km2 do que era na época a parte mais rica do seu território a troca de uma indenização de £ 2.000.000 e da construção por parte do estado brasileiro da ferrovia Madeira Mamoré, que deveria ligar a Bolívia ao Atlântico via rio Amazonas.

Em verdade, olhando por um ponto de vista brasileiro, as questões de segurança por trás da anexação do Acre são muito mais complexas do que possam parecer. O próprio Rio Branco comenta o fato de existir nesta área pivô a presença de forças políticas exógenas ao continente: trata-se da *bolivian syndicate*, uma empresa privada de capital anglo-americano que via concessão do Estado boliviano ia explorar as riquezas do Acre por meio do sistema conhecido como *chartered company*, muito empregado pelas potências europeias para a colonização do continente africano.

[36] A proposta boliviana era a de receber em troca do Acre os territórios perdidos com os acordos de 1867, que incluíam os acessos navegáveis ao Rio Paraná, via o que hoje é o Mato Grosso, mais os acessos às duas margens do Rio Madeira e também aos territórios a oeste do rio Jauru.

O Brasil estava envolvido, desde o início do século XIX com a questão da livre circulação na bacia amazônica[37] e viu como ameaçadora a intromissão saxã em assuntos do subcontinente. A cobiça estrangeira pela Amazônia se manifestava desde os tempos coloniais e permitir que a tal companhia norte-americana se estabelecesse na região significava permitir que navios estrangeiros tivessem livre trânsito pelo território brasileiro. Isso é muito bem descrito por Meira Mattos:

> A Bolívia mostrou-se completamente incapaz de ocupar a região reivindicada. Não encontrou recursos para superar o fato consumado de a área já estar ocupada pacificamente e transformada em importante manancial econômico, quando La Paz descobriu-se e lembrou de reclamá-la. A Bolívia, como única e final alternativa, resolveu arrendá-la a um sindicato anglo-americano que se encarregaria de explorá-la e ocupar-se de sua segurança. Abria mão o governo Boliviano de seus deveres soberanos – de administrar e cobrar impostos – para uma chartered company, do tipo que os europeus contratavam para explorar suas colônias africanas. Aceitar-se como válido o contrato do governo de La Paz com a Bolivian Syndicate, equivaleria a conformar-se com a instalação, no centro da América do Sul, de um poder econômico

[37]É importante observar, junto com Bandeira (1998, "b") e Doratioto (2002), que no século XIX o Brasil adotou uma política dual com relação à navegação internacional nos Rios da Prata e Amazonas. No rio da Prata – o elo essencial das comunicações entre o Rio de Janeiro e o Mato Grosso – o Brasil atuou em apoio à Inglaterra, exigindo a livre navegação no Rio Paraná – o que foi, inclusive, a causa da campanha contra Rosas e posteriormente contra Lopez. Já no rio Amazonas, onde o Brasil era incontestavelmente o Estado preponderante da bacia, não era aceita a livre navegação, exatamente para evitar a presença estrangeira na Amazônia brasileira.

> internacional em área exclusivamente dependente do Brasil para a sua entrada e saída (MATTOS, 1980, p. 59).

Por fim, a ação do governo brasileiro teve apoio do Peru pelo mesmo motivo, aliás, devemos assinalar que o próprio Peru reivindicava o território do Acre e também fazia reclamações de parte da Amazônia brasileira e, apesar disso, os dois fizeram causa comum frente à ameaça estrangeira.

Para descrever os ganhos que o Brasil teve com a aquisição do Acre, e, consequentemente, as perdas que teve a Bolívia, citamos o barão de Rio Branco:

> [...] o Brasil incorpora ao seu patrimônio um território mais extenso que o de qualquer dos Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Santa Catarina, território que produz renda anual superior à de mais de metade dos vinte Estados da nossa União. Não foram, porém, vantagens materiais de qualquer ordem o móvel que nos inspirou. Desde muito se conheciam as riquezas do Acre, que eram os nossos compatriotas os únicos a explorar; entretanto, o Governo persistiu sempre em considerar boliviano aquele território e dar à Bolívia as possíveis facilidades para o utilizar. Foi preciso que a própria segurança deste continente fosse ameaçada pela tentativa de introdução do sistema perturbador das Chartered Companies, e que nos convencêssemos da impossibilidade de conservar as boas relações, que tanto prezamos, com a nação boliviana, enquanto existisse sob sua soberania um território exclusivamente habitado por brasileiros que lhe eram hostis, para que se produzisse a nossa ação em busca dos resultados agora obtidos (RIO BRANCO, 2003, p. 56).

Porém, devemos informar que as tais "vantagens materiais" duraram pouco. O látex produzido no Acre logo passou a sofrer com a concorrência do produzido pelos ingleses na Ásia e, em consequência, o ciclo da borracha brasileiro entrou em decadência. Aliás, foi assim também com os chilenos no caso do salitre. Depois de ter infligindo à Bolívia desgraças de toda ordem, o espólio que o Chile teve da contenda, o salitre, não conseguia concorrer com os produtos sintéticos produzidos na Alemanha e, como veremos, vai ser assim também no caso do Chaco, uma guerra fomentada por causa de recursos petrolíferos que ninguém sabia que era de exploração inviável, isso no próximo item.

C. A Guerra do Chaco: uma questão referente ao arranjo platino

Treze anos passados da publicação da primeira edição de *El factor geografico em la politica sudamericana*, um novo conflito veio demonstrar a capacidade de diagnose da teoria de Malagrida. Estamos nos referindo à Guerra do Chaco (1932–1935), que pôs em lados opostos Paraguai e Bolívia e foi a maior guerra das Américas no século XX.

O Chaco Boreal localiza-se na porção setentrional da bacia platina, mais precisamente ao norte do rio Pilcomayo, estendendo-se até próximo à fronteira do Brasil e ao altiplano boliviano – trata-se de um lugar extremamente inóspito, exatamente pelo seu clima quente e seco. Argentina, Paraguai e Bolívia dividem o Chaco e a causa da guerra foi exatamente os desentendimentos quanto à localização da fronteira entre os dois últimos.

Sempre pouco povoado, o Chaco foi realocado de jurisdição várias vezes na época colonial, conforme os espanhóis mudavam a

organização territorial-administrativa, até ele ser totalmente englobado pelo vice-reinado do Rio da Prata. Com a independência hispano-americana, a balcanização do vice-reinado platino e a fundação da Bolívia, o Chaco passou a constituir uma perigosa e mal demarcada zona de descontinuidade entre as duas repúblicas, o que constituiu um problema desde os primeiros tempos de autonomia política.

A causa da guerra foi a necessidade boliviana de acesso às duas margens do Rio Paraná, de onde os bolivianos poderiam instalar um porto e ter acesso ao oceano Atlântico via Argentina. Em segundo lugar, tem-se o interesse paraguaio (leia-se: argentino) sobre a possibilidade de exploração do petróleo do Chaco, o que quase deu a iniciativa do ataque para os paraguaios. A existência das fronteiras abertas e da controvérsia sobre a sua localização serviram de estopim para o conflito.

A descoberta de petróleo serviu para tornar mais crítico o problema territorial. Não que ele tenha sido exatamente a causa do conflito em si, mas a sua presença atiçou a cobiça estrangeira na região, principalmente da Argentina que, somadas as pretensões dessa república para a bacia do Prata, contribuiu para que o conflito assumisse grandes proporções.

No mais, basta lembrar que os dois países já haviam sofrido pesados reveses em ocasiões passadas, o que sem dúvida contribuiu para a escalada do conflito: por esse motivo os dois lados se mostraram aguerridos nos combates, até pelo tamanho das duas economias, as proporções da guerra do Chaco são impressionantes.

Não é necessário desenvolver tese das mais elaboradas para defender que a Guerra do Chaco se ajusta ao conceito europeu de "guerra total", bastando para isso analisar alguns dados: a Bolívia, na época com uma população de três milhões de habitantes,

arregimentou um efetivo de 200000 homens, enquanto o Paraguai, com apenas um milhão de habitantes, reuniu com seu esforço de guerra 150000 combatentes, deste total, 60000 bolivianos, e 31500 paraguaios perderam a vida devido aos combates ou pela inanição.

Ainda que a maior parte das fontes consultadas aponte a Bolívia como a provocadora do conflito, com a tomada do fortim paraguaio *Mariscal Carlos Antônio Lopez*, é bom assinalar que as duas repúblicas passaram a década de 1920 se preparando para a guerra, sendo constatadas movimentações de tropas paraguaias em território incontestavelmente boliviano, sendo que o exército paraguaio chegou a assaltar, em 1928, a posição boliviana conhecida como *Fortim Vanguardia*.

Em termos estritamente militares, a Guerra do Chaco representou a transição entre a guerra de trincheiras do primeiro conflito mundial e a guerra de movimento do segundo. De fato, junto com as batalhas encarniçadas pela tomada de pontos fortificados protegidos por arame farpado, tem-se (ainda que de maneira incipiente) o uso de carros blindados, estes, apesar de seu número reduzido, passaram a ser utilizados de forma mais coerente do que na primeira guerra mundial e prestaram valioso serviço nos campos, tanto como arma de choque quanto para movimentos que exigiam grande mobilidade.

Nesta época, apesar das fortificações ainda marcarem a paisagem do campo de batalha, está certo quem diz que o conflito do Chaco foi uma guerra de movimento, onde destacaram-se as manobras do general paraguaio José Félix Estigarríbia. Os bolivianos, que tinham a vantagem numérica e ainda contar com a vantagem da iniciativa, eram mal comandados e não contavam com apoio internacional como tiveram os paraguaios.

Além dos fatores acima listados, devemos assinalar que o condicionante geográfico acabou sendo decisivo para os resultados

da pugna: a condição de mediterrânea da Bolívia – de forma mais drástica do que no Paraguai – acabou por estrangular o sistema de defesa boliviano, que contava basicamente com o Chile para receber suprimentos do estrangeiro. Sabemos nós que a logística ocupa papel preponderante em qualquer conflito moderno, e no caso do Chaco, ela contribui para o mal desempenho boliviano.

O Paraguai, por intermédio do rio Paraná e gozando de uma rede ferroviária pouco mais desenvolvida, conseguiu estabelecer uma sólida linha de abastecimento que ligava assunção ao campo de batalha. Essa linha, tinha como base de apoio a cidade de Puerto Casado, que era ligada a Assunção pelo rio Paraná; de Puerto Casado seguia-se uma viagem de trem até Isla Poí, principal base paraguaia no teatro de operações.

Já a Bolívia, sem rios navegáveis ou estradas de ferro, precisava transportar tudo o que era necessário em uma pequena frota de caminhões que eram frequentemente acometidos pela força aérea Paraguaia, assim sendo, os paraguaios acabaram por possuir um sistema de organização e provimento muito mais eficiente que o boliviano, o que contribuiu de forma decisiva para o resultado da guerra.

Na verdade, o Paraguai do começo do século XX era, como já vimos, um satélite argentino. Moniz Bandeira nos conta que após a Guerra da tríplice aliança, a derrocada econômica do Brasil e a falência do Banco Mauá, o capital argentino acabou por substituir o brasileiro no Paraguai. O último soldado brasileiro deixou o Paraguai em 1876 e a economia decadente do Brasil não conseguia empreender a ocupação econômica do país conquistado, e esse vácuo de poder passou a ser explorado pelos portenhos.

A Argentina patrocinou o levante dos liberais paraguaios na revolução de 1904 e por esta época o grande temor brasileiro era a possibilidade do governo argentino anexar o Paraguai

(BANDEIRA, 1998, p.165, "a"). Do que já foi visto no capítulo II, cabe acrescentar que seguindo os trilhos do plano ferroviário argentino até Assunção estava a indústria da carne e do cereal portenha. Junto com a vertebração viária estava a ocupação econômica do Paraguai, e a Argentina não anexou o Paraguai porque sabia que isso provocaria a reação do Brasil.

> O Brasil não se conformou, naturalmente, com a completa perda de influência sobre o Paraguai e acompanhou com profunda suspicácia o impulso dado pela Argentina ao seu plano de comunicações com a Bolívia, mediante a ligação direta Buenos Aires-La Paz e construção de duas transversais ferroviárias do Chaco Meridional: Embarcación-Formosa e Metan-Resistencia. Segundo a percepção do Governo brasileiro, ela, já a predominar sobre o Paraguai, voltara suas vistas para a Bolívia, que, depois de 1904, a política do Chile estava a atrair para o Pacífico. O temor do Estado-Maior do Exército, bem como do Ministério das Relações Exteriores, era de que a Argentina, a dispor de importantes recursos (petróleo, gado e cereais), boa organização econômica e constituindo, na América do Sul, "potência de primeira grandeza", com "superioridade militar terrestre, marítima e aérea", sobre o Brasil, tentasse absorver a Bolívia, além do Uruguai e do Paraguai, e assim recompor as fronteiras do Vice-Reino do Rio da Prata. (BANDEIRA, 1998, p.168, "a")

A passagem citada muito nos faz refletir sobre o significado que a *Projeção continental do Brasil* tem para a sua época. Ela é uma síntese construtiva de como as elites dirigentes brasileiras interpretavam a dinâmica de forças que influenciavam os principais atores continentais do período.

Aos olhos do Brasil, as consequências da guerra do Chaco poderiam ser desastrosas: uma vitória Boliviana, que seria a melhor das hipóteses, só aumentaria a dependência desta república ao porto de Buenos Aires, o que de certo frustraria as expectativas brasileiras de satelitizar a Bolívia; enquanto uma escalada paraguaia também seria péssima, porque seria um passo à frente no projeto argentino de deixar sob seu julgo toda a bacia do Rio da Prata. Dada a condição de dependência do Paraguai para com a Argentina se ele lograsse estender seus domínios até as margens do altiplano boliviano então a Argentina poderia unificar toda a bacia platina com um só golpe de força contra o Paraguai.

Uma componente importante desta delicada equação diz respeito à política doméstica boliviana. Tomando por base os escritos do professor paraguaio Benjamín Vargas Peña (1988), onde se afirma que o estado de tensão social dentro da Bolívia – principalmente depois da vitória Paraguaia de Ingavi, a 8 de junho de 1935 – quase conduziu o país à balcanização, uma vez que os separatistas bolivianos de Santa Cruz procuraram se aliar com o Paraguai, chegando a propor a união perpétua Paraguai - Santa Cruz.

Essa contradição interna boliviana seguramente pesou sobre as negociações de paz com o Paraguai, uma vez que aquela Bolívia que em 1932 havia dado início à guerra agora precisava não apenas negociar o território perdido para o Paraguai como também garantir-se contra os separatistas. Aqui tanto Peña como Bandeira aventam a hipótese de um Paraguai Amazônico gerido a partir da criação de laços de união com Santa Cruz, o que levaria ao desequilíbrio a correlação de forças no subcontinente.

Outro motivo que levava a Argentina a apoiar o Paraguai era o petróleo recém descoberto no Chaco boliviano. O petróleo boliviano começava a ser explorado pela empresa britânica Standard Oil, porém, no caso da vitória paraguaia, os

hidrocarbonetos seriam explorados pela estatal argentina, a *Yacimientos Petrolíferos Fiscales* (YPF).

A guerra do Chaco terminou em 1935, com as negociações se estendendo até 1936. Na conferência de paz foram negociadas questões referentes às aquisições territoriais do Paraguai, com a diplomacia brasileira atuando, obviamente, para reduzir as dimensões paraguaias para aquelas anteriores ao conflito. Por final, o Paraguai conquistou terras que nunca produziram petróleo em quantidade economicamente viável para exploração; para a Bolívia, mais uma tentativa frustrada de obter um caminho para o oceano.

3. O *"HEARTLAND"* SUL AMERICANO

Até esta altura do capítulo, vimos a concepção de Bolívia de Carlos Badia Malagrida: para ele, o território boliviano é um enclave desnecessário, um obstáculo para a integração continental que está fadado ao desaparecimento. Neste aspecto, Mário Travassos parece ser um pouco mais construtivo, partindo das premissas deixadas pelo autor espanhol, ele vai avaliar o papel do território boliviano como sendo o pivô da política continental, como um elo que articula Estados distintos e vez ou outra hostis entre si.

Se em Malagrida o território Boliviano é visto como um erro dos arquitetos da emancipação, para Travassos essa república cumpre a função de núcleo estratégico do continente. Por sua posição axial no arranjo político continental, por ela se projetar sobre as duas principais bacias hidrográficas e por ser o ponto para onde todas as linhas de menor resistência convergem (*mapa 15*), é que o complexo urbano formado pelas cidades de Sucre,

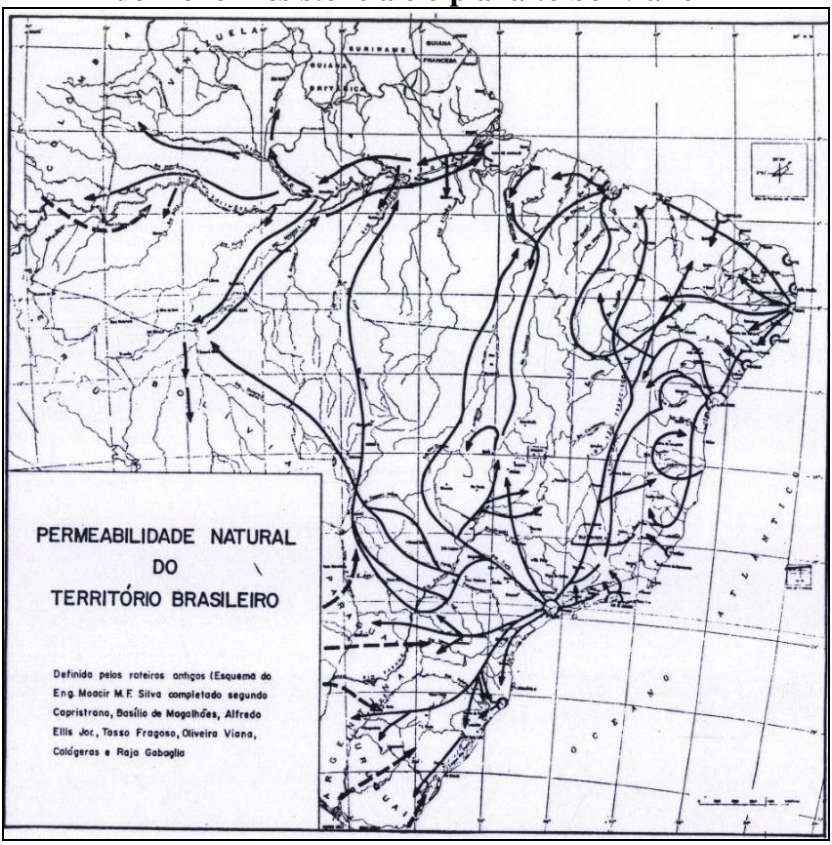
Cochabamba e Santa Cruz é avaliado como sendo de importância máxima para o domínio do continente.

Esse, na verdade, não é um entendimento tão distante dos de Malagrida. Por vezes ele trata da situação da Bolívia de forma parecida, em trechos dispersos, porém muito claros, como verificamos a seguir:

> A posição cêntrica da Bolívia no mapa americano lhe outorga um papel preponderante na política internacional daqueles países, que em certos pontos recorda a missão particularíssima que corresponde à Suíça na vida européia. Como a Suíça, ocupa uma zona continental que atua como nexo como vários países heterogêneos e acaso rivais. Como a Suíça, vive privada do acesso ao mar vivendo condenada a convergência de alheias vontades. Como na Suíça seu solo é montanhoso e carece de coerência e unidade (MALAGRIDA, 1946, p. 161).

Ainda que, na maioria das vezes Malagrida se dirija à república do altiplano como um erro geopolítico de vida limitada, a citação que transcrevemos apresenta uma análise territorial coerente e bem menos radical do que é de seu costume. Este entendimento é bastante caro para Travassos, que vai adapta-lo de forma criativa em todo transcurso de sua obra. Travassos não trata do desaparecimento "natural" da Bolívia, mas procura avaliar as influências de suas características para um contexto de correlação de forças.

Mapa 15 - Linhas brasileiras de menor resistência e o planalto boliviano[38]



Fonte: COUTO E SILVA (1981, p. 40).

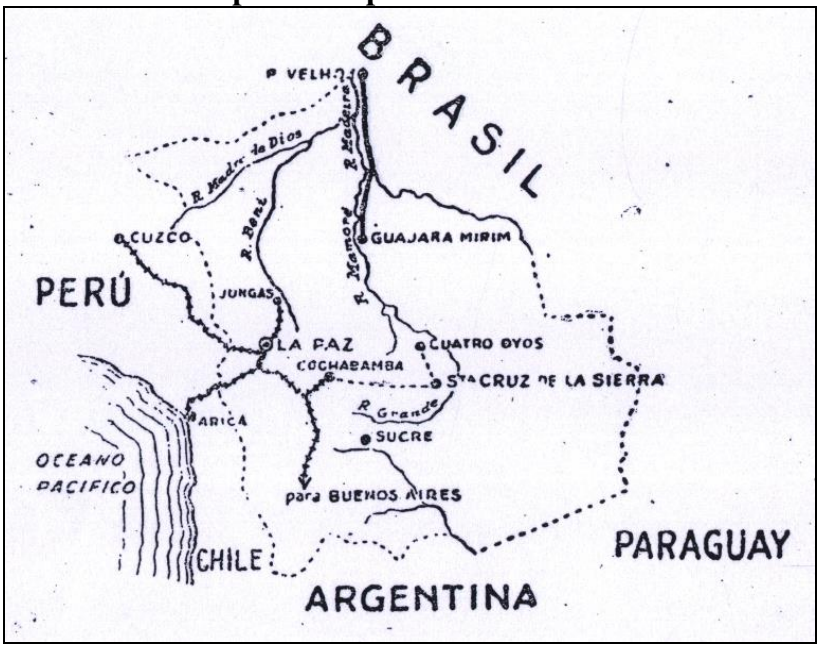
[38] No mapa apresentado por Golbery do Couto e Silva aparecem as via "naturais" de circulação brasileiras. Elas são formadas não apenas pelos rios, mas também pelos setores do território mais favoráveis à mobilidade terrestre, e que em outras épocas serviram de trilhas para os bandeirantes, os vaqueiros e as tribos do Brasil pré-colonial. Notar que o planalto boliviano é o ponto de convergência destas linhas, sendo que o mesmo acontece com as linhas de menor resistência platinas e Andinas.

> O caso da Bolívia foi vulgarizado pelas próprias consequências da Guerra do Pacífico. Após todas as discussões em torno da sua triste situação de país mediterrâneo ficaram em franca evidência as verdadeiras causas de sua instabilidade. De um lado a sua vinculação geológica à estrutura andina, de outro sua oscilação diante as bacias lhe corroem os flancos – a amazônica e a platina. Com efeito; a situação da Bolívia é hoje das mais delicadas. Amarrada geologicamente à Cordilheira dos Andes, sofre diretamente os efeitos das discordâncias entre o Chile e o Peru. Trabalha pelas bacias amazônica e platina oscila, instável, entre Argentina e o Brasil (TRAVASSOS, 1935, p. 62 -63).

Notemos que as duas últimas citações tem uma grande semelhança. Contudo, quando contextualizadas em suas respectivas obras, as conclusões a respeito do valor estratégico da Bolívia são muito diferentes. A Bolívia, que em Malagrida aparece como um obstáculo à integração sul-americana, vai se enriquecer em significado no pensamento travassiano exatamente por seu papel vinculador e dinamizador dos transportes (*mapa 16*).

É comum encontrar-se, principalmente depois dos escritos de Lewis Tambs, a defesa de que a Bolívia cumpre funcionalmente o papel de *heartland* continental, em referência explícita à famosa teoria do Geógrafo e Político inglês Halford Mackinder. Afirma-se ainda que Travassos seja uma espécie de seguidor de Mackinder, ou que pelo menos a obra do autor inglês influenciou suas conclusões. Isso está bastante consolidado nos escritos de seus comentadores. Diante disso, parece-nos justificável a abertura de um parêntesis no nosso texto para lembrarmos das ideias do geógrafo inglês.

Mapa 16 - O planalto boliviano[39]



Fonte: TRAVASSOS (1935, p. 43).

Já mencionamos nas nossas primeiras linhas o nome de Halford Mackinder e é muito provável que seja impossível escrever um trabalho sobre teoria geopolítica sem fazê-lo. Autor da tese definida por Haushofer como "a maior de todas as concepções geográficas", Mackinder foi autor do modelo geopolítico que mais ganhou releituras no século XX. Sua tese, ainda que condensada

[39] No mapa se mostra com clareza a projeção do triângulo formado pelas cidades de Cochabamba, Santa Cruz e Sucre. Enquanto o vértice mais ocidental do triângulo, ou seja, Cochabamba vincula a bacia do Rio da Prata com a América Andina, a Cidade de Santa Cruz consegue o acesso à bacia Amazônica por meio de uma conexão com Cuatro Ojos.

em um número reduzido de páginas, apresenta um complexo sistema de raciocínio que integra a geografia à história.

Proferido em forma de conferência em 1904 e posteriormente publicado no boletim da *Royal Goegraphical Society* o modelo de Mackinder, também conhecido pelo nome de "teoria do poder terrestre", por ser a antítese da "teoria do poder marítimo" de Alfred Mahan, é a principal teoria geopolítica, exatamente pelo número e importância de suas derivações.

Essa teoria trata das relações entre os Estados centrais em escala global, o que é feito a partir de um ponto de vista britânico na época que a ilha da rainha Victória era a potência hegemônica do planeta. Em fins de XIX, a Inglaterra defrontava-se com a nova potência industrial da Europa, a Alemanha, enquanto, desde o início do mesmo século, ela tinha problemas na extremidade sul da Eurásia com a Rússia czarista e esta disputa ficou conhecida com o nome de "*the great game"*. A teoria mackinderiana no fundo é uma avaliação da situação britânica sobre aquela conjuntura, onde novos atores pareciam pôr em xeque a *Pax Britânica*.

Almeida Mello (1999, p.40-41) afirma que a teoria de Mackinder está assentada sobre três pilares: o princípio da causalidade geográfica nos eventos históricos, o pioneirismo na percepção de um sistema político fechado de dimensões planetárias e a oposição constante entre as talassocracias estabelecidas nas periferias da Eurásia (Inglaterra, Japão e posteriormente os EUA) e as potências terrestres alojadas no interior do grande continente (logicamente, a Rússia).

O modelo de Mackinder preconiza a Eurásia como o palco perene da política mundial: é lá que se encontra a maior parte da população mundial, dos recursos naturais e dos principais poderes políticos. No interior dela está a planície euroasiática a cavalheiro dos rios Gobi, Yenessei e Volga, tendo nos Urais o "verdadeiro

núcleo da área eixo" (MACKINDER, 1954, p. 81), sendo o seu elo de comunicação com a Europa o amplo "istmo" entre o Báltico e o Mar Negro. Foi por essa passagem de centenas de quilômetros que as hordas nômades invadiram a Europa na Idade Média e foi também por onde as divisões alemãs tentaram penetrar a grande planície central na segunda guerra mundial (1939-1945).

> A concepção de Eurásia que assim chegamos, é a de uma terra contínua, limitada pelos gelos ao norte e pela água nas demais partes, que mede 21 milhões de milhas quadradas (54 milhões de quilômetros quadrados), ou seja, mais de três vezes a extensão da América do Norte, e cujo centro e o norte, que medem por volta de 9 milhões de milhas quadradas (23,3 milhões de quilômetros quadrados), ou seja, mais de duas vezes a extensão da Europa, não tem nenhum curso de água que chegue ao oceano, mas, por outro lado, excetuando-se a região dos bosques sub-árticos, são geralmente favoráveis a mobilidade de homens que montam cavalos ou camelos. Ao leste, sul e oeste deste coração terrestre se encontram regiões marginais, em forma de um amplo semicírculo, que são acessíveis aos navegantes. De acordo com sua conformação física, essas regiões são quatro, e não é extraordinário que em geral coincidam com as esferas de ação de quatro grandes religiões: budismo, bramanismo, islamismo e cristianismo (MACKINDER, 1975, p.74).

O "coração terrestre", ou seja, a planície euroasiática por nós destacada na citação, é a chave de todo o sistema de reflexão mackinderiano, inacessível por todas as direções pelo poder marítimo, flanqueada por regiões superpovoadas, altamente propícia para a mobilização terrestre (seja pelo uso de cavalos ou

camelos ou veículos motorizados) e autárquica de todos os recursos estratégicos como o petróleo e os metais, essa região tem todas as características – para usar um termo do próprio autor – de ser a mais inexpugnável das fortalezas naturais (MACKINDER, 1954, p.82). É importante frisar que em sua primeira versão, ou seja, a de 1904, essa região do planeta era denominada de *pivot area*, passando, a partir do livro de 1919[40], a ser chamada de *heartland*, termo por nós adotado. Se quisermos uma definição sucinta deste conceito, basta consultarmos o artigo de 1943: "O *heartland* é a parte norte e interior da Eurásia. Estende-se desde as costas árticas até os desertos centrais e tem seus limites ocidentais ao largo no largo istmo entre os mares Báltico e Negro". (MACKINDER, 1954, p. 88)

A visão geo-histórica do autor diz respeito exatamente à importância que a *pivot area* ou o *heartland* possui para a história mundial. Na Idade Média, como já assinalamos, ela foi a rota de penetração e a base avançada das tribos nômades que invadiam a Europa, e, por causa deste fenômeno, tem-se a implantação de Estados cristãos militarizados, como é o caso da Polônia e da Áustria, bem como segundo Mackinder, é moldada a índole belicosa do povo europeu.

A modernidade é fundada com a neutralização dessa pressão asiática sobre a Europa. A contraofensiva ocidental se dá por dois movimentos, realmente independentes, mas que para efeitos históricos tiveram o mesmo significado: a leste, os grãos russos do pequeno reino de Moscóvia pegaram em armas em busca de terras agricultáveis e acesso ao mar, numa jornada que só terminaria nas costas anecumênicas do oceano Pacífico. Isso não só provocou o

[40] O livro intitulado *Democratic ideals and reality* é um aperfeiçoamento das ideias já contidas na conferência de 1904. O termo *pivot area* foi rebatizado de *heartland.*

tamponamento do "istmo" entre o Báltico e o Negro como também culminou com a criação do maior império terrestre da história: a moderna Rússia. O segundo movimento, esse sim mais lembrado pelos nossos livros de história, foi conduzido pelos portugueses de Vasco da Gama. Enquanto os russos se enclausuravam no heartland, as potências marítimas do oeste se lançavam ao mar e construíam seu cinturão de bases pelos oceanos, sendo que a chegada dos europeus – via rota do Cabo – para as costas da Ásia esmagou de vez a retaguarda daquelas tribos que hostilizavam a Europa. Temos, portanto, no século XVI a reviravolta do poder marítimo europeu sobre o poder terrestre asiático que fundou o primeiro grande momento da história moderna: a era colombiana.

Por quatro séculos viveu-se a era colombiana, ou seja, a época que o poder marítimo, traduzido pela posse de bases ao redor da grande ilha mundo, pela manutenção de poderosas marinhas de guerra e pelo controle das rotas comerciais eram a chave para domínio o mundial. Sob essa orientação, revezaram-se como potência dominante, Portugal, Espanha, Holanda e Inglaterra, mas Mackinder deduziu que esta era estava prestes a acabar.

A grande mobilidade representada pela invenção do transporte ferroviário propiciou às sociedades, pela primeira vez, um veículo mais rápido do que os navios à vapor. A locomotiva daria aos impérios continentais um meio versátil de mobilização e concentração de forças até então só possível pelos transportes aquáticos. A construção destes magníficos cavalos mecânicos tornariam possíveis a exploração das riquezas inexploradas no *heartland* por estarem até então inacessíveis aos meios de transportes marítimos; e, especialmente, a construção da ferrovia transiberiana pelo governo czarista perturbava Mackinder sobre os perigos que a Rússia poderia representar para o equilíbrio de forças mundial a partir de então. Os poderes potenciais daquela

região central, até então adormecidos por estarem inacessíveis, poderiam dar a Rússia condições de dominar a Eurásia e depois dela o mundo. Ter-se-ia então a era pós-colombiana.

> À medida que consideramos esta rápida revisão das principais correntes históricas, não se tem evidenciado uma certa persistência da relação geográfica? Não é essa região pivô da política mundial essa extensa zona da Eurásia que é inacessível aos navios, mas que antigamente estava aberta aos ginetes nômades, e está hoje a ponto de ser coberta por uma rede de ferrovias? Têm existido e existem nesta zona as condições de uma mobilidade de poder militar e econômico que tem um caráter transcendente, ainda que potencialmente, a Rússia substituiu o império Mongol. Sua pressão sobre a Finlândia Escandinávia, Polônia, Turquia, Pérsia, a Índia e a China substitui os ataques centrífugos dos homens das estepes (MACKINDER, 1975, p. 79).

Está aí a ideia que a política mundial possui como elemento constante, a eterna posição entre as potências insulares e a potência continental monopolizadora do *heartland*. Com o fim da era colombiana e o estabelecimento da Rússia como potência terrestre, o coração continental projetaria seu poder para as extremidades da Eurásia mais do que nunca, sendo que, em vão, as potências insulares conseguiriam sozinhas se estabelecer nas extremidades do continente e deter o ímpeto do Estado russo. Essa franja continental, área de influência direta do *heartland*, o geógrafo denominou *inner crescent* (ou crescente interno), onde se daria o contato entre as talassocracias e o poder continental, seguido pelo *other crescent* (crescente externo), a periferia do sistema

internacional e a área de influência indireta do coração continental. De onde o autor tirou a máxima:

> Quem domina a Europa Oriental controla o heartland; quem domina o Heartland controla a World Island; quem domina a World Island controla o mundo. (MACKINDER *apud* MELLO, 1999, p. 56).

Independente do grau de acerto que o autor britânico logrou em termos de avaliação prospectiva (afinal, o poder terrestre russo não conseguiu fundar o império mundial), cabe assinalar que a rivalidade entre o poder marítimo e continental foi uma marca do século XX. O grande objetivo da teoria do poder terrestre é impedir o surgimento de um poder político suficientemente vigoroso para unificar toda a Eurásia, o que tornaria as ilhas britânicas um simples apêndice desse novo poder. E na mentalidade do autor, isso se daria pelas relações teuto-russas, sendo que a Inglaterra deveria impedir a aliança entre Alemanha e Rússia ou a conquista militar de uma pela outra; isso implicaria na união de todas as potencialidades naturais do território russo com a capacidade industrial alemã, proporcionada por essa união, levaria à construção de um poder anfíbio capaz de subjugar o resto do mundo.

Contextualizada com a sua época, o que se nota é a coerência com a tradição da política externa britânica, que, desde a guerra dos trinta anos (1618-1648), procura impedir a unificação do continente europeu pela força. Um poder magno que integrasse toda a Europa o que tornaria a ilha britânica um satélite da Europa, o que também inviabilizaria o projeto britânico de ser uma potência naval e colonial.

Para ilustrar com um exemplo, parece-nos digno de nota o discurso de Winston Churchill na Segunda Guerra Mundial (1939-1945): “Por quatrocentos anos a política externa da Inglaterra tem sido de se opor ao mais forte, mais agressivo, mais dominador poder do continente, e, particularmente, prevenir que os países baixos não caiam na mão de tal poder” (CHURCHILL,1977, p. 52). E continua adiante:

> Observem-se que a política da Inglaterra não leva em consideração qual é a nação que deseja dominar a Europa. A questão não é que se trate da Espanha, ou da monarquia francesa, ou do império francês, ou o império germânico, ou o regime de Hitler. Não tem nada a ver com os governantes ou com as nações; concerne somente qual é o mais forte ou o tirano dominante potencial. Assim sendo, não devemos nos importar de sermos acusados de pró-franceses ou antigermânicos. Se as circunstâncias fossem o reverso, poderíamos ser pró -germânicos e antifranceses. É uma lei de prática pública que estamos seguindo, e não mero expediente ditado por circunstâncias acidentais, afetos ou desafetos, ou quaisquer outros sentimentos. [...] Pois acreditem-me, se qualquer daqueles poderes, Espanha, Luís XIV, Napoleão, Guilherme II, tivessem, com a nossa ajuda, se tornado os senhores absolutos da Europa, poderiam ter-nos despojado, nos reduzido à insignificância e a penúria no alvorecer de sua vitória (CHURCHILL,1977, p. 52).

Por fim, buscando uma síntese de ideias para nossa comparação, não parece que estaremos nos alongando em demasia se buscarmos em um especialista no assunto a citação que melhor descreva o modelo mackinderiano:

> Essa teoria tinha como ideia-chave a existência de uma rivalidade secular entre dois grandes poderes antagônicos que se confrontavam pela conquista da supremacia mundial: o poder terrestre e o poder marítimo. O primeiro sediava-se no coração da Eurásia e, mediante uma expansão centrífuga, procurava apoderar-se das regiões periféricas do velho mundo e obter saídas para os mares abertos. O segundo, situado nas ilhas adjacentes ou nas regiões marginais eurasianas, controlava a linha circunferencial costeira do grande continente e, mediante uma pressão centrípeta, procurava manter o poder terrestre encurralado no interior da Eurásia (MELLO, 1999, p. 11).

Voltemos então para o objetivo do nosso capítulo: avaliar segundo os preceitos travassianos a importância da Bolívia na política internacional do continente. Por muito se tem dito – e não totalmente sem razão – que existe a conexão teórica direta entre Mackinder e Travassos. Quem faz essa afirmação alega uma similitude entre o conceito *heartland* e o triângulo estratégico alocado sobre o divorcio aquario sul-americano. Do que discutimos até aqui, fica evidente que foi Malagrida e não Mackinder o grande inspirador das ideias do geopolítico brasileiro.

A síntese desenvolvida por Travassos parte da utilização do modelo regional de Malagrida e das preocupações das elites dirigentes brasileiras (o que inclui burocratas da estatura de um José Bonifácio ou de um Barão de Rio Branco).

Já dissemos com o apoio de Pfrimer e Roseira (2009) que Lewis Tambs foi o primeiro a fazer uma relação direta entre as características do território boliviano como *heartland* mackinderiano. Em uma clara referência aos escritos do geógrafo inglês, Tambs parte para a defesa de um h*eartland* sul-americano, como se observa na citação:

> Quem controla Santa Cruz comanda Charcas. Quem controla Charcas comanda o *heartland*. Quem controla o *heartland* comanda a América do Sul (TAMBS *apud* PFRIMER; ROSEIRA, 2009, p.08).

Mas qual seria a relação entre Travassos e Mackinder, a quem dedicamos tanto do nosso espaço? Sem dúvida que essa é uma interrogação das mais importantes. É impossível afirmar, até pela ausência de citações e registros, que Travassos foi leitor de Mackinder. No entanto, pelo que foi pesquisado, é cabível afirmar que os dois eminentes autores (Mackinder e Travassos) beberam das fontes de Ratzel. Tanto a análise do significado do *heartland* para a política continental quanto a interpretação do significado do planalto boliviano para o concerto sul-americano são conclusões tiradas sobre os conceitos de *lage* e *raum*, o que dá tanto para um como para outro a ancestralidade de Ratzel.

Um exercício de Geografia comparada entre o *heartland* de Mackinder e o "triângulo estratégico" de Travassos muito pode nos ajudar. Lembremos que Mackinder descreveu o *heartland* euroasiático como uma planície central, na verdade a mais vasta extensão de terras baixas do planeta, com limites não claramente definidos e cujos rios, apesar de navegáveis, dão acesso ou às geleiras do Ártico ou a mares interiores, sem uma ligação direta portanto, com os oceanos, autarquia de recursos naturais e, por fim, é uma região de clima frio com sua consequente vegetação rasteira, que propicia a mobilidade da cavalaria.

Como já debatemos em boa parte do nosso trabalho, uma descrição sumária da Bolívia passa distante da grande planície euroasiática, começando pelo fato de que ela é um altiplano e não uma planície; do ponto de vista climatológico e fitogeográfico, também são grandes as diferenças. O território bolivianos compreende três ambientes geográficos muito diferentes, é um

território muito heterogêneo portanto, para ser comparado com o homogêneo *heartland* mackinderiano. Um elemento, no entanto, aproximam Travassos de Mackinder: a influência da teoria de Ratzel.

Uma interpretação competente da obra de Ratzel é a de que as noções de espaço e posição são complementares uma da outra. Espaço é a principal variável do progresso territorial das nações, enquanto a posição aparece não como variável e sim como constante, aliás, podemos até dizer que é a posição o fator determinante das necessidades de expansão de um território.

Países de posição mediterrânea sempre tentarão garantir amplo acesso aos oceanos, essa não deixa de ser uma constante na história da Rússia em sua vitoriosa marcha para a conquista da Sibéria; na ação militar do Paraguai de Lopez em busca de um *Paraguay mayor* e, também, na história da Bolívia quando se lança para a conquista do Chaco, buscando as águas da Baia Negra. Da mesma forma que uma potência insular vai buscar monopolizar bases continentais seguras quando isso ameaça a sua segurança. Esta é, também, a história tanto dos EUA como do Brasil em suas respectivas (e diferentes quanto aos procedimentos) marchas para o Oeste.

A Bolívia, assim como a Rússia, na história de seu desenvolvimento territorial, para usar a expressão de Almeida Mello (1999), exerceu uma pressão centrífuga para romper com o seu isolamento mediterrâneo e sofreu uma pressão centrípeta dos seus vizinhos insulares. No caso da Bolívia, essa pressão centrípeta foi exercida, como fica claro, pelo Brasil, Argentina Chile e Peru. Na luta de mesma natureza, em que a Rússia foi tão vitoriosa a ponto de se tornar um dos Estados mais temidos do mundo, a Bolívia acabou por estrangular-se, assumindo o caráter de um Estado tampão – uma Suíça, como bem observou Malagrida –

condenada a oscilar frente a mudança de conjuntura no concerto continental.

> Quem quer que estude os aspectos essenciais da geografia sul-americana há de concluir que grande parte, senão a maior parte deles vem culminar no planalto boliviano, que muito bem pode considerar o centro geográfico de nossa massa continental, se admitimos esses termos em sua mais simples acepção. Por sua parte Norte passam os caminhos naturais que ligam, guiados pelas linhas sinuosas dos altos vales andinos, todos os Estados hispano-americanos a cavaleiro da Cordilheira, caminhos que o planalto boliviano pode barrar se das Antilhas por eles vierem influências estranhas de caráter econômico ou político, como foi acontecer com as de origem americanas no caso do petróleo. De outro modo, produzindo efeitos da mais terrível erosão econômica, as bacias do Prata e do Amazonas disputam o planalto boliviano, luta que certos caprichos geográficos favorecem ora uma, ora outra dessas bacias (TRAVASSOS, 1935, p.163-164).

A questão dos recursos naturais é também de grande importância, porque ao mesmo tempo que ela se traduz como poder potencial da nação boliviana, ela é motivo de cobiça do estrangeiro.

Ao longo de sua trajetória como nação mineradora, desde a prata produzida em Potosí, passando pelas possibilidades de petróleo no Chaco, o ferro de Mutun e, mais recentemente, a questão do gás natural, o planalto boliviano teve voltado para ele os olhos do grande capital minerador.

Isso nos leva a refletir sobre o ocorrido em 2006, na questão que envolveu Brasil e Bolívia pela exploração e comercialização

do gás natural produzido pela Bolívia. Vitoriosos naquela ocasião – que não se negue a legitimidade das reivindicações que foram feitas – os bolivianos não têm muitas opções de clientes para o seu gás natural: ou ele é comercializado para o Brasil ou para Argentina.

No final, a questão dos hidrocarbonetos só faz reforçar a pendularidade que este país é forçado a viver, tento que recorrer ora ao Brasil, ora à Argentina. Tendo isso em vista, parece-nos por demais claro que para a Bolívia não é praticável o total rompimento com o Brasil, e não estamos falando apenas da importância do comércio de gás: à medida que o governo boliviano se afasta do Brasil, ele se priva de uma de suas opções de contato com o mercado internacional, limitando suas opções a Buenos Aires, tão mais distante dos feixes de circulação mundial que o porto de Santos, ou o próprio Chile, onde ódios antigos devem ceder frente às necessidades econômicas. Isso aparece com muita nitidez no modelo travassiano:

> [...] a Bolívia não se contenta com um porto de mar no Atlântico – quer sua saída marítima no Pacífico. Enquanto não, sentindo o quanto lhe custa a proteção argentina, apela para o Brasil, visando um porto em correspondência mais direta com seu planalto central (Santos ou S. Francisco) (TRAVASSOS, 1935, p. 64).

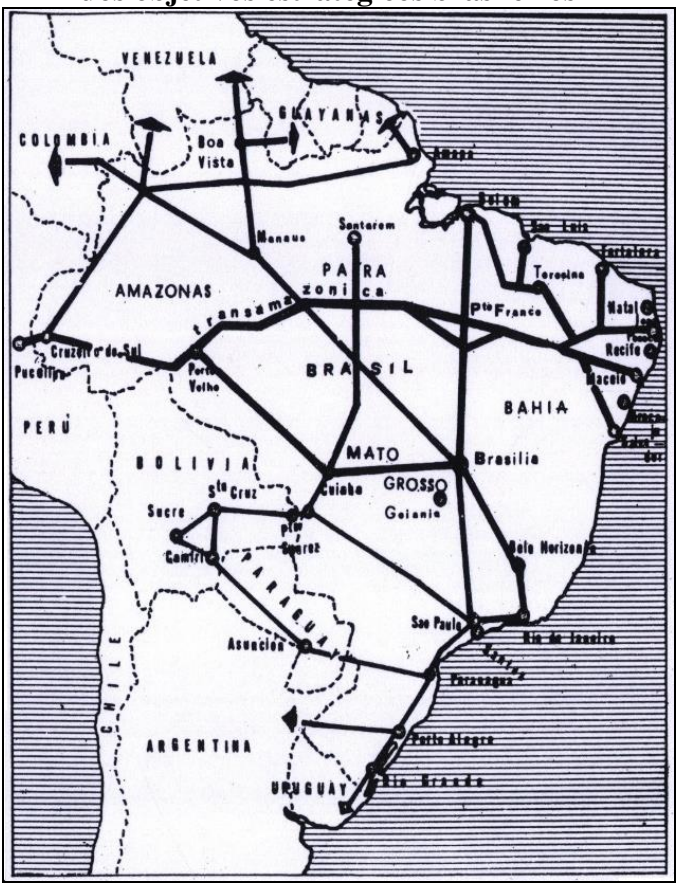
Já a Bolívia deixou-se estrangular no curso de sua história e quem quiser concluir algo de construtivo sobre a política externa boliviana deverá dizer que o objetivo nacional desta nação é garantir acesso seguro aos feixes internacionais de circulação, seja pela reconquista do que foi perdido, seja pela projeção no sentido

Atlântico, e a guerra do Chaco foi um exemplo em boa escala dos rumos que a situação pode tomar.

Outro ponto a ser discutido com relação à centralidade boliviana diz respeito ao fato de ali se cruzarem as linhas de menor resistência do continente. Isso é pleno de significado tanto para a integração do continente quanto para se pensar em defesa hemisférica. Quem quer que estude os princípios da estratégia pura não vai demorar pra perceber a importância dos nós rodoferroviários para os movimentação e suprimento de forças terrestres. No caso da América do Sul, em uma confrontação de caráter continental, tanto entre os grandes Estados do continente como contra potências exógenas, esse nó ferroviário estaria exatamente na rede urbana no planalto boliviano, que na década de 1930, Travassos assinalou como composta pelo triângulo Cochabamba, Sucre e Santa Cruz. Essa é a chave de acesso para qualquer progressão tanto no sentido norte-sul como leste-oeste.

É este triângulo que assegura as comunicações terrestres entre aquelas regiões delimitadas por Malagrida. Na década que Travassos escreveu seu livro, essa propriedade não era tão perceptível, devido, sobretudo, à carência de infraestrutura viária que articulasse as partes do continente, porém, nas décadas seguintes, o Estado argentino, brasileiro, chileno e boliviano implementaram esse núcleo viário com o melhor do que se tinha à disposição e, década por década, o triângulo estratégico boliviano foi saindo das páginas de Travassos para ganhar materialidade *(mapa 17)*.

Mapa 17 - Percepção argentina dos objetivos estratégicos brasileiros[41]



Fonte: GUGLIALMELLI (1978, p. 143).

[41] Mapa: Interpretação do general Juan Enrique Guglialmelli. Notar que o eixo Sucre-Santa Cruz do "triângulo estratégico" do planalto boliviano se encontra integrado ao dispositivo viário brasileiro. Ainda que as vias que estão assinaladas no mapa no setor norte do território brasileiro não tenham sido bem sucedidas a princípio, o mapa demonstra com clareza o objetivo do Estado Brasileiro de se integrar à América Andina.

O triângulo estratégico em muito se relaciona com as costas do Pacífico, porque é por meio dele que tanto a América platina quanto a América amazônica se comunicam com as abertas andinas, e Travassos tem algo a dizer a esse respeito:

> Embora não seja fácil prognosticar, tudo faz crer que os maiores progressos da infiltração dos interesses norte-americanos em nosso continente se farão pelas vias andinas e ao longo da costa do Pacífico. Corroboram para o nosso prognóstico, além das facilidades fisiográficas, o fracionamento político do território. Além disso é o meio mais direto para ir das Antilhas ao planalto Boliviano, verdadeiro centro geográfico do continente do sul (TRAVASSOS, 1935, p.100).

O autor está pensando aí na infiltração de capital estadunidense para o centro geográfico do continente, mas não se deve negar que o mesmo raciocínio pode também ser aplicado em termos de segurança hemisférica: qualquer ameaça, neste caso, que tome como base de operações o Oceano Pacífico, seja ela oriunda da América do Norte ou da Ásia, deve em primeiro lugar garantir suas cabeças de ponte nas abertas andinas para, a partir delas, conquistar o altiplano boliviano. Nesse sentido, parecem estar muito bem articuladas as noções de "triângulo estratégico" de Mário Travassos com a de "duas linhas estratégicas" de Malagrida.

Mas os Andes parecem mesmo ser uma couraça eficiente para problemas vindos do Pacífico. Fora todos os problemas envolvendo o tempo e as distâncias, estão a precariedade das linhas de comunicação, dependentes dos *pasos* e *nudos* andinos. Neste caso, a manutenção por parte do Brasil ou da Argentina de um poder aéreo capaz de interditar os *pasos* e *nudos* tornaria

proibitivo esse tipo de iniciativa, ou seja, a conquista do continente pelas costas do Pacífico.

Fora esse exercício imaginativo, baseado em muito nos princípios da arte da guerra que aprendemos de nossas leituras de Jomini (1949) e Lidell Hart (1982), ainda cabe neste capítulo discutir o quão particular e delicada é a situação da Bolívia enquanto Estado-tampão.

Podemos concluir a esse respeito que são três as características dos chamados Estados-tampões. A primeira delas é a sua característica de zona de amortização: ele evita o contato direto entre duas potências, mas pode levar à guerra as duas, a partir do momento em que ela for hostilizada por um dos lados, e o melhor exemplo que temos para dar a esse respeito é o caso da Polônia no início da segunda guerra mundial.

Disso deriva a segunda consequência, ainda no âmbito estratégico-militar: sempre que um Estado tampão se rebela contra um dos grandes Estados acaba sofrendo a intervenção dos dois ao mesmo tempo, como aconteceu com o Paraguai no século XIX. A terceira conclusão envolve todos os patamares das política externa e diz respeito à postura pendular. Esse tipo de estado ora se vê atrelado com um dos grandes Estados ora com outro, mas sempre se caracteriza por uma condição de dependência de um dos lados.

Tendo isso em vista, o que se deve considerar sobre a Bolívia? Sua situação é excepcional, porque ela serve de zona de tamponamento não de dois, mas de quatro grandes Estados. O que quer dizer que qualquer entrevero menor, em que a Bolívia se envolva vai contribuir para a desestabilização de todo o continente. A esse respeito Travassos é muito claro e enfático:

> A vinculação andina do território da Bolívia, em face do desentendimento entre o Peru e o Chile,

> produz constrangimento somente para a própria Bolívia, tornada praticamente mediterrânea. Pelo lado da cordilheira, apenas um ponto de fricção de pouca importância para os demais – um porto para a Bolívia. A oscilação entre as forças político-econômicas que as bacias do Amazonas e do Prata representam, essa sim pode traduzir verdadeiro motivo de apreensões internacionais mais sérias. Essas bacias significam interesses de toda a sorte, ligados às duas mais importantes nações do continente, que, se tudo as une, nem por isso estão de todo livres de possíveis estremecimentos provindos do planalto central do continente. E nisso não está todo o perigo, pois, se essas nações se estremecerem, é certo que esse estremecimento terá imediata repercussão sobre as demais. Daí o caráter continental que poderá resultar, como consequência da instabilidade geográfica da Bolívia (TRAVASSOS, 1935, p. 70-71).

Sendo assim, mais correto que o termo "Estado-tampão" para definir a Bolívia é o termo "Estado Pivô", uma vez que toda ação militar de que ela participe pode levar Peru, Chile, Argentina e Brasil a pegarem em armas num processo escalonado, que guarda semelhanças com o fim do equilíbrio europeu em 1914. Como vimos, na guerra do Chaco a Argentina apoiava o seu satélite, o Paraguai, objetivando com isso se apoderar do petróleo do Chaco.

O Brasil, ciente do problema de uma projeção paraguaia que poderia inclusive chegar à Amazônia caso Santa Cruz se aliasse ao Paraguai, foi solidário com a Bolívia e, no caso de uma intervenção argentina em prol do Paraguai, o Brasil entraria na guerra ao lado da Bolívia. A troca de visitas na época entre os presidentes Getúlio Vargas e Agustín P. Justo, da Argentina, tiveram o objetivo de evitar o desastre.

Antes disto, situação semelhante se observou na guerra do Pacífico. Nela, o Peru mandou para Buenos Aires e para o Rio de Janeiro seus plenipotenciários para negociar a intervenção da Argentina contra o Chile – explorando aí o problema de limites que os dois países possuem – e a neutralidade do Brasil. O Brasil não só negou de pronto a neutralidade, como se manifestou a favor do Chile.

Nos dois casos, temos um fenômeno escalonado e de grandes repercussões, que tiveram como epicentro as questões mal resolvidas no que toca ao território boliviano. Se pensarmos em termos atuais, numa época em que o discurso do pan-americanismo colheu bons frutos, tais como o MERCOSUL e mais recentemente a UNASUL, o problema boliviano parece ainda persistir, não só pela questão ainda mal resolvida com o Chile, mas principalmente pelo separatismo de Santa Cruz.

A hipotética anexação deste setor boliviano ao território brasileiro causaria a mudança do *status quo* continental, o que pode causar reações principalmente do Peru e, possivelmente, do Chile e da Argentina. Se concebermos Santa Cruz como Estado independente, a situação poderia degradar para aquela dos 1900: um vácuo de poder no coração do continente originado pela balcanização de um Estado, onde interesses estrangeiros poderiam penetrar já com vistas às riquezas da Amazônia e do planalto boliviano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

1. A HERANÇA DE MALAGRIDA PARA TRAVASSOS

A Geopolítica de Mário Travassos recebeu contribuições diretas de Carlos Badia Malagrida. Isso ficou claro no nosso trabalho, principalmente no final do primeiro capítulo, quando vimos que a regionalização do espaço sul-americano, contida em *El factor geográfico em la política sudamericana,* foi aproveitada por Travassos para pensar as relações sul-americanas a partir de um ponto de vista brasileiro.

Se fossemos abstrair uma síntese dos dois pensadores, diríamos que Travassos "enxugou" a regionalização de Malagrida para nela acrescentar elementos próprios do seu pensamento. O elemento constante diz respeito à influência *dos "feixes de circulação mundial" – ou seja, os fluxos comerciais marítimos – na dinâmica dos fluxos continentais. Isso é tão original de Trav*assos – e tão bem explorado – que o assunto volta a ser trabalhado no seu segundo livro, *Introdução a geografia das comunicações brasileiras*, que é uma leitura obrigatória para quem quer entender a lógica de implantação dos transportes no Brasil e na América do Sul.

Então, para Travassos, é fator constante que os fluxos continentais sejam vetorizados, tendo como ponto de partida a América Andina, notadamente o planalto boliviano e como destino o Atlântico, no sentido sudeste (via a bacia do Prata), ou no sentido nordeste (neste caso, pelo amazonas). Um terceiro eixo carreador seriam as bacias do Orinoco e do Madalena, que vinculam a Colômbia e a Venezuela ao mar das Antilhas..

Um fator importante do pensamento travassiano diz respeito à política de transportes. Quando escreveu na década de 1930, ele sabia que o grau de sucesso da disputa com a Argentina dependeria de maneira quase que determinante da capacidade do Estado

brasileiro de se fazer presente em toda a extensão da América do Sul, o que só poderia ser conseguido pela aposta nos transportes plurimodais, mais rápidos e baratos para serem implantados, ainda que de menor eficiência que o transporte ferroviário. É na escolha dos meios de transporte que está a liberdade de escolha do Estado frente aos condicionantes geográficos e, para Travassos, não era inteligente a aposta radical em um plano exclusivamente ferroviário.

A grande aposta neste caso seria a complementação dos transportes hidroviários com transportes terrestres, aproveitando a grande capacidade circulatória do Amazonas como objetivo de vencer os transportes platinos, trazer o Estado pivô boliviano para o lado do Brasil e, não menos importante que isso, levar a presença brasileira para os confins do sertão, onde estas duas ameaças para o Brasil – a Argentina e os EUA – já se faziam presentes. Existe subjacente ao pensamento travassiano o incentivo à colonização do território brasileiro.

Chamou a atenção também durante o nosso estudo o choque entre o hispano-americanismo de Malagrida e o luso-americanismo de Travassos, e isso não se trata de um simples capricho de tentar criar palavras: a comparação dos dois autores exibe até para o mais cego dos olhos que existe o contraponto entre o pan-americanismo de Malagrida e o pan-americanismo travassiano. O espanhol vislumbrou uma esfera de coprosperidade hispânica cujo país impulsionador do processo de integração, como não poderia deixar de ser, é a Espanha, sendo que o Estado mais adiantado no sentido de constituir uma "*federacion"* era na época a Argentina. Vale afirmar que não é um projeto "*ibero-americano"* o de Malagrida, uma vez que Portugal não é sequer mencionado e o Brasil aparece como sendo um território de natureza marítima e "de costas" para a América-Hispânica.

Assim, uma primeira leitura dos nossos autores permite constatar o choque entre os objetivos nacionais permanentes da Argentina e os do Brasil: enquanto os portenhos gastavam suas energias para restaurar o ex-vice-reinado do rio da Prata, os brasileiros tentaram (com diferentes tons de intensidade, conforme a época) levar em frente o sonho bandeirante de se chegar ao Pacífico: Em Travassos temos a mesma lógica do "impulso para oeste" da geofagia bandeirante.

Temos aí a explicação para a confrontação entre os dois grandes Estados platinos, uma vez que os interesses nacionais sobrepunham-se aos territórios do Uruguai, Paraguai e Bolívia em uma espécie de sobreposição de esferas de interesse, sem que houvesse o esforço sério para a otimização de um plano de transportes em comum, enquanto, as fronteiras abertas submetiam as pequenas repúblicas da região a duas pressões que podiam até degradarem-se (como realmente aconteceu) em guerras.

Esse entendimento é fundamental para que possamos fazer bom juízo da conexão Malagrida/Travassos. Aliás, a relação entre os dois autores bem parece aquela que existe entre dois enxadristas oponentes, em que ambos jogam tendo perfeita consciência da natureza do tabuleiro, mas com objetivos nitidamente antagônicos.

2. A ATUALIDADE DE UM PENSAMENTO

Parece ser esta a hora para nos dedicarmos a um exercício desafiador: qual é a atualidade destas ideias para entendermos as relações interestatais na América do Sul dos nossos dias? A pergunta parece pertinente porque a redemocratização e o processo de cooperação regional iniciado na década de 1990 aproximaram Brasil e Argentina. Melhor dizendo, podemos fazer a mesma

pergunta com outras palavras: qual seria a validade nos nossos dias dos dois modelos geopolíticos enquanto teorias das relações internacionais?

Quando Samuel Huntington, na década de 1990, esmiuçou a sua tese sobre o choque de civilizações, escreveu que uma teoria das relações internacionais deveria complementar os seguintes requisitos:

- Ordenar a realidade e sobre ela tecer generalizações;
- Compreender as relações causais entre os fenômenos;
- Oferecer avaliações prospectivas de desdobramentos futuros;
- Fazer a distinção entre o que é importante e o que não é;
- Ver os caminhos que devemos tomar para atingir os objetivos propostos.

É lógico que teoria nenhuma consegue explicar todos os aspectos da realidade. Mesmo nas áreas puras, os modelos teóricos da Climatologia, Geologia e até da Física padecem de limitações; e, em assuntos humanos, o problema ganha ainda maiores dimensões.

O fato da Geopolítica ser sempre restrita a um ponto de vista nacional facilita a elaboração de planos de diretrizes políticas, mas turva a análise em aspectos importantes que fogem ao ponto de vista nacional.

Travassos, por exemplo, explica muito bem o papel da vertente atlântica brasileira no processo de satelitização da Bolívia, mas vira as costas para o fato de que, desde 1904, a Bolívia

também estava sendo satelitizada pelo Chile. Já Malagrida, tão perspicaz em desvendar o sentido de expansão do território argentino, ficaria constrangido com o fato de a sua suposta "*confederacion del Pacífico*" continuar fragmentada e instável. Mas no geral, o saldo de acertos e erros parece ser animador para que possamos por essas leituras tentar uma análise da contemporaneidade.

É certo que os dois primeiros itens da lista de Huntington nós já debatemos: conseguimos observar os condicionantes da geografia sobre a política e verificamos nos antagonismos geográficos de Travassos, bem como na tendência à unificação política das regiões naturais apontadas por Malagrida, as causas dos conflitos sul-americanos. Para nós, é nesse aspecto que reside o grau de atualidade dos dois autores, o que pode ser comprovado se passarmos em revista dos maiores conflitos do nosso continente.

Por não haver entre as repúblicas sul-americanas diferenças ideológicas que sejam estruturais (como as que colocavam os EUA e URSS em lados opostos durante a guerra fria) ou diferenças culturais tão profundas como as que separam paquistaneses e indianos, podemos dizer que os conflitos sul-americanos são bem explicados pelo fator geográfico.

Assim, os dois conflitos que envolveram o Paraguai podem ser explicados pela incoerência das fronteiras artificiais paraguaias e pela necessidade dessa república de se expandir dentro da bacia platina, sofrendo, em contrapartida, a pressão centrípeta da Argentina, do Brasil e da Bolívia. A permeabilidade da fronteira também levou peruanos e chilenos a guerrear sobre o território boliviano e isso enclausurou a Bolívia em seu isolamento mediterrâneo. Mais ao sul, os choques entre Brasil e Argentina pelo domínio do exutório do Rio Paraná levou à construção do Uruguai, a pequena república que treme ante os gigantes

continentais, porque sabe que o desentendimento entre os dois transforma o seu território num campo de batalha.

O primeiro antagonismo travassiano, ou seja, o impulso dos Estados da vertente do Pacífico para o Atlântico também é esclarecedor: ele ajuda a compreender a situação boliviana frente ao Brasil, em 1903 e ante o Paraguai, em 1932. Ainda falando do primeiro antagonismo, pode-se assinalar que, mais recentemente (na verdade um questão que se estendeu de 1941 a 1995), o conflito entre o Peru e o Equador pelo vale do rio Cenepa também é explicado por esse princípio, uma vez que este vale dá acesso ao Atlântico por meio do Amazonas. E finalmente, é também a perspectiva de uma projeção chilena para o Atlântico que causaram indisposições entre o Chile e a Argentina em 1978, no episódio do canal de Beagle.

Saber onde estão (e por que estão) estes pontos de inquietação política não é útil para a organização de um processo de integração continental? Uma organização internacional criada com o objetivo de estabilizar o continente certamente necessitaria possuir um "mapa da guerra" sul-americano. Não se pode agir sobre a realidade sem conhecê-la e, no caso dos países da América do Sul, esse mapa já existe, e pode ser obtido com a leitura de Malagrida e Travassos.

Alguma coisa já foi conseguida para amenizar este problema. Neste sentido, devemos mencionar a importância que a parceria comercial está tendo para conciliar, o problema das vizinhanças hostis. Neste sentido não há exemplo melhor do que o MERCOSUL. Sabemos nós que a cooperação econômica acaba tendo função política, uma vez que ela aproxima as elites econômicas dos dois países e cria laços de interesses mútuos que, de tão importantes, acabam por reprimir ações agressivas de ambos os lados. Esse é um artifício de engenharia política que deu certo no segundo pós-guerra entre França e Alemanha com a

comunidade europeia do carvão e do aço, falhou entre Índia e Paquistão com a SAARC[42] e está funcionando entre Brasil e Argentina com o mercado comum do cone sul.

O leitor então deve estar se questionando sobre a utilidade de se ler Travassos, já que o *Tratado de Assunção* (1991), que lançou as bases para o MERCOSUL, transformou o principal inimigo brasileiro em um parceiro comercial de importância.

Isso para nós não significa que o modelo dos antagonismos geográficos tornou-se obsoleto; antes disso, ele ganhou novas dimensões e continua sendo o esclarecedor da estratégia continental brasileira. Lembremos que o autor assinalou duas regiões geopolíticas de interesse imediato para o Brasil que nós podemos chamar aqui de duas frentes estratégicas: elas são a região platina, onde a prioridade era conter a projeção geopolítica argentina; e, em segundo lugar, a Amazônia, onde o temor era a projeção geopolítica dos EUA que, usando o mar das Antilhas como retaguarda, avançava para o triângulo estratégico boliviano. Era essa, no dizer de Travassos, a "[...] servidão contra a qual inutilmente se debatem os que contra ela se revoltam" (TRAVASSOS, 1935, p. 89).

A assinatura do tratado de Assunção permitiu ao Brasil fazer a inversão estratégica no seu tabuleiro geopolítico. De 1930 até idos de 1980, o Brasil se concentrou em conter seu inimigo da fronteira sul: não só a infraestrutura rodoviária e energética visava diminuir o perfil estratégico da Argentina, como também o maior efetivo da força terrestre brasileira estava no III Exército, baseado no sul do Brasil. Neste meio tempo, a projeção estadunidense no

[42] "Associação Sul Asiática de Cooperação Regional" tem como Estados membros, além da Índia e do Paquistão, os demais países do subcontinente indiano: Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Butão e Maldivas e, recentemente, o Afeganistão (2007).

subcontinente só cresceu, sem ter uma resposta à altura por parte do Brasil.

Com a estabilização da frente estratégica platina, o Brasil conseguiu um saldo de poder suficiente para priorizar o seu dispositivo de defesa na Amazônia, o que começou a ser feito antes mesmo do Tratado de Assunção, com início em 1985, do projeto Calha Norte (e depois dele o SIVAM – Sistema de vigilância da Amazônia). O projeto calha norte visa à colonização e ao aumento dos efetivos militares dedicados à defesa da Amazônia, enquanto o SIVAM é um ambicioso projeto de monitoramento que em seu término deverá cobrir a Amazônia brasileira com sensores destinados à vigilância e à guerra eletrônica. E se alguém tem alguma dúvida de que hoje a defesa da Amazônia é prioridade para as forças armadas brasileiras poderá conferir em documento recente[43], onde está escrito o seguinte:

> A Amazônia representa um dos focos de maior interesse para a defesa. A defesa da Amazônia exige avanço de projeto de desenvolvimento sustentável e passa pelo trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença. O Brasil será vigilante na reafirmação incondicional de sua soberania sobre a Amazônia brasileira. Repudiará, pela prática de atos de desenvolvimento e de defesa, qualquer tentativa de tutela sobre as suas decisões a respeito de preservação, de desenvolvimento e de defesa da Amazônia. Não permitirá que organizações ou indivíduos sirvam de instrumentos para interesses estrangeiros – políticos ou econômicos – que

[43]PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (Casa Civil). *Estratégia nacional de defesa (END).* Decreto Nº 6.703, de 18 de Dezembro de 2008.

.

> queiram enfraquecer a soberania brasileira. Quem cuida da Amazônia brasileira, a serviço da humanidade e de si mesmo, é o Brasil (END, 2008, p. 06).

Atos de "desenvolvimento e de defesa" muito têm a ver com o que Travassos discutiu, principalmente, sobre a necessidade de integrar a noção de desenvolvimento econômico com a de defesa.

É evidente que, por maior que seja o esforço do estado brasileiro para recuperar sua indústria de defesa, a assimetria com os países de capitalismo central é enorme. Em termos quantitativos, as novas iniciativas para a compra de material bélico atual melhora apenas a projeção de poder brasileiro no subcontinente, sendo que os meios de defesa brasileiros ainda precisam em muito evoluir para enfrentar os desafios que se avolumam em suas fronteiras do norte. O Estado brasileiro parece ter consciência disto, tanto que no mesmo documento de defesa se encontra descrito o tipo de guerra que se espera, bem como os meios que nela devem ser utilizados:

> Os imperativos de flexibilidade e de elasticidade culminam no preparo para uma guerra assimétrica, sobretudo na região amazônica, a ser sustentada contra inimigo de poder militar muito superior, por ação de um país ou de uma coligação de países que insista em contestar, a pretexto de supostos interesses da Humanidade, a incondicional soberania brasileira sobre a sua Amazônia. A preparação para tal guerra não consiste apenas em ajudar a evitar o que hoje é uma hipótese remota, a de envolvimento do Brasil em um conflito armado de grande escala. É, também, aproveitar disciplina útil para a formação de sua doutrina militar e de suas capacitações operacionais. Um exército que

> conquistou os atributos de flexibilidade e de elasticidade é um exército que sabe conjugar as ações convencionais com as não-convencionais. A guerra assimétrica, no quadro de uma guerra de resistência nacional, representa uma efetiva possibilidade da doutrina aqui especificada (END, 2008, p. 14).

Diferente da época em que o problema de defesa era representada pela Argentina (onde a confrontação se aproximava muito mais de uma condição de simetria), os novos adversários contam com a maior parte das vantagens: superioridade econômica, militar e tecnológica, pelo menos. Isso se aplica no caso dos Estados Unidos, que proliferou seu número de bases militares no continente, avançando a partir das Antilhas, transformando a Colômbia em sua praça forte e chegando até, embora em menor escala, no Paraguai. Isso parece cobrir de razão as observações que Travassos fez no capítulo VI da *Projeção Continental do Brasil*.

E sem ser alarmistas, apenas nos baseando sobre o que ponderou Malagrida e em concordância com o documento supracitado, temos ainda a questão da presença francesa nas Guianas. A França está tão bem situada perto da foz do rio Amazonas, que chega a fazer inveja aos y*ankees*. Ainda que evidentemente bem mais frágil do que os EUA, os franceses tem o projeto antigo de colonizar a Amazônia pela instalação da "França Equinocial".

Afirmar isso parece ser absurdo numa época em que o convívio entre Brasil e França parece amigável (inclusive tanto a França quanto os EUA se apresentam como fornecedores de armas para o Brasil), mas se formos separar o que é permanente do que é circunstancial veremos que situações estáveis degradam, enquanto que noções geográficas tão elementares como a de *posição*

permanecem como sempre foram. Somando-se à geografia e ao histórico de pretensões da França no hemisfério ocidental, temos um terceiro elemento perturbador: a falta de água potável nos países europeus. Considerando isso, não parece exagero nenhum indagar: o que faria a França, essa nação de tradição imperial e tão perto da maior reserva de água doce do mundo, quando a sua população começar a padecer pela falta d'água?

Isso não é alarmismo. Quem adotou como ofício pensar sempre na pior das hipóteses sabe que o Brasil hoje tem mais a temer dos EUA e da França (ou de uma aliança entre os dois) do que da Argentina. Neste novo desafio, a questão vai muito além de implantar infraestrutura e construir exércitos. O número de atores estatais e não estatais se multiplicou e daí tem-se a necessidade de não apenas se fazer presente, mas também saber se posicionar entre a vasta gama de potenciais aliados e inimigos que vão aparecer. E para conseguir isso uma vizinhança pacífica com a Argentina é imprescindível: a cooperação comercial tem um lugar importante no novo travassianismo.

E não só a cooperação econômica como a cooperação tecnológica e militar devem ser buscadas. Há algum tempo Darc Costa (2008) escreveu sobre a possibilidade do MERCOSSUL evoluir para uma comunidade de segurança. Isso não pode ser interpretado nem do tratado de Assunção nem do protocolo de *Ouro Preto* (1994), que deu personalidade jurídica para a união aduaneira do sul. Já na estratégia nacional de defesa, é valorizada a integração com a Argentina numa cláusula que dá razão para as nossas afirmações:

> Essa integração não somente contribuirá para a defesa do Brasil, como possibilitará fomentar a cooperação militar regional e a integração das bases industriais de defesa. Afastará a sombra de conflitos

> dentro da região. Com todos os países avança-se rumo à construção da unidade sul-americana. O Conselho de Defesa Sul-Americano, em debate na região, criará mecanismo consultivo que permitirá prevenir conflitos e fomentar a cooperação militar regional e a integração das bases industriais de defesa, sem que dele participe país alheio à região. (END, 2008, p.08).

Neste mundo de potências continentais e escassez de recursos naturais e energéticos, o que nós assistimos, foram as grandes potências indo à guerra contra Estado menores taxados de "Estados delinquentes", sobretudo para salvaguardar sua autossuficiência energética e não por uma questão de moralidade. Neste contexto de perigos iminentes, é pelo menos recomendável que os Estados de estatura intermediária tais como o Brasil e a Argentina conciliem seus interesses para o continente para pensar agora nas ameaças hemisféricas.

A Argentina já aprendeu qual é o preço da dependência econômica e tecnológica quando provocaram a guerra das Malvinas em 1982. Na ocasião, as qualidades dos soldados e dos sistemas de armas britânicas venceram a iniciativa e a vantagem numérica da Argentina. Não obstante, a Argentina se viu isolada dos EUA e da comunidade europeia, numa situação que parecia fazer ironia ao almirante Storni.

O isolamento prejudicou a Argentina durante e depois da guerra, e o fracasso portenho seria garantido em termos de grande estratégia mesmo se ela lograsse a vitória nos campos de batalha, uma vez que o isolamento comercial seria mantido mesmo em caso de vitória argentina.

Do que foi dito nestas últimas palavras, cabe dizer que essa inversão de cenário feita pelo Brasil é a aplicação de dois

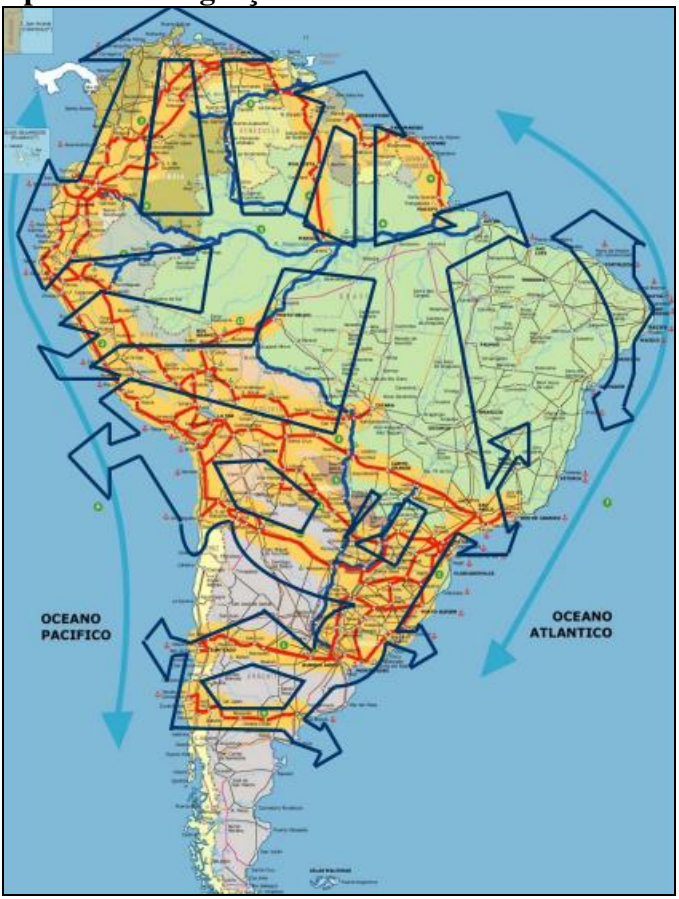
princípios da estratégia, que são o princípio da economia de forças e o princípio da concentração de forças. Pelo fato do Brasil conseguir manter uma situação de paz próspera com a Argentina é que ele consegue catalisar recursos para cuidar de sua fronteira problemática, e isso também pode ser afirmado para o lado argentino. Os portenhos, ao estabelecer com o Brasil um condomínio para questões platinas, têm a oportunidade de retomar a campanha do deserto, ou seja, projetar seu poder para a parte anecumênica do seu território, onde persistem os problemas com a Inglaterra e questões pendentes com o Chile.

Então a leitura de Travassos nos permite fazer a relação de dois projetos de natureza aparentemente diferentes como o MERCOSUL e o Calha Norte. Aparentemente são projetos de objetivos diferentes, mas que, à luz do que se vem discutindo, aparecem como que atrelados a uma lógica comum.

Os veículos especializados vez ou outra dedicam suas palavras para a crítica da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA). Já vimos alguém relacionar o desenvolvimento da IIRSA *(mapa 18)* como componente da pressão estadunidense para a instalação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA).

É lógico que muito tem ainda que ser investigado sobre o programa em si, uma vez que, passados dez anos de sua implantação, pouco é divulgado na mídia de massas sobre ele, e quem quer uma pesquisa um pouco mais aprofundada sobre a questão ainda se depara com o problema de escassez de documentos oficiais. A informação corrente é de que se trata de centenas de projetos de infraestrutura espalhados por dez eixos de integração por todo o continente, sendo que seis desses eixos passam por território brasileiro (FUSER, 2008, p. 13).

Mapa 18 - Visão esquemática do novo plano de integração física da América do Sul[44]



Fonte: SENHORAS (2007, p. 141).

[44] Visão esquemática da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA). Note-se que tem destaque os eixos transversais que ligam a América Andina ao Brasil Longitudinal e o eixo do escudo guiano que orienta para o norte a influência do território brasileiro.

Seria o IIRSA então parte do projeto estratégico brasileiro? Essa desconfiança é reforçada quando se percebe que os financiadores do projeto ou são agências de crédito tradicionais brasileiras como é o caso do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), ou de instituições em que o peso relativo do Brasil é grande, como é o caso do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Pelo nosso pondo de vista, o IIRSA é produto da nova política de poder do Brasil para o Continente. Travassos afirmava que o Brasil deveria, em um primeiro momento, chegar ao triângulo estratégico boliviano, para de lá alcançar o Oceano Pacífico; se estivermos certos, é o IIRSA essa segunda fase do projeto travassiano. O que testemunhamos hoje é o revigoramento dos grandes eixos de comunicações continentais onde se evidencia o protagonismo do Brasil: quatro dos dez eixos de integração do IIRSA se cruzam na Amazônia, o que demonstra que o desenvolvimento e integração viária desta região continua sendo o interesse brasileiro.

Também chama a atenção o eixo do escudo guiano, que articula Venezuela, Guina e extremo norte do País, e que, se considerado em conjunto com a questão da Venezuela ser incorporada ao MERCOSUL, muito tem a dizer sobre os esforços do Brasil de se aproximar da Bacia do Orinoco, levando sua influência para o mar das Antilhas e estimulando o desenvolvimento do setor norte do Brasil.

Assim como Malagrida observou há quase um século, é necessário que os Estados da América do Sul estejam juntos para enfrentar os problemas que persistem desde as primeiras décadas de independência. Esses problemas vão se tornar maiores na medida em que aumenta a escassez por recursos naturais e em que a técnica aumenta o poder e a versatilidade dos meios de destruição das grandes potências mundiais. Para superar os novos

obstáculos, as novas ameaças, é necessário deixar de lado as velhas divergências e inaugurar um novo momento para a América do Sul.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

1. BIBLIOGRAFIA

BACKHEUSER, E. **A Geopolítica geral e do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1952.

BACKHEUSER, E. "Leis geopolíticas da evolução dos Estados". **Boletim Geográfico**, n. 88, 1950.

BANDEIRA, M. A. V. "A Guerra do Chaco". **Revista Brasileira de Política Internacional**, vol. 41, n. 1, 1998a.

BANDEIRA, M. A. V. **O Expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata***:* Argentina, Uruguai e Paraguai, da colonização à Guerra da Tríplice Aliança. Rio de Janeiro: Revan; Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1998b.

BANDEIRA, M. A. V. "A importância geopolítica da América do Sul na estratégia dos Estados Unidos" **Revista Espaço Acadêmico**, n. 89, outubro, 2008.

BOSCOVICH, N. "La Argentina em la Cuenca del Plata". In: PEDRAZA, L. D. **Los paises del Atlantico Sur**. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1983.

BRZEZINSKI, Z. **EUA X URSS:** O grande desafio. Rio de Janeiro: Nórdica, 1986.

CABALLERO, G. D. "Prácticas asociativas y Estado oligárquico. Los Proyectos y mercantiles de la Casa de América de Barcelona em el Cono Sur (1920-1930)". **Actas del Congreso Internacional**

de Historia de América. Sevila: Asociación Española de Americanistas (AEA), 2005.

CAIRO, H. "A América Latina nos modelos geopolíticos modernos: da marginalização à preocupação com a sua autonomia". **Cadernos CRH**, vol. 21, n. 53, agosto, 2008.

CAMINHA, J. C. "Mahan: sua época e suas idéias". **Política e Estratégia**, vol. 4, n. 1, 1986.

CASTAGNIN, D. (org). **Poder global y Geopolitica**. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1984.

CHIAVENATO, J. **Geopolítica, arma do fascismo**. São Paulo: Global Editora, 1981.

COSTA, D. "Segurança e defesa: uma única visão abaixo do Equador". **Revista Brasileira de Política Internacional**, vol. 42, n. 1, 1999.

COSTA, W. M. **Geografia Política e Geopolítica** - Discursos sobre o território e o poder. São Paulo: Edusp, 1992.

COUTO E SILVA, G. **Conjuntura política nacional o poder Executivo & Geopolítica do Brasil**Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

DIX, A. **Geografía política**. Barcelona: Editorial Labor, 1929.

DORATIOTO, F. F. M. **Maldita guerra** – Nova história da guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia de Letras, 2002.

GRAY, C. A. "Geopolítica da era nuclear". **Política e Estratégia**, vol. 3, n. 4, 1985.

GUGLIALMELLI, J. E. **Geopolítica del Cone Sul**. Buenos Aires: Editora El Cid, 1978.

HART, B. L. **As grandes guerras da história**. São Paulo: Ibrasa, 1982.

HUNTINGTON, S. "A mudança nos interesses estratégicos americanos". **Política externa**, vol. 1, n. 1, 1992.

HUNTINGTON, S. "Choque de civilizações?" **Política externa**, vol. 2, n. 4, 1994.

HUNTINGTON, S. **O choque de civilizações e a recomposição da ordem mundial**. Editora objetiva, Rio de Janeiro, 1996.

JOMINI. A. H. **A arte da guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca militar, 1947.

KENNAN, G. "Motivações da conduta soviética". In: DALLIN, A. *et al*. (orgs). **A conduta soviética nas relações internacionais**. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1964.

LIPPMANN, W. **La politica exterior de los EE. UU**. Buenos Aires: Editorial Abril, 1943.

MACKINDER. H. "El pivote geografico de la Historia". *In*: RATTENBACH, A. B. (org.). **Antologia geopolítica**. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1975.

MACKINDER. H. "O mundo redondo e a conquista da paz". **Boletim Geográfico**, n. 118, 1954.

MALAGRIDA, C. B. **El factor geográfico en la política sudamericana**. Madri: Instituto Editorial Reus, 1946.

MATTOS, C. M. “A Geopolítica brasileira – Predecessores e Geopolíticos”. **Revista da Escola Superior de Guerra**, vol. 17, n. 39, 2000.

MATTOS, C. M. **Brasil***: Geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

MATTOS, C. M. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1980.

MELLO. L. I. **A Geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas. 1997.

MELLO. L. I. **Argentina e Brasil** – *A balança de poder no Cone Sul*. São Paulo: Annablume, 1996.

MELLO. L. I. **Quem tem medo da geopolítica?** São Paulo: Hucitec/Edusp. 1999.

MIYAMOTO, S. “Aspectos da Geopolítica do Brasil: Considerações sobre os ´Grandes Temas´”. **Política e Estratégia**, vol. 2, n. 4, 1984.

OLIVIÉ, F. “La proyección internacional de España ante el nuevo milênio”. **Anales de Historia Contemporánea**, vol. 16, n. 16, 2000.

PFRIMER, M. H.; ROSEIRA, A. M. “Transformações Territoriais na Bolívia: um novo Triângulo Estratégico?" **Anales del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina**. Montevideo: EGAL, 2009.

PEÑA, B. V. “La guerra y la paz del Chaco”. **Cuadernos Históricos**, vol. 1, n. 1, 1988.

RATZEL, F. “As leis do crescimento espacial dos Estados”. *In*: MORAES, A. C. R. (org). **Ratzel**. São Paulo: Editora Ática, 1990.

RATZEL, F. “O Estado”. *In*: MORAES, A. C. R. (org). **Ratzel**. São Paulo: Editora Ática, 1990.

RATZEL, F. “O solo a sociedade e o Estado”. **Revista do Departamento de Geografia**, n. 02, 1983.

RATZEL, F. “Ubicacion y Espacio”. *In*: RATTENBACH, A. B. (ogr.). **Antologia geopolítica**. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1975.

ROCHA CORRÊA, P. H. **O Brasil e as Guianas**. Catanduva: Irmão Boso Editores e Livreiros, 1965.

ROCHA CORRÊA, P. H. “O Brasil e os caminhos para o oceano Pacífico”. **A defesa nacional**, vol. 67, n. 689, 1980.

SAGUIN, A. L. “A evolução e a renovação da Geografia Política”. **Boletim Geográfico**, ano 35, n. 235, 1977.

SCENNA, M. A. **Argentina – Brasil**: Cuatro siglos de rivalidad. Buenos Aires: Ediciones La Bastilla, 1975.

SENHORAS, E. M. **Regionalismo transnacional e integração física**: Um estudo sobre a Iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Sul-Americana (Dissertação de mestrado). Campinas: UNICAMP, 2007.

SHILLING, P. **O expansionismo brasileiro, a geopolítica do General Golbery e a diplomacia do Itamarati**. São Paulo: Global Editora, 1981.

SILVA JUNIOR, R. F. “A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina”. **Revista RA' E GA**, n. 14, 2007.

SPYKMAN, N. J. **Estados Unidos frente al mundo**. Cidade do México: Fondo de Cultura Economica, 1944.

STORNI, S. **Intereses argentinos en el mar**. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1967.

TAMBS, L. “A influência da Geopolítica na formação da Política Internacional e da Estratégia das grandes potências”. **Política e Estratégia**, vol. 1, n. 1, 1983.

TAUNAY, V. **A guerra do Pacifico** – Chile versus Peru e Bolívia. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1925.

TOSTA, O. **Teorias geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

TRAVASSOS, M. **Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1942.

TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

VIANA, H. **História do Brasil** – Período colonial (Tomo I). São Paulo: Edições Melhoramentos, 1966.

VIEIRA, F. B. **Modelo Travassiano** – A geopolítica que guia o Brasil na ditadura e na democracia. Rio de Janeiro: Milênio, 2008.

WHITTLESEY, D. **Geografia Politica**. México: Fondo de Cultura Economica, 1948.

2. DOCUMENTOS

BOLÍVAR, S. "Cartas da Jamaica (1815)". *In*: SORIANO, G. (org.). **Simon Bolívar** – escritos políticos. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

BOLÍVAR, S. "Discurso ante o congresso constituinte da Bolívia (1825)". *In*: SORIANO, G. (org.). **Simon Bolívar** – escritos políticos. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

BOLÍVAR, S. "Discurso de agostura (1919)". *In*: SORIANO, G. (org.). **Simon Bolívar** – escritos políticos. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

BRASIL. **Estratégia Nacional de Defesa (END)**. Brasil: ED, 2008.

CHURCHILL, W. "A Política Externa da Inglaterra". **Documentação e atualidade política**, n. 4, 1977.

ESG - Escola Superior de Guerra. **Manual básico**. Rio de Janeiro: ESG, 1992.

MONROE, J. **Mensagem de Monroe**, 02 de Dezembro de 1823. Disponível em: <www.direitoshumanos.usp.br>. Acesso em 04/06/2017.

OKLANDER, E. "Documentos de la doctrina de Monroe – Breve reseña de su desarrollo" *In*: LIPPMANN, W. (org.). **La politica exterior de los EE. UU.** Buenos Aires: Editorial Abril, 1943.

RIO BRANCO. "Exposição de motivos sobre o tratado de 17 de novembro de 1903 entre o Brasil e a Bolívia". *In*: SENADO

FEDERAL. **Documentos para a história do Acre** – O tratado de Petrópolis e o congresso federal. Brasília: Senado, 2003. Disponível em: <www.senado.gov.br>. Acesso em 10/10/2010.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD ENTRE CHILE Y BOLIVIA, Santiago, 20 de outubro de 1904. Disponível em: <www.wikisource.org>. Acesso: 05/10/2010.

TRATADO DE PAZ, AMISTAD Y LIMITES ENTRE LAS REPUBLICASDE BOLIVIA Y PARAGUAY, Buenos Aires, 21 de julho de 1938. Disponível em: <http://webapp1.dlib.indiana.edu>. Acesso em: 15/10/2010.

TRATADO DE PAZ DE ANCON, Lima, 20 de Outubro de 1883. Disponível em: <www.congreso.gob.pe>. Acesso em: 15/10/2010.

TRATADO DE PETRÓPOLIS, Petropólis, 17 de Novembro de 1903. *In*: SENADO FEDERAL. **Documentos para a história do Acre** – O tratado de Petrópolis e o congresso federal. Brasília: Senado, 2003. Disponível em: <www.senado.gov.br>. Acesso em 10/10/2010.

3. Artigos jornalísticos

BONALUME NETO, R. "Bolívia e Paraguai se enfrentam". **Tecnologia & Defesa**, n.121, 2010.

BRAVA, S. C. "O PAC das Forças Armadas". **Le Monde Diplomatique**, agosto, 2009.

CAVAGNARI FILHO, G. L. "Garantir a soberania e os recursos naturais". **Le Monde Diplomatique**, agosto, 2009.

FUSER, I. “Infra-estrutura a serviço do grande capital”. **Le Monde Diplomatique**, março, 2008.

GONZÁLEZ, G. T. “Pressão pela força”. **Le Monde Diplomatique**, fevereiro, 2009.

SCHIEL, R. C. “As duas Bolívias que se enfrentam”. **Le Monde Diplomatique**, setembro, 2008.

TAUTZ, C. “Da Alca à IIRSA”. **Le Monde Diplomatique**, fevereiro, 2009.

VILLANOVA, A. R. “Cataluña y el americanismo”. **ABC da Cataluña**, 17 de novembro, 1919. Disponível em: <http://hemeroteca.abc.es>. Acesso em: 21/07/2010.

SOBRE O AUTOR

SOBRE O AUTOR



Marcos Antônio Fávaro Martins, mais conhecido como "Marcos Fávaro", é londrinense nascido no ano de 1984. Sempre demonstrou interesse para assuntos referente a segurança e defesa, história das Relações Internacionais e pensamento geopolítico. Em 2007, terminou sua graduação em Geografia na Universidade Estadual de Londrina. Se mudou para cidade de São Paulo no ano de 2008, onde passou a atuar como professor da Secretaria Estadual de Educação do Estado de São Paulo.

Em 2009 ingressou no mestrado em Integração da América Latina do "Programa Interunidades em Integração da América Latina" (PROLAM) da Universidade de São Paulo (USP), onde também concluiu o doutorado no período entre os anos de 2013 e 2016.

Atualmente, o professor Marcos Fávaro é editor adjunto da Revista Intellector, do Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais (CENEGRI). Dedica-se à docência no curso de Bacharelado em Relações Internacionais da Universidade Paulista e é professor visitante do curso de Especialização em Ensino de Geografia do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

COLEÇÃO

Comunicação & Políticas Públicas

COLEÇÃO
COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

NORMAS PARA PUBLICAÇÃO

O Núcleo de Pesquisa Semiótica da Amazônia (NUPS), da Universidade Federal de Roraima (UFRR), está à frente do selo coleção "Comunicação & Políticas Públicas" e recebe propostas de livros a serem publicados em fluxo contínuo em qualquer período do ano.

O texto que for submetido para avaliação deverá ter uma extensão de no mínimo de 40 laudas e no máximo 100 laudas configuradas obrigatoriamente em espaçamento 1,5, letra Times New Roman e tamanho de fonte 12. Todo o texto deve seguir as normas da ABNT.

Os elementos pré-textuais como dedicatória e agradecimento não devem constar no livro. Os elementos pós-textuais como biografia do autor de até 10 linhas e referências bibliográficas são obrigatórios. As imagens e figuras deverão ser apresentadas em arquivos separados, de maneira que ao longo do texto do livro sejam apenas indicados os espaços onde serão inseridas. As imagens deverão ser nomeadas e numeradas conforme os espaços indicados no texto.

A submissão do livro deverá ser realizada por meio do envio online de arquivo documento (.doc) em Word for Windows 6.0 ou versão mais recente. O autor ou autores devem encaminhar para o e-mail nupsbooks@gmail.com três arquivos: a) formulário de identificação do autor e da obra, b) livro com sumário no formato Word for Windows 6.0 ou versão mais recente, e, c) via escaneada de carta de autorização assinada pelo (s) autor (es) atestando que cede(m) seus direitos autorais da obra para a editora da Universidade Federal de Roraima.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA

Coleção "Comunicação & Políticas Públicas"

Núcleo de Pesquisa Semiótica da Amazônia (NUPS)

Universidade Federal de Roraima (UFRR)

Campus Paricarana

Bloco 1. Sala 179. Av. Cap. Ene Garcez, n. 2413.

Bairro Aeroporto. Boa Vista, RR.

 + 55 (95) 981235533 /  nupsbooks@gmail.com

 www.livroeletronico.net