UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA LATINA

Marcos Antônio Fávaro Martins

Terra e mar no pensamento geopolítico argentino: da disputa hegemônica no cenário doméstico a sua influência sobre a Geopolítica do Brasil

VERSÃO EDITADA

São Paulo

2016

MARCOS ANTÔNIO FÁVARO MARTINS

Terra e mar no pensamento geopolítico argentino: da disputa hegemônica no cenário doméstico a sua influência sobre a Geopolítica do Brasil

VERSÃO EDITADA

Marcos Antônio Fávaro Martins

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina Cacciamali

Co-orientador: Prof. Dr. André Roberto Martin

Trabalho apresentado para a comissão avaliadora do Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina, da Universidade de São Paulo (PROLAM-USP), para obtenção do título de doutor em Integração da América Latina, na linha de pesquisa *"Práticas Políticas e Relações nternacionais"*.

São Paulo

2016

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

M298t

MARTINS, Marcos Antônio Fávaro
Terra e mar no pensamento geopolítico argentino: da disputa hegemônica no cenário doméstico a sua influência sobre a Geopolítica do Brasil / Marcos Antônio Fávaro MARTINS ; orientadora Maria Cristina CACCIAMALI. - São Paulo, 2016.
221 f.

Tese (Doutorado)- Programa de Pós-Graduação Interunidades em Integração da América Latina. Área de concentração: Integração da América Latina.

1. Geografia Política. 2. Estudos Estratégicos. 3. Relações Internacionais. I. CACCIAMALI, Maria Cristina , orient. II. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Marcos Antônio Fávaro Martins

Terra e mar no pensamento geopolítico argentino: da disputa hegemônica no cenário doméstico a sua influência sobre a Geopolítica do Brasil. (Versão editada).

Tese apresentada ao Programa Interunidades em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAMUSP), para a obtenção do título de doutor, na linha de pesquisa *"Práticas Políticas e Relações Internacionais"*.

Aprovado em:

Banca examinadora

Professor Doutor _____Instituição:_____

Julgamento:_____Assinatura:_____

Professor Doutor _____ Instituição:_____

Julgamento:_____ Assinatura:_____

Professor Doutor _____ Instituição:_____

Julgamento:_____ Assinatura:_____

Professor Doutor _____ Instituição:_____

Julgamento:_____ Assinatura:_____

Professor Doutor _____ Instituição:_____

Julgamento:_____Assinatura:_____

Este trabalho é dedicado em memória de

Beatriz de Moura Arias (1986-2012)

e

Leonel Itaussu Almeida Mello (1946-2013).

Que sejam eternos nos corações dos vivos.

AGRADECIMENTOS

Contou grande mentira quem disse que o trabalho acadêmico é solitário e produto de uma mente singular, abstraída da sociedade. As ideias apresentadas aqui não estariam em seu lugar se não fosse pela existência de gente querida, que não mediu esforços em se solidarizar com o autor. Tentei uma lista completa, que se não está de fato completa, foi por infame grosseria.

- Em primeiro lugar, sou profundamente grato ao meu falecido orientador, o professor Leonel Itaussu Almeida Mello, pelo apoio, por sempre ter me incentivado a continuar com os meus estudos, e por acompanhar de perto e de maneira voluntária a fase mais difícil da minha trajetória;
- Professora Maria Cristina Cacciamali, pelo apoio, por ter me acolhido nas fases iniciais do meu curso de doutoramento, quanto perdi o orientador;
- Ao professor André Roberto Martin, também por ter me acolhido, por todos os conselhos, pelo apoio, pela crítica sempre muito precisa e pertinente;
- Professora Alice Yatiyo Asari, pela paciência, pelos ensinamentos e pela oportunidade que me deu, de deixar o chão da fábrica e me tornar um acadêmico;
- Professor Manoel Fernandes de Souza Neto pelo seu espirito democrático, pelas contribuições e acima de tudo pelos seus conselhos;
- Ao professor Alejandro Simonoff pelas suas contribuições que prestou ao nosso curso. Sou especialmente grato pela gentileza de ter me recebido na cidade de La Plata, onde concluí meus levantamentos;
- Aos professores Julio Manuel Pires e Amaury Patrick Gremaud pela cuidadosa leitura e preciosa crítica ao trabalho apresentado, pelo apoio e incentivo;
- Ao professor Renato Braz Seixas pelo convívio no Prolam e pela receptividade;

- Ao professor Angel Pablo Tello, por ter me concedido entrevista durante a minha estadia em La Pata, oportunidade que tive de ter contato com a sua experiência acadêmica e ministerial;
- Ao professor José Genuíno por compartilhar um pouco da sua experiência política;
- Ao professor Oliveiros S. Ferreira, pelos conselhos e pelas inestimáveis contribuições que prestou com suas ideias para o desenvolvimento desta pesquisa;
- Ao professor Charles Pennaforte, pelas orientações, pelos projetos;
- Professor Vitor Stuart de Pieri, pelo incentivo e pelas oportunidades de demonstrar o meu trabalho;
- Ao professor André Varella Neves, pela preciosa crítica e pelo interesse que sempre demonstrou na minha pesquisa;
- Ao professor Daniel Antiquera, por ter me apresentado à teoria social;
- Aos meus professores de graduação Edilson Oliveira e Jeani D. de Paschoal Moura, pelo persistente incentivo e pelas oportunidades que me confiaram;
- A professora Déa Conti pelo apoio e pela confiança que sempre depositou no meu trabalho;
- Ao professor Alexandre Claro pela amizade e pela oportunidade de trabalhar no nível superior, o que me permitiu garantir o meu sustento, até eu ser contemplado com a bolsa CAPES;
- Aos meus inestimáveis amigos Alexandre Ganan de Brites Figueiredo, Ramez Malouf, Poliane Cristina de Farias, Vinicios J. Dias, Rafael Victor, Hugo Ribeiro, Alan Alievi, Leia veiga, Eduardo Santa Rosa, Renato Julio Bellucci, Suelen Rosa Pelissaro, Cristiana Vasconcelos, Fabiana Oliveira, Mayra Coan Lago, Rubens Diniz Tavares, Felipe Ferraz Machado e sua namorada Erika Brasil, José Ailton Dutra Junior, Lucas Passarelli Martins,

Natália Freitas Crispim, Ana Sofia Garcia Salas. Pelos conselhos, ajuda de todas as ordens e pela inspiração;

- Ao amigo Ricardo Gustavo de Mello, pelo constante incentivo, e pelas discussões sobre as relações da Geopolítica com os demais campos da teoria social;
- Aos casais de amigos, Rildo B. Duarte e Auréria F. Pereira; professores Carlos F. Gerencsez Geraldino e Julia Oliveira, pela amizade de mais de dez anos, pelo apoio moral e pela hospitalidade de me receberem em sua casa. Nesse sentido, estendo meus agradecimentos ao senhor Fernando e a dona Adriana, sempre cordiais e hospitaleiros;
- A Jefferson Saraiva pela ajuda com o idioma estrangeiro e pelas boas opiniões;
- Aos familiares pela compreensão pelos anos de ausência;
- À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que me confiou recursos públicos para o financiamento dessa pesquisa;
- Aos meus alunos do Cursinho atitude e dos colégios Albino César, Buenos Aires, Rômulo Pero e Colégio SESI de Apucarana; aos alunos das Faculdades Integradas Teresa Martin, Universidade Paulista e Universidade Estadual de Londrina. Estes, em diferentes estágios da minha atuação docente, contribuíram de formas diferentes para que eu crescesse como didata, como pesquisador e como pessoa;
- Aos alunos da Escola Municipal Rural Munhoz da Rocha;
- Aos professores e alunos do Colégio Professora Maria do Rosário Castaldi;
- Aos professores do Cursinho União;
- Por último, mas de maior importância, agradeço aos trabalhadores do Brasil, que com o seu esforço e sacrifício pessoal me proveram de condições para eu chegar até aqui.

Se todos listados conseguirem se ver de alguma maneira no trabalho que se apresenta, posso dizer que termino ele satisfeito.

“Ou nós encontramos um caminho, ou abrimos um.”

Aníbal

RESUMO

MARTINS, Marcos Antônio Fávaro. *Terra e mar no pensamento geopolítico argentino - da disputa hegemônica no cenário doméstico a sua influência sobre a geopolítica do Brasil* . 2016. 221 p. Tese (Tese de doutoramento em integração da América Latina), Programa Interunidades em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Este trabalho versa sobre o pensamento geopolítico argentino entre 1910 e 1945. Neste país, a Geopolítica se desenvolveu dentro de uma estrutura plurinucleada marcada pelo dissenso quanto ao que se entendia ser os objetivos nacionais.

Apresenta-se, aqui, um exercício comparativo das ideias do vice-almirante Segundo Rosa Storni (1876-1954) e do embaixador, filiado à União Cívica Radical, Horacio Carrillo (1887-1955). A partir da leitura da literatura geopolítica desses autores representativos, se objetivou avaliar qual das concepções analisadas encontrou condições de desenvolvimento dentro do cenário em questão.

A proposição que defendemos como tese é que, apesar de ser mais citado nos manuais como o principal geopolítico argentino, as ideias insulares de Storni foram superadas pelas ideias continentais de Carrillo. O projeto storniano de uma sociedade marítima não frutificou por conta da insuficiência econômica e territorial do país, dos objetivos continentais de sua política externa e da melhor aceitação das ideias continentais enquanto concepção de mundo.

Com esses resultados, nós esperamos lançar luz sobre a gênese da geopolítica argentina, que é estudada amiúde em um estágio de evolução mais elevado, que é o segundo pós guerra. Usando o pensamento geopolítico brasileiro como base de comparação, nós apresentamos conclusões importantes para a compreensão do pensamento geopolítico brasileiro do mesmo período.

Neste particular, verifica-se a correlação direta das ideias de Horacio Carrillo com a cosmovisão de Mário Travassos (1891-1973). Isso se dá pelo significado estratégico atribuído, pelos dois autores, à integração física e à visão comum das cidades estratégicas do interior do continente.

Palavras-chaves: Segundo Rosa Storni; Horacio Carrillo; Pensamento Geopolítico Argentino; Projeto Nacional Argentino.

ABSTRACT

MARTINS, Marcos Antonio Fávaro. *Land and sea in the Argentine geopolitical thinking: the hegemonic dispute in the domestic setting their influence on the geopolitics of Brazil.* 2016. 221 p. Thesis (Thesis in Latin American integration), Programa Interunidades em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, São Paulo.

This work is about the Argentine geopolitical thought between 1910 and 1945. In this country, Geopolitics has been developed into a polynuclear structure characterized by the disagreement with respect to what was understood as national objectives.

We present an exercise of comparison between the ideas from the vice-admiral Segundo Rosa Storni (1876-1954) and the ambassador, filliated to the Radical Civic Union, Horacio Carrillo (1887-1955). From readings of geopolitical works from both representative authors, we aim to evaluate which conception has found conditions of developing in that scenario.

Our proposition is that, despite of being more cited in manuals such as the main Argentine geopolitical, the insular ideas of Storni were overcame by the Carrillo's continental ideas. Storni's project of a marine society has not fruited due to the economic and territorial scarcity of the country, the continental goals of his foreign policy and the better acceptance of the continental ideas as conception of world.

With this result, we expect to shed light on the genesis of the Argentine geopolitics, which is often studied in a more elevated stage, the second post-war. Using the Brazilian geopolitical thought as basis of comparison, we present important conclusions for the understanding of the Brazilian geopolitical thought the same time.

In this respect, we verified that there is a direct correlation between the ideas from Horacio Carrillo and the cosmovision from Mário Travassos (1891-1973). This point of view can be explained by the fact that both authors gave strategic significance to physical integration and the common vision of strategic cities in the countryside.

Key-words: Segundo Rosa Storni; Horacio Carrillo; Argentine geopolitical thought, Argentine National Project.

RESUMEN

MARTINS, Marcos Antonio Fávaro. *Tierra y mar en el pensamiento geopolítico argentino -la disputa hegemónica en el ámbito doméstico y su influencia en la Geopolítica de Brasil*. 2016. 221P. Tesis (tesis doctoral en Integración de América Latina), Programa Interunidades em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo, São Paulo.

Este trabajo versa sobre el pensamiento geopolítico argentino entre 1910 y 1945. En Argentina la geopolítica de desarrollo dentro de una estructura plurinucleada marcada por disidencia en cuanto a lo que se entendía por objetivos nacionales.

Presentamos aquí un ejercicio comparativo de las ideas del vice-almirante Segundo Rosa Stoni (1876-1954) y del diplomático afiliado a la Unión Cívica Radical Horacio Carrillo (1887-1955). A partir de la lectura de la literatura geopolítica de esos autores representativos, se pretende evaluar cuál de los conceptos encontró condiciones de desarrollo dentro del escenario descrito.

Defendemos la tesis de que, a pesar de ser más citado en los manuales como principal geopolítico argentino, las ideas insulares de Stroni fueron superadas por las ideas continentales de Carrillo. El proyecto storniano de una sociedad marítima no presenta resultados fructíferos por cuenta de la insuficiencia económica y territorial del país, de los objetivos continentales de su política externa y de la mejor aceptación de las ideas continentales como concepción de mundo.

Con esos resultados, esperamos iluminar la génesis de la geopolítica argentina, que es estudiada a menudo en su estado de evolución más elevado, el segundo post guerra. Usando el pensamiento geopolítico brasilero como base de comparación, presentamos hallazgos importantes para la comprensión del pensamiento geopolítico brasilero del mismo período.

En este particular, se verificó la correlación directa de las ideas de Horacio Carrillo con la cosmovisión de Mário Travassos (1891-1973). Eso se da por el significado estratégico atribuido por los dos autores a la integración física y la visión común de las ciudades estratégicas del interior del continente.

Palabras claves: Segundo Rosa Storni; Horacio Carrillo; Pensamiento Geopolítico Argentino; Proyecto Nacional Argentino.

LISTA DE FIGURAS

Fig. 01 - Divisão administrativa da América Espanhola entre 1776 e 1810 20

Fig. 02 - Concepção geopolítica da *"Argentina Insular"* 21

Fig. 03 - Perdas territoriais do Vice-reinado do Rio da Prata 33

Fig 04 - Constelação de Estados platinos do século XIX 36

Fig. 05 - A concepção geopolítica bi-hemisférica 51

Fig. 06 - Hierarquia das capitais portuárias 54

Fig. 07 - A Concepção storniana de *"Mar Argentino"* 58

Fig. 08 - Disposição geográfica do sistema ferroviário argentino 78

Fig. 09 - Carta da Confederação Argentina segundo Moussy (1867) 87

Fig. 10 - Vice-reinado do Peru, até 1776 93

Fig. 11 - Satelitização da Bolívia pelo Chile 94

Fig. 12 – Inicio do império marítimo mundial 112

Fig. 13 - Reinvindicações territoriais argentinas na primeira metade do XX 114

Fig. 14 - Apogeu da capacidade militar da ARA 123

Fig. 15 - Regionalização da América do Sul segundo Travassos 138

Fig.*16* - *"Projeção continental do Brasil"* 142

Fig. 17 - Projeção continental da Convenção Carrillo-Gutierrez 145

Fig. 18 - Ganhos territoriais do Paraguai com a Guerra do Chaco 150

Fig. 19 - Perdas territoriais Bolivianas nos séculos XIX e XX 151

Fig. 20 - Concepção Geopolítica da *"Argentina Peninsular"* 172

LISTA DE ABREVIAÇÕES

ABC Argentina, Brasil e Chile

ADESG Associação de Diplomados da Escola Superior de Guerra

ARA *Armada de la República Argentina*

CENTO *Central Treaty Organization* (Pacto de Bagdá)

CEPAL Comissão Econômica para a América Latina

ESG Escola Superior de Guerra

FORJA *Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina*

GOU *Grupo de Oficiales Unidos* ou *Grupo Obra de Unificación*

INSAR *Instituto Argentino de Estudios Estratégicos y de las Relaciones Internacionales*

LMC Linha Marítima de Comunicação

OTAN Organização do Tratado do Atlântico Norte

OTASE Organização do Tratado do Sudeste Asiático

PN Poder Nacional

RN *Royal Navy*

UCR *Union Civica Radical*

UCRI *Union Civica Radical Intransigente*

YPF *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*

SUMÁRIO

Apresentação **15**

Introdução **22**

Capítulo 01 - As linhagens e o contexto **30**

1.1 As raízes no século XIX e a influência do processo de formação de Estados 31

1.2 De 1910 à 1945: partidos em disputa em um contexto de crises 37

Capítulo 02 - A Geopolítica Insular **47**

2.1 A concepção insular bi-hemisférica 48

2.2 A dicotomia entre o litoral e o interior no pensamento storniano 59

2.3 O conceito estratégico nacional baseado no princípio do *"Two Powers Standard"* 63

Capítulo 03 - A Geopolítica Continental **72**

3.1 O sentido da integração platina no pensamento de Horacio Carrillo 73

3.2 A ocupação econômica do oriente boliviano como uma questão de segurança 85

3.2 Percepção da grande disputa pelo domínio do altiplano boliviano 91

Capítulo 04 - A Geopolítica vencedora:
a supremacia da Geopolítica Continental sobre a Geopolítica Insular **98**

4.1 A concepção concorrente da Argentina Insular 99

4.2 A insuficiência da base econômica e territorial do poder marítimo argentino 106

4.3 Decadência e obsolescência da capacidade militar da armada 119

Capítulo 05 - Os imperativos da política platina **127**

5.1 A política de poder em mudança ou, *"A balança de poder no Cone Sul"* 128

5.2 A influência de Carrillo sobre o pensamento geopolítico brasileiro 136

5.3 A influência das concepções continentais sobre a Guerra do Chaco 146

Considerações finais **160**

Bibliografia **176**

Anexos **189**

APRESENTAÇÃO

Apresenta-se aqui uma discussão acerca das grandes linhagens do pensamento geopolítico argentino, vigentes entre 1910 e 1945. Defenderemos que esta foi uma epistemologia de natureza bipartida, tanto em suas bases teóricas quanto em seus propósitos políticos. O recurso à literatura demonstrou ser clara e delimitável a existência de uma corrente de pensamento *Insular* e uma corrente de pensamento *Continental,* que coexistiam em regime de concorrência.

Não é possível analisar essas grandes correntes sem selecionar indivíduos representativos, *intelectuais*, no sentido gramsciano do termo, que formularam uma determinada *concepção de mundo*, a partir da dimensão geográfica da sociedade. No âmbito dessa pesquisa, esses intelectuais foram Segundo Rosa Storni (1876-1954), o formulador da *concepção geopolítica insular*, e Horacio Carrillo (1887-1955), o formulador da *concepção geopolítica continental*.

Da pluralidade de textos que compõem a Geopolítica argentina, as produções de Storni e Carrillo merecem nosso enfoque, o que acontece menos pela sua originalidade e mais pelo papel que os seus autores cumpriram dentro da sociedade. Ambos pertenceram à elite dirigente de seu país, onde exerciam funções coordenadoras em burocracias que possuíam ministérios próprios: Storni estava à frente da *Armada de la República Argentina* (ARA), pasta na qual chegou ao posto de vice-almirante; Carrillo foi um importante homem da diplomacia, chegando ser embaixador em La Paz, onde cumpriu papel de relevo durante as décadas de 1920 e 1930.

Por isso, esses dois protagonistas das Relações Internacionais, o *soldado* e o *diplomata*, vão ocupar as páginas da nossa pesquisa, cada qual sustentando uma visão de

mundo vinculada ao seu *ethos* profissional e também às linhagens tradicionais do projeto nacional argentino.

Essas correntes tiveram graus de importância variados quando considerado o espectro temporal pensado em larga escala (da unificação do Estado em 1861, até os nossos dias). O que nós defenderemos como tese é que, no espectro delimitável entre os anos de 1910 até o final de 1945, houve a supremacia da Geopolítica Continental sobre a Geopolítica Insular.

A concepção continental de Carrillo mostrou ter um valor especial para o público brasileiro. Como apresentaremos no quinto capítulo desse trabalho, as suas ideias serviram de motivo para Mário Travassos escrever o seu *Aspectos geográficos sul americanos* em 1931 – intitulado *Projeção continental do Brasil*, a partir de 1935.

A concepção geopolítica travassiana foi um importante elemento de organização da conduta internacional brasileira na bacia do Rio da Prata, durante o século XX, e um importante elemento de incentivo e direcionamento da política territorial brasileira no mesmo período (MARTINS, 2011).

Assim, a comparação entre Carrillo e Travassos nos leva a achados tão importantes quanto a de Carrilo com Storni: ela lança luz sobre aspectos ainda não explorados do pensador brasileiro, como também reforça a tese de que era preponderante na mentalidade governamental dos argentinos uma concepção continental de política internacional.

O leitor encontrará nessas páginas o termo *"Concepção geopolítica"*, que foi preferido aos termos *"Geopolítica"* ou *"Geografia Política"*. Essa escolha nos livra do

que pode ser considerado um academicismo em nossos dias: discutir a diferença entre a Geopolítica e a Geografia Política[1]. Mas, o que se entende por este termo?

Assim que o Estado moderno surgiu como um fenômeno de grandes proporções territoriais logo apareceu entre suas elites dirigentes uma consciência mais profunda sobre a sua base geográfica. Esta consciência ditava como devia ser ocupado o território, quais eram os territórios pretendidos fora das fronteiras e como se daria a projeção internacional no que toca ao comércio e à Grande Estratégia. Isso é o que nós chamamos de *"Concepção Geopolítica*".

Esse entendimento ganhou em sofisticação científica entre os fins do século XIX e começo do XX, com o trabalho de geógrafos como Friedrich Ratzel (1844 - 1904), Halford Mackinder (1861 - 1947) e Karl Haushofer (1869 - 1946). Contudo, mesmo antes do trabalho desses pensadores, documentos importantes já deixavam subentendido a existência dessas grandes cosmovisões.

O Tratado de Tordesilhas (1494), por exemplo, expressa a vontade de construção de um mundo ibérico em um regime de condomínio entre Portugal e Espanha. Do ponto de vista luso, o documento reservava o Atlântico Sul como mar português, deixando para a Espanha a projeção para o Pacífico e para o Mediterrâneo; de um ponto de vista europeu, prevalecia a ideia de fundação de uma sociedade internacional católica[2].

---

[1]A discussão parece ter encontrado bom termo no começo da década de 1990, com a pesquisa levada a cabo por Wanderley Messias da Costa. Tal trabalho pode ser encontrado pelo leitor seguindo as referências: COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Política e Geopolítica. Discursos sobre território e poder.* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

[2] O Fenômeno é, na verdade, mais antigo que o próprio Estado moderno. Comunidades sedentarizadas que conseguiram dominar grandes territórios desenvolveram também um conjunto de valores que podem ser classificados nesse rol de pensamento e prática. A Republica Romana destruiu Cartago (146 A.C), motivados por uma doutrina de domínio da bacia do Mar Mediterrâneo e a Guerra do Peloponeso (431-413 A.C) foi conduzida por ambas as partes segundo a consciência de que aquele era um embate entre uma coalizão de Estados Insulares (liderados por Atenas) contra uma coalisão de Estados Terrestres (NYE JUNIOR, 2002: 16-17).

Uma concepção geopolítica, sempre citada nos manuais, marca os anos de Guerra Fria (1947-1989). Ela é chamada de *Containment* por propor a contenção dos objetivos estratégicos da URSS por uma rede de alianças lideradas pelos EUA, o que incluía congregações políticas importantes, como a OTAN, a OTASE e a CENTO em um grande arco que deixava o Estado soviético isolado na Eurásia (TOSTA, 1984: 76). Tal formulação é de autoria de George Kennan (1904-2005), feita a partir da leitura dos escritos de Nicholas Spykman (1893-1943).

É verdade que até mesmo as concepções mais exitosas conseguiram resultados parciais. Tordesilhas foi um marco do ordenamento político mundial até entrar em contradição, com a anexação de Portugal por parte da Espanha em 1580. Já a rede de alianças do *Containment* nunca foi de fato completada, foi posta à prova com eventos como a Invasão do Afeganistão por tropas soviéticas (1980) ou pela derrota estadunidense na Guerra do Vietnã (1960 - 1975). A questão é que, enquanto durou a Guerra Fria, a estratégia de contenção foi um item importante na política externa dos Estados Unidos a ponto de fundar um conceito estratégico sólido.

É importante também registrar que, ainda que façam parte do imaginário das elites políticas, as concepções precisam ser difundidas em outros setores da sociedade, uma vez que elas compõem a base intelectual de um esforço nacional.

Isso envolve não apenas a produção econômica, mas também os próprios valores subjetivos que um povo tem sobre o seu território (HAUSHOFER, 1975: 85-86). Isso foi especialmente válido no caso dos alemães que, para sustentar a sua política de expansão para o leste, fizeram uso dos recursos da educação pública. Na Alemanha, entre fins do século XIX e a primeira metade do XX, o Estado desenvolveu um aparato escolar e de propaganda, difusor de da concepção de uma *"Grande Alemanha"* (SILVA, 2003: 05).

Também deve ser considerado que, de uma concepção geopolítica não pode derivar um projeto nacional sem o consenso entre as elites. Entendimentos claros sobre a natureza do território (continental ou insular) e sobre os objetivos de curto e longo prazo da política externa devem permear em diferentes partidos, o que é particularmente desafiador mesmo para os Estados mais organizados.

O que o nosso trabalho defende é que as concepções geopolíticas argentinas foram uma derivação das tradições de pensamento que dividiam o país no século XIX, o que implicava em uma dicotomia de projetos nacionais (o *liberalismo* e o *nacionalismo*), da qual derivava a dicotomia do pensamento geopolítico (o *insular* e o *continental*).

Assim sendo, nós apresentamos Carrillo como sendo um continuador da concepção nacionalista baseada na defesa de uma república maior, cujo *optimum* territorial seria a extensão do ex-Vice-reinado do Rio da Prata (Ver *Figura 01)*. Já Storni é um descendente do liberalismo, sua concepção insular trocava qualquer acréscimo de território continental pela projeção atlântica (Ver F*igura 02*), com forte presença militar, econômica e científica sobre a plataforma continental, que o autor chamou de *"Mar argentino"*.

As duas concepções geopolíticas que discutimos aqui evoluíram no segundo pós-guerra para uma miscelânea de trabalhos dispersos e com preocupações setoriais, como a projeção brasileira na Bacia do Rio da Prata, o domínio das Malvinas pelos ingleses ou a projeção Chilena para a Patagônia.

Esses *grandes temas* são abordados de maneira integrada pelos dois pensadores das décadas de 1910 e 1920, motivo que nos despertou interesse.

FIGURA 01: DIVISÃO ADMINISTRATIVA DA AMÉRICA ESPANHOLA ENTRE 1776 E 1810

Fonte: CHIAVENATO, Julio. *Geopolítica, arma do fascismo*. São Paulo: Global Ed. 1981: 99.

No ano de 1776 a coroa espanhola refez a divisão do setor sul-americano do seu império com o objetivo de conter o ímpeto expansionista de Portugal. Era fundado o *Vice-reinado do rio da Prata*, que compreendia toda a Bacia do rio do Prata e Patagônia, com a sede em Buenos Aires. Apesar de sua curta duração (1776-1810) a existência do Vice-reinado inspirou os setores nacionalistas da elite argentina a formular um conceito estratégico de natureza terrestre que objetivava a recuperação dos territórios perdidos com o processo de balcanização, para a constituição da "Grande Argentina".

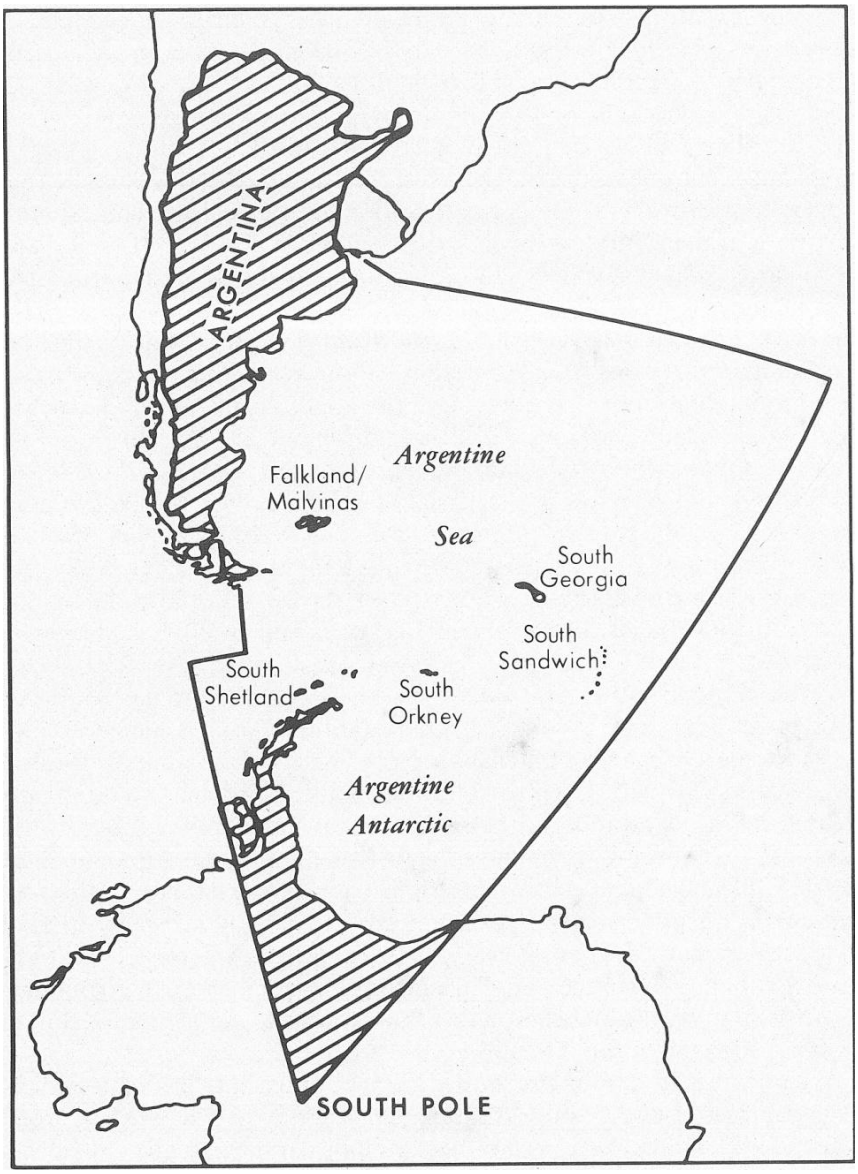


FIGURA 02: CONCEPÇÃO GEOPOLÍTICA DA *ARGENTINA INSULAR* –SEGUNDO A INTERPRETAÇÃO DO GOVERNO DA ÚLTIMA JUNTA MILITAR (1976-1983)

Fonte: CHILD, Jack. *Geopolitics and conflict in South America*. Quarrels among neighbors. Nova York: Praeger, 1985, p.129.

Um conceito alternativo ao da "*Grande Argentina*" foi aquele da *"Argentina Insular"* que externalizava a visão de Estado da Marinha de Guerra, que preconizava a projeção atlântica e antártica em detrimento de uma projeção platina. Tal concepção, foi retomada no segundo pós-guerra, e por uma interpretação deturpada foi uma motivadora para a Guerra das Malvinas (1982).

INTRODUÇÃO

O objetivo do nosso trabalho será avaliar qual das cosmovisões foi mais adequada enquanto doutrina de Estado: a *Continental* ou a *Insula*r. Isso deve acontecer considerando fatores endógenos da formação política argentina, como também devem ser considerados os fatores próprios da política internacional, na qual têm destaque as relações com o Brasil. Esse grande objetivo encerra uma gama restrita de objetivos menores, que podem ser listados topicamente:

- Deveremos expor, analisar e comparar as ideias de Storni e Carrillo. Essa análise deve focar as raízes epistemológicas e projetos políticos, verificados em cada pensamento;
- É essencial também discutirmos a viabilidade dos dois projetos no período focado, considerando as características da política doméstica quanto às condições da política continental;
- Ao analisar a política continental, é o nosso objetivo verificar a influência do pensamento geopolítico argentino sobre os demais Estados da bacia do Rio da Prata. Neste particular, teremos condições de analisar as concepções argentinas em perspectiva comparada com as suas equivalentes brasileiras, com o objetivo de identificar possíveis influências intelectuais.

A tese que defendemos é que, entre 1910 e 1945, houve o triunfo do pensamento geopolítico continental de Carrillo sobre o pensamento insular storniano. Isso por que a concepção continental se mostrou menos contraditória que a cosmovisão insular, ou seja, a concepção de Storni, quando comparadas às de Carrillo, padecia de contradições intrínsecas que impediam sua difusão pela sociedade e pelo Estado.

Os dois autores estiveram enraizados dentro da estrutura de Estado, com acesso a pessoas importantes e trabalharam para a difusão do pensamento geopolítico, se não como ciência, mas antes disso, como uma *Weltanschauung.*

Por se tratar de dois *policy makers*, suas ideias ganham um significado especial, por que elas têm impacto sobre a política objetiva. Diferente de autores mais afeitos à produção acadêmica e à pesquisa de gabinete, Carrillo e Storni estavam afeitos a um modelo de reorganização da sociedade, o que os tornava também homens de ação, interlocutores de forças políticas com pretensões hegemônicas. Esse foi um critério importante da nossa conduta ao selecionar os pensadores que nos servem de objeto de investigação.

Outo ponto importante referente à metodologia, diz respeito à arquitetura da nossa redação. Optamos por uma estrutura de tese de cinco capítulos:

O primeiro capítulo é dedicado a debater as raízes históricas do pensamento geopolítico argentino. Para nós, as características particulares do processo de formação de Estado deram características excepcionais à gênese do pensamento argentino, provendo-lhe de características próprias em relação ao seu equivalente brasileiro, muito mais centralizado e organizado. Ainda preocupados com o contexto, descreveremos as condições em que se deram as disputas políticas internas no período por nós selecionado.

O segundo capítulo apresentará as ideias de Storni, objetivando discutir as suas bases epistemológicas e o seu esboço de um projeto nacional. São salientadas no capítulo as filiações que o autor possui com o pensamento liberal argentino do século XIX.

No capítulo três, apresenta-se a concepção geopolítica da *Union Cívica Radical* (UCR), derivada dos escritos de Horacio Carrillo. Esse partido permaneceu ininterruptamente no poder entre 1916 e 1930 e representou uma oposição em relação aos

partidos liberais, no poder desde 1852. No que toca às ideias do autor, fica evidente a opção pelo ferroviarismo e pela política de compromisso com o interior argentino e com a Bolívia.

O quarto capítulo retoma Storni, com o objetivo de analisar a coerência de suas ideias. Neste, pretendemos verificar os fatores que obstaculizaram o seu projeto: a adequabilidade da base econômica e geográfica do país para sustentar o empreendimento marítimo, o enfraquecimento da ARA enquanto *partido político*[3] e a contraposição de suas ideias com as concepções continentais.

No quinto e último capítulo, é posta em pauta a dimensão internacional do problema geopolítico argentino. Nele discutiremos como a projeção brasileira influenciou na conduta estratégica argentina, atraindo o país para os problemas do interior do continente e dando mais significado para as concepções de caráter continental.

A conclusão mais segura que o trabalho chega é que, a supremacia do pensamento geopolítico continental sobre o pensamento insular está atrelado a uma série de componentes das macroestruturas sociais que ajudavam a compor um *zeitgeist*. Na primeira metade do século XX a maior parte das sociedades abandonavam os princípios liberais/iluministas lançados pela Revolução Francesa e abraçavam o nacionalismo.

Do ponto de vista da economia internacional, a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) destruiu os princípios liberais de final de século XIX, marcados pelo padrão ouro, pelo livre fluxo de mercadorias e capital e pela migração internacional. Principalmente a recessão de 1929 fez com que os mercados nacionais se fechassem, transformando o protecionismo em uma característica da época. Neste interim, o sistema financeiro baseado na

---

[3]O termo *"partido político"* é aqui apresentado segundo sua acepção gramsciana. Para Gramsci (1984: 06) o partido político é todo grupo político organizado, não necessariamente institucionalizado, que é orientado por uma concepção de mundo. Essa concepção de mundo tende a se difundir e se universalizar dentro da sociedade, sendo que, a *"hegemonia"* é a condição de uma concepção que transcendeu as esferas de seu partido para se tornar dominante em todos os setores da sociedade, sem ter à frente concepções concorrentes.

libra ancorada em ouro perdeu credibilidade, uma vez que o mesmo não se mostrou flexível para absorver os constantes choques do período.

Esse contexto econômico instável impactou não apenas a Argentina, mas a totalidade de países latino-americanos. Conforme a crise econômica se agravou, a demanda por bens primários diminuiu o que impactou a balança de pagamentos dos países latino-americanos.

A Argentina, então o país mais rico da América Latina, não escapou da crise e foi obrigada a dar orientações nacionalistas para a sua política econômica. Isso reforçou as concepções que defendiam o investimento público, o reforço do mercado interno e a substituição de importações. Como veremos nas próximas páginas, o pensamento geopolítico não deixou de ser influenciado por esse contexto de crises.

Nossa contribuição reside na escassez de trabalhos sobre o pensamento geopolítico latino-americano e pela ausência de trabalhos que versem exclusivamente sobre esse assunto nas décadas que nós resolvemos investigar.

Nos últimos trinta anos, os estudos sobre o pensamento geopolítico ganharam em expressividade dentro da comunidade científica. Este tema, outrora preferido e monopolizado por autores militares, passou a marcar presença dentro dos círculos da Ciência Política, da Geografia e das Relações Internacionais. Isso contribuiu para o preenchimento de uma grande lacuna, ainda não completamente satisfeita, das pesquisas em Geopolítica e em Grande Estratégia.

Com efeito, desde 1980, pesquisadores como Oliveiros Ferreira, Leonel Itaussu Almeida Mello, Shiguenoli Miyamoto, Antônio Carlos Robert de Moraes, Christian Caubet e Wanderley Messias da Costa contribuíram com importantes trabalhos epistemológicos sobre o pensamento de clássicos como Ratzel, Mackinder, Spykman e

Haushofer, o que permitiu a maior difusão da Geopolítica dentro do corpo das humanidades no Brasil. Esses pesquisadores também contribuíram com notável material sobre o pensamento geopolítico brasileiro, apresentando teses significativas sobre as ideias de Mário Travassos, Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos.

Entre as décadas de 1980 e 1990, uma gama respeitável de trabalhos veio ao público sobre o pensamento geopolítico sul-americano. Essa geração de pesquisadores em muito era motivada pelas crises internacionais de 1970[4] e pelo próprio excepcionalismo dessa esfera de pensamento. O fato de países periféricos desenvolverem um pensamento geopolítico maduro despertava a atenção de pesquisadores. Nos EUA, Jack Child e Howard Pittman foram os autores que se destacaram.

Child, em seu *Geopolitics and conflict in South America* (1985) fez um panorama detalhado da Geopolítica produzida na América do Sul, em um esforço que culminou com um *"mapa da guerra"* regional. Para o autor, os conflitos regionais eram um produto da sobreposição das áreas de influência dos Estados, que eram motivados pelas suas concepções territoriais (CHILD, 1985, p.15).

Pittman tem um argumento parecido com o de Child, mas se restringe aos Estados do Cone Sul. Para ele, a difusão da ideia de um *"mar territorial"*, iniciada pela exposição de Segundo Storni, foi motivadora dos litígios do segundo pós-guerra. A adoção por parte do Chile, do Uruguai e do Brasil de um conceito de mar territorial levou a sobreposição de áreas marítimas de interesse entre Argentina e Chile, no extremo sul; Argentina e Uruguai e Argentina e Brasil, na foz do Rio da Prata e Antártica (PITTMAN, 1981: 34).

---

[4] As décadas de 1970 e 1980 representaram o desfecho das crises de motivação territorial que se desenvolviam desde o século XIX. Estas foram a crise do Beagle em 1978, a crise de Itaipu/Corpus, que se estendeu por toda a década de 1970, e a reivindicação argentina do arquipélago das Malvinas, que culminou com o conflito de abril de 1982.

No Brasil, Christian Caubet fez uma retomada crítica do pensamento brasileiro e argentino do segundo pós-guerra, em um esforço de desconstrução e crítica de sua validade científica. Afirmando que a Geopolítica era uma ciência *"maniqueísta"* (CAUBET, 1984: 69) ou *"uma ciência do verbo, ou a paixão contra a razão"* (CAUBET, 1984: 65) o autor afirma que o pensamento geopolítico é um núcleo fomentador de ideologias, imprestável se for considerado enquanto base analítica.

Ainda nos anos de 1980, Norma Breda dos Santos (1985) fez um esboço do estado da arte do pensamento geopolítico argentino da década de 1980. Analisando clássicos como Rizzo Romano, Isaac Rojas e Juan Enrique Guglialmelli a autora conclui que, diferente do caso brasileiro, o pensamento geopolítico argentino se caracteriza pela sua fragmentação e seu caráter defensivo, frente às políticas territoriais ostensivas do Brasil na Bacia do Rio da Prata (SANTOS, 1985: 141; SANTOS, 1987).

Essa primeira geração de pesquisadores escreveu sobre a Geopolítica do segundo pós-guerra, obedecendo a uma motivação especial: enquanto na Europa a Geopolítica caía no ostracismo e era sempre associada ao movimento nazista, na América do Sul essa produção conheceu o auge, sendo que livros de autoridades das diferentes regimes militares, como Golbery do Couto e Silva e Augusto Pinochet ganhavam várias edições.

As primeiras décadas do século são menos lembradas pela comunidade acadêmica e isso faz aparecer lacunas onde a nossa proposta venha à contribuir. Estudar o pensamento geopolítico sul-americano do começo do século XX é produtivo porque ele aponta para as raízes mais profundas dessa epistemologia.

Por esse ponto de vista, Storni e Carrillo ainda são dois desconhecidos. Carrillo é conhecido mais pela sua atuação diplomática vinculada com a Guerra do Chaco (BANDEIRA, 1998: 169, "a"; ZUBIZARRETA e ESTIGARRÍBIA, 1988: 56). Storni, ainda

é pouco explorado, sendo sua obra mais lembrada pelos seus prefaciadores ou em trabalhos de pequeno porte, como artigos.

Storni teve no general Guglialmelli seu mais competente comentador. Guglialmelli, no contexto da década de 1960, formulou o conceito de *"Argentina peninsular"* uma derivação lógica do conceito storniano de *"Argentina Insular"*. Geógrafo do desenvolvimento, Guglialmelli condenou as posições liberais do vice-almirante e advogou para a Argentina uma vocação híbrida, tanto insular como continental (GUGLIALMELLI, 1978: 64-65).

Um trabalho recente sobre a Geopolítica Storniana foi apresentado por Geraldo Tripone (2015), que apresentou o europeísmo do autor como uma *desespacialização* da política argentina. Para Tripolone, a desvinculação de Storni com as grandes questões da América Latina leva a uma visão abstrata e desprovida de senso geográfico da política internacional, pois a Argentina aparece como um apêndice da Europa e não como um Estado latino-americano.

Nossa proposta tem condições de contribuir para a compreensão da gênese e do desenvolvimento das concepções geopolíticas argentinas. Entre 1910 e 1945 tal pensamento estava dividido em um número menor de núcleos de formulação, o que torna possível um exercício de tipificação e de comparação mais seguro. A partir do final da década de 1960, o pensamento geopolítico obedeceu a mesma linhas de fratura e fragmentação dos partidos políticos e grupos de pressão da Argentina, o que torna o "mapeamento" e discussão das ideias uma tarefa difícil.

Ao atrelar as principais concepções do período em estudo à herança legada pelo projeto nacional do século XIX, acreditamos apontar as chaves para a compreensão do que poderíamos chamar de *"tendência de desenvolvimento"* do pensamento geopolítico, o

que permite compreender a fragmentação dos períodos posteriores identificados por Breda dos Santos (1985) e Child (1984). Essa é que esperamos ser a principal contribuição que a nossa pesquisa pretende prestar para esse campo do conhecimento.

1 AS LINHAGENS E O CONTEXTO

O objetivo do presente capítulo é apresentar ao leitor o contexto de acontecimentos que transformaram a política argentina entre 1910 e 1945. Mais curto que os seguintes, ele nos oferece uma moldura esquemática dentro da qual poderemos organizar uma tipologia.

O período compreendido entre 1910 e 1945 foi escolhido não só porque as nossas fontes principais estão situadas neste espectro, mas por que existem razões de caráter axiológico que tornaram imprescindível essa escolha. Do ponto de vista da construção do pensamento, estamos nas décadas de Mackinder, de Haushofer e de outros cânones que sistematizaram a Geopolítica; do ponto de vista político, estamos em anos de transformação da sociedade argentina como um todo.

O período é caracterizado pela decadência do liberalismo enquanto doutrina de Estado, pela industrialização, pela ascensão da democracia de massas e pela fragmentação e desestabilização do cenário político interno. Na descrição do contexto, damos enfoque à constelação de partidos que compunham o cenário, que culminou com os golpes de Estado de 1930 e 1943, o que é feito na segunda seção do capítulo.

A crise do *liberalismo* deu espaço ao *nacionalismo*, que se manifestava na direita, com o surgimento do fascismo; e na esquerda, primeiro nas frações progressistas da UCR e posteriormente com o movimento peronista. O nacionalismo argentino tinha como figura representativa Juan Manuel Rosas, que no século XIX foi governador de Buenos Aires e defensor de um modelo federativo de organização nacional.

Essa dicotomia, que separa o liberalismo do nacionalismo ou o *iluminismo* do *hispanismo* é descrita e discutida em livros importantes das duas tendências. Grandes

nomes do nacionalismo como Arturo Jauretche (2012: 45) e Juan Domingo Perón (1968: 05) defendem esta dualidade; assim como grandes autores do liberalismo, tais como Carlos Escudé (1990: XXI) e o próprio Domingo Faustino Sarmiento (1996: 10), defendem que o liberalismo e o nacionalismo eram tendências inconciliáveis, com visões opostas do que seria o projeto nacional, e que essa disputa data o início do século XIX. Por este motivo, esse entendimento é, por nós, adotado e apresentado na primeira seção do capítulo que se lê.

1.1 AS RAÍZES NO SÉCULO XIX E A INFLUÊNCIA DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE ESTADO

É impossível falar de um pensamento geopolítico sem que este esteja atrelado à ideia de um *projeto nacional*. Em sociedades mais organizadas, as concepções geopolíticas estão atreladas a uma *Razão de Estado*; enquanto que, em sociedades carentes de consenso, as concepções geopolíticas estão atreladas a uma *Razão de Partido*. No caso argentino, foi a Razão de Partido que prevaleceu.

A situação argentina é inversa à brasileira, onde autores como Mário Travassos (1891-1973) e Golbery do Couto e Silva (1911-1987) conseguiam traduzir em concepções esquemáticas os velhos objetivos das elites políticas luso-brasileiras. Esses objetivos podem ser sintetizados na manutenção do domínio das bacias dos grandes rios continentais e na projeção para o Atlântico Sul.

A literatura geopolítica argentina não possui essa estrutura nuclear verificada na *escola* brasileira. Isso acontece porque os processos de formação dos dois Estados foram de natureza diferentes. No Brasil, a independência negociada com Portugal deu ao novo Estado uma estrutura burocrática organizada e seguidora dos preceitos da monarquia dos Andradas (BANDEIRA. 1998: 88-89, “b”).

Na Argentina, a Guerra Civil (1814-1861) colocou os *unitários* (liberais, europeístas e unitaristas) contra os *federales* (nacionalistas em luta por uma confederação). Isso impediu uma consciência unificada a respeito dos objetivos nacionais do novo Estado, da mesma forma que dificultou a incorporação de frações periféricas do território (Ver *Figura 03*). Esse processo de perda de território deu origem a crises que se perpetuaram por décadas, cujo melhor exemplo foi a Guerra das Malvinas em 1982 (JAGUARIBE, 1985: 13).

A divergência de interesses entre esses dois partidos aconteceu a partir da guerra de independência contra a Espanha (1810). Em um primeiro momento, se fazia necessária a destruição das forças da potência colonizadora; em um segundo momento, o que se decidiu pelas armas foi qual seria o conjunto de princípios que deveriam nortear a construção do novo Estado (SARMIENTO, 1996: 73).

Os Unitários eram marcadamente influenciados por Rousseau e tinham o seu núcleo de fomento e difusão de ideias na Universidade de Buenos Aires (SARMIENTO, 1996: 122). Conhecidos na literatura também pelo nome de *"Grupo de Rivadávia"* (PUIG, 1975: 08), os liberais contaram com intelectuais de relevo como Juan Bautista Alberdi (1810-1884) e Domingo Faustino Sarmiento (1811-1888).

A primeira forma de organização nacional foi fundada pelo grupo de Rivadávia a partir da balcanização do Vice-Reinado do Rio da Prata. As "*Provincias Unidas do Rio da Prata*", fundada em 1816, sob moldes liberais entrou em colapso em 1826, dada a necessidade de enfrentar o império brasileiro na Guerra da Cisplatina (1825-1828).

O projeto liberal partia de uma concepção territorial restritiva, menos preocupada com a extensão do novo Estado do que com a efetivação da revolução (IRAZUSTA, 1934: 136).

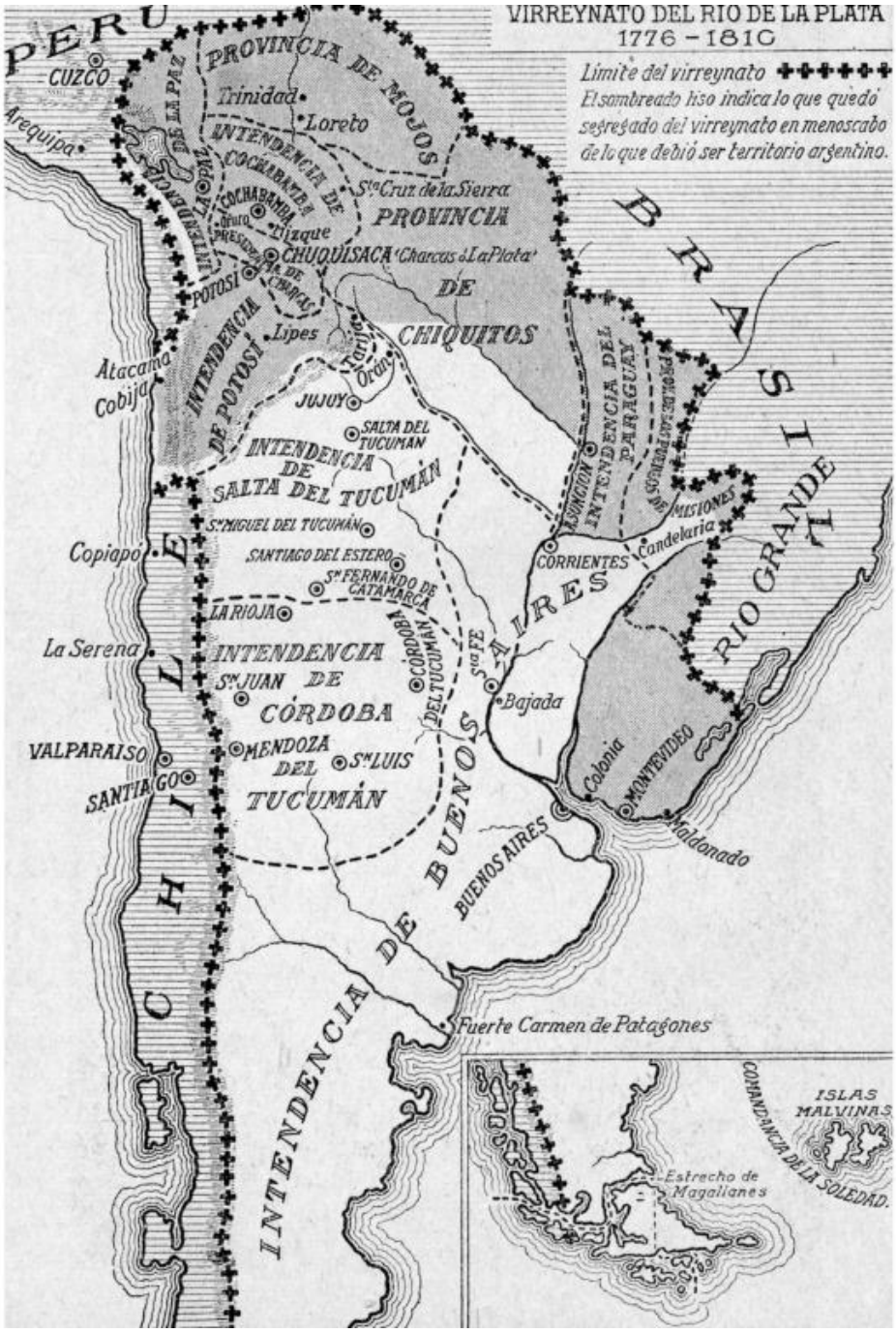


FIGURA 03: PERDAS TERRITORIAIS DO VICE-REINADO DO RIO DA PRATA

Fonte:<http://www.taringa.net/posts/imagenes/16755921/Te-presento-mi-pais-Argentina.html>. Acesso:12.10.2015

O mapa deixa em relevância as porções de território do antigo Vice-reinado do Rio da Prata que se desprenderam do domínio político de Buenos Aires. A parte mais escura do mapa destaca os territórios que se emanciparam e viraram Estados Independentes. Até o final do século XVIII, esses territórios eram os mais ricos do Vice-reinado. A própria formação do Estado argentino foi retardada por conta da Guerra Civil.

Para os filósofos iluministas, principalmente Rousseau e Montesquieu, os Estados de melhores práticas democráticas eram aqueles de pequeno território. Se considerarmos a influência desses dois autores sobre a revolução de 1810, entenderemos a razão do desinteresse na construção de um Estado territorialmente grande[5].

Os *federales* contaram com lideranças como Facundo Quiroga (1788-1835) e, principalmente, Juan Manuel Rosas (1793-1877). Rosas esteve à frente da *"Confederación Argentina"*, que foi a segunda tentativa de organização nacional e resistiu entre 1835 e 1852. Se os liberais tinham o seu berço intelectual na Universidade de Buenos Aires, os *Federales* eram formados na *Universidad de Córdoba* (SARMIENTO, 1996: 122), que mais tarde vai ter como aluno o próprio Horacio Carrillo (TEPJ, sd/sp).

Neste período, Rosas resistiu às intervenções estrangeiras e lutou pela recuperação dos territórios perdidos do Vice-reinado durante o processo de independência (IRAZUSTA, 1934: 167; QUESADA, 1926: 70). Ditador que foi, deportou os intelectuais liberais para o Uruguai e enfrentou com violência a oposição interna.

Os dois grupos também sustentavam cosmovisões antagônicas no que toca a organização da economia. Segundo o pensamento liberal de Alberdi, a nova república deveria adotar uma política econômica de baixo perfil aduaneiro e construir um país de portas abertas para os investimentos e para a migração europeia (ALBERDI, 1913: 193).

---

[5]Montesquieu acreditava que Estados de grandes territórios teriam facilidades de desenvolver a forma de governo conhecida como *"Tirania", que era uma* forma de governo considerada depreciável em relação à *"Monarquia"* ou à *"República"*. Uma república ideal deveria ter um território pequeno, situação em que o cidadão teria mais acesso ao Estado (MONTESQUIEU, 1973: 128-129). Já Rousseau se preocupa em discutir um tamanho ideal de Estado, para garantir a participação coletiva no rito democrático. Além disso, deveria existir um equilíbrio entre o número de cidadãos em relação à extensão territorial. Para Rousseau *"(...) os homens fazem o Estado e o território alimenta os homens; essa relação consiste portanto em que a terra baste para manter seus habitantes, e apenas tantos quanto possa alimentar (...) se há território demais, a defesa deste é onerosa, seu cultivo insuficiente, seu produto supérfluo, o que logo será a causa de guerras defensivas (...)"* (ROUSSEAU, 2011, p.100). Fora esses motivos de caráter ideológico, havia também questões referentes ao gerenciamento do território. Para Bjerg, a elite argentina do começo do XIX enxergava nas grandes extensões territoriais um fator que dificultava o controle social (BJERG, 2010: 122).

Já os federalistas, sustentavam uma concepção econômica autossuficiente e de inspirações industriais, que Marcelo Gullo chamou de *"Insubordinación Fundante"* (GULLO, 2011: s/p). O principal instrumento dessa política foi a Lei das Aduanas de 1835, rigidamente protecionista (BANDEIRA, 1998: 58, "b").

Portanto, o colapso do império espanhol no Cone Sul promoveu um clima de desordem e fragmentação de estruturas de difícil organização. A Argentina era, na primeira metade do XIX, um aglomerado de unidades independentes cuja unificação se mostrou conflitiva (Ver *Figura 04*).

Esse antagonismo do projeto nacional, que chamaremos aqui de *dicotomia do projeto nacional argentino*, foi apresentado por Sarmiento em seu *"Facundo: civilização e barbárie no pampa argentino"*, em 1845. Para Sarmiento, essa dicotomia se expressava pela figura e pelo exemplo dos respectivos líderes, mas também por características culturais ditadas pela geografia nacional. Afirmava Sarmiento que "*Rosas e Rivadávia são os dois extremos da república argentina – que liga os selvagens pelo Pampa e a Europa pelo Prata"* (SARMIENTO, 1996: 131).

A dicotomia *Civilização* X *Barbárie* expressa na citação, é a dicotomia entre o interior *bárbaro* e *confederado* e a província de Buenos Aires, *europeísta* e *centralista*. Essa era a disputa entre dois projetos de organização de Estado: a proposta de uma *"Confederação Argentina"* – do grupo de Rosas – e uma *"República Argentina"* – do grupo de Rivadávia (SARMIENTO, 1996: 21).

Rosas foi deposto por uma coalizão de tropas unitárias e brasileiras na *Batalha de Caseros* em 1952. Em 1861, o país termina de se unificar com a batalha de Pavón,

FIGURA 04: CONSTELAÇÃO DE ESTADOS PLATINOS DO SÉCULO XIX

Fonte: <http://www.artesco.com.ar/argentina/arg1832.html> Acesso: 20.11.2014

Depois da revolução de 1810, o Vice-Reinado do Rio da Prata se fragmenta em uma constelação de pequenos Estados, minados pela instabilidade interna e pelas guerras externas. Antes da formação da atual República da Argentina, em 1861, houve as tentativas de alcance parcial de formação das *Províncias Unidas do Rio da Prata* (1816 - 1826) e da *Confederación Argentina* (1835 - 1852).

na qual Bartolomé Mitre (1821 - 1906) assume como presidente, e o país inicia uma fase de relativa estabilidade, sob a égide liberal. A constituição adotada, a de 1853 foi escrita por Alberdi e permanece até os nossos dias como carta magna e símbolo nacional.

Ainda que a historiografia entenda a batalha de Caseros como o encerramento de uma fase de disputas internas e o início do paradigma liberal (BEIRED, 1999: 58), o rosismo nunca foi destruído intelectualmente, e serviu de influência para partidos políticos do século XX.

Interessante notar que esse movimento passou por uma tentativa de reabilitação feita pelos intelectuais do *"revisionismo histórico"*, um movimento de frente ampla, que vinculava partidos de extrema direita e da ala nacionalista da União Cívica Radical (UCR).

Se transpormos o pensamento de Storni e de Carrillo à dicotomia do projeto nacional chegaremos à uma correlação de grande significação para os nossos objetivos: Storni usa a Geopolítica para dar sustento ao projeto liberal que estava em curso desde 1852; Carrillo, ao defender a integração física com a Bolívia e a autossuficiência econômica, está seguindo o caminho da proposta de edificação social de Quiroga e Rosas no século XIX. Storni é um advogado da ordem vigente até então, o que não acontece com Carrillo, que quer a mudança da ordem.

1.2 DE 1910 A 1945: PARTIDOS EM DISPUTA EM UM CONTEXTO DE CRISES

Entre 1910 e 1945, a Argentina passou por um processo de mudança social de grande envergadura. No prazo de uma geração, o país que era agroexportador, dirigido por oligarquias, passou a ser um país urbano, de expressiva base industrial e sob a direção de lideranças carismáticas.

Essa mudança de conjuntura foi provocada por crises de diferentes origens, motivadas tanto por insuficiências políticas domésticas como pela desestabilização do contexto internacional, abalado pela Primeira Guerra Mundial e pela crise econômica de 1929.

A crise social obedecia a uma multiplicidade de fatores que envolvia o descrédito das instituições políticas fundadas no século XIX, o acesso das classes pobres e médias ao voto, a intrusão de novas ideologias via o processo de migração e a crise da economia internacional, que prejudicou as exportações e obrigou a sociedade a substituir importações (FERRER, 1981: 122).

A política doméstica sofreu intensa fragmentação e desestabilização, que motivou o militarismo a partir da década de 1930. Sindicatos, grupos radicais fascistas e facções dentro das forças armadas se multiplicavam em número, e forçavam a estrutura de Estado na busca pelo poder. Principalmente a proliferação de grupos políticos militares levou a uma sequência de quarteladas, que imprimiriam um teor violento à política argentina, fenômeno que ganhou em intensidade no segundo pós-guerra (SIRKIS, 1982: 52).

Comumente se apresenta a Primeira Guerra Mundial como o ponto inicial da crise da primeira metade do século (BEIRED, 1999: 69-70). Isso porque a crise de pós-guerra arruinou a economia internacional de pré-guerra, que se caracterizava pelo liberalismo aduaneiro, com enorme prejuízo para as nações agroexportadoras[6]. Também foi a guerra que pôs em questão os valores estabelecidos pela revolução francesa, que ensejou o fascismo na década de 1920.

---

[6]Os quatro anos da guerra foram favoráveis para a Argentina. O país teve a oportunidade de substituir importações e não faltou mercado para os seus produtos, uma vez que os contingentes europeus em luta demandavam víveres. Dessa forma, o ano de 1914 marca o auge do modelo agroexportador (FERRER, 1981: 144). Porém, na década de 1920 a situação se inverteu: os Estados centrais protegiam suas economias, e a recessão de 1929 fez diminuir as demandas externas, que davam sustento para as economias da América Latina como um todo.

Não obstante, fora essas razões exógenas, algumas questões domésticas colocaram em xeque os valores da "*generación de 1880"*. A república liberal começou entrar em crise já na década de 1890, por conta da impopularidade do governo do presidente Julio Argentino Roca (1843 - 1914) e do seu sucessor, Miguel Juárez Celman (1844 - 1909).

A república era, no fundo, um Estado plutocrático e de pouca mobilidade social. O crescimento e diversificação da população tornavam possível a difusão de uma consciência de exclusão, que tocava particularmente a classe média. Com o choque inflacionário de 1889, movimentos de caráter popular tomaram as ruas, primeiro adotando o nome de *União Cívica da Juventude*, movimento que depois se auto-intitulou *União Cívica Nacional* cuja dissidência nacionalista intitulou-se *União Cívica Radical* (LUNA, 1997: 87-88).

Liderado por Leandro Alem (1841-1896) e Hipólito Yrigoyen (1852 - 1933), o movimento se tornou um partido institucionalizado, cujas bandeiras de luta eram o acesso das classes médias e baixas ao voto, a maior autonomia das províncias e o uso social da propriedade privada (PONDÉ, s/d: s/p). O surgimento da UCR representou a primeira grande fissura no paradigma liberal conservador e um passo importante na constituição das democracias de massas do século XX.

Em 1912, o governo de Roque Saenz Peña (1851 - 1914), em uma tentativa de legitimar e reformar o regime, instituiu o sufrágio universal. Nas eleições de 1916, o voto das classes médias e baixas levou Hipólito Yrigoyen ao poder. Yrigoyen se dedicou a empreendimentos importantes, como a diversificação de parceiros comerciais fora do eixo Inglaterra-EUA e a criação da *Yacimientos Petrolíferos Fiscales* (YPF) em 1922 (BRAVI, et al, 2010: 73), que foi a primeira empresa petrolífera de capital 100% estatal do mundo.

A força da UCR estava em congregar setores da sociedade que antes eram excluídos da prática eleitoral, o que incluía a nascente classe média, os imigrantes e a plebe rural.

Segundo Nidia Areces, os políticos do paradigma liberal concebiam com desprezo a atuação da UCR, que era reconhecida como "*política criolla*" cujas fileiras eram compostas pela "*chusma*", pela "*plebe*" e pelos "*gringos*", e cujo corolário marcaria *"(...) la supremacia del analfabeto sobre el hombre instruído; de los Zaccones, Bidegain, Bard, Oyanarte, sobre los apellidos de tradición culta, inteligente, instruída, moral, de abolengo nacional*" (BOSCH apud ARECES, 1969: 07-08).

Nas eleições de 1922, Yrigoyen apoia seu sucessor, Marcelo Torcuato de Alvear (1868 - 1942). Alvear dá continuidade à permanência do partido no poder, porém em bases mais conservadoras que a dos fundadores do radicalismo.

Alvear se transformara no líder da oposição a Yrigoyen dentro da UCR e o partido sofre a sua primeira grande cisão entre os anos de 1923 e 1924: Yrigoyen agrupava em torno de si os *Radicales Personalistas*, enquanto que Alvear liderava os *Radicales non Personalistas* (ARECES, 1969: 07-08).

Alvear era descendente de uma família de aristocratas e representou a ala liberal dentro da UCR. Enquanto Yrigoyen era o líder da plebe rural, Alvear representava os interesses das classes médias e dos estancieiros. Segundo Arturo Jauretche, os não personalistas "(...) *se diferenciaban sólo formalmente del pensamiento de la oligarquia liberal*" (JAURETCHE, 1969: 183).

Yrigoyen foi reeleito em 1928, mas teve dificuldades de permanecer no poder: contava com inimigos nas forças armadas e dentro do próprio partido; nas ruas, os seus inimigos eram os fascistas. Era então um homem velho e doente, e seu governo era minado

pelas campanhas midiáticas em torno dos casos de corrupção envolvendo o *"Banco de la nación argentina"*. No dia 06 de setembro de 1930, acaba sendo deposto por um golpe militar.

A queda de Yrigoyen é motivada por uma série de motivos complexos. Fora a cisão dentro do próprio partido, a crise de 1929 prejudicava as exportações, e as dificuldades econômicas colocavam em xeque o modelo agroexportador, o que causava transtornos políticos. A impopularidade junto às forças armadas agravava a situação.

Entre 1920 e 1930, transformações importantes ocorriam na direita: esta, paulatinamente, deixava de ser liberal/iluminista e tendia ao fascismo. A introdução de filosofias pessimistas como a de Oswald Spengler (1880 - 1936) e, principalmente, Charles Maurras (1868 - 1952) propiciou ao país a formação de uma intelectualidade de mentalidade corporativista, inimiga do liberalismo, do comunismo e, principalmente, do radicalismo.

Com efeito, intelectuais como os Irmãos Rodolfo e Júlio Irazusta (1897-1967 / 1899-1982), o poeta Leopoldo Lugones (1874 - 1938), o historiador Ernesto Quesada (1854 - 1934) e burocratas como Matías Sanchez Sorondo (1880 -1959) eram porta-vozes de um pensamento anti-iluminista e antissemita e buscavam a desestabilização da ordem vigente para a construção de uma nova ordem.

Para efeitos práticos, a sociedade argentina se degenerava e se fragmentada em uma miscelânea de partidos fascistas e agremiações armadas que, incapazes de uma ação em conjunto, debilitavam as estruturas do Estado e impediam a prática do governo (BEIRED, 1999: 54).

Os fascistas, que nunca constituíram um partido institucionalizado[7], ficaram conhecidos entre os historiadores com o nome de "*Direita Nacionalista"* ou "*Conservadorismo Católico"* (BEIRED, 2001: 303). Diferente dos grupos liberais, no poder até 1916, o conservadorismo católico era anti-britânico e tinha uma proposta de organização social baseada no hispanismo e no corporativismo medieval (ALVAREZ, 1973: 35).

É interessante observar que o golpe militar de 1930, longe de ser um projeto particular dos fascistas ou das forças armadas, foi, antes de tudo, um movimento de múltiplas facetas. O golpe congregava diferentes tendências dentro do espectro político-partidário nacional que deploravam Yrigoyen ou que desejavam ascender ao poder.

As forças armadas não participaram em sua totalidade, mas ofereceram o elemento de força que o movimento precisava para depor o governo (CIRIA, 1975: 21). Figuram como grupos importantes da conspiração os liberais oligarcas, os fascistas e os radicais não personalistas.

Depôs Yrigoyen o general José Félix Uriburu (1868 – 1932) que fez reformas de caráter conservador e fechou o congresso. Uriburu cuidou de mandar para o exílio Marcelo Alvear e tentou implantar o fascismo como doutrina de governo, trazendo para seus quadros Matias Sanchez Sorondo (ministro do interior) e o filho de Leopoldo Lugones, Polo Lugones, tornou-se comissário chefe da polícia política.

Os fascistas traziam um projeto de grande envergadura pela reestruturação da sociedade, o que incluía um projeto de reforma no sistema de ensino (LUGONES, 2012: 33-34) e um projeto para uma nova constituição, fundada em um direito constitucional de

[7] Segundo Beired, (1999: 54) os grupos fascistas não admitiam constituir um partido institucionalizado por considerar os partidos legais como um elemento jocoso da democracia burguesa. Por esse motivo, o fascismo argentino nunca teve unidade nacional: a fragmentação chegou a tal ponto que cada cidade tinha o seu grupo fascista. Isso é uma situação oposta daquela do Brasil, onde os fascistas comporiam o *"Movimento integralista"* sob a direção de Plínio Salgado (1895 - 1975).

bases corporativas (SEGOVIA, 2006: 273). Porém não existiam condições para a implantação do novo projeto.

Em verdade, o golpe de 1930 marca o esgotamento de todas as forças políticas que, naquele momento, disputavam o governo. A UCR personalista tivera êxito em levar até o governo federal as velhas tendências do republicanismo crioulo, mas padecia pelo desgaste.

Os não personalistas haviam caído em profunda contradição: se por um lado eles representavam o partido mais numeroso dos anos de 1930, por outro, precisavam do voto popular para permanecer no sistema democrático, mas as massas eram fiéis ao personalismo.

Uriburu também passava por dificuldades, dada a fragmentação e diversidade de sua base política, pelo apoio insuficiente das forças armadas e pela pressão conspiratória que os radicais personalistas começaram a promover. Os políticos da velha ordem liberal repudiavam o fascismo e a Inglaterra e os EUA pressionavam para a abertura política (ARECES, 1969: 39).

Adoecido, Uriburu vivia os últimos dias de sua vida. Sem condições do regime se instalar, a abertura política foi promovida em 1932, com os objetivos de restaurar a ordem vigente anterior a 1916.

Nas eleições do mesmo ano, foi eleito o general Augustin P. Justo (1876 - 1943) como presidente. Justo era um representante da oligarquia liberal e a sua ascensão ao poder aconteceu via fraude eleitoral. A UCR foi proibida de participar do pleito eleitoral, porém, uma vez eleito, Justo repatria Alvear para ser o seu ministro da guerra.

As eleições de 1932, consideradas uma das mais fraudulentas da história nacional, trouxe de volta os liberais ao poder, mas agora em condições muito precárias. O

sufrágio universal obrigava à fraude eleitoral, motivo pelo qual os anos que separam 1932 a 1943 ficaram conhecidos como *"La década infame"*.

A sociedade estava convulsionada e os grupos de choque se proliferavam e transformavam as ruas em campos de batalha. Os fascistas se organizavam em torno da *"Legión Cívica Argentina"* e da *"Aliança Libertadora Nacionalista"* (CIRIA, 1975: 203); os radicais personalistas, entre 1929 e 1931, organizaram o obscuro "*Klan Radical – 100 x 100 de Radicalismo"* (mais conhecido como "*Klan Radical"*, ou simplesmente *"K"*), cujo objetivo era contrapor os fascistas e radicais não personalistas (ARECES, 1969: 20).

Em 1935, uma nova agremiação foi criada pelos radicais personalistas. Tratava-se da "*Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina"* (FORJA), que constituía um grupo de intelectuais com a missão de organizar *e* difundir a *verdadeira doutrina da UCR* (JAURETCHE, 1969: 185). Também fazia parte do seu escopo de atuação combater o antipersonalismo, visto pelos seus membros como uma excrescência.

A FORJA foi um importante elemento de mobilização popular para o nacionalismo radical e, muitos dos seus quadros vieram, mais tarde, a compor o movimento peronista. Sua proposta deixava explícita a consciência por parte dos personalistas da necessidade de aglutinar as forças políticas dispersas em torno de uma doutrina de Estado. Com o país dividido em uma miscelânea de grupos políticos (mesmo a atividade sindical se encontrava pulverizada em uma gama de pequenos grupos antagônicos) se fazia necessário unificar a sociedade em torno de uma base doutrinária.

Mesmo com a abertura de 1932, não havia dúvidas que a democracia estava arruinada. Justo governa com dificuldades e nas eleições de 1937, também fraudulentas, ascende ao poder Roberto Ortiz (1876 - 1942), que fica no cargo de 1938 a 1942.

Além das dificuldades internas, é na administração de Ortiz que começa a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), e o país começa a oscilar entre uma política aliada e de neutralidade. Adoecido, Ortiz falece antes do fim do seu mandado e deixa o cargo para o seu vice, Ramón Castillo (1873 - 1944). Castillo é obrigado a governar em Estado de sítio e, depois de um ano no poder, é deposto no dia 06 de junho de 1943 por uma organização militar clandestina, o GOU (*"Grupo de Oficiales Unidos"* ou *"Grupo Obra de Unificación"*).

Foi o golpe de 1943 que deu início ao movimento militar argentino do segundo pós-guerra. Diferente do golpe de 1930, o golpe de 1943 era um movimento exclusivamente militar que atestava a politização e a capacidade de intervenção social das forças armadas.

O GOU se dividia em um grupo *nacionalista* e um grupo *anglófilo*. Os nacionalistas defendiam a neutralidade em relação à Segunda Guerra, já os anglófilos eram partidários da intervenção do país em prol da Inglaterra e dos EUA (SIRKIS, 1982: 21). A ala anglófila contava nos seus quadros, com Storni; a ala nacionalista, que defendia a neutralidade, contava com a participação do coronel Perón.

Apesar dessa dualidade, os nacionalistas triunfaram. O decreto Nº 15.074, de 1943, apresentava ao público o ideário do movimento. Essas diretrizes priorizavam pela organização das relações de trabalho e pela justiça social (CIRIA, 1975: 118-119). No documento, transcrito no trabalho de Ciria, está escrito que o objetivo do novo governo era

> (...) fortalecer la unidad nacional, gobierno, que traerá consigo el reconocimiento práctico, en el mediante el imperio de una mayor justicia social y distributiva, propósito este fundamental e irrenunciable del actual gobierno, que traerá consigo el reconocimiento pactico, en todos los ámbitos del país, de la suprema dignidad del trabajo. (apud CIRIA, 1975: 118-119).

Com esse intuito abrangente, reformas institucionais foram feitas. Uma burocracia que ocupou lugar central foi a *"Secretaría de Trabajo y Previsión"* que tinha à frente o coronel Perón. Bem provida de quadros, a secretaria cumpria funções importantes de política social e, ao regular o mundo do trabalho, conseguia roubar o lugar dos sindicatos, organizando em torno de si o grande número da massa trabalhadora.

Perón passava a ganhar popularidade junto à comunidade mais pobre que precisava de sua agência. Figura efusiva e carismática, tornou-se um líder popular de maior expressão que os presidentes militares Pedro Pablo Ramirez (presidente entre 1943 e 1944) e Edelmiro J. Farrell (presidente entre 1944 e 1946). Nas eleições da abertura, em 1945, Perón vence o pleito e fica no poder até 1955. As bases da conjuntura política argentina estavam renovadas dentro de um contexto que mesclava prosperidade industrial, democracia de massas e violência política.

O mérito maior de Perón enquanto estadista foi de congregar em torno do *justicialismo* uma constelação de facções que ocupavam o cenário político, na década de 1930. Contudo, a luta contra as oligarquias continuaria por décadas, caracterizando a política argentina do segundo pós-guerra.

2 A GEOPOLÍTICA INSULAR

Sob este título deveremos apresentar e contextualizar, dentro da dicotomia do projeto nacional argentino, a concepção geopolítica da *Argentina Insular*. Como já mencionamos, essa concepção nasceu dos círculos dirigentes da ARA, na transição do século XIX para o século XX, e teve no vice-almirante Segundo Rosa Storni o seu principal interlocutor.

Por esse motivo, nossos objetos de discussão serão suas duas palestras proferidas em junho de 1916, cujos títulos foram, respectivamente, *"Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. - Factores que facilitan su obstacularizan el desarrollo del poder naval de la Nación"* e *"Política Naval Argentina - Problemas de Defensa Nacional por el lado del mar*". Tais conferências foram compiladas e editadas no livro *"Intereses argentinos en el mar"* ainda em 1916[8].

Storni merece lugar central entre os intelectuais da armada porque, diferente de trabalhos secundários que versavam apenas sobre os aspectos militares da marinha nacional, seu pensamento deixou em evidência a dimensão social do poder marítimo, expressando de maneira mais clara a visão que a ARA sustentava do projeto nacional. Mais do que isso, nos quadros navais, o autor ocupou lugar de protagonista e inspirou um conjunto de livros que complementavam as suas ideias.[9]

---

[8]Faremos uso, para essa pesquisa, da edição de 1967, editada pelo *Instituto de Publicaciones Navales* como comemorativa do cinquentenário da primeira edição de 1916. É feita em pontos específicos do capítulo a comparação da edição de 1967 com a nova edição de 2009, disponível na internet e editada pelo Ministério da Defesa argentino.

[9] Enquanto pensador militar, Storni conseguiu importantes seguidores dentro das forças armadas. Grandes nomes da alta oficialidade naval como Domecq García, Pedro S. Casal, Gabriel Albarracín, Manuel J. Lagos e Jorge Games foram seguidores de suas ideias (DEALAMER, 2011: 18). Fora essa influência dentro da sua instituição, o autor atuou no meio científico, onde usou a Oceanografia como canal de sustento e difusão de sua concepção geopolítica.

Na primeira seção deste capítulo é descrita ao leitor a concepção storniana, com suas raízes epistemológicas e objetivos nacionais; a segunda seção explora as similitudes do seu ideário com o pensamento liberal do século XIX, a terceira seção atenta para sua visão de política internacional e de defesa. Os aspectos econômicos de seu pensamento serão mais bem examinados no quarto capítulo deste trabalho, onde colocaremos em pauta a viabilidade do seu projeto.

2. 1 A CONCEPÇÃO INSULAR BI-HEMISFÉRICA

Em Storni, temos um caso particularíssimo de pensamento geopolítico, caracterizado pela fusão dos preceitos da Geopolítica de fins do século XIX com o pensamento liberal da geração de 1880 (GUGLIALMELLI, 1978: 62; MELLO, 1996: 29).

Em termos metodológicos, o autor se afilia, sem ambigüidades, aos *grand*es cânones da Geopolítica dos países centrais, ele próprio admitindo ser influenciado por Ratzel e Alfred T. Mahan (1840-1914). Por esse motivo, comumente encontramos, entre seus comentadores, alusões como a que foi feita por Jack Child: "*(...) Admiral Segundo R. Storni was the first Argentine to lay out a coherent geopolitical doctrine, and his influence and ideas can in some ways be compared to those of Mahan in the United States*" (CHILD, 1985: 49).

Afirmações como a de Child padecem da insuficiência de atrelarem Storni apenas à tradição da Geopolítica, negligenciando um importante componente do seu pensamento, que á a vinculação com o cenário da política nacional. Pela perspectiva da política doméstica o autor pode ser vinculado a uma tendência de longa duração inaugurada pelo grupo de Rivadavia, no começo do XIX.

A ordem liberal, na Argentina, consolidou-se entre os anos de 1861 e 1916. Nestes cinquenta anos, que separam a batalha de Pavón à ascensão da UCR ao poder,

desenvolveu-se uma cultura política europeísta, baseada na migração, no agronegócio e no isolamento relativo das grandes questões americanas.

Juan Carlos Puig, ao analisar as tendências profundas da política externa da era liberal, apontou que as grandes linhas da conduta argentina foram: a *filiação à esfera de influência britânica*, a *oposição aos Estados Unidos*, o *isolamento em relação à América Latina* e a *debilidade da política territorial* (PUIG, 1975: 10). Essas linhas de ação estavam vinculadas a questões de formação econômica e social, relativas à posição subalterna que o país estava inserido na economia internacional.

Esse senso de política internacional está materializado em grande medida no modelo apresentado por Storni. O vice-almirante pauta suas ideias na parceria com a Inglaterra, na construção de um poder marítimo subalterno no Atlântico Sul, no desinteresse por arranjos associativos permanentes com outros Estados da América do Sul e por uma consciência territorial restritiva, interessada na ocupação da Patagônia, porém indiferente às questões platinas.

Escrevendo, em 1916, quando o paradigma liberal já dava sinais de desgaste, Storni tem suas ideias dirigidas a um suposto futuro da Argentina. Contudo, suas ideias foram influenciadas mais por essa tradição da política nacional do que pelas próprias cosmovisões de Mahan e Ratzel.

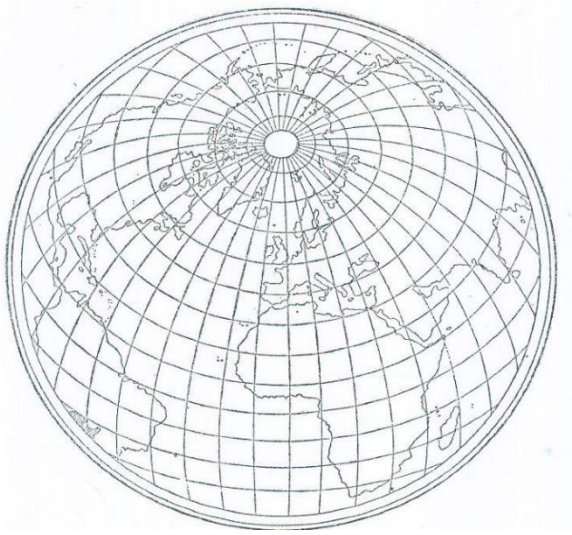
Tal percepção de política internacional, liberal do ponto de vista do comércio e isolacionista do ponto de vista da política continental, é descrita em um modelo geopolítico sofisticado, que lançava suas vistas para o Atlântico e a Europa, deixando para um segundo plano as questões referentes à integração da América do Sul. Nesta cosmovisão, a Argentina se projetava dentro de uma visão bi- hemisférica, na qual o fator balizador do projeto nacional foi a dependência das exportações primárias para os mercados europeus,

notadamente o mercado inglês. Disso vai derivar uma preocupação ininterrupta com a segurança das comunicações marítimas da Argentina, o que é um dos pilares de sustentação dos seus argumentos.

Em uma perspectiva contestatória da *Geografia Escolar*, o vice-almirante advogava por uma nova regionalização do mundo. Nesse esforço de abstração, ele substituía a divisão tradicional dos continentes por uma organização nova, inspirada na geografia física, principalmente no grande contorno dos continentes e na desproporção entre as extensões de superfície sólida e superfície líquida do planeta.

Neste novo *mapa do mundo* (Ver *Figura 05*), as Américas apareciam como um eixo de divisão entre dois hemisférios distintos, tanto em formas quanto em possibilidades civilizacionais: de um lado, o *Hemisfério Insular*, composto pela Austrália e pela Polinésia; do outro o *Hemisfério Continental*, formado pela Europa, África e Ásia. Apesar das Américas serem a demarcação entre essas duas grandes regiões, ela não era o centro dinâmico do sistema, esse era o lugar da Europa que, flanqueada pela África e pela Ásia, se abria para o resto do mundo pelo Atlântico. Era a Europa o centro econômico do mundo e um polo irradiador de civilização (STORNI, 1967: 25-26).

O oceano Pacífico era, neste começo de século XX, de importância econômica muito inferior ao oceano Atlântico (TRAVASSOS, 1947: 43). Sua vasta extensão e profundidade, o tornavam menos frequentado pelas marinhas. Suas milhares de Ilhas, com exceção da Austrália, eram pequenas em extensão e em base geográfica para sustentar grandes economias ou sociedades mais complexas. A produção econômica estava de fato nas bordas da Eurásia (Japão e China) e eram escoadas pelas rotas do Índico.



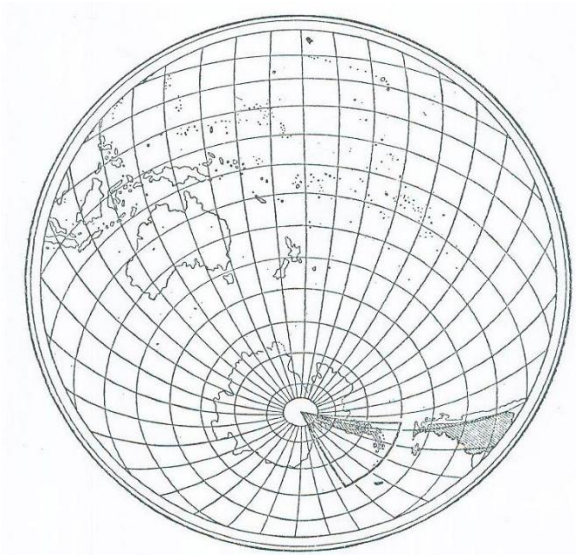


FIGURA 05: CONCEPÇÃO GEOPOLÍTICA BI-HEMISFÉRICA

Fonte: STORNI, Segundo R. *Intereses argentinos em el mar*. 3ª ed. Buenos Aires: instituto de publicaciones navales, 1967, pp. 27-28.

A projeção de Beythien apresenta uma visão de mundo particular: na sua primeira sessão (mapa de cima) evidencia-se a importância do hemisfério continental (Europa, Ásia e Oceania) em detrimento do hemisfério Insular (Oceania). Na segunda sessão (mapa de baixo), deve ser observada a posição da Argentina, que junto com o Chile e o Uruguai são os únicos países das Américas representados. Nesta segunda sessão, a Argentina se projeta como uma cunha para a Antártida, dividindo o Atlântico do Pacífico. É a partir dessa cosmovisão que Storni vai formular o seu pensamento de valorização do Atlântico enquanto canal de comunicação para o *Hemisfério Continental*.

No Atlântico estavam as grandes rotas, os grandes centros de produção do mundo de então. Era o Atlântico a convergência de caminhos para a Europa e linha de comunicação entre a Europa e as Américas. A Argentina, no sul das Américas, estendia o seu território em paralelo com o Chile rumo a Antártica, para onde se projetava como uma cunha. Sua extremidade mais meridional guardava o importante estreito de Drake, passagem do Atlântico para o Pacífico. Por essa concepção, a república seria de projeção insular, tendo como cenário prioritário o Atlântico Sul com perspectivas de projeção para a Antártica.

Para garantir a segurança dessas linhas, a marinha mercante deveria ser nacionalizada e a ARA aprimorada em seus meios. É importante observar que não se tratava de construir um poder marítimo de onipresença global como era o da Inglaterra: tratava-se de construir uma esquadra de presença regional sem confrontar a grande potência naval dominante. Por isso o modelo de Storni (STORNI, 1967: 62), não era necessariamente a Inglaterra, mas outras sociedades da Commonwealth como a Austrália, Nova Zelândia e o próprio Canadá que desenvolveram capacidades marítimas próprias, em simbiose entre interesses nacionais e interesses ingleses.

O mundo era assim concebido como um sistema fluido e interligado, onde só as nações marítimas participavam de maneira plena. Ter acesso a frações do oceano e sobre elas exercer controle era sintomático de um patamar mais elevado da conduta estatal e esse sistema tinha um elo de unificação e gerenciamento, que era o próprio império marítimo britânico. A coroa britânica possuía o acesso e o controle dos 14 estreitos estratégicos por onde se afunilavam os fluxos do comércio internacional que dependiam da via marítima (TAMBS, 1979: 101).

Os interesses nacionais argentinos deveriam ser direcionados no sentido de moldar a sociedade para as atividades marítimas, e assegurar por meios militares aquilo que

Lewis Tambs (1983: 79) chamou de *Linhas Marítimas de Comunicação* (LMCs) com o hemisfério continental (Ver *Figura 06*). Assim como recomendou Mahan (2007: 96-97), Storni defendia que a Marinha Mercante deveria ser uma espécie de *"escola"* para a ARA, oferecendo tripulações na eventualidade de um conflito e fomentando um contexto industrial e tecnológico, indispensável para o desenvolvimento militar.

Os planos de Storni residiam muito mais na constituição de uma *mentalidade marítima* no povo do que em um projeto estritamente militarista com propensões à degradação da sociedade, cujo risco maior seria o de ser dirigida por uma marinha em *"(...) que el espíritu directivo de sus cabezas superiores no vaya más allá del tiro del canón o del lance del torpedo*." (STORNI, 1967: 98).

A percepção sociológica do autor é um importante item de discussão, uma vez que a população era um componente importante do seu projeto: ela teria que ser deslocada das estâncias de gado para compor as fileiras de um ambicioso plano de colonização. O território nacional deveria ser organizado no sentido de inserir todo o país dentro das linhas de circulação atlânticas.

Assim como outros geopolíticos sul-americanos, como é o caso de Travassos (1947: 145-146) ou Couto e Silva (1981: 91-92), Storni entendeu a precariedade das comunicações terrestres como uma herança do período colonial. Porém, diferente de Travassos e de Couto e Silva, o autor argentino vai ser partidário do desenvolvimento, única e exclusivamente, da navegação de cabotagem e de água doce como formas de articulação territorial. A cabotagem enquanto atividade econômica fomentaria o poder marítimo e ajudaria na rápida colonização dos territórios da Patagônia, constantemente ameaçados de invasão pelo Chile.

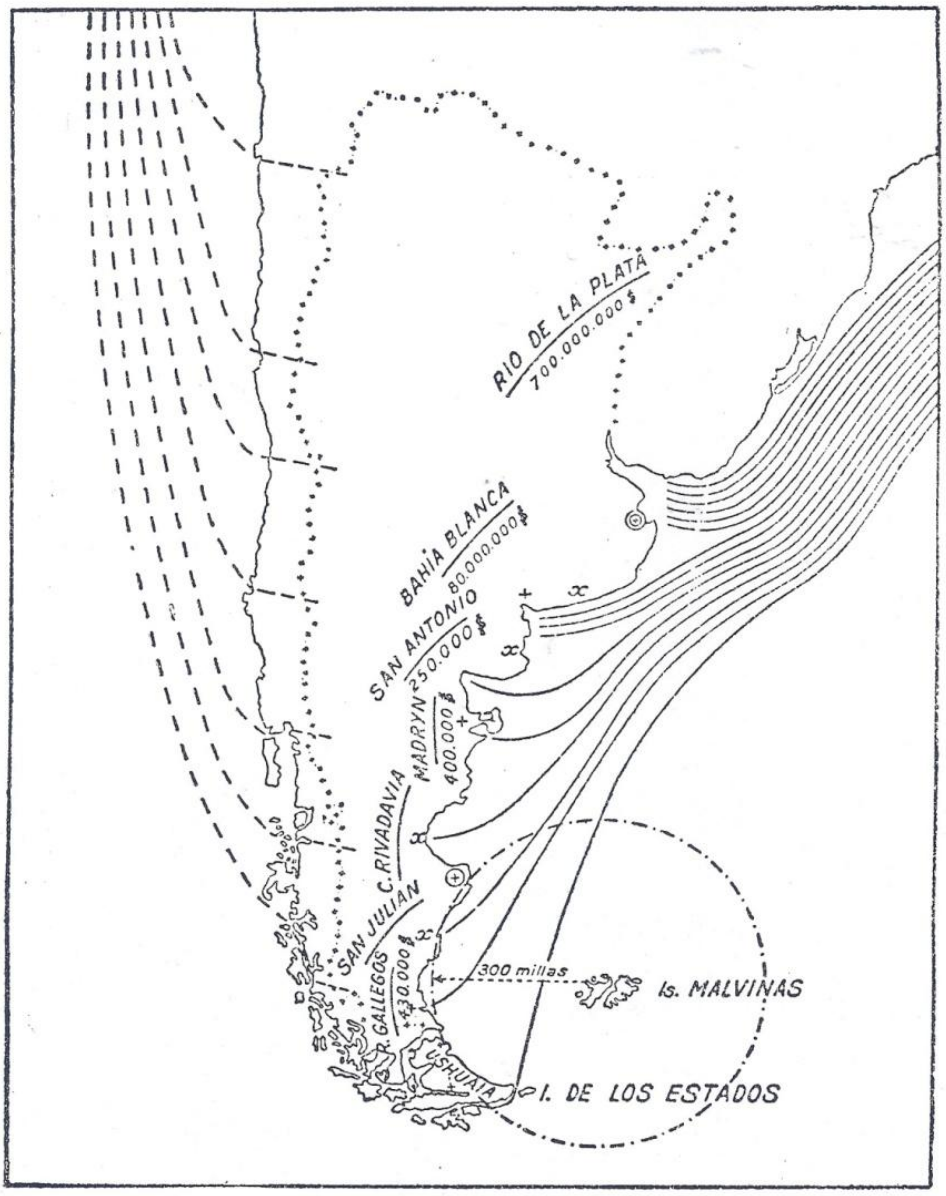


FIGURA 06: HIERARQUIA DAS CAPITAIS PORTUÁRIAS

Fonte: STORNI, Segundo R. *Intereses argentinos em el mar*. 3ª ed. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1967, p.35.

Baseado nos princípios de *Raum* (espaço) e *Lage* (Posição), estabelecidos por Ratzel (1975), Storni (1967) fez a avaliação estratégica dos exutórios das grandes bacias hidrográficas que constituem o território argentino. A figura atesta a importância de cada foz de rio, em relação às grandes linhas de circulação do Atlântico Sul. A Bacia do Rio da Prata, além de ser a de maior extensão territorial, é a que está mais bem situada, entre os grandes feixes de circulação do Atlântico Sul: todas as LMCs passam pela foz do Rio da Prata, o que dá muita importância para este ponto do território, onde está assentada também a capital federal. Notar também o destaque dado para as Ilhas Malvinas, localizada a 300 milhas do território argentino e das LMCs do seu flanco sul.

Até as primeiras décadas do século XX, eram frequentes as incursões da marinha de guerra chilena ao sul da Patagônia (VENTURINI, s/d). Essa era uma ameaça não velada, que demonstrava o interesse do Chile em promover a contraofensiva contra a Campanha do Deserto de 1879. Com efeito a última grande iniciativa de anexação de territórios argentinos por parte do Chile foi o plano de ocupação de Comodoro Rivadavia, no ano de 1930 (BANDEIRA, 2003: 139-140).

Diferente do pensamento territorial dos demais teóricos de sua época, tais como Horacio Carrillo (1922) e Ernesto Quesada (1902), Storni não deu atenção para as perdas territoriais que a Argentina sofreu no século XIX. Ele defendeu como prioritária a ocupação do litoral sul, em um projeto de colonização que aproveitasse a extensão do litoral como plataforma de projeção geopolítica e desenvolvimento econômico.

Concebeu então que, nas desembocaduras dos grandes rios do sul, deveriam ser assentadas cidades portuárias, que fariam dos rios meios de interiorização. As respectivas áreas das bacias hidrográficas formariam *hinterlands* que gravitariam em torno destes novos portos. Estes portos, por sua vez, teriam a comunicação entre si garantida pela navegação de cabotagem.

Tal ideia tinha sua inspiração no próprio processo de ocupação da América do Sul, processo esse em que os rios tinham uma importância capital como vias de interiorização. Esse foi o caso dos rios São Francisco, Orinoco, Madalena, Amazonas e do próprio Rio Paraná, que por suas condições viárias deram origem a redes de cidades, que serviram de importante esteio para a colonização.

A ocupação do sul anecumênico teria como base avançada a cidade de Comodoro Rivadávia que, por possuir recursos petrolíferos poderia sustentar um parque

industrial e servir de entreposto logístico para os navios que rumavam de Buenos Aires para as capitais portuárias do sul (STORNI, 1967: 34).

O hinterland do Rio da Prata foi considerado, como não poderia deixar de ser, o de importância principal. Neste hinterland, estavam concentradas as principais atividades econômicas da Argentina e é nele, também, que aconteceu todo o desenvolvimento histórico que deu origem à nação.

Depois do exutório do Rio da Prata, avançando para o sul do continente, as bacias hidrográficas perdem extensão territorial e importância econômica, o que fez Storni pensar em uma classificação hierarquizada delas.

Para o autor a importância estratégica das capitais portuárias decaia a partir de Buenos Aires (localizada na *Bahía Blanca*): San Antonio (*Golfo de San Matías*), Madryn (*Golfo Nuevo*), Comodoro Rivadávia (*Golfo de San Jorge*); San Julián y Gallegos (*Bahía Grande*); e Ushuaia, localizada no Canal de Beagle.

Entre os últimos anos do século XIX e o começo do século XX a Marinha argentina organizou expedições científicas em seu litoral sul, chegando a fixar bases na Antártida no ano de 1904. Esse esforço, um evidente exercício de reconhecimento territorial, foi feito às custas de polêmicas científicas e atritos fronteiriços com o Chile (STORNI, 1904," a" e "b").

Storni foi um dos principais comandantes dessas expedições, fato pelo qual ele é lembrado até hoje: em sua homenagem o instituto argentino de oceanografia leva o seu nome. No mesmo ano de 1904, o autor se envolve em um debate público que coloca em lados opostos o *"Boletin Naval"* argentino e a "*Revista marítima"* do Chile. A discussão se

centrava sobre a posse das ilhas de *Picton*, *Nueva* e *Lennox*, ou seja, os territórios em disputa na questão do Beagle.

O artigo *"Trabajos hifrógráficos argentinos em el Canal de Beagle"* (1904), seguido de outros trabalhos menores,[10] apresentava a discussão de limites como assunto científico. Essa discussão se acirrou a partir de 1950 para chegar ao seu ponto de culminância só em 1978.

O artigo predizia os perigos políticos que a questão encerrava: *"Haciendo completa abstracción de la importancia que estas islas puedan tener, es indispensable definir cuanto antes de hecho su verdadero propietario, pues pudieran originar desavenencias"* (STORNI, 1904: 1048, "b").

O citado artigo é um documento revelador da importância que a ARA atribuía ao setor sul do território nacional e ao Chile enquanto inimigo. Ele é portador de um valor que vai aparecer com maior evidência nas conferências de 1916 que é o *sentimento de fragilidade territorial*.

Esse esforço que combinava pesquisa científica e esforço militar rendeu frutos de grande significação social. A Argentina foi um dos primeiros países a compreender a extensão submersa do próprio território (ARGENTINA, SD). O quê atualmente conhecemos com o nome de *"Plataforma continental"* Storni deu o nome de *"Mar argentino"*, uma concepção geopolítica avançada, por possuir uma dimensão econômica, jurídica, militar e oceanográfica (Ver *Figura 07*).

[10] Referimos-nos ao artigo STORNI, Segundo Rosa. "Sobre el Canal de la Beagle". *Boletín del centro naval*, v. 22, n.258, p. 1125 - 1904, ("b").

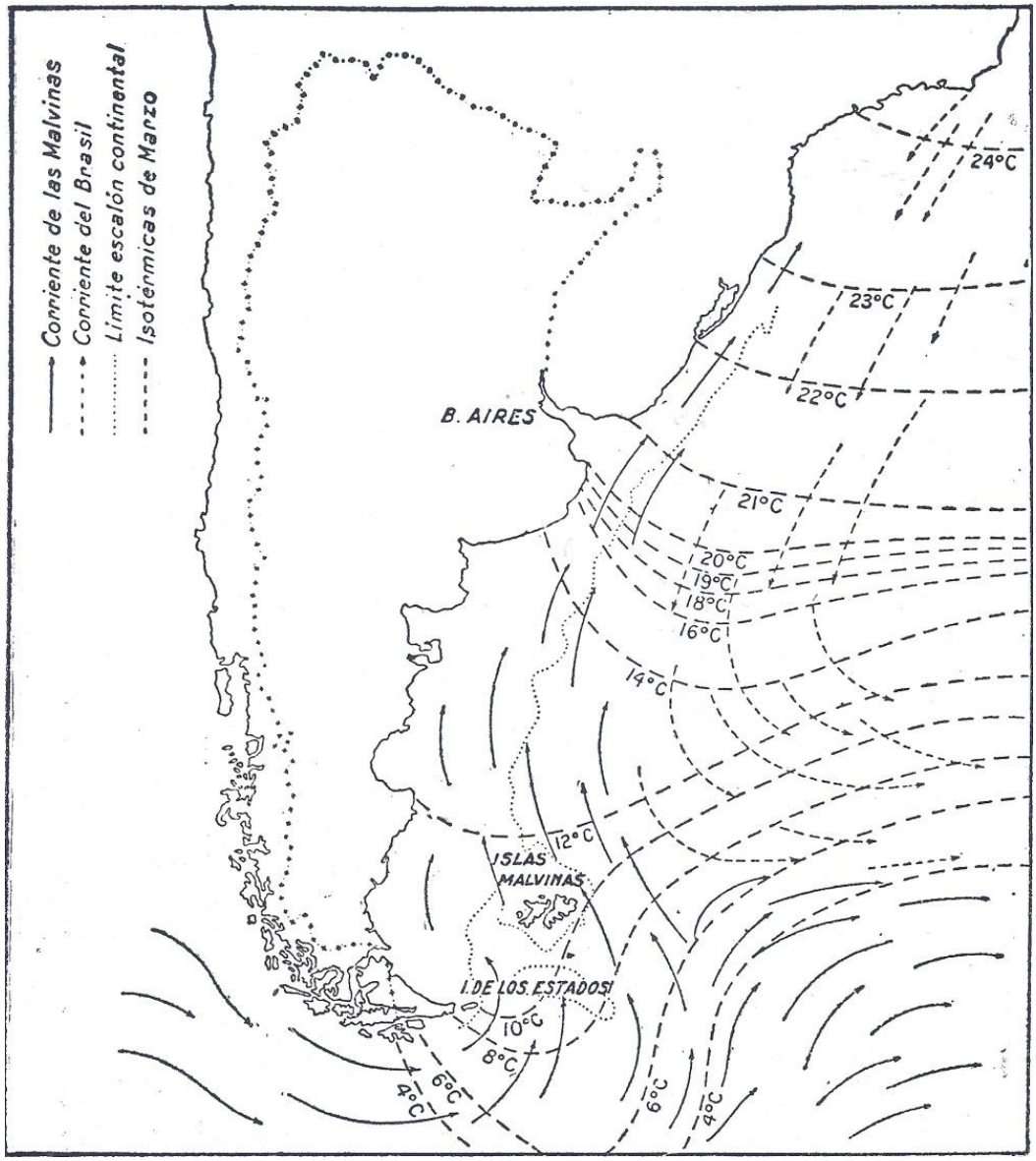


FIGURA 07: A CONCEPÇÃO STORNIANA DE "MAR ARGENTINO"

Fonte: STORNI, Segundo R. *Intereses argentinos em el mar*. 3ª ed. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1967, p.55.

Anos de pesquisa oceanográfica levaram os argentinos a este mapa, o primeiro esboço da plataforma continental do país. O mapa foi um trabalho em conjunto da ARA e dos institutos oceanográficos. Ele tem um significado político expressivo, pois dá bases para a reivindicação territorial. No livro de Storni (1967), ele é apresentado como uma nova concepção de Argentina, um país que deveria se voltar para as atividades econômicas no Atlântico.

Em verdade Storni, ainda que pioneiro, não estava sozinho na elaboração do conceito de *mar argentino*. Norberto Malumián (2011: 407), em seu artigo sobre a história deste conceito, atribui o pioneirismo do conceito a Storni, mas aponta também como grandes difusores desta concepção o jurista José León Suarez (1872 – 1927) e o naturalista Martín Doello-Jurado (1884 - 1948), a quem dedicou a atenção do seu trabalho.

A noção de *"mar argentino"* congregava necessidades de defesa, de colonização e apontava para um novo universo de exploração econômica que era a pesca. O conceito, em si, era uma derivação lógica da ideia de *"Argentina insular"* expressa na projeção de *Beythien* e demandava um novo modo de organização da sociedade. Porém, a ideia esconde alguns elementos que são capitais do pensamento liberal de XIX, que esmiuçaremos no próximo item.

2.2 A DICOTOMIA ENTRE O INTERIOR E O LITORAL NO PENSAMENTO STORNIANO

Um dos traços importantes do liberalismo storniano diz respeito ao papel do interior no desenvolvimento nacional. Esse é um aspecto importante da conduta unitária durante todo o período das Guerras Civis e que vai alicerçar também os argumentos de Sarmiento (1996) em seu livro sobre o interior *"bárbaro"* e o litoral *"civilizado"*.

Para os liberais do século XIX, o interior do país era economicamente inviável e avesso à cultura europeia oriunda do litoral. Este era o valor fundante do unitarismo liberal: Buenos Aires era o único centro de poder viável para organizar o ordenamento do território (SARMIENTO, 1996: 25).

Como em Sarmiento, salta aos olhos o europeísmo de Storni. Isso não só pela influência intelectual dos países de capitalismo central, mas também belo desprezo pelo

interior e pela cidade pequena. Buenos Aires é o centro de organização da vida nacional, a capital de todas as letras e toda a indústria.

Foi Buenos Aires, o *"(...) sitio donde la liberdad hubiera dado más frutos (...)"* (STORNI, 1967: 45), pois foi ela a sede da revolução de 1810. Por ser Buenos Aires também a sede do sistema logístico platino, todos os povos do interior iriam migrar para ela. Storni defendia ser uma lei geográfica, o *"Hidrotropismo"*, segundo a qual era uma tendência natural dos povos do interior das grandes massas continentais migrarem para o litoral.

Fora a importância econômica e geopolítica de Buenos Aires, o autor defendia também a inviabilidade econômica do interior do país. As cidades do interior constituíam *"(...) aldeas miserables, que no ciudades, sepulcros de vivos como las llamara Estrada, nacidas egoístas y aisladas en la conquista, presienten en Buenos Aires el centro atractivo del sistema, allí adivinan la luz y la riqueza"* (STORNI, 1967: 46).

Pelo anunciado, a Argentina concentraria sua população nas grandes cidades do litoral platino, com migração planejada para os litorais do sul. Isso significava despovoar as férteis terras da cabeceira da bacia platina para concentrar a população nas cidades industriais e nas zonas de colonização do sul, ou nos centros urbanos do litoral. As pequenas cidades eram inviáveis para o projeto marítimo não só por estarem no interior, como também por desviarem recursos demográficos das atividades econômicas mais significativas.

Para garantir a base econômica do empreendimento marítimo, Storni vai defender a industrialização vinculada aos setores marítimos: a construção naval, a marinha mercante e a indústria pesqueira. Essas três atividades deveriam suprir a política marítima de um contexto tecnológico e de recursos humanos.

O que se defende é a pesca de larga escala, promotora da profissionalização, e não a pesca das pequenas aldeias, improdutiva e difusora do pauperismo. Assim como as

cidades pequenas, as aldeias de pescadores constituem núcleos reprodutores de pobreza, um fardo que a economia nacional teria de sustentar. Se os pescadores livres trabalhassem para as grandes empresas da pesca, sustentariam uma empresa fomentadora da capacidade marítima e poderiam servir como marinheiros da marinha de guerra em caso de necessidade (STORNI, 1967: 89).

O fenômeno da migração viria a corroborar, quinze anos mais tarde, as ideias de Storni. Entre 1936 e 1943 a migração interna procurava suprir a migração europeia, cada vez mais escassa. Segundo Alberto Ciria (1975: 53), nestes mesmos anos, 504.000 argentinos migraram do interior para o litoral. Destes, 50,4% se estabeleceram na Grande Buenos Aires, 27,8% em outras cidades do litoral e 21, 8% foram para outras regiões do país.

Porém, essa migração não era motivada pela atividade marítima desenvolvidas na capital, mas sim pela crise nas exportações, que gerava excedente de mão de obra no campo e pelas novas funções urbanas de Buenos Aires, que passava a se dedicar à indústria e a outras funções comerciais a partir de 1930. A atividade industrial desenvolvida não possuía ligações com a atividade marítima, o processo de urbanização e crescimento de Buenos Aires estava ligado à indústria de bens de consumo leves (CIRIA, 1975: 52; FERRER, 1981: 180).

O desprezo pelo interior não se refere apenas às pequenas cidades do interior platino, mas a todo interior do continente. Existe um repúdio ao intercâmbio econômico e cultural com o restante da América do Sul, por entender que o mesmo não é rentável em cifras, mas também, que um intercâmbio mais profundo com a América do Sul afastaria o país de um caminho atlântico/europeu.

Ao entender o problema latino-americano desta maneira, ao vislumbrar uma Argentina litorânea e europeia, Storni destitui o seu país do seu contexto geopolítico e

identitário, e defende que os argentinos devem sulcar os mares à procura da civilização perdida, negando todas as possibilidades do desafio latino-americano: "*¿Qué tenemos a nuestro alrededor? El mar, o países con los cuales nos conviene hermanar esfuerzos, pero de los cuales poco podremos recibir. Así, señores, puede afirmarse que la Argentina lo espera todo por la vía marítima*" (STORNI, 1967: 29).

Junto com esse raciocínio, territorial e demográfico, o autor vai apresentar constante preocupação com o desenvolvimento da atividade industrial. É evidente que a posse das marinhas obriga um contexto industrial avançado o que leva o autor a defender o protecionismo para o setor da indústria naval (STORNI, 1967: 85).

A ideia de conceber a atividade industrial como componente da economia nacional não fora totalmente avessa ao ideário liberal do XIX. Dentre os liberais que podem ser considerados os pais fundadores do Estado Argentino, Alberdi foi partidário de uma política aduaneira completamente aberta para a atração de imigrantes e exportação de *commodities* (ALBERDI, 1913: 193). Porém, essa posição não era a mesma de Sarmiento, que acreditava que o país poderia construir um patrimônio industrial via a inversão de capital industrial estrangeiro (SARMIENTO, 1996: 12-13).

As ideias de Sarmiento, ainda que pareçam ingênuas em sua primeira leitura, tiveram um grau de veracidade modesto neste começo de século XX. O fato de a Argentina exportar carne obrigava a um contexto tecnológico limitado para sustentar o funcionamento das ferrovias e garantir o processamento e resfriamento da carne (FURTADO, 1970: 62-63). Essa indústria, que era produto da inversão de capital britânico na Argentina, tornou possível a integração do mercado interno, porém não era suficiente para um empreendimento de maior envergadura como a indústria pesada ou a construção naval.

A concepção de Storni se enquadra então dentro da dicotomia pensada por Sarmiento para fundamentar e justificar o projeto liberal. Para Storni, a civilização está na vida marinha, na migração, nos caminhos para a Europa; a barbárie está, no expansionismo e no culto ao desenvolvimento do interior.

De Sarmiento temos também o interesse pela navegação. Sarmiento governou o país entre 1868 e 1874 foi um grande incentivador da utilização viatorial dos Rios da Bacia do Rio da Prata e do fomento e modernização da ARA, motivo pelo qual é lembrado como referência, até nos nossos dias, pelos marinheiros da Argentina[11] (VENTURINI, s/d: s/p).

2.3 O CONCEITO ESTRATÉGICO NACIONAL BASEADO NO PRINCIPIO DO "*TWO POWERS STANDARD*"

Os atuais comentadores de Storni parecem enviesar suas ideias para os atuais problemas da América Latina, abusando do potencial de diagnose dos seus conceitos e assumindo o custo de privar os mesmos do seu contexto.

Assim o fez o Ministério da Defesa, em seu prefácio da edição de 2009, para a edição mais recente de *"Intereses argentinos em el mar"*. Para a ministra Nilda Garré excetuando alguns pontos ultrapassados da cosmovisão storniana, *"(...)derivados del desarrollo temprano de las ciencias humanas, impregnadas de cierto darwinismo antropológico en boga en algunas corrientes hoy superadas, (...)"* (GARRÉ, 2009: 06),

[11] Sarmiento pode ser considerado o primeiro grande modernizador da marinha argentina. Ele foi o primeiro a defender o fomento da ARA, da navegação de água doce e da criação da marinha mercante. Em sua homenagem, o navio escola da esquadra tem o nome de *"Presidente Sarmiento"*. Tal embarcação, um veleiro, foi construída na Inglaterra, lançada ao mar no ano de 1897 e permanece em serviço até os nossos dias.

Storni é um pensador atual, apto a fornecer uma base de orientação para os imperativos de defesa do século XXI.

A proposta de fomento industrial a partir das atividades marítimas e as menções pontuais e esparsas sobre a conveniência da cooperação com os Estados vizinhos (STORNI, 1967: 108) dão margem a interpretações progressistas de seu ideário, nas quais o que prevalece são os valores de integração continental e do planejamento estratégico *baseado em capacidades* (GARRÉ, 2009: 10). Essa interpretação nos parece imersa em arbitrariedade.

A própria ministra afirma que a experiência da Guerra das Malvinas é o que regula o atual conceito estratégico argentino (GARRÉ, 2009: 08), e que a própria reforma do dispositivo de defesa nacional não pode ocorrer dissociada dos esforços de cooperação continental dos últimos trinta anos (GARRÉ, 2009: 11). Mas, qual era a posição de Storni sobre a questão das Malvinas, no contexto de 1916?

Filho do seu contexto, o autor se preocupa mais com as ameaças advindas da vizinhança sul-americana do que com a recuperação das Ilhas Malvinas. O contexto de competição naval dos países do cone sul, ocorrida entre a última década do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX, teve uma influência marcante no pensamento storniano. Neste particular, suas ideias são profundamente direcionadas pela necessidade de preservar o equilíbrio de forças entre Argentina, Brasil e Chile e de manter o convívio pacífico com a Inglaterra.

Essa conduta de “boa vizinhança” com a Inglaterra deriva dos laços de dependência comercial e de uma profunda influência ideológica no setor naval. A *Royal Navy* (RN) teve uma marcante influência sobre a ARA até pelo menos 1945. Com efeito, tanto do ponto de vista da doutrina militar, quanto no que toca os valores da política, a Inglaterra se fez

presente na instituição naval argentina, o que produziu vínculos morais estreitos entre as duas marinhas.

Do ponto de vista da política doméstica, a instituição naval argentina se transformara em um grupo de pressão importante, e sua atuação se dava no sentido de garantir os interesses comerciais ingleses em Buenos Aires (CIRIA, 1975: 284).

Por esse motivo a questão referente às ilhas Malvinas não era vista por Storni, na década de 1910, como uma questão latente de segurança. Ainda que compreenda a importância estratégica das ilhas como uma potencial plataforma de operações de forças estrangeiras na Patagônia (STORNI, 1967: 42-43), Storni reconhece a benevolência do governo inglês e acreditava na devolução das ilhas (STORNI, 1967: 44).

Segundo nossos levantamentos (DUARTE, 1986; ESCUDÉ, 1990), esse não era um entendimento particular de Storni, mas uma característica dos políticos argentinos do paradigma liberal. Nos anos compreendidos entre o fim da Guerra da Tríplice Aliança (1865-1870) e a ascensão da UCR ao poder (1916) a questão das Malvinas permaneceu restrita aos círculos nacionalistas da sociedade. Em 1908 a discussão foi introduzida no ensino público (ESCUDÉ, 1990: 01), sendo que a primeira reivindicação formal dos territórios foi realizada no âmbito da Liga das Nações no ano de 1939 (DUARTE, 1986: 30), já no contexto dos movimentos nacionalistas que que deram origem ao golpe de 1943.

Para o autor, dado o alto grau de dependência comercial do país em relação aos mercados ingleses, era inviável a retomada pela solução naval.

> Para evitar falsas interpretaciones debo manifestar que a mi juicio, la experiencia de un siglo, a partir de 1807, prueba en forma continua la actitud favorable y benevolente del gobierno inglés hacia el pueblo argentino; y que si balanceamos los intereses de orden comercial, podemos ver, con la elocuencia de los números, hasta qué punto está ligada la economía

> argentina a ese gran foco de cultura y de consumo que se llama el Reino Unido (STORNI, 1967: 43-44). [12]

Porém, se está fora do alcance de suas ideias a possibilidade de guerra com a Inglaterra, o mesmo não se pode dizer do Brasil e do Chile. Neste particular, o autor é influenciado pelo contexto de crises regionais das primeiras décadas do século XX.

Na passagem do século XIX para o século XX os três principais Estados do Cone Sul, se encontravam em uma situação marcada pela corrida armamentista e a paz no subcontinente era mantida pelo equilíbrio de poder e por um sistema tácito de alianças (BANDEIRA, 2003: 56).

Entre o final da Guerra do Pacífico (1879-1883) até pelo menos o final da Segunda Guerra Mundial, a Argentina foi o pivô de um jogo estratégico que ameaçava por todo Cone Sul em guerra, uma vez que haviam questões territoriais mal resolvidas de conflitos passados.

Na bacia do Rio da Prata, existiam questões territoriais oriundas dos processos de emancipação: a Argentina disputava com o Brasil o domínio sobre o Paraguai, o Uruguai e a Bolívia, além de serem feitas reivindicações argentinas do território brasileiro das Missões, questão que teve como ponto de culminância o ano de 1908.

Com o Chile, os problemas estavam no extremo sul do continente: a Argentina anexou tardiamente o território da Patagônia durante a Campanha do Deserto, o que provocou protestos do Chile, tradicionalmente desejoso de costas atlânticas e dos recursos naturais desta vasta região natural (ESCUDÉ, 2008: 04).

---

[12] É importante observar que esse trecho foi retirado pelos editores da última edição do *"Intereses argentinos en el mar"* (STORNI, 2009: 41). Tal abuso editorial evidencia a discordância que existe entre a opinião do autor e a interpretação da questão nacional feita pelos governos dos Kirchners.

.

A situação com o Chile chegou a quase degradar em conflito armado em 1901. Em 1902, os dois lados inovam em metodologia diplomática ao assinarem os *"Pactos de Mayo"*, que foi o primeiro acordo a propor o controle dos armamentos navais em um regime de paridade[13].

A rivalidade que a Argentina mantinha, simultaneamente com o Chile e o Brasil, aproximava essas duas repúblicas em uma aliança informal contra a Argentina. O Estado argentino, temeroso em ter que lutar em duas frentes, reforçava a sua esquadra e procurava apoio no Peru, que era inimigo do Chile desde a Guerra do Pacífico. O Peru, também possuía litígios fronteiriços com o Brasil na região amazônica, o que fechava um circuito de antagonismos.

Essa situação ameaçava pôr em guerra Brasil, Argentina, Chile e Peru, o que certamente violaria a integridade territorial do Uruguai, do Paraguai e da Bolívia.

Os gastos com material de defesa eram expressivos nestes três países, sendo que a Argentina possuía uma das dez maiores marinhas de Guerra do mundo (LACOSTE, 2002: s/p). Também do ponto de vista qualitativo, Brasil, Argentina e Chile incorporavam o que existia de mais moderno em termos de navios de guerra em uso na época, que eram os submarinos e os navios encouraçados (PRESTON, 1982, "b"; WIGHT, 2002: 252).

As desavenças, principalmente com o Chile, obrigavam a Argentina a ampliar e aperfeiçoar seus programas de aquisição de material naval e formação pessoal, o que despertava reações no Brasil, que tentava recuperar sua frota de batalha, em crise desde o

---

[13] Os "*Pactos de Mayo"* tiveram duração efêmera, pois em 1904 o Chile denunciou o tratado (BANDEIRA, 2003: 97). Segundo Lacoste (2002, s/p) tal documento constituiu a primeira iniciativa para o controle de armamentos em regime de paridade. A ideia nasceu da proposta do Czar Nicolau II (1868 - 1918), na Conferência de Haia de 1899. A proposta foi recusada pelas grandes potências até a Conferência de Washington, em 1922, quando o método deu origem ao Tratado de Washington de 1922.

final do século XIX, com um ambicioso programa de armamentos lançado em 1904 (DELAMER, 2011: 13).

Uma frota de guerra constituía no contexto de 1916, como constitui até hoje, um patrimônio militar de difícil aquisição e manutenção. Na América do Sul, apenas a Argentina, o Brasil, o Chile e, em menor escala o Peru, possuíam as condições para possuírem armadas significativas. A posse da esquadra era um elemento importante para a distinção entre grandes e pequenos Estados. Para Storni, a ARA deveria crescer em quantidade e qualidade, na medida em que as marinhas dos Estados vizinhos e rivais também aumentassem de tamanho (STORNI, 1967: 119).

A posição geográfica do território argentino foi um fator importante para a formulação dessa doutrina. Flanqueada ao norte e a oeste por esses poderosos rivais, a república temia não somente ser envolvida em uma guerra de duas frentes, como temia ter suas comunicações atlânticas cortadas pelo Brasil.

Se voltarmos nossa atenção para a *Figura 07*, notaremos que as LMCs argentinas passavam necessariamente pelas costas brasileiras, o que potencializava as capacidades das armas navais baseadas no Rio de Janeiro. Essa ideia de cerco estratégico, presentes sem ambuiguidades em seu pensamento, levava o autor a propor uma política de defesa quantitativista e de caráter dissuasivo (STORNI, 1967: 37-38).

O perigo representado por um potencial bloqueio portuário faz com que Storni defenda como conceito estratégico o *Two Powers Standar*d britânico. Tal conceito tinha o objetivo de dissuadir os potenciais inimigos a unirem forças em uma coalizão.

No caso em questão, o que Storni defendia era a posse, por parte de seu país, de um número de navios de guerra superior às marinhas o Brasil e do Chile reunidas, isso o autor descreve da seguinte forma: *"Si fuera el propósito de la República Argentina*

atacar la política del two powers standard, se impondría: nuestras fuerzas navales deberían superar a las de Brasil y Chile reunidas." (STORNI, 1967: 112), e continua na página segiunte:

> Esta regla sería "la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su junción en caso de guerra". Cuando se razona sobre la experiencia y no sobre los sueños, se llega a idénticas conclusiones. (STORNI, 1967: 113 – grifo nosso)

A própria adoção do conceito do *Two Powers Standard* deixa transparecer a influência britânica no pensamento do autor. O conceito foi desenvolvido pelo Almirantado britânico, por meio do *Royal Defense Act* de 1889, estabelecia que a RN deveria ter o número de vasos de guerra superior a uma possível coalizão da França com a Alemanha (GIBSON, 2014: 01).

A necessidade de militarização de um vasto território foi pensada segundo o modelo de organização hierárquica das capitais portuárias descrita por nós anteriormente. A defesa do ponto de entrada de cada *hinterland* do território argentino é uma missão da esquadra, com o exutório da bacia do Rio da Prata como *core area*.

A perda das capitais portuárias ao sul de Comodoro Rivadavia tornaria viável a campanha de reconquista, dado que o centro econômico e logístico do poder naval argentino continuaria sendo Buenos Aires. Já a perda de Buenos Aires seria um prejuízo irreversível que levaria à falência o sistema defensivo nacional.

Seguindo esses preceitos, a ARA se tornou uma das principais instituições militares do mundo do começo do XX. Porém, sustentar tal poderio era difícil para um Estado ainda mal integrado e sem tradição com a vida marinha.

A maior contradição, no entanto, era a falta de uma base industrial: todo o aparato militar da esquadra era sustentado com exportações de *commodities* de baixa elasticidade, ao mesmo tempo em que todos os recursos em equipamentos eram produzidos fora das fronteiras argentinas, na Inglaterra.

Mesmo em uma época em que as condições eram favoráveis para o exportador (como nos anos da Primeira Guerra Mundial), a dependência tecnológica era um fardo. A partir da crise de 1929, quando as exportações se viram prejudicadas pela crise internacional, a república passou a ter dificuldades cada vez maiores para sustentar sua grande esquadra.

A menção pontual à cooperação com os estados vizinhos é insuficiente para que o autor seja apresentado como um teórico da integração. Fica claro pelo que foi exposto que, a tradição de competição, baseada na ideia de *equilíbrio estratégico sul-americano* era forte demais, nos idos de 1916, para que se desse prioridade para uma doutrina de cooperação. A influência anglo-saxônica, o histórico de disputas com o Brasil e o Chile e a então recente corrida armamentista – com o protagonismo das marinhas de guerra – fazia nosso autor dedicar a maior parte do seu discurso às possibilidades de conflito no subcontinente.

Uma conclusão importante para nossa analise diz respeito ao entendimento claro que o autor tem de que a Argentina é um Estado *territorialmente satisfeito*. O repúdio à guerra de agressão e ao expansionismo territorial é uma marca maior de seu pensamento, e um alicerce para a nossa análise. O poder militar nacional possuía a função de dissuadir o Brasil e o Chile de tomar iniciativas contra a Argentina, mas não era de sua natureza ancorar uma campanha pela aquisição de novos territórios.

Uma Argentina territorialmente mais extensa representaria um percalço, um custo e um atraso na jornada rumo aquilo que o autor concebia como um horizonte histórico:

a edificação da *Argentina Insular*. Esse pressuposto, que aproxima o autor da mentalidade do Grupo de Rivadávia, entra em choque com a concepção nacionalista da *"Grande Argentina"*, como veremos a seguir.

3 A GEOPOLÍTICA CONTINENTAL

É importante frisar, antes de qualquer análise mais profunda sobre um autor em especifico, que a Geopolítica Continental foi uma concepção de mundo comum entre os diferentes grupos que compunham o nacionalismo argentino.

A ideia de uma Argentina maior, industrializada e livre dos interesses ingleses era uma aspiração comum entre partidos muito diferentes, como a UCR e o Conservadorismo Católico. Esse consenso quanto ao ordenamento territorial do Estado era um dos poucos elos de união em uma época marcada pela fragmentação e divergência de opiniões.

Neste caso é justo citar o trabalho de autores da direita nacionalista, como Ernesto Quesada (1902 - 1926), autor de importantes trabalhos sobre o rosismo, ou os irmãos Julio e Rodolfo Irazusta, autores de *"La Argentina y lo imperialismo britanico"* (1934)[14]. Esses trabalhos se caracterizavam pela exaltação de Rosas, pela crítica à influência econômica inglesa e pela postura nostálgica em relação às perdas territoriais do século XIX. Por não constituir um partido unificado, por atuar mais como um grupo de pressão, a geopolítica fascista vai ter um tom panfletário, muito menos propositivo que a Geopolítica radical[15].

No entanto, de todos os autores que podem ser citados, nenhum vai ser mais importante na formulação de uma concepção continental do que Horacio Carrillo. Membro da

---

[14] Um ótimo trabalho sobre os aspectos geopolíticos do pensamento da direita católica pode ser encontrada no artigo de José Luis Bendicho Beired: BEIRED, José Luis Bendicho. "A grande Argentina": um sonho nacionalista para construção de uma potência na América Latina. *Revista brasileira de história.* São Paulo, v.21, n.42, pp. 303-322, 2001.

[15]Ainda existe relativa obscuridade nas relações da UCR com o movimento de Rosas. O fundador do partido, o tio materno de Hipolito Yrigoyen, Leandro Niscéforo Alem, teve envolvimento pessoal com o rosismo. Seu pai, Leandro Antonio Alén, participou com destaque do movimento nacionalista do XIX e foi condenado ao fuzilamento depois da queda de Rosas, sendo o próprio Leandro perseguido por esse motivo. A diferença de grafia entre os sobrenomes do pai e do filho se deve à necessidade de fuga da perseguição política (LUNA, 1997: 16).

UCR e diplomata profissional, Carrillo se destaca por ter transformado suas ideias em política pública[16]. Suas conclusões, longe de serem retrogradas e pessimistas, como as formulações do conservadorismo católico, apontam para a história enquanto fenômeno evolutivo.

O objetivo do presente capítulo será apresentar e discutir as ideias de Carrillo no que toca as feições gerais de sua concepção (o que é feito no item 3.1); sua relação com os vazios econômicos do interior do continente (item 3.2) e a sua significação para o equilíbrio estratégico sul-americano (item 3.3).

3. 1 O SENTIDO DA INTEGRAÇÃO PLATINA NO PENSAMENTO DE HORACIO CARRILLO

O pensamento de Carrillo está condensado em dois pequenos livros "*El ferrocarril al Oriente boliviano*" (1922) e *"Los límites con Bolivia"* (1925). Os dois trabalhos constituem coletâneas de discursos, opúsculos e documentos compilados por Carrillo ao longo das décadas de 1910 e 1920.

Ainda que apresente uma redação em tom de relato e fragmentada em documentos pequenos, a obra do autor possui organicidade e forte correlação com os postulados de Ratzel, sobre a expansão territorial dos Estados. A obra de Carrillo pode ser incluída no rol dos textos de Geopolítica do começo do século XX que valorizavam os Estados de grande extensão territorial enquanto atores da política internacional.

---

[16]. Formado em Direito e Ciências Sociais pela universidade de Córdoba, Carrillo chegou a ser vice-reitor do *"Colegio Nacional Teodoro Sánchez de Bustamante"*, deputado pelo departamento de Ledesma, entre 1913 e 1917, e governador da Província de Jujuy, em 1918. De 1921 a 1933, representou seu país na Bolívia, onde se destacou na resolução dos litígios entre a Argentina e Bolívia; em 1934 é enviado para a América Central, onde serve até o ano de 1936 como ministro plenipotenciário em Cuba, República Dominicana e Panamá. Em sua permanência na Bolívia, o autor fez uma série de conferências públicas chegando a ser contemplado com o título de doutor *honoris causa* pela *Universidade de Chuquisaca* e com a *Gran Cruz del Cóndor de los Andes* da república boliviana (TEPJ, sd/sp).

Assim como Storni foi defensor da marinha e das atividades marítimas, Carrillo vai ser defensor das ferrovias e da interiorização territorial da economia argentina, marcando por isso um flagrante contraponto com o que deixou postulado o vice-almirante. De maneira parecida com Storni, Carrillo foi um notável homem de Estado e um talentoso conferencista, suas exposições, no entanto não foram feitas em solo argentino: elas eram feitas em salões da Bolívia e tinham como endereçados a comunidade dirigente desse país.

O cerne do argumento é que existia um benefício mútuo para a Argentina e a Bolívia, reconstituírem o território do vice-reinado platino. Esses benefícios seriam, para a Bolívia, um novo acesso ao oceano e, para a Argentina, o uso dos vastos fundos territoriais do altiplano boliviano, que não poderiam ser explorados única e exclusivamente pela economia boliviana.

O autor defende que a independência dos países platinos estava incompleta, dado que nenhuma república da região era economicamente autônoma. A raiz desse problema foi a balcanização do Vice-reinado do Rio da Prata, na década de 1810: essa grande unidade administrativa colonial deu origem a uma constelação de pequenos Estados que não possuíam sustentabilidade econômica (CARRILLO, 1925: 21-22).

Assim, a independência desses países só vai ser efetiva quando os territórios do antigo vice-reinado voltarem a se unificar. Trata-se de uma releitura democrática da proposta federativa de Rosas, que o grande caudilho não conseguiu fazer pela força das armas (BANDEIRA, 1998: 51, “b”).

> Es conocido el concepto de que las nacionalidades segregadas de los viejos virreinatos no han completado aún el perfeccionamiento de sus respectivas independencias, si se considera en detalle esa serie de problemas internos y externos que restan resolver para moldear el concepto absoluto de

> independencia, en el, a la vez, absoluto ejercicio de la soberanía. (CARRILLO, 1922: 05-06).

Para o autor, o desenvolvimento econômico só poderia ser alcançado por meio da industrialização. Assim como boa parte dos teóricos e formuladores de política dos anos de 1920 e 1930, Carrillo coloca-se como um desenvolvimentista, defendendo a autarquia econômica.

O problema é que, nem mesmo a próspera Argentina dessa primeira metade de século era possuidora de todos os recursos necessários para a autossuficiência. Faltava para o país, por exemplo, o carvão mineral e, principalmente o ferro, que poderia ser extraído do altiplano continental.

À Argentina caberia o papel de ser a protagonista do processo de integração platino. Portanto, a influência a que aspirava exercer no oriente boliviano, seria a continuidade do processo de formação nacional, marcado pela unificação das províncias, absorção de migrantes e construção de estradas de ferro. As duas últimas fases desse processo seriam a industrialização e a extensão do domínio econômico argentino para fora do território.

A Argentina, com território homogêneo e fértil, que integrava o seu mercado interno em ritmo vigoroso, dada a inversão maciça de capital ferroviário, deveria liderar o processo de integração platino. Essa integração, pensada por sua dimensão político/territorial culminaria com aquilo que Everaldo Backheuser chamou de *"Lei do arredondamento do espaço possuído"* (BACKHEUSER, 1950: 423-424), que defendia que um Estado possuidor de um trecho navegável de um rio teria a tendência de tomar todo o curso d'água, dominando toda a extensão da bacia hidrográfica.

Do ponto de vista do planejamento econômico, a soma dos recursos da Argentina e da Bolívia tornaria possível o desenvolvimento de uma indústria autóctone, internalizando recursos produtivos que na década de 1920 só existiam dentro das fronteiras de países de capitalismo central (CARRILLO, 1922: 05).

A ideia central do argumento é que, se a Argentina unisse o seu potencial industrial e tecnológico e suas facilidades fisiográficas com as riquezas do planalto boliviano, se construiria na América do Sul uma grande potência continental, e tanto argentinos como os bolivianos poderiam viver livres da sujeição econômica dos países de capitalismo central.

Porém, a fuga ao europeísmo não consegue ser completa, porque se nota uma influência saliente entre as suas ideias e aquelas postuladas pela Geografia Política clássica. Em relação a isso, é notável o paralelismo com Ratzel (1975: 21). Assim como Carrillo, Ratzel entendia que o desenvolvimento técnico de um povo exigia grandes porções de territórios e que os Estados mais evoluídos incorporavam os Estados menos evoluídos, às vezes sem o recurso às armas (RATZEL, 1990: 182-183, “a”).

Nas palavras de Ratzel, as “*dimensões do Estado crescem conforme a sua cultura”* (RATZEL, 1990: 177, “a”). Esse postulado, apontado como a primeira lei do crescimento territorial dos Estados, é de utilidade para entendermos o que Carrillo pensava para o caso platino.

A palavra *“Cultura”* dos textos de Ratzel tem um significado profundo (RATZEL, 1990: 182-183, “b”). No alemão, *“Kultur”* é o conjunto de bens sociais que vai além da organização moral e simbólica da sociedade. O termo diz respeito também à capacidade que um povo tem de intervir em seu próprio meio. Por esse motivo, a palavra alemã “Kultur” se aproximaria do que nós entendemos pela palavra *“Civilização”*, ou seja, o

conjunto de conhecimentos pelos quais uma sociedade intervém no seu meio e que ficam preservados pela esfera dos costumes (RATZEL, 1990: 130-131, “b”).

Ao entender que integração, física e econômica, era o prelúdio de uma integração social mais abrangente – rumo a um futuro comum e cuja culminância seria uma nova entidade geopolítica – Carrillo apresenta ao seu público um projeto civilizacional que exigia do povo argentino a função de condução e organização.

Segundo a linha de raciocínio de Carrillo, a Argentina é a herdeira histórica do Vice Reinado do Rio da Prata não por possuir a cidade de Buenos Aires (capital tanto da república quanto do vice-reinado), mas sim por ter sido o Estado derivado do vice reinado que mais conseguiu prosperidade econômica e científica. Unificar a Bacia do Rio da Prata aparecia como uma missão civilizatória com benefícios recíprocos para a Argentina e para Bolívia.

Nesse empreendimento, o sistema ferroviário seria um instrumento da política. A Argentina foi um dos países que mais desenvolveu o seu sistema de trilhos desde o final do século XIX. Esse complexo sistema (Ver *Figura 08*), que cobria todo ecúmeno argentino, se estendia para os demais países platinos, integrando as malhas ferroviárias locais construídas durante o século XIX a um único complexo logístico, disposto em forma de leque com o vértice no porto de Buenos Aires (TRAVASSOS, 1947: 53). Os trilhos de trem reforçavam as hidrovias dos Rios Paraná, Paraguai e Uruguai, complementando, portanto, as hidrovias em uso desde o período colonial (TRAVASSOS, 1947: 50-51).

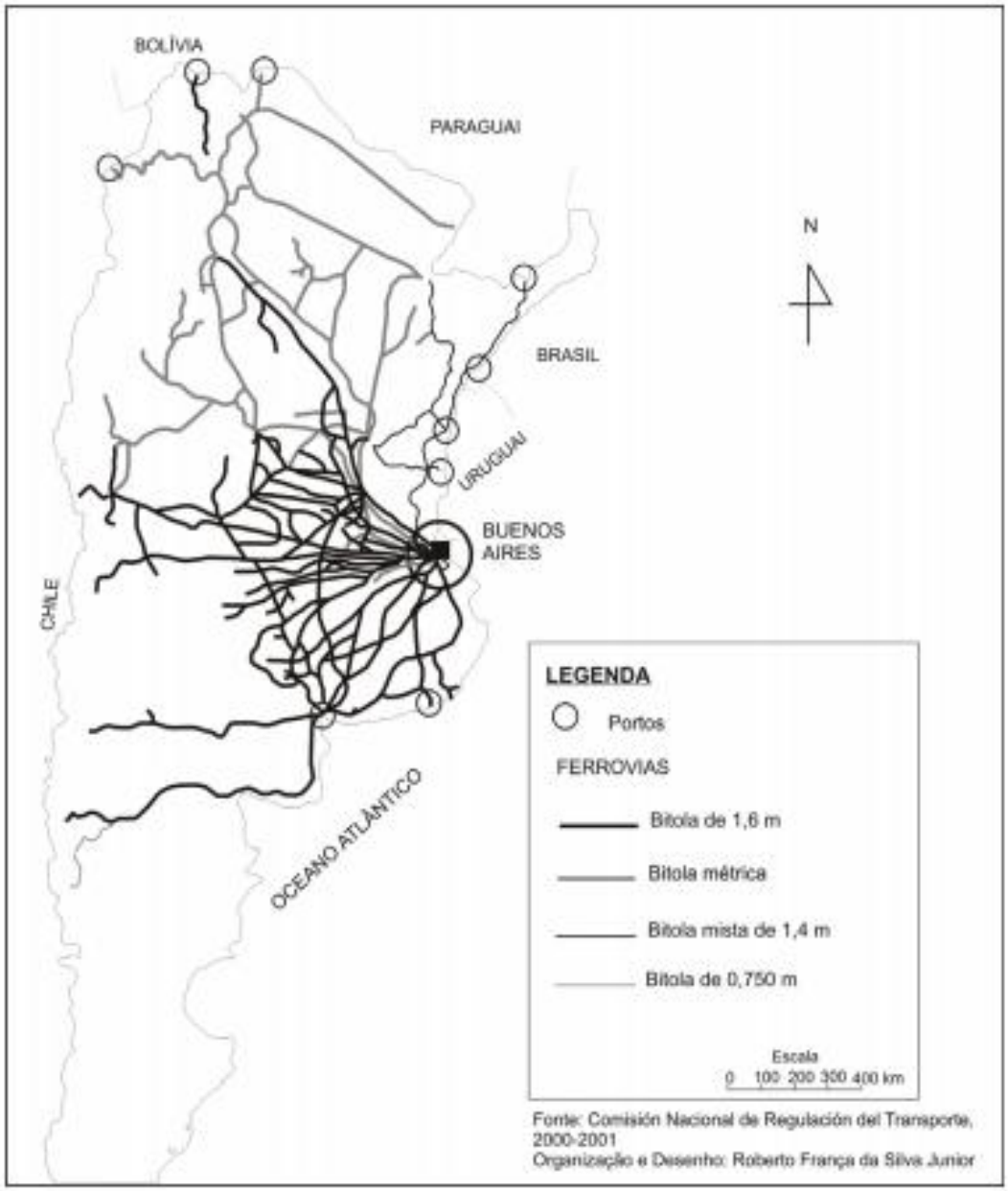


FIGURA 08: DISPOSIÇÃO GEOGRÁFICA DO SISTEMA FERROVIÁRIO ARGENTINO

Fonte da figura: SILVA JUNIOR, Roberto França da. A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina. *Revista RA' E GA*, Curitiba, n.14, p. 19-33, 2007: 24.

O mapa apresenta a configuração do sistema ferroviário argentino, que muito se aproxima da configuração da década de 1930. Por um ponto de vista liberal, o projeto era a consequência da globalização dos mercados ocorrida no século XIX; pelo ponto de vista nacionalista de Carrillo, as vias férreas eram o sinônimo do fortalecimento do *poder nacional* (PN) para a construção de uma *"Grande Argentina".* Os trilhos do sistema evoluíam no sentido da drenagem da bacia hidrográfica, formando uma espécie de *"endoesqueleto"* de uma unidade territorial mais elevada, nos moldes do que outrora foi o Vice-reinado do Rio da Prata.

O sistema foi construído principalmente com a inversão de capital inglês e só foi estatizado de fato no governo Perón, no final da década de 1940. Em 1857, existiam no país apenas10 km de ferrovias, esse número subiu para 6700 km em 1887; 16600 km em 1900, 33500 km em 1914, chegando a 38634 km em 1930 (FERRER, 1981: 108).

A Argentina era o país que mais possuía quilômetros de ferrovias por habitante e, em valores absolutos, só perdia para os EUA, Alemanha, Grã-Bretanha, França e Áustria (BANDEIRA, 1998: 167, “a”). Essa extensão de ferrovias possuía um importante significado geopolítico, pois transformava a Argentina no Estado de mais acessos físicos aos demais Estados do Cone Sul.

Para a visão liberal, que imperava no começo do século XX, o sistema ferroviário era uma ponte para a integração do mercado nacional aos grandes núcleos de consumo mundiais. O sistema ferroviário ligava os confins dos pampas aos grandes mercados da época, mas esse fato não exclui a possibilidade de uma leitura estatista dos potenciais estratégicos garantidos pelas ferrovias.

É um princípio da Geografia Política que os transportes tem um papel unificador de territórios, tendo eles uma missão importante no sentido de dar unidade ao Estado. Um território que não possui articulação interna tende a não produzir economicamente e, também, a ter problemas de secessão política, uma vez que a precariedade de comunicações prejudica a solidariedade que deve existir entre as diferentes regiões de um país. No caso argentino, uma boa parte da malha ferroviária se projetava para fora do território nacional e chegava até as principais cidades do Paraguai, Uruguai e Chile.

A Bolívia, diagnosticada como um país sem coesão territorial, teria a sua integridade territorial assegurada se fosse inserida no sistema logístico rio-platense. As

ferrovias teriam um duplo sentido, pois, ao mesmo tempo, que integrariam a Bolívia ao Oceano Atlântico, promoveriam a unificação do seu território.

Ao analisar o problema boliviano, o autor se refere ao sistema ferroviário como um *"riel libertador"* (CARRILLO, 1922: 06-07). Essa visão, excessivamente otimista das capacidades homogeneizadoras dos modernos sistemas de transportes, assinalavam para uma amalgamação social dos dois países.

Do ponto de vista da política doméstica boliviana, os trilhos superariam o a compartimentação geomorfológica, que fragmentava o território e promovia o separatismo.

O aumento da produção proporcionada pela eficiência dos trilhos levaria a industrialização e ocupação das áreas vizinhas com imigrantes, de maneira que o país como um todo poderia cumprir o seu ciclo histórico, chegando ao destino geopolítico de compor uma unidade territorial maior. Como escreve o autor: "*(...) completará inmediatamente su primera parábola gigantesca, dentro del* <u>*sistema americano*</u>*, lo que tanto importa al ritmo vital de este continente en su marcha hacia los destinos superiores de la humanidad."* (CARRILLO, 1922: 06-07 – grifo nosso).

O uso do termo *"Sistema americano"* não nos parece uma alusão à ideia de *Western Hemisphere*, imposto pelos EUA. O sistema rosista de organização da confederação também era denominado *"Sistema americano"* (BANDEIRA, 1998: 59, "b"). O pensamento territorial de Rosas nunca foi bem sistematizado em um volume único, mas ficaram implícitos em documentos importantes de seu governo como o *Pacto Federal*, de 1831, e na lei de aduanas, de 1835.

Outro documento histórico, a carta que Rosas escreveu para Facundo Quiroga (1834), debate o problema da confederação. Para Rosas, a organização nacional deveria se dar a partir das províncias, ou seja, a carta magna nacional só deveria ser obtida a

partir do momento que cada província já tivesse a sua constituição, e não deveria contradizer os interesses expressos nesses documentos locais (ROSAS, 1834: s/p).

Os argumentos de Rosas, centrados na dimensão política/jurídica da organização nacional tem reflexos visíveis em Carrillo, que também pensa a organização supranacional a partir da escala local, mas usando argumentos de caráter político, econômico e geográfico.

Outro ponto relevante diz respeito ao papel que as pequenas províncias do norte argentino teriam no processo de reunificação dos territórios do Vice-reinado do Rio da Prata. Assim como a Bolívia, que seria parte beneficiada com esse grande empreendimento, as pequenas províncias argentinas de Jujuy e Salta teriam um novo papel no ordenamento econômico pretendido.

Essas duas províncias compõem a região fronteiriça entre Bolívia e Argentina e estavam entre as mais pobres da Argentina. Por estarem situadas na faixa tropical do território, distantes, portanto, da *"Pampa Húmeda"*, Jujuy e Salta não se integraram a pecuária de exportação, ficando a sua função econômica restrita ao fornecimento de produtos tropicais para as demais províncias da federação.

A ferrovia devia então corrigir as deficiências do processo de formação econômica da própria periferia do território argentino. Como assinala Aldo Ferrer, o interior do país passou por um processo de subordinação, de modelo *centro/periferia* estreitamente relacionada com a condição periférica da Argentina na economia internacional (FERRER, 1981:150).

No contexto agroexportador, a região norte do território argentino não tinham condições de inserção no mercado internacional, o que reduzia sua função a

fornecedora de produtos tropicais para o mercado interno, que era uma função modesta, e sem perspectiva de crescimento.

A segunda revolução industrial, e a necessidade da Inglaterra exportar capital e angariar novos mercados, determinou a configuração do território argentino. A tecnologia da refrigeração e os navios de cascos metálicos tornaram possível a exportação transatlântica de proteína animal, o que inseria o país no mercado internacional.

Por essa perspectiva, o sistema ferroviário surgira, em fins de XIX, para articular o Pampa e unificar o mercado nacional, condição sem a qual o país não teria oportunidades de participar do mercado internacional. Esse fenômeno de expansão e transformação do sistema capitalista tornara o Pampa uma peça importante da economia internacional, ao custo da marginalização do interior (FERRER, 1981: 148).

Pela percepção de Carrillo, as cidades pequenas teriam protagonismo na edificação do seu projeto. Yacuiba, uma cidade pequena e com uma população composta tanto por bolivianos como por argentinos ocupava a *"ponta dos trilhos"* do sistema ferroviário.

Seria ela a ponta de lança para a expansão do sistema que deveria chegar até a cidade de Santa Cruz de la Sierra, já nos confins da bacia hidrográfica platina. Essa ligação, acrescida da dragagem e melhoria do potencial de navegação do Bermejo, mobilizaria recursos naturais e humanos a favor de uma atividade produtiva integrada.

O plano de desenvolver o Oriente Boliviano, explorar suas riquezas e levar para lá a indústria deixaria Jujuy e Salta em uma condição favorável dentro do ordenamento territorial que se pretendia. Principalmente Jujuy, deixaria de ser uma província de pontas de trilhos, para ser um entreposto entre Buenos Aires e Santa Cruz de La Sierra, o que dinamizaria os fluxos de mercadorias e promoveria o desenvolvimento.

De certo que, o fato do autor ter nascido em Jujuy influenciou a sua forma de pensar, motivando ele a formular uma cosmovisão cujo ponto de partida não era Buenos Aires, mas sim, Jujuy.

No ano de 1922, ano que foi publicado o primeiro livro de Carrillo, circulavam no congresso argentino as *"Leis de fomento del norte"* (CARRILLO, 1922: 99), que objetivavam desenvolver as províncias do norte da Argentina com os recursos das províncias do litoral. Neste sentido, a obra de Carrillo é um esforço de legitimação da política territorial feita pelas administrações radicais.

O fomento do norte era a possibilidade da economia nacional de se diversificar, criando possibilidades além daquelas já oferecidas pela pecuária. Se somados aos recursos da bacia platina, o país não seria mais dependente da exportação de commodities para garantir a sua existência material (CARRILLO, 1922: 99).

Com isso, Carrillo conseguiu mesclar os princípios da Geografia Política com a cosmovisão rosista do século XIX. De Rosas veio a ideia da necessidade de expansão territorial da federação, baseada na autossuficiência econômica, que culminaria com o rompimento de laços com os países de capitalismo central.

Muitos dos nossos leitores vão atribuir à Carrillo uma influência de Mackinder, pelo fato de ser o inglês o pai fundador da *teoria do poder terrestre* (MELLO, 2015: 11-12). De fato, são claros os paralelismos entre os autores, mas não existe dentro de sua redação um elemento que demonstre que essa relação é segura. Assim como Mackinder, existe em Carrillo uma preocupação com a posse de grandes espaços destinados a funcionar como retaguardas continentais, como também existe em ambos a valorização da autossuficiência econômica e posse de recursos naturais.

A principal similaridade entre os dois autores está na valorização do transporte ferroviário. Sabemos que Mackinder apontou as ferrovias como a inimiga "natural" do poder marítimo, uma vez que foi a locomotiva o primeiro veículo terrestre a ser mais rápido que os navios a vapor (MACKINDER, 1975: 78). A difusão das ferrovias, para Mackinder, levaria a proliferação de novas linhas de comunicações, alternativas àquelas do poder marítimo.

Esse é um paralelo interessante com Carrillo, por que o argentino considera também os trilhos um instrumento de transformações de impacto estratégico e civilizacional. A articulação terrestre das vastas porções continentais levaria todo o *hinterland* platino a se organizar conforme o ordenamento argentino, que na verdade era um ordenamento *hispano-americano*.

A difusão desse ideário pela Bolívia ganhou simpatizantes. A citação a seguir é um trecho do jornal *El Diário*, onde se comenta o projeto:

> No hay duda que, en el curso de los próximos cincuenta años, se producirán formidables transformaciones en esta parte de la América latina (Sic!). La nación argentina, por las excepcionales condiciones de su riqueza, de su situación geográfica y de sus elementos raciales, está llamada a desempeñar un papel directivo en esta evolución tan interesante y segura, como ya se bosqueja en sus líneas fundamentales. Siguiendo el proceso fatal de su propio desarrollo, el aspecto económico de su civilización y, por consiguiente, el político y el cultural, pasará del estado agropecuario al comercial y al industrial. Las ciudades que se levantan sobre las riberas del Plata y sobre las de sus afluentes, Buenos Aires, Rosario y otras, que nascerán rápidamente al conjuro de las leyes sociales y económicas, se convertirán en poderosos centros industriales llamados a competir, en el mercado mundial, con los grandes centros urbanos y manufactureros del viejo y del nuevo continente. Allí, a esos focos de industria y de labor, acudirán nuestras materias primas para ser elaboradas y recibiremos, en cambio, todos los beneficios de un intenso intercambio comercial, moral e intelectual. Sobre estas bases, nuestros pueblos formarán la más grande unidad latina haya conocido sobre la superficie do planeta. (EL DIARIO apud CARRILLO, 1922: 86-87)

Porém, seu projeto de edificação de uma nova entidade geopolítica esbarraria em entraves no plano da Grande Estratégia. A Bolívia era, naquela época, o objeto de disputa entre outros grandes atores da política continental, como o Chile e o Brasil. Essas forças, e a intervenção do interesse do capital privado estrangeiro na região foram importantes obstáculos que o projeto teve que vencer.

Ainda que os interesses do Estado argentino se fizessem presente na região até as portas de 1960 (CERVO, 2001: 50), o projeto de reintegração política da bacia do Rio da Prata não foi conduzido de maneira democrática, como defendia Carrillo.

3.2 A OCUPAÇÃO ECONÔMICA DO ORIENTE BOLIVIANO COMO UMA QUESTÃO DE SEGURANÇA

Diferente do que se pode pensar, as relações entre Argentina e Bolívia não eram boas no começo do século XX, e mesmo a década de 1920 foi marcada por desentendimentos entre os dois Estados. Existiam litígios territoriais importantes, que levaram os dois países a romperem relações em 1910 (CISNEROS e ESCUDÉ, 2000: s/p).

A disputa territorial derivava das questões mal resolvidas do tratado de 1889, que estipulava as fronteiras nacionais. Essa questão foi parcialmente resolvida com um novo acordo, o tratado "*Carrillo-Díez de Medina"* de 09 de julho de 1925, em que Carrillo representou a parte argentina. O autor trabalhava na questão dos limites desde 1919 e os seus dois livros foram escritos também para divulgar e debater, à luz da sua teoria, os êxitos parciais obtidos nas negociações.

Assim sendo, "*El ferrocarril al Oriente boliviano*" é um produto do sucesso do autor em celebrar a "*Convenção Carrillo-Gutierrez"* (1922) enquanto que, *"Los límites con Bolivia"* foi motivado pela assinatura do *"Tratado Carrillo-Díez de Medina"*, que objetivava pôr fim às disputas fronteiriças.

A convenção Carrillo-Gutierrez, primeiro grande passo dado para a edificação deste projeto geopolítico, previa a ligação da cidade de Yacuiba a Cidade de Santa Cruz de La Sierra, na província separatista com o mesmo nome. Yacuiba era reivindicada por Buenos Aires desde 1889.

O Império Espanhol era formado por imensas áreas de vazio demográfico onde não havia informações precisas acerca da configuração geográfica. Romper com o sistema de fronteiras naturais que a Metrópole havia firmado no século XVIII, significou compartimentar um território desconhecido com fronteiras artificiais, que para serem efetivas necessitavam do conhecimento mínimo de traços naturais dos territórios. A falta desses conhecimentos levava à imprecisão na demarcação das fronteiras e tornava o litígio coisa certa e característica.

Bolívia e Argentina eram divididas até 1925 por uma dessas linhas artificiais, que cortava o Chaco de maneira imprecisa. O acordo de 1889, foi elaborado com base nos dados geográficos da Carta de Moussy (Ver *Figura 09*), um documento de 1867 pobre em dados, e elaborado em um contexto de instabilidade política (CARRILLO, 1925: 23).

FIGURA 09: CARTA DA CONFEDERAÇÃO ARGENTINA SEGUNDO MOUSSY (1867)

Fonte: LOIS, Carla. “La patria es una e indivisible”. *Terra Brasilis*, v.01, 2012.

Apresenta-se acima um dos documentos mais importantes da Geografia Política Sul-Americana, que é a *“Carta de Moussy”* de 1867. Com base neste documento, foram traçadas as fronteiras políticas dos Estados da Bacia do Rio da Prata. A principal falha do documento está na sua pobreza de detalhes e imprecisão quanto à localização de marcos geográficos. Dessa precariedade de informações derivou uma sequência de celeumas diplomáticos que conturbavam a política internacional entre XIX e XX.

O principal ponto de controvérsia em 1889 era o domínio da cidade de Yacuiba, reivindicada pela Argentina

Por isso que Carrillo vai atuar no sentido de estabelecer um novo acordo fronteiriço. O acordo de 1889 precisava ser revisto para que o projeto de integração física tivesse continuidade. Por esse motivo, nosso autor teve uma visão tolerante da posição boliviana na disputa territorial, de maneira que o tratado de 1925 deixa Yacuiba para a Bolívia.

A informação geográfica era um patrimônio que fazia falta e que causava desestabilidade política. O problema da arbitrariedade das fronteiras foi uma preocupação comum dos geopolíticos do começo do século XX, que se debruçaram sobre as questões referentes à formação de Estado na América Latina. Malagrida, por exemplo, condenou o caudilhismo localista, que fundou Estados insustentáveis e divididos por fronteiras artificiais (MALAGRIDA, 1946: 75).

Carrillo ia mais longe, ao observar que a instabilidade provinha do estabelecimento de linhas artificiais separava povos etnicamente homogêneos e recursos naturais cujos limites não poderiam ser definidos por linhas geodésicas (CARRILLO, 1925: 16-17).

Isso leva o autor a propor a solução do problema fronteiriço a favor da Bolívia, dado a convicção que tinha no seu projeto de um novo ordenamento territorial platino (CARRILLO, 1925: 179-180). Por essa perspectiva, os problemas fronteiriços com a Bolívia deviam ser relativizados, para que um projeto maior de integração fosse edificado. A Argentina abrindo mão de parte de suas reivindicações na Bolívia daria condições para a construção de uma *Argentina maior*.

Mas essa era a opinião pessoal do autor sobre o problema, o que não refletia com clareza os fatos. Na verdade, foi feita uma manobra diplomática de barganha. O tratado de fronteiras de 1925 reconhecia como da Bolívia a cidade de Yacuiba por ser esta uma cidade de população majoritariamente boliviana. Em contrapartida a Bolívia deveria abandonar suas pretensões sobre o Chaco argentino (CARRILLO, 1925: 170-171).

Na prática isso significava perdas de importantes territórios bolivianos para a Argentina, ficando Yacuiba a apenas 3 km da nova fronteira. Se a cidade de Yacuiba continuava em mãos bolivianas, a maior parte da extensão do território em litígio ficou sob domínio argentino. Isso, somado ao fato dos estancieiros argentinos estarem presentes em profusão naquelas paragens (BANDEIRA, 1998: 167-168).

Os espaços vazios do território boliviano eram, na verdade, pontos de intrusão da influência política e econômica estrangeira. O caso mais lembrado pelos historiadores brasileiros, é aquele que diz respeito ao *"Bolivian syndicate"*, em 1901. Essa intrusão, no limite, poderia levar a um novo processo de balcanização e criação de micro-Estados no interior da América do Sul. Por essa perspectiva, a ânsia da diplomacia radical em ocupar os vazios econômicos bolivianos tem uma justificativa no plano da segurança.

O livro, de 1922, traz listagens exaustivas dos recursos naturais bolivianos e advoga que o capital argentino deve cumprir a missão transformadora que a economia boliviana não teria condições de fazer.

A Bolívia não tinha condições de controlar o próprio território, o que fazia dela um Estado em crise. A falta de controle sobre as fronteiras e as péssimas condições viárias propiciadas pelo relevo ocasionava a permeabilidade das fronteiras, que eram violadas principalmente pelos interesses privados das populações vizinhas, mas também pela notável introdução de capital privado europeu e estadunidense.

A esta fragilidade territorial, Carrillo (1922: 05) dá o nome de *"regionalismo"* que *"(...) tiene por origen las excepcionales condiciones topográficas, constituyendo uno de los problemas más interesantes de la nación."* (CARRILLO, 1922: 05). Essa permeabilidade para o capital privado internacional poderia comprometer até o flanco norte do território argentino.

É citada com preocupação a ocupação do Chaco por imigrantes alemães, feita a partir dos estudos do "*Deutsches Ausland Institut"* (CARRILLO, 1922: 56). Nesta época, o sul da Bolívia era frequentado por pesquisadores europeus dedicados à catalogação e ao mapeamento dos recursos naturais (CARRILLO, 1922: 27).

A preocupação do autor diz respeito ao petróleo da região do Chaco. Pela sua proposta, o petróleo recém descoberto deveria ser extraído pela YPF e transportado em oleodutos que seguissem o caminho dos trilhos a serem construídos. Porém, a Bolívia abriu as concessões de exploração para as corporações inglesas e estadunidenses.

Agravava o quadro o fato das concessões bolivianas terem sido feitas com base nos acordos de delimitação territorial de 1889, e não de 1925 (CARRILLO, 1922: 30). Sendo assim, as empresas estrangeiras extrairiam o petróleo do território litigioso, que posteriormente viria a pertencer à Argentina (CARRILLO, 1925: 132).

Entre as décadas de 1920 e 1930, foram instaladas no Chaco a *Standard Oil* dos EUA e a inglesa *Royal Dutch Shell* que começaram a explorar o petróleo a partir de 1925 (BANDEIRA, 1998: 175, "a"). O petróleo não podia ser transportado pelas ferrovias dos Andes, via Chile, por conta da declividade, o que obrigava essas empresas a dependerem das comunicações platinas, via Yacuiba até os portos de Formosa, Santa Fé e Campana, no Rio Paraná (BANDEIRA, 1998: 175, "a").

O presidente Yrigoyen, então em seu segundo mandato (1928 - 1930), vetou a proposta de construção de oleodutos de capital estrangeiro sobre as linhas de comunicação argentinas. Ele passou a promover na região os interesses da YPF, então sob a presidência do general Enrique Mosconi (1877 - 1940), (BANDEIRA, 1998: 176, “a”).

As concessões feitas pela Bolívia ao capital internacional reacenderam as tensões entre Argentina e Bolívia. Tanto foi que, na Guerra do Chaco, o apoio argentino foi para o Paraguai e não para a Bolívia e a vitória paraguaia fez com que a república do altiplano perdesse essa região petrolífera[17].

3.3 PERCEPÇÃO DA GRANDE DISPUTA PELO DOMÍNIO DO ALTIPLANO BOLIVIANO

Um paradoxo se observa quando comparamos Carrillo com Storni: o autor radical não declara inimigos potenciais para a Argentina, não trabalha com hipóteses de guerra, e não trata diretamente dos problemas de segurança do equilíbrio continental. No entanto, seu discurso de solidariedade continental esconde um projeto de *“Argentina potência”* que, para ser realizado, confronta os interesses de outros grandes Estados da região, principalmente o Brasil e o Chile.

Por isso, o autor deve ser entendido à luz das disputas que aconteciam na América do Sul pela satelitização da Bolívia. Ao propor a ligação ferroviária de Yacuiba com Santa Cruz de la Sierra, o autor pretendia alterar o equilíbrio estratégico continental em favor

[17] Em verdade, se formos considerar apenas as razões energéticas da Guerra do Chaco, veremos que ela foi uma busca em vão. A notícia do petróleo causou alarde internacional, mas às portas dos anos de 1940 ficou evidente que o petróleo da região, dada a sua quantidade, era inviável para a exploração comercial (BANDEIRA, 1998: 189, “a”.

da Argentina. A Bolívia, até então sobre o domínio do Chile, passaria a depender do sistema logístico platino, com enorme benefício para Argentina.

Até os últimos anos do século XVIII, a Bolívia (conhecida na época colonial como *Alto Peru*) pertenceu ao vice-reinado do Peru (Ver *Figura 10*), com a criação do Vice-reinado do Rio da Prata ela passou para o domínio administrativo de Buenos Aires, com o prejuízo das autoridades de Lima. Por esse motivo, a Bolívia teve uma conduta pendular, principalmente nos primeiros anos de sua existência, entre a influência argentina e peruana (DONGHI, s/d: 26-27).

Com a eclosão da Guerra do Pacífico, a Bolívia perdeu a província de Antofagasta para o Chile, província esta que garantia seu acesso ao Oceano Pacífico. A derrota a transformou em um país mediterrâneo e dependente do Chile.

O tratado de paz da Guerra do Pacífico, assinado em 1904,[18] previa em seu artigo VII a construção de ferrovias, que articulassem o Chile aos portos do Pacífico[19] (SANTIAGO, 1904, Art. 07 – ver *Figura 11 e Anexo 02*). Essa situação desonrosa levava a Bolívia a procurar uma saída pelo Rio da Prata, favorecendo a Argentina na disputa pelo domínio do continente.

A possibilidade de o governo boliviano preferir ser dependente da Argentina fazia Carrillo vislumbrar a possibilidade de inversão do sistema logístico continental de uma dinâmica *leste/oeste* – do planalto boliviano até o Pacífico, via Antofagasta e Arica – para uma dinâmica no sentido *norte/sul* – do planalto boliviano até Buenos Aires, na foz do Rio da Prata.

---

[18] Interessante notar que a paz com o Chile só foi assinada em 1904, ano em que a Bolívia assumiu a derrota na guerra. Em 1883, foi acordada com o Chile uma trégua, que durou até o ano de 1904. A paz foi assinada em separado com o Peru que teve o seu acordo de paz no ano de 1884.

[19] O mesmo artigo previa a celebração de acordos de livre comércio entre Chile e Bolívia. No artigo VI foi disponibilizado para Bolívia ancoradouros francos nos portos de Antofagasta e Arica.

FIGURA 10: VICE-REINADO DO PERU, ATÉ 1776

ESCUDÉ, Carlos; CISNEROS, Andrés. *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas* (versão digital). In: Portal de História, Relaciones internacionales y estudios judaicos (2000).

Fonte: <http://www.argentina-rree.com/Mapas/mapa04.htm>Acesso: 30/07/2015.

A primeira organização territorial do Império Espanhol na América do Sul dava ênfase para a gestão dos recursos territoriais das costas do Oceano Pacifico. O "Vice Reinado do Peru" cuidava da produção mineradora dos Andes de maneira que Buenos Aires se configurava como uma cidade periférica dentro do mundo hispânico. Dessa configuração, deriva a pressão luso-brasileira sobre Buenos Aires e toda a foz do Rio da Prata vista como uma via de acesso para as regiões mineradoras do altiplano boliviano, via Rio Paraná. Esse assédio gerou a criação do Vice-reinado do Rio da Prata com capital em Buenos Aires. A mudança não só levou a ressignificação da importância de Buenos Aires como sublinhou de importância o rio Paraná enquanto linha de comunicação. Tal mudança não aconteceu sem o protesto das elites de Lima.

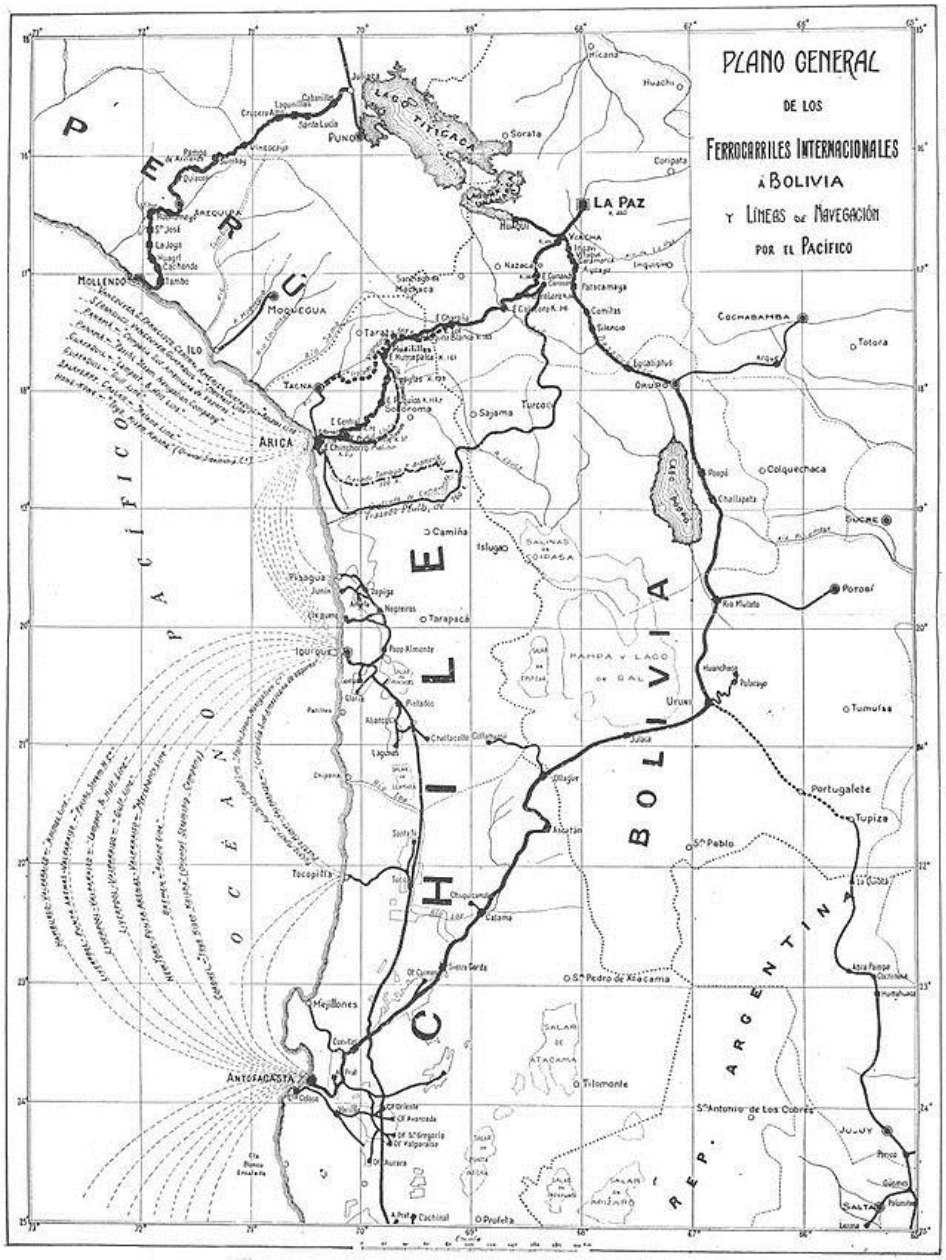


FIGURA 11: SATELITIZAÇÃO DA BOLÍVIA PELO CHILE

Fonte: <http://www.digplanet.com/wiki/Ferrocarril_de_Antofagasta_a_Bolivia>. Acesso: 10/ 08/15.

Pouco discutido pela comunidade científica brasileira, o plano ferroviário chileno, do começo do século XX, explicita objetivos estratégicos de caráter continental. Em 1879, o Chile ataca o litoral boliviano e em três anos de guerra vence a Bolívia e o Peru. Na ocasião, o Peru perdeu os protos de Tacna e Arica e a Bolivia perdeu a província de Antofagasta, ficando por isso prostrada de suas comunicações com o oceano Pacífico. O feixo dessa política agressiva veio em 1904, quando a Bolívia concordou em assinar o acordo de paz com o Chile. No acordo, o Chile se comprometeu em construir as comunicações ferroviárias para a Bolívia, o que em parte significava a satelitização da Bolívia pelo Chile.

A dinâmica leste/oeste prevalecia desde a época da colonização, quando os espanhóis extraiam a prata de Potosí e a exportavam para a Espanha, usando o Pacífico como via de comunicação (CARRILLO, 1925: 20-21).

O sistema de comunicações norte/sul fora secundário na maior parte do período de dominação espanhola e era mais usado pelos portugueses, como rota para o tráfico de escravos e para o contrabando de prata desviada das minas espanholas (BANDEIRA, 1998: 33, “b”). Nos último anos do período colonial, com a fundação do vice-reinado do Prata, os espanhóis passaram a dar mais valor para as comunicações platinas, e seria mister da Argentina independente aperfeiçoar este novo ordenamento.

Com o Brasil, semelhantes antagonismos também se verificavam. A Bolívia possui as suas fronteiras abertas com o Brasil, o que facilitou a intrusão da população brasileira na Amazônia boliviana a partir da segunda metade do século XIX. A população brasileira na Bolívia se dedicava a extração de látex e não assimilava a cultura boliviana.

Quando, em 1899, o Estado boliviano enviou uma expedição militar para submeter os seringueiros brasileiros, esses se rebelaram. A coluna foi repelida pelos brasileiros e, em 14 de julho de 1899, o Acre se declarava um Estado independente da Bolívia (BANDEIRA, 2003: 73). Sem conseguir conter a revolta por seus próprios meios, a Bolívia solicitou a intervenção dos EUA em 1900, o que despertou reações do Brasil.

Preocupou a diplomacia brasileira, o fato dos bolivianos contratarem uma empresa privada estadunidense, o *“Bolivian Syndicate”* para administrar o território em litígio. Isso significava a presença dos EUA na Amazônia, o que ia obrigar a abertura do Rio Amazonas para a livre navegação e a perda gradual do domínio brasileiro sobre a bacia do Rio Amazonas.

Em 03 de dezembro de 1902, é nomeado como ministro das relações exteriores José Maria da Silva Paranhos Junior (1845 - 1912), o *Barão do Rio Branco*, que passou a reivindicar para o Brasil o território em litígio. Tanto o Brasil quanto a Bolívia haviam mobilizado as suas tropas e a guerra era prevista para o ano de 1903.

A situação foi resolvida mediante a compra do território do Acre pelo Brasil, que se comprometeu também de construir a estrada de ferro Madeira – Mamoré que dava a Bolívia condições de exportar os seus produtos pela rede fluvial do Amazonas. Tal acordo foi estabelecido pelo *"Tratado de Petrópolis"* (1903 – ver *Anexo 01*), no seu artigo VII, que seria responsabilidade do Brasil construir a ferrovia (PETROPÓLIS, 1903, art. VII). Era o início do envolvimento brasileiro na disputa pela satelitização da Bolívia.

Pelo entendimento do equilíbrio estratégico sul-americano a convenção Carrillo-Gutierrez (LA PAZ, 1922 – ver *Anexo 03*) era um contraponto ao tratado de paz entre o Chile e a Bolívia, em 1904, e também um contraponto ao tratado de Petrópolis, assinado pela Bolívia e o Brasil, em 1903 (BANDEIRA, 1998: 168-169, "a").

A comparação desses três documentos leva a conclusões importantes sobre o papel da Bolívia no concerto continental. Neles dava-se primazia para o fenômeno da circulação territorial como um instrumento da política, da mesma forma que os três documentos colocavam em evidência a fragilidade da Bolívia neste complexo jogo de forças. A Bolívia perdera territórios tanto para o Chile, quanto para o Brasil, como para Argentina. Os transportes apareciam nos documentos como um símbolo de solidariedade, mas na verdade, eram um instrumento importante da *política de poder*.

A Bolívia se configurava então como um *"Estado tampão"*, ou seja, um país cuja autonomia fica irremediavelmente atrelada às condições impostas pelos seus vizinhos. Esse país encontrava-se dividido entre a dependência das ferrovias andinas

construídas pelo Chile, das comunicações platinas oferecidas pela Argentina e começava depender também das comunicações brasileiras.

Além disso, por ser a Bolívia um Estado construído com frações das antigas unidades coloniais, ela se configurava como uma área de sobreposição dos interesses do Chile, do Peru, da Argentina e do Brasil. O Peru, por exemplo, reivindicava o território boliviano que lhe pertencia até o ano de 1776, o Vice-reinado do Peru; a Argentina também o fazia, pelo fato dela compor o Vice-reinado do Rio da Prata, entre 1776 e 1810.

Assim sendo, era impossível que um problema de fronteira entre a Bolívia e algum vizinho específico não afetasse os interesses de todos os demais. Por exemplo, quando o Chile anexou Antofagasta em 1879, acabou adquirindo territórios que pertenciam ao antigo Vice-reinado do Rio da Prata, o que causou protestos da Argentina (CARRILLO, 1925: 52-53). Quando o Brasil anexou o Acre, acabou adquirindo territórios que eram reivindicados pelo Peru, que mobilizou tropas contra o Brasil, promovendo uma crise que durou até o ano de 1908 (BANDEIRA, 2003: 83-84).

A Bolívia era, portanto, o pivô de um complexo sistema estratégico que podia colocar todo cone sul em estado de guerra. Por isso, as intenções implícitas na obra de Carrillo não passaram despercebidas pelos países da América do Sul, tendo impactos significativos no Brasil, que apresentaremos no quinto capítulo do nosso trabalho.

4 A GEOPOLÍTICA VENCEDORA: A SUPREMACIA DA GEOPOLÍTICA CONTINENTAL SOBRE A GEOPOLÍTICA INSULAR

Ficou evidente, frente ao que já foi apresentado, que as correntes de pensamento *continental* e *insular* constituíam propostas antagônicas de organização da república. Qual concepção saiu vencedora em 1945? Isso é o que nós vamos procurar responder no presente capítulo.

Pela nossa interpretação, o descrédito do liberalismo iluminista do século XIX trouxe à tona o *nacionalismo*, que se tornou dominante no cenário político, com reflexos consideráveis sobre a política internacional e sobre ordenamento territorial. Esse ponto de vista, compartilhado por autores de matizes tão diferentes como Arturo Jauretche (2012: 17-18) e Carlos Escudé (1990: XXIII), teve nítidas repercussões para o pensamento geopolítico.

O objetivo deste capítulo será o de apresentar ao leitor os três argumentos que sustentam essa tese. A supremacia do continentalismo sobre a geopolítica insular se deve, em primeiro lugar, pelo fato de que as idéias de Carrillo estavam mais bem difundidas nos diferentes setores da sociedade argentina do que a proposta storniana. Isso é o que vamos apresentar na primeira seção do presente capítulo. Na segunda seção, serão apresentadas as fragilidades materiais da proposta de Storni: a cosmovisão da geopolítica insular não encontrava sustento dentro dos recursos materiais com que contava o país no período.

Por fim, a terceira seção apresenta a mudança do papel da ARA no cenário político. Na década de 1910, a armada possuía para o Estado uma função vital para a sua segurança. Essa importância decaiu entre as décadas de 1920 e 1930, o que tornou a marinha uma força de *desestabilização* e não de *organização* da sociedade nacional.

4.1 A CONCEPÇÃO CONCORRENTE DA *ARGENTINA INSULAR*

O esforço intelectual tem um peso crucial sobre a organização social. Na política, a formulação intelectual tem o objetivo de condicionar a condutas, e amalgamar a consciência dos grupos em prol de um fim último. Nesse sentido, o formulador da concepção geopolítica pode vir a influenciar diferentes setores de uma sociedade, de sua elite dirigente e empresarial até as classes subalternas. Certamente que este é um empreendimento que envolve a comunicações de massas, as organizações de classe e o próprio aparato escolar.

A primeira coisa que se observa quando se compara Storni com Carrillo é que ambos estão empenhados em um esforço de construção intelectual do Estado argentino. Isso pressupõe também um esforço de reorganização da sociedade em torno de um rol complexo de aspirações.

Ambos os autores atuam como conferencistas que procuram as autoridades, os cientistas e o público não ilustrado para apresentar a sua cosmovisão. Ambos os autores estão cientes que a sua missão é formar um núcleo organizador em torno do qual os diferentes setores da sociedade promoveriam a mudança social, que levaria ou a *"Argentina Insular"* proposta pela Marinha, ou a *"Grande Argentina"*, que é o horizonte histórico da obra de Carrillo.

Da leitura que fizemos das duas fontes, podemos dizer que os setores da sociedade que os dois autores procuram são os mesmos: o empresariado, as forças armadas, a escola pública e o meio jornalístico.

A Argentina, de 1900, vivia o debate intelectual entre o liberalismo e o nacionalismo; esse debate, segundo Escudé, se resolveu no âmbito da educação de massas, com a vitória do nacionalismo (ESCUDÉ, 1990: 14-15). Para Escudé, foi a literatura escolar o

ponto de vitória do nacionalismo. Seria esse tipo de literatura escolar a portadora das *"pequenas ideias"* que, segundo a sua argumentação, é base de construção de uma cultura política (ESCUDE, 1990: 24).

Porém, quando se examina o contexto *"das grandes ideias"*, ou seja, o pensamento geopolítico, vemos que o projeto argentino não estava, nos primeiros anos do XX, suficientemente amadurecido, e que o país vivia anos de decisão, no que toca a formação de uma mentalidade nos altos escalões governamentais. Nesse sentido, as concepções de Storni e Carrillo vão travar a primeira disputa intelectual do século, no sentido de estabelecer qual seriam os princípios norteadores do ordenamento territorial da república.

Storni quer divulgar a sua concepção como o elemento mais avançado do paradigma liberal da geração de 1880, mas tem dificuldades de perceber que o próprio liberalismo está desgastado e prestes a sucumbir. Ele mesmo admite que as suas palestras não eram direcionadas para um público especializado, feito por militares e engenheiros, mas para o público nacional como um todo. Daí se conclui que suas intenções são de caráter hegemônico, pois o que ele pretende é levar ao conhecimento das massas a novidade e a conveniência do projeto geopolítico insular.

A vinculação da ARA com a doutrina liberal não era acidental, tampouco não é uma pequena fração da oficialidade naval que abraçava o liberalismo, mas a instituição toda. Para nós, isso se explica por algumas características que são próprias da instituição naval, mas também pelo papel que a marinha teve na constituição da nação argentina.

Em primeiro lugar é reconhecido por mais de um autor (LIPSON, 1966: 207-208; SACCHETTI, 1983: 83-84) que é da natureza das marinhas desenvolverem em seus quadros homens de mentalidade liberal. Faz parte da *Weltanschauungen* do homem do mar o desenvolvimento de uma consciência cosmopolita, que é uma das bases do liberalismo. De

fato, diferente do exército, que tem suas bases fixas em lugares muitas vezes desolados, próximos às fronteiras, a Marinha de Guerra tem como contexto operacional os oceanos, e seus integrantes viajam o mundo.

Em segundo lugar a oficialidade da ARA agrupava a ala mais aristocrática da sociedade. Segundo Ciria (1975: 286), os quadros da marinha eram compostos de homens advindos da oligarquia rural, fiéis ao ideário formulado pelos liberais do XIX.

Alberto Ciria observa ainda que, neste começo de século XX, o exército ganhou raízes sociais diferentes daquelas da Marinha. Enquanto a Marinha era oligárquica, o Exército diversificou seus quadros, admitindo entre os seus oficiais muitos indivíduos oriundos das classes subalternas. Enquanto a Marinha se fechava em um círculo restrito, o Exército tornara-se um meio de promoção da juventude pobre, o que em parte explica as origens do peronismo (CIRIA, 1975: 288-289).

Assim, o que se verifica, é que a ARA constituía em uma *sociedade particular* dentro da *sociedade nacional*. Apesar de ser isolada da população pelas suas origens e pelo seu fazer profissional, ela possuía interesses de caráter partidário, no sentido de externalizar e de universalizar o seu *ethos*.

Esse, no entanto foi um esforço em vão, dada a incompatibilidade que existia entre a sua cosmovisão e aqueles valores pátrios então predominantes na sociedade. Sobre isso, Ciria escreveu que: *"La marina vivió abroquelada durante um siglo y cuando hizo conocer alguna opinión corporativa, su punto de vista fue siempre minoritario y repudiado en seguida por la mayoría del país"* (CIRIA, 1975: 284-285).

Por outro lado, uma parte considerável da sociedade, principalmente aquela vinculada aos partidos nacionalistas (radicais personalistas, a Direita Nacionalista e o

Peronismo, a partir da década de 1940), repudiavam a ordem liberal e tinha uma percepção territorial vinculada a ideia da *"Grande Argentina"*.

A ideia de formação de uma unidade política em toda a bacia do Rio da Prata, sob o protagonismo argentino, unificava o nacionalismo argentino em uma frente ampla que vinculava inclusive grupos inimigos, como a direita nacionalista e a UCR de linhagem personalista.

Com efeito, o exame de autores clássicos da Direita Nacionalista como Ernesto Quesada (1926: 70) aponta para objetivos territoriais, que são os mesmos de Carrillo: promoção da autonomia política do interior em relação à Buenos Aires, nacionalismo econômico e ampliação da confederação para os Estados hispânicos da bacia. Esse ideário não ficou estanque às formulações de Carrillo dentro da UCR: a FORJA, na pessoa de Arturo Jauretche, no segundo pós-guerra, aperfeiçoou as grandes linhas do pensamento de Carrillo, melhorando sua construção com uma perspectiva global da geografia política.

A argumentação apresentada pelos irmãos Irazustas no livro *"La Argentina y el Imperialismo Britânico"* volta a ser apresentada, no ano de 1958, no livro "*Ejército y Política – pátria Grande y Pátria Chica",* de Jauretche, que defendia o rompimento dos laços econômicos com os países de capitalismo central e a recuperação das perdas territoriais como conceito estratégico nacional (JAURETCHE, 2012: 100). Assim como todos os autores da direita nacionalista, Jauretche ataca os preceitos ideológicos do grupo de Rivadávia (JAURETCHE, 2012: 31-32).

Essa vinculação entre a esquerda da UCR e a extrema direita é de fundamental importância para nossa tese, pois ela demonstra o quanto o liberalismo se encontrava isolado na década de 1930. Essa vinculação é percebida pelo próprio Jauretche,

quando compara a visão de política internacional que tinham os presidentes Uriburu e Yrigoyen. Para Jauretche, Uriburu era um

> (...) soldado bien inspirado, pero mal aconsejado por sus amigos del club y su aristocratismo provinciano. Este es Uriburu, que ha coincidido con Yrigoyen en la línea internacional, que es la del Ejército, pero no la comprende en sus consecuencias sociales y económicas (…), (JAURETCHE, 2012: 120).

No fundo, essa cosmovisão de política internacional não era particular do exército, mas sim, dos *federales* do século XIX que, derrotados na batalha de Caseros, tiveram suas ideias territoriais preservadas na Geopolítica Continental. Essa unidade de concepção, que deixava isolada dentro dos quadros da ARA a concepção storniana, não só formava uma frente ampla dentro do país, como também mantinha conexão importante com o pensamento geopolítico do mundo hispânico.

As ideias de Carrillo foram bem acolhidas na Bolívia, onde políticos importantes como Mariano Reyes Cardona já cogitavam, no século XIX, a possibilidade de formação de uma confederação platina, uma possibilidade considerada viável frente à hipótese de ter que tornar a Bolívia um satélite chileno (CARRILLO, 1922: 89).

Fora essa afinidade internacional, que vinculava argentinos e bolivianos pela questão do equilíbrio de poder platino; existiam afinidades intelectuais que aproximavam Carrillo dos círculos intelectuais da Espanha.

Antes mesmo de Carrillo pronunciar suas conferências nos salões da Bolívia e da Argentina, Carlos Badia Malagrida (1890-1937), a frente dos intelectuais liberais da Casa de América e Barcelona, já haviam concebido, de um ponto de vista hispânico, a retificação da estrutura geopolítica do Império Espanhol, dentro de uma estrutura confederada, cujo

elemento de apoio seria a restauração dos vice-reinados da última fase da colonização espanhola (MALAGRIDA, 1946: 372).

Outro espanhol, dessa vez um monarquista, Juan Vasquez de Mella (1861 - 1928), difundia a ideia de um federalismo hispânico, que apontava também para os méritos da organização político-administrativa do Império Espanhol. Suas ideias, de caráter anti-iluministas, formava as bases do pensamento político da Direita Nacionalista na Argentina (ALVAREZ, 1973: 35).

O fato da reedificação territorial do antigo império espanhol reunir intelectuais de diferentes países torna Carrillo o porta-voz argentino de uma *doutrina internacional* (WIGHT, 2002: 319-320). Isso dá muito mais visibilidade e sustentação política para Carrillo do que para Storni, que se sustentava sobre interesses de ordem econômico corporativa de uma instituição militar anglófila.

Existe um significado político fundamental no fato de existir essa convergência de concepções em tono da Geopolítica Continental. O fato de diferentes correntes políticas se identificarem com a concepção continental não só obstruiu o triunfo da concepção storniana, como aglutinou, em uma visão comum de política internacional, uma constelação de tendências políticas dentro e fora da Argentina.

Do ponto de vista internacional, a conexão verificada entre as concepções de Carrillo e os liberais e monarquistas espanhóis põe em evidência a existência de uma *Weltanschauung* hispanista, cujos fundamentos eram o repúdio à influência anglo-saxônica e a defesa dos Estados de grandes proporções dentro de ordenamentos federativos.

No discurso de Storni, o que se percebe é a consciência de que a sociedade nacional não está mobilizada para a edificação do poder marítimo. São muitas as passagens do seu discurso que apontam para a necessidade da mobilização da opinião pública para os

assuntos do mar (STORNI, 1967: 59-62; 68-70; 75-77; 99-103). Daí a necessidade de um esforço de construir por meios artificiais uma consciência marítima, problema que ele aponta como a necessidade *"germinación de los ideales marítimos em el pueblo argentino"* (STORNI, 1967: 68).

Essa preocupação colocava a escola pública como uma importante agência de seu projeto, e dava para a noção de *"mar argentino"* uma função pedagógica de maior relevância. A ARA patrocinou colégios em Buenos Aires e incentivou a elaboração de material didático para a Geografia Escolar. Essa iniciativa teve apoio de setores das geociências, interessada na exploração da plataforma continental.

Como livro didático de maior difusão, Malumián cita o trabalho *"Apuntes de Geografia de América"* (1927), de autoria de Pablo Groeber (1885 - 1964), que trata da noção de *"mar argentino"* no seu capítulo terceiro (MALUMIÁN, 2011: 410). Groeber foi contratado pelo *Instituto Superior del Professorado*, uma organização governamental muito influenciada por Doello-Jurado, um dos principais cientistas ligados ao grupo de Storni.

Mas esse foi um esforço demonstrou ser frágil, uma vez que o conteúdo escolar, da História e da Geografia, era monopolizado pelas ideias da Geopolítica Continental.

Segundo Escudé (2008: 15) a consciência de reivindicação das perdas territoriais era ensinada na escola, e formou toda uma geração de argentinos em torno da ideia de edificação da *"Grande Argentina"*. Tal ideia era tão difundida na sociedade que a concepção storniana de *"Argentina Insular"* não era uma concorrente à altura.

Escudé, para quem o liberalismo de XIX foi uma demonstração maior de civilidade e organização, defende que já em 1900 os princípios liberais da constituição de 1853 haviam sucumbido no contexto da educação básica. Para Escudé, com as reformas educacionais do início do século XX, os ideais da educação argentina que eram

desenvolvimentistas e *globalistas* passaram a ser *chauvinistas* e *paroquiais* (ESCUDÉ, 1990: XXII).

Isso aconteceu por que a migração europeia se tornou mais expressiva no final de XIX o que redundou em um sério problema de formação social. Havia, em um primeiro plano, a necessidade de difundir a consciência pátria nos descendentes de imigrantes para impedir que o Estado se tornasse plurinacional; por outro lado, era imperativo combater concepções alienígenas, como o anarquismo e o socialismo, cada vez mais comuns nas classes trabalhadoras vindas da Europa (ESCUDÉ, 1990: 01-02).

Em 1908, assumiu o *"Consejo Nacional de Educación"* José Maria Ramos Mejía (1849 - 1914). Médico e estudioso de psicologia social, Mejía criou um programa educacional vinculado a valores territoriais expansionistas (ESCUDÉ, 1990: 02), avessos, portanto, à cosmovisão storniana.

Por isso, do ponto da formação intelectual da sociedade, a concepção storniana se defrontava com um ideário já estabelecido, que formou uma geração de nacionalistas e que encontrava diálogo com intelectuais de fora da sociedade nacional.

4.2 A INSUFICIÊNCIA DA BASE ECONÔMICA E TERRITORIAL DO PODER MARÍTIMO ARGENTINO

Do ponto de vista da formação material da sociedade, a concepção da Argentina insular também teve como concorrente direto a cosmovisão de Horacio Carrillo (1887 - 1955). O geopolítico radical tinha estruturado um plano de ações tão organizado quanto o de Storni, no qual a orientação da política econômica seria o elemento precursor de um projeto político mais elevado.

Ao propor o investimento do Estado na construção de ferrovias dentro do território boliviano, Carrillo está se contrapondo a Storni. O vice-almirante não só repudiava o investimento público nas ferrovias como considerava-as ineficientes.

Além de desviarem recursos que seriam importantes para a construção naval, as ferrovias contribuíam para diminuir a importância da navegação de cabotagem. Mais do que isso, as ferrovias seriam um anexo dispensável da grande rede logística mundial representada pelos oceanos:

> A los que claman por un camino, un ferrocarril o un puente – allá tierra adentro – es necesario mostrarles que ese camino, ese ferrocarril, ese puente no son otra cosa que una corta etapa de la inmensa red de vías que viene uniéndose sucesivamente, hasta converger a la gran vía común, que es el mar. El conjunto semeja al sistema circulatorio de los seres organizados superiores; producid una herida parcial, se rompen las arteriolas y aun los vasos secundarios: la herida pronto se cierra y los tejidos se reponen y, si es necesario, la marcha de la sangre tiende a restablecerse por caminos cercanos, pero cortad la gran aorta y toda la vida del ser se interrumpe de un golpe. (STORNI, 1967: 69-70)

Interessante observar nesta citação que, Storni põe a polêmica dos transportes como debate público. Subtende-se, então, que a polêmica entre a escolha entre a cabotagem ou as ferrovias era um debate entre os integrantes da elite dirigente no país. Reforça nossa premissa o estudo que fizemos sobre Carrillo, pois sua obra é uma defesa explicita aos transportes terrestres.

Assim sendo, é nítido que existe uma controvérsia entre os núcleos duros das concepções de Carrillo e de Storni. Essa divergência se dá não apenas em termos dos objetivos nacionais, mas também pelo próprio significado dos transportes terrestres. Se, para

Storni, as ferrovias representavam um desdobramento natural do poder marítimo, para Carrillo, elas eram o elemento principal para o desenvolvimento do poder terrestre, que se daria pela integração platina e pela autarquia.

Nesse sentido, houve também a supremacia da Concepção Continental sobre a Concepção Insular. Em primeiro lugar, o desenvolvimento dos trilhos era mais conveniente para todos os setores da burguesia que estavam envolvidas no desenvolvimento argentino: o investidor inglês preferia exportar o seu capital ferroviário do que dar para a Inglaterra mais um concorrente nos mares; enquanto que, para o capitalista argentino, era preferível ter os trilhos para exportar sua mercadoria do que ter que se aventurar em ramos novos como a construção naval e a pesca de grande escala.

O projeto storniano envolve complexidades e contradições de difícil exploração. A principal dessas contradições diz respeito à defesa de uma base econômica mista, que combinasse a indústria naval e pesqueira sem abrir mão das capacidades agrícolas que já possuía a economia.

A defesa aberta ao protecionismo e a obtenção da indústria por meios artificiais, levam Venturini e Garré a classificar o seu trabalho no rol do nacionalismo econômico (VENTURINI, s/d: s/p; GARRÉ, 2009: 06-07), o que não é de todo uma verdade.

Os autores defendem Storni como um desenvolvimentista, por ele ter um plano industrial e por defender o protecionismo nesses setores. Contudo, esses autores não atentam para o fato de que tanto o seu protecionismo como o seu industrialismo se restringiam ao setor naval. Diferente, por exemplo, de autores como Celso Furtado (1975) ou Aldo Ferrer (1981) que concebiam um plano de industrialização homogêneo, gradual e em todos os setores da sociedade, nosso autor vai defender o desenvolvimento de uma indústria naval cujo objetivo é dar sustento e autonomia à ARA.

Mesmo a defesa sem ambiguidades que o autor faz ao protecionismo nas áreas navais (STORNI, 1967: 85) não divorcia Storni do liberalismo argentino, porque os governos liberais de XIX também praticavam o protecionismo. Tal prática era uma forma do governo arrecadar fundos para despesas correntes, o que ocorria dissociado de uma política industrial. Em um país com a base de produção tão modesta como era a Argentina do XIX, tributar os importados era uma maneira de arrecadar fundos para o Estado honrar com suas dívidas e despesas correntes (PUIG, 1975: 08).

Dessa maneira, muito diferente daqueles que mais tarde vão dar uma função social ampliada para a indústria – como aconteceu no contexto da *Comissão Econômica para a América Latina* (CEPAL) – Storni defendia o uso instrumental da indústria. Na percepção do autor, a industrialização era necessária, porque a armada demandava essa atividade. Isso põe nosso autor, menos como um nacionalista econômico e mais como um dos teóricos do *Poder Nacional* (PN) – entendido por nós como a capacidade que um Estado tem de travar a guerra de maneira vitoriosa (CLINE, 1980: 62-63)[20].

Também é necessário entender que, ao defender em público as suas ideias, Storni se baseou em uma série de características da economia de fins de XIX, que pareciam ser favoráveis ao seu projeto. Porém, em poucos anos a economia sofreria mutações que tornariam o mesmo inviável.

É verdade que em 1916 – ano que o nosso autor proferiu suas conferências – a Argentina vivia a fase mais próspera de sua história. O país, que enriquecera durante a Guerra da Tríplice Aliança fornecendo víveres para as tropas aliadas em luta, se inserira no mercado internacional enquanto fornecedora de alimentos, e recebia imigrantes em profusão.

---

[20]É importante observar que, em toda a América Latina, os militares foram uma força de reivindicação importante no sentido de se chegar a uma sociedade industrial. Dado os imperativos tecnológicos da guerra moderna, era impensável para um Estado combater uma guerra sem patrimônio industrial. (CERVO, 2001: 24).

Almeida Mello escreve que, entre 1886 e 1914, o PIB argentino aumentou de US$ 1 bilhão para US$15 bilhões, sendo que, em 1914 o país representava metade da capacidade econômica e um terço do comércio exterior de toda a América Latina (MELLO, 1996: 28-29).

A Argentina agroexportadora era na verdade uma consequência do mundo liberal do século XIX, mundo esse que ruiu depois da Primeira Guerra Mundial. Entre fins do século XVIII e começo do século XX, a revolução tecnológica globalizou mercados e tornou viável a expansão territorial das economias primárias, integrando economias periféricas ao centro dinâmico na Europa (FERRER, 1981: 92-93).

Apesar de sul-americana, a Argentina era na verdade uma continuação do domínio econômico britânico, o que fortalecia a consciência europeísta dos liberais. Segundo os números apresentados pelo próprio vice-almirante, a Argentina da década de 1910 mantinha relações diminutas com outras economias sul-americanas, além de depender muito pouco das comunicações terrestres continentais. Em 1910, da globalidade de 360 000 000 de pesos em ouro do comércio internacional, 36 000 000 eram com países vizinhos, ou seja, apenas 10% do comércio era feito com nações vizinhas; 90 % do comércio exterior era feito pela navegação de longo curso; 9% por via fluvial e 1% por via terrestre (STORNI, 1967: 48-49).

Esse quadro de prosperidade era, com certeza, o motivador do otimismo de Storni. Mas o contexto teria o seu fim com a grande recessão de 1929. Enquanto a Argentina conseguiu contar com as vultosas compras do mercado inglês, o projeto storniado se fundamentou na lógica comercial. Mas, depois da Primeira Guerra Mundial, os mercados começaram a se fechar e o protecionismo generalizado sepultou a ordem liberal.

Com a *Conferência de Ottawa*, de 1932, o Império Inglês se viu obrigado a negar o seu mercado à Argentina para atender as reivindicações das próprias colônias[21]. Não obstante, no ano de 1930, os tradicionais exportadores de capitais, que eram a Inglaterra, a França e os EUA, passaram a importar capital (FERRER, 1981: 162) e a única solução da Argentina é apelar para investimentos governamentais para que a sua economia continuasse funcionando (FERRER, 1981: 169).

Só o colapso do modelo agroexportador seria um argumento suficiente para pôr em xeque as ideias mestras da concepção insular. Não obstante, outros problemas, no tocante à estrutura territorial, demográfica e econômica da sociedade, apontam para a inviabilidade do projeto marítimo.

Um Estado marítimo tem características muito particulares no que toca sua formação social, e a Argentina não possuía essas características. Países completamente insulares, ou seja, Estados que ocupam a totalidade de grandes ilhas, tem a propensão de serem potências marítimas. Esses são os casos da Inglaterra, do Japão e, com menor expressão, da Austrália.

Não obstante, Estados que se dedicaram à colonização tiveram condições de se constituírem enquanto potências marítimas. Portugal, entre os séculos XV e XVI, por não possuir condições de se projetar como potência terrestre na Europa, se lançou ao empreendimento econômico e tecnológico das grandes navegações. Além da navegação de longo curso, os portugueses desenvolveram uma cadeia de bases navais em torno da África e da Ásia, que Mackinder (1975: 76) apontou como o embrião do moderno poder marítimo (Ver *Figura 12*).

---

[21] A Conferência de Ottawa foi um evento da Commonwealth. Nesta conferência, as colônias inglesas exigiram da metrópole maior participação no comércio intrabloco. O governo inglês se comprometeu em diminuir as importações de carnes estrangeiras para a proteção dos estancieiros das colônias, o que afetou diretamente as exportações da Argentina (ESPOSTO; ZABALA, 2010: 90).

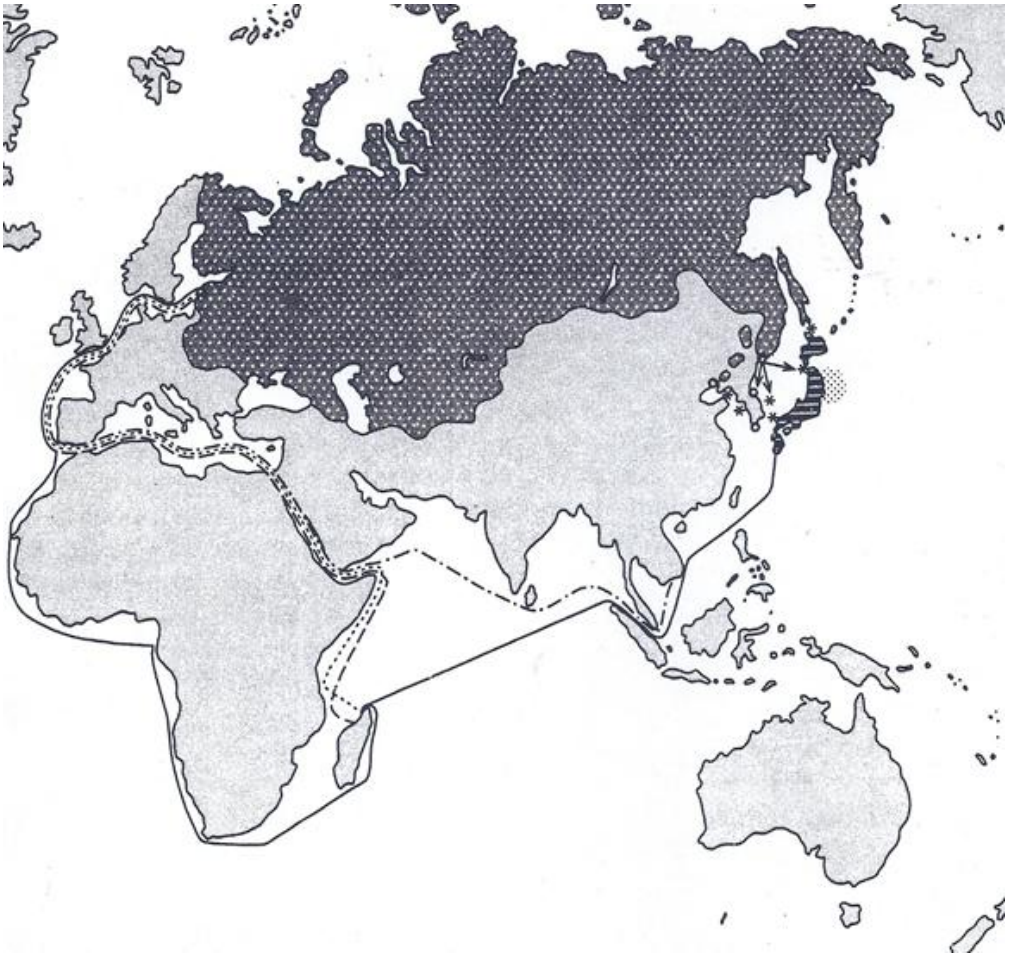


FIGURA 12: INICIO DO IMPÉRIO MARÍTIMO MUNDIAL

Fonte: GORSHKOV, Sergey Georgiyevich. *The sea power of the State*. New York: Pergamon Press, 1980, p. 93.

Segundo a leitura que Carlos Caminha (CAMINHA, 1986: 59) fez da obra de Mahan, existe a diferença entre *"poder naval"* e *"poder marítimo"*. O poder naval seria a simples posse dos navios de guerra, enquanto que, o poder marítimo diz respeito à autonomia que uma potência tem para atuar nos oceanos. Parte desta autonomia consiste em estabelecer e guardar as LMCs. No mapa tem destaque as comunicações que flanqueiam o velho mundo, dando acesso militar às costas da África e da Ásia pela potência marítima dominante. Em 1869, o império marítimo inglês construiu o *Canal de Suez*, que representou notável melhoria em sua capacidade de domínio e controle dos oceanos (também visível no mapa). Figura de época (1980), também é ressaltado a dimensão terrestre da URSS, senhora de toda a planície euro-asiática. Por esta perspectiva, fica evidente que a proposta de Storni não era a construção de um poder marítimo global, mas sim, proporcionar a Argentina uma capacidade marítima local, semelhante a países da *Commonwealth*, como a Austrália e a Nova Zelândia (STORNI, 1967: 62).

Alfred Mahan, preocupado em elucidar as características sociais que levam um povo a desenvolver o poder marítimo, pensou em seis fatores centrais (MAHAN, 2007: 98). Esses fatores são:

i) a situação geográfica;

ii) a configuração geográfica (o que inclui fatores climáticos e biogeográficos);

iii) a extensão territorial;

iv) o efetivo demográfico;

v) o caráter dos habitantes;

vi) o caráter dos governos (o que inclui também a estrutura institucional).

A esses seis fatores, incluiríamos um sétimo, que é a capacidade industrial. Com efeito, a complexidade que chegara a construção naval antes mesmo da Primeira Guerra Mundial excluía as economias exclusivamente agroexportadoras do rol das sociedades marítimas.

Dos seis fatores apontados por Mahan, nenhum vai ser mais importante para a análise do caso argentino que a questão da posição geográfica. Localizada em uma das pontas da cadeia de bases do império marítimo inglês, a Argentina era um Estado de grandes proporções territoriais, mas de efetivos demográficos reduzidos. O país possui uma grande extensão de fronteiras terrestres, fronteiras essas litigiosas no começo do século XX, que alimentavam em suas elites pretensões expansionistas (Ver *Figura 13*).

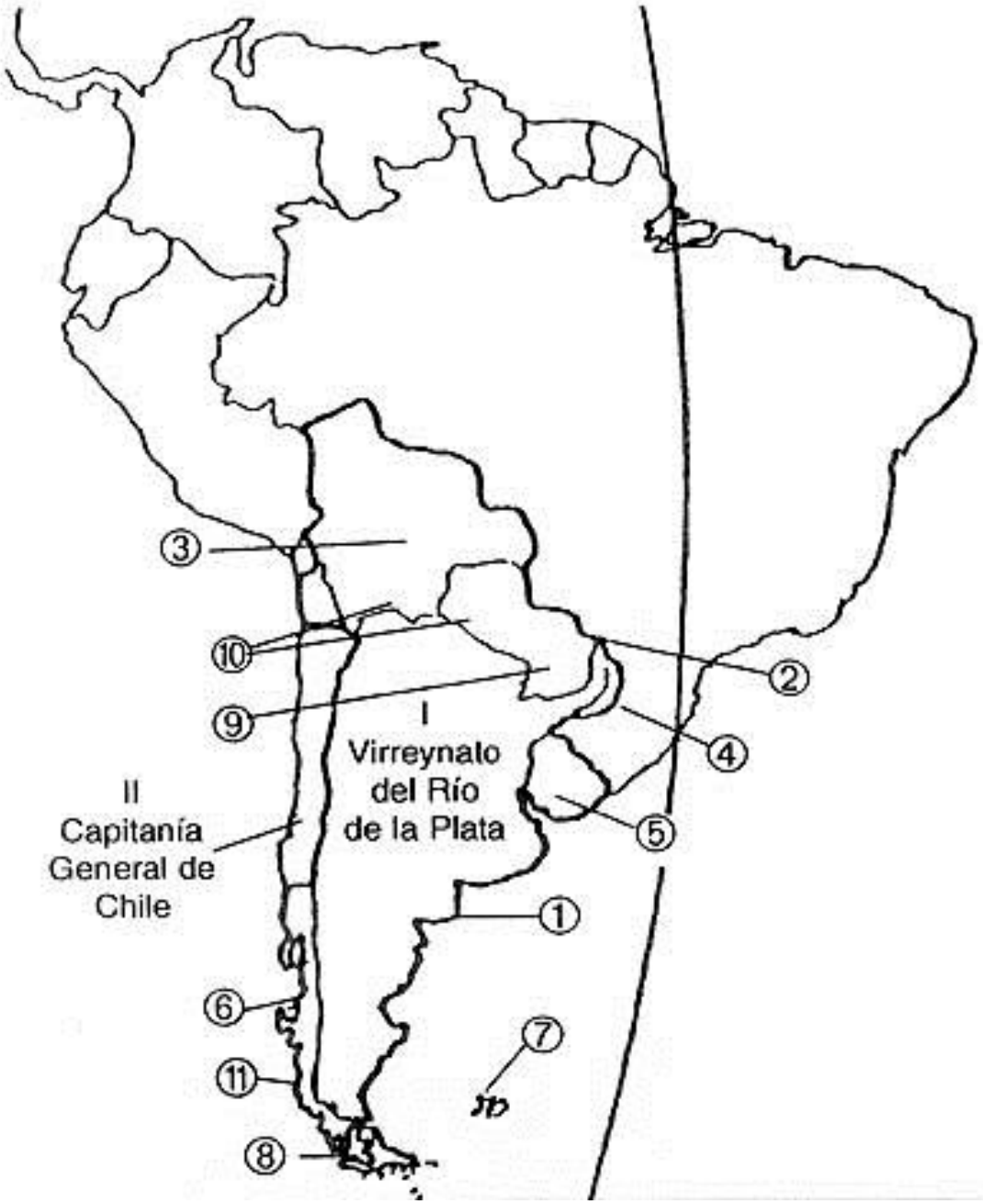


FIGURA 13: REIVINDICAÇÕES TERRITORIAIS ARGENTINAS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

ESCUDÉ, Carlos; CISNEROS, Andrés. *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas* (versão digital). In: Portal de História, Relaciones internacionales y estudios judaicos (2000).

Fonte: <http://www.argentina-rree.com/Mapas/mapa01.htm>. Acesso em: 30/07/2015.

Entendimento que a República Argentina deveria usar como matriz territorial, o ex Vice-reinado do Rio da Prata deu origem a uma geração de políticos de consciência expansionista, que foram responsáveis por desastres como o conflito das Malvinas, em 1982, ou como a decadência econômica a partir da década de 1960. Para nós, a consciência territorial expansionista obstruiu o projeto de dissuasão e projeção pacífica que Storni formulou, em 1916.O mapa lista as reivindicações territoriais argentinas da primeira metade do século XX.

As pretensões continentais constituíram o mais importante percalço ao poder marítimo. Mahan começa o seu tratado observando que um país só pode se tornar potência marítima depois de não possuir mais inimigos em sua vizinhança:

> Puede decirse, en primer lugar, que si una Nación está situada de tal manera que no se ve obligada defenderse por tierra ni puede pensar en extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar, lleva ya en sí una ventaja positiva con relación a otros pueblos que puedan tener alguna frontera continental. Esta ha sido la gran ventaja que ha tenido Inglaterra como potencia marítima sobre Francia y Holanda. (MAHAN, 2007: 98)

Tanto a França quanto a Holanda, em diferentes momentos de sua história, precisaram abandonar suas esquadras para defender suas fronteiras terrestres e, no caso da França, nem sempre essa foi uma necessidade defensiva. A Espanha, ao conduzir suas guerras na Europa, pôs a perder todo seu império marítimo entre os séculos XVII e XVIII.

Assim, essa dualidade de objetivos ocorria também na Argentina, que mantinha objetivos territoriais continentais. Moniz Bandeira (1998: 185, “a”) escreve que, por conta dos problemas das perdas territoriais e dos efeitos do equilíbrio estratégico sul-americano, o exército argentino cogitava, em seus planos, a hipótese de ter que guerrear em todas as suas frentes.

Tratava-se do “*Plan de Operaciones Máximo”,* um documento secreto elaborado entre 1933 e 1934, pelos generais Ramón Molina e Tomás Martinez, que previa a mobilização de um exército de 260 mil argentinos para lutar concomitantemente contra o Chile (que podia mobilizar 170 mil homens), contra o Brasil (290 mil homens), o Uruguai (40 mil homens), Paraguai (18 mil homens) e Bolívia (42 mil homens). Pelas estimativas dos

generais argentinos, portanto, seus inimigos poderiam mobilizar juntos 560 mil combatentes (BANDEIRA, 1998: 185, “a”).

Listados dessa maneira, esses dados demonstram a situação de insegurança das fronteiras terrestres neste começo de século, bem como a prioridade que possuíam as forças terrestres, em relação às forças navais, no contexto de 1930. Ainda nessa linha de argumentação, cabe lembrar que desde o final do século XIX, a região das missões era ponto de desentendimento entre Brasil e Argentina, ficando aquele setor de fronteira permanente militarizado pelas respectivas forças terrestres (BANDEIRA, 2003: 50).

Storni repudiava especialmente a hipótese de guerra com o Chile, dada a grande extensão de fronteiras terrestres com esse país. O Chile deveria ser dissuadido pela força naval, uma vez que uma campanha terrestre engajaria os dois países em um teatro de operações muito extenso, o que arruinaria os recursos de ambos em um período de tempo curto (STORNI, 1967: 109).

No que toca à configuração da costa, o próprio Storni admitia que ela não era propícia ao desenvolvimento do poder marítimo (STORNI, 1967: 41). Apesar de extensa, os seus portos e canais naturais eram pouco profundos e em número reduzido, as marés e correntes estão entre as mais intempestivas do globo e a maior extensão do litoral é árido, sem água potável e tomada pela areia movediça.

O clima glacial tornava difícil a colonização do sul e, até o segundo pós-guerra, foram feitas tentativas, em vão, de colonização da Patagônia e Antártica, por meio de um programa de incentivo de migração interna, levado a cabo pelo Estado (CHILD, 1987: 504).

O problema da colonização do sul Argentino (e, a partir de lá, a colonização da Antártica) toca em uma questão ainda mais séria do que as propriedades anecumênicas do

litoral argentino, envolve também a questão do efetivo populacional com que podia contar a república.

Mesmo com o fenômeno migratório, a população argentina era ínfima no começo do século XX. Em 1910, o país contava com 8 milhões de habitantes para colonizar um território de 3 000 000 de km^2 (STORNI, 1967: 62). Essa população, obviamente, tenderia a ocupar territórios férteis ainda vazios, no *pampa húmeda*, e se dedicar a criação de gado, que era uma atividade rentável.

A colonização do sul envolvia riscos e desconfortos pouco atraentes para quem migrava da Europa para ganhar dinheiro. Diferente de uma nação pesqueira como o Japão, o argentino era voltado para a terra e o caráter da sociedade como um todo era eminentemente agrário.

Dos fatores apresentados por Mahan, a Argentina era possuidora apenas de extensão territorial, que não poderia ser considerado uma vantagem plena, dado o pouco povoamento e o caráter anecumênico do seu setor sul.

Considerando esses fatores, o projeto Storniano não se desenvolveu. Depois de 1945, se apresentaram novidades no plano da construção naval, principalmente nas presidências de Perón (1946 - 1955) e Arturo Illia (1963 - 1966). Esses dois presidentes incrementaram a indústria militar de construção naval criando estaleiros e desenvolvendo projetos de submarinos e navios de superfície (MORAES, 2011: 50), mas estes ainda eram esforços tímidos se comparados com o alcance das ideias de Storni.

O único ponto da concepção storniana que os governos argentinos foram capazes de desenvolver com relativa eficiência foi a fundação de uma Marinha Mercante de bandeira própria. Ainda assim, esta surgiu por conta dos imperativos da economia de guerra, teve duração curta e conseguiu resultados parciais.

A proposta de construção da Marinha Mercante – que remonta a administração dos presidentes Mitre e Sarmiento – foram postas de lado pelas administrações radicais (1916 - 1930). A Marinha Mercante surge de fato no ano de 1940, dada a iniciativa do governo Castillo de comprar 24 cargueiros (SIEPE e LLAIRÓ, 2001: 05-06).

O ano de 1940 marca a intensificação da guerra submarina alemã contra o comércio aliado (PRESTON, 1983: 34, "c") e pouco a pouco os navios aliados começaram a ficar escassos nos portos ao redor do mundo. Assim que os aliados começaram a fazer o mesmo tipo de guerra contra os japoneses e Italianos o número de navios das empresas transportadoras se tornou muito mais escasso[22].

As Marinhas da Inglaterra e dos EUA diminuíram muito a sua presença nos portos de Buenos Aires enquanto que as Marinhas da Alemanha, Itália, Japão e França deixaram de prestar seus serviços. A carestia dos transportes tornou economicamente viável a incorporação de uma pequena frota mercante, em muito responsável pelas comunicações atlânticas de Buenos Aires (SIEPE; LLAIRÓ, 2001: 05).

Por isso, a iniciativa do governo de Castillo pode ser inserida naquele rol de necessidades que derivam da substituição de importações. Quando a guerra acabou, em 1945, as experiências da *"Flota mercante del Estado"* eram respeitáveis. Quando Perón ascende à presidência, em 1946, foi sua intenção aperfeiçoar os acúmulos nesse setor. Perón pretendia usar o serviço como incremento da indústria e como plataforma para o panamericanismo.

---

[22] É importante lembrar que a guerra submarina não foi um monopólio alemão na segunda Guerra Mundial. Entre 1940 e 1941, depois da aviação britânica destruir a força de submarinos italianos baseados em Malta, a RN conduziu a guerra submarina contra a Itália, reduzindo sua marinha mercante em 30% entre 1940 e 1941 (PRESTON, 1983: 38, "c"). Na frente do Pacífico, entre 1941 e 1945, os EUA destruíram com os seus submarinos a marinha mercante japonesa, que foi reduzida de 2337 para 231 navios (PRESTON, 1983: 51, "c"). Esses dados ilustram a dimensão do nicho do mercado aberto para os países da América Latina, uma vez que Japão e Itália eram importantes investidores no mercado latino-americano. No caso da Argentina, havia parcerias de intercâmbio, tanto com a marinha italiana como com a japonesa.

No ano de 1952, a empresa já contava com 150 navios distribuídos por quatro frotas (SIEPE e LLAIRÓ, 2001: 10). Porém, mesmo com esse número de navios, apenas 20% das exportações argentinas eram feitas sob a bandeira nacional (SIEPE e LLAIRÓ, 2001: 08). Com a queda de Perón, em 1955, a proposta da Marinha Mercante definhou para nunca mais ser recuperada (SIEPE e LLAIRÓ, 2001: 12).

Como se verifica, a política marítima nunca foi tomada, de fato, como uma política de Estado, apenas alguns governos isolados se dedicaram a essa atividade. Portanto, mesmo quando foram exitosas, essas políticas não tiveram continuidade. Não obstante, muito da política naval argentina foi ditada pela necessidade do que pela atividade coordenadora da concepção storniana.

4.3 A DECADÊNCIA E OBSOLESCÊNCIA DA CAPACIDADE MILITAR DA ARMADA

Uma instituição militar ganha ou perde prestígio junto à comunidade política conforme a importância que ela demonstra ter em situações de perigo real ou eminente. Não raro, esse prestígio de tempo de guerra se transforma em poder político em tempos de paz.

A experiência que teve a URSS frente à agressão alemã, de 1941, é um exemplo de como uma força militar pode se tornar próxima de uma sociedade; enquanto que, o comportamento do exército francês, por ocasião da Guerra da Argélia (1954-1962), demonstra como uma força militar pode se tornar distante de sua sociedade e agir em obediência de interesses corporativos.

No caso da URSS, o prestigio derivado da sua conduta levou à militarização da sociedade; no caso do exército francês, na campanha da Argélia, o que se assistiu foi ao comportamento idiossincrático da força terrestre, que agindo em interesse próprio, desestabilizou a ordem política dentro da França.

No caso da armada argentina, o que se observa é a deterioração de suas condições de combate, o que teve repercussões sobre a política doméstica. Na primeira década do século XX, era latente a possibilidade de conflito com o Brasil ou com o Chile e a ARA cumpria sua função de dissuasão. Conforme essas hipóteses de conflito perdeu relevância, a marinha também perdeu importância para o orçamento público e os seus interesses corporativos passaram a desestabilizar a ordem política.

Por isso, no ano de 1916, quando Storni traz ao público a sua concepção, a ARA vivia o seu apogeu. Instrumento da diplomacia armada do país, a Armada evoluiu de uma força improvisada, como era no começo do século XIX, para uma das dez maiores instituições de guerra naval do mundo. Pablo Lacoste conta que a Armada chegou, nos idos de 1900, a ser a oitava maior frota de guerra do mundo, em número de vasos de guerra; e a terceira maior, em termos de número de habitantes por vaso de guerra (LACOSTE, 2002: s/p).

Como vimos, o crescimento exagerado da esquadra foi ocasionado pelos imperativos da política externa, que colocava o país como pivô da corrida naval com o Chile e o Brasil. Porém esse não foi um crescimento sustentado: como instituição de pouca autonomia financeira, a ARA era ameaçada pelas limitadas condições econômicas e tecnológicas do país, pelas mudanças no cenário internacional e pela própria mudança de ânimos dos diferentes governos. Nesse sentido, a razão que fica evidente no discurso de Storni foi o de dar autonomia financeira e perenidade institucional à força naval.

Entre o final da Guerra da Tríplice Aliança e a crise com o Chile, em 1901, a marinha havia mudado de uma força naval de apoio às operações terrestres para uma força altamente profissional, de quadros completos e com um conceito estratégico muito mais abrangente.

A ARA começou modesta, mas ganhou importância conforme a possibilidade de conflito no Cone Sul aumentava. Até a presidência de Sarmiento, a força naval tinha seu conceito estratégico focado nas operações ribeirinhas na Bacia do Rio da Prata (VENTURINI, s/d), o que devia às lições tiradas da Guerra da Tríplice Aliança (DELAMER, 2010: 214).

Quando, em 1879, aconteceu a Campanha do Deserto, Julio Argentino Roca (1843 - 1914) salientou a importância da força naval para a conquista e manutenção dos territórios do sul, o que orientou a alta oficialidade naval a definir o Atlântico Sul como cenário prioritário (DELAMER, 2010: 216).

De 1879 até o fim do século, foi profunda a influência francesa na estratégia naval argentina, na qual eram predominantes os valores da chamada *"Jeune École",* que apregoava uma postura defensiva, marcada pelo patrulhamento com navios torpedeiros e pela guerra de cruzeiro (DELAMER, 2010: 218; PRESTON, 1983: 21-22, "a"). Tal princípio condenava a formação das grandes esquadras, como aconteceu na batalha de Jutlândia, travada entre alemães e Ingleses, em junho de 1916.

A *"Jeune École"* pregava que era inviável, mesmo para uma grande potência, arriscar seus navios em uma batalha decisiva e que uma guerra poderia ser vencida sem a necessária destruição da esquadra inimiga (DELAMER, 2010: 216-217). No começo do século XX, esses pressupostos foram revistos e as orientações doutrinárias da armada penderam para o mundo anglo-saxão.

Com a publicação *"The influence of sea power upon the history 1660 - 1783"*, em 1890, por parte de Alfred T. Mahan, a ARA passou a optar pela formação de grandes frotas de batalha. Essas formações objetivavam a destruição total da esquadra inimiga para o domínio dos mares (DELAMER, 2010: 218-219).

Foi o grupo de Storni introduziu os preceitos de guerra naval teorizados por Mahan. Passou-se a condenar os princípios defensivos da escola francesa em prol da ação em conjunto da esquadra, combinando o número de navios com o poder de fogo. Essa doutrina também levou o crescimento quantitativo da esquadra. Era o apogeu da marinha enquanto instituição governamental (Ver *Figura 14*).

Em fins do século XIX, a ARA revendeu dois de seus navios para Marinha Imperial Japonesa, o que iniciou um estágio curto de cooperação entre as duas instituições. Isso culminou com a participação de Domecq García na Guerra Nipo-Russa (1905), na qualidade de observador militar (DELLAMER, 2011: 18-19).

O período de entre guerras foi marcado pelo impulso institucional para a modernização e adequações de parâmetros, necessários após as inovações da Primeira Guerra. Acontece que esses impulsos não foram bem aceitos pelo Estado, que, de governo em governo, acolhia de maneira diferente as reivindicações de reequipamento.

A primeira administração de Yrigoyen (1916 - 1922) foi marcada pelo corte de verbas para as despesas militares. Já Alvear retomou os investimentos, com objetivo de angariar apoio político entre a elite militar (FIGUEROA, SD: 14-15).

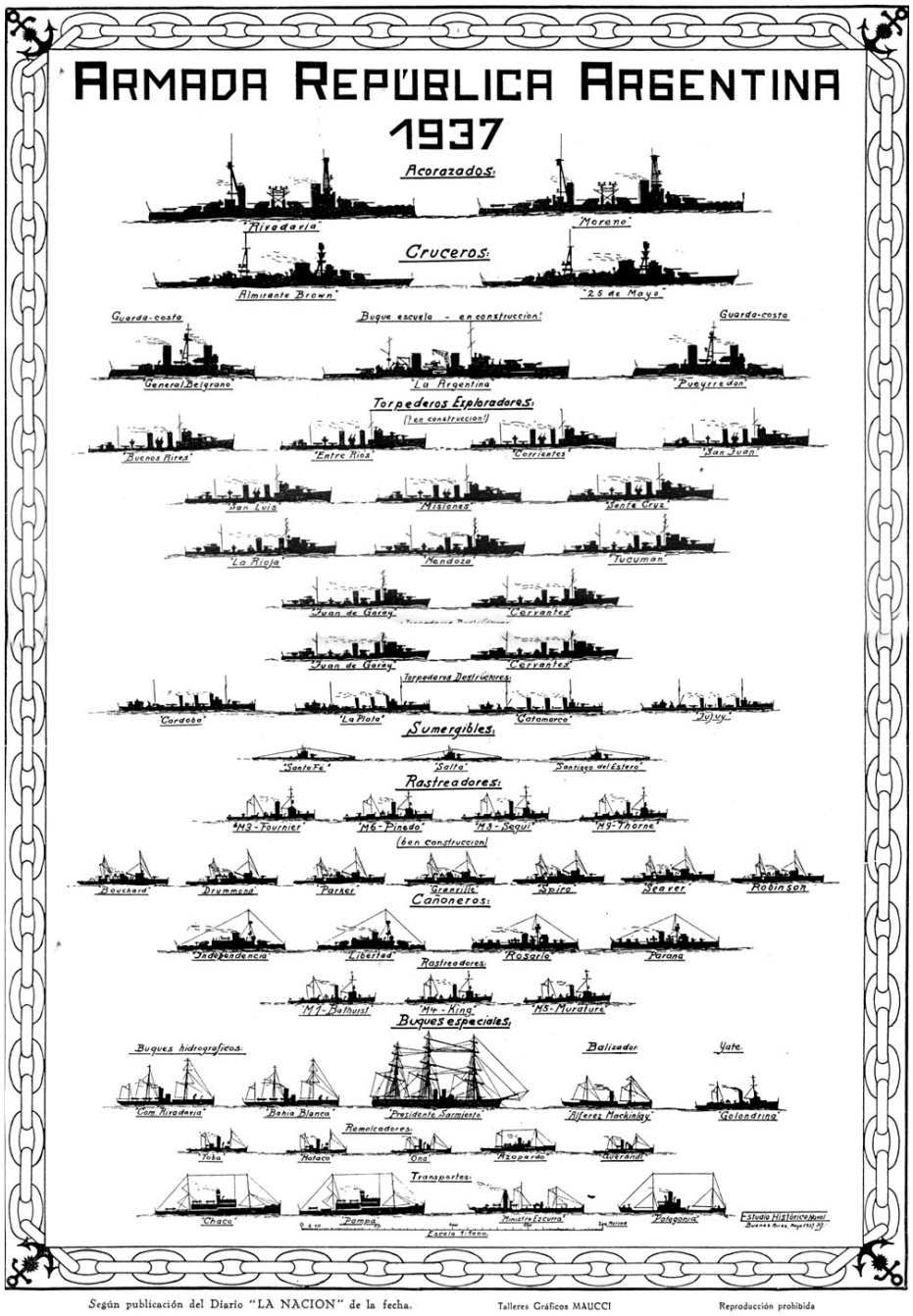


FIGURA 14: APOGEU DA CAPACIDADE MILITAR DA ARA

Fonte: FIGUEROA, Mauro Fernando. "El desarrollo naval argentino. Avances y retrocesos (1922-1938)". Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN), SD: 32. Endereço digital: <http://www.ara.mil.ar/.> Acesso em: 11//07/2014

Esta gravura, publicada inicialmente no jornal *"La nación",* e replicada no artigo de Mauro Figueroa, ilustra a formação da ARA nos últimos anos de sua melhor fase. Entre 1900 e 1916 a esquadra incorporava o que existia de mais moderno em matéria de guerra naval, possuía pessoal e número de vasos em profusão. Essa situação mudou com a ascensão de Yrigoyen ao poder. Fora as dificuldades orçamentárias, o desenvolvimento das esquadras dos países centrais nas duas guerras mundiais levaram as esquadras sul-americanas à um quadro de depreciação numérica e tecnológica. A gravura foi publicada no ano de 1937, quando a armada já gastava a maior parte de sua verba para potencializar navios obsoletos. Em termos de projeção de poder, eram poucas as melhorias em relação às duas primeiras décadas do século.

Com Alvear foram feitas melhorias importantes, como a aquisição de material naval italiano, a melhoria do sistema de ensino e o petróleo nacional substituiu o carvão como combustível. Com a volta de Yrigoyen para a presidência, os investimentos voltaram a retroceder e o desenvolvimento da ARA se viu prejudicado (FIGUEROA, SD: 22).

Depois de um ano de turbulento governo do general Uriburu, o presidente Augustín P. Justo retoma a política militar que passou a priorizar o exército em detrimento da marinha. Justo aumentou o tamanho do exército e expandiu sua abrangência territorial, concentrando tropas nas fronteiras do Paraguai e Bolívia, enquanto que a ARA ficou em segundo plano (FIGUEROA, SD: 24-25).

Atualizações tecnológicas foram feitas a partir de 1934, como a introdução da artilharia antiaérea e da aviação naval, mas o principal do esforço governamental se concentrava em repotencializar os navios obsoletos antes de comprar material flotante atual.

No ano de 1945, a disputa naval com o Chile e o Brasil não tinha a mesma gravidade do que tivera no começo do século. Não obstante, o titânico esforço das grandes potências durante a Segunda Guerra Mundial no desenvolvimento das armas navais colocou as esquadras da América do Sul em um patamar de tocante inferioridade numérica e tecnológica.

Principalmente os EUA, que passava a ser a potência marítima dominante a partir de então, introduziu conceitos e passou a ditar o jeito de se fazer a guerra no mar. O navio aeródromo passou a ser a principal arma naval e o domínio da energia nuclear não só ampliava os horizontes dos artefatos de destruição como também revolucionava os meios de propulsão dos navios, que passavam a ter seus alcances operacionais teoricamente infinitos (PRESTON, 1983: 59, “a”). Esse aparato tecnológico não foi assimilado pelas esquadras da

América do Sul e a desproporção numérica entre as esquadras da América do Sul e os países de capitalismo central passou a ser cada vez maior.

Esse decréscimo de patrimônio tecnológico causou transtornos para a política doméstica uma vez que, a partir do movimento militar de 1943, a ARA intensificou suas atividades enquanto grupo político desestabilizador, primeiro pressionando pela participação do país na Segunda Guerra ao lado aliado e depois dirigindo o golpe de Estado contra Perón em 1945[23] (CIRIA, 1975: 285-286).

A participação de Storni no movimento militar de 1943 evidencia que a Marinha de Guerra atuava politicamente na defesa de interesses corporativos. O vice-almirante era membro integrante da facção anglófila do GOU, foi ministro do interior no governo provisório de Rawson (1943) para ocupar o ministério das relações exteriores no governo de Pedro Pablo Ramirez (1943 - 1944).

Storni estabeleceu correspondência secreta com Cordell Hull, na qual demonstrava seu ponto de vista a respeito da necessidade da intervenção argentina do lado aliado. A correspondência de Storni demonstrava também o interesse pelo reequipamento militar com material estadunidense, antevendo, por isso que a nova potência marítima dominante não seria mais a Inglaterra, mas sim, os EUA (ESPOSTO; ZABALA, 2010: 105). Ao publicar a carta na imprensa estadunidense, Hull promoveu a crise dentro do GOU que levou à deposição de Storni e ao final de sua carreira política.

O fato de o vice-almirante pressionar para o engajamento do seu país ao lado das potências marítimas (Inglaterra e EUA) demonstra seus interesses em transformar as aspirações corporativas da marinha em política de Estado, bem como inserir a Argentina no rol de potências marítimas, esforço esse que não vigorou.

[23]Antes disso, a ARA já havia contribuído de maneira importante para o golpe de 1930 (CIRIA, 1975: 284).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, a questão do reequipamento se tornou latente, uma vez que o país ingressara tardiamente na contenda, sem conseguir por isso atualizar seu aparato. Era muito influente, dentro das forças armadas como um todo, o sentimento de inferioridade em relação ao Brasil, que combatera na Itália e tivera oportunidade de modernizar, ainda que de maneira relativa, seus meios de defesa (SIRKIS, 1982: 31).

Tal fato, acrescido da ARA atuar em solidariedade às forças golpistas em 1930, 1943, 1945 e, depois, em 1955 demonstra a sua insatisfação enquanto corporação governamental de participar da ordem política vigente. Esse foi o símbolo maior da decadência daquela que outrora fora uma das instituições militares mais respeitadas da América Latina, mas que se degenerou por conta de aspirações incabíveis e de um senso perverso do que seria a política.

05 OS IMPERATIVOS DA POLÍTICA PLATINA

Neste capitulo, analisaremos os imperativos da política continental na conduta internacional da Argentina. Veremos que existiram fatores externos que tornavam inevitáveis a participação do país nos acontecimentos da Bacia do Rio da Prata. O que se conclui é que a concepção geopolítica de Storni era incoerente com os interesses nacionais, ainda muito vinculados com a balança de poder da Bacia do Rio da Prata.

Encontraremos no cenário platino, uma fonte de problemas que conduzia para o interior do continente as preocupações dos homens de Estado da primeira metade do XX. Assim sendo, a manutenção da influência sobre o Paraguai, a Bolívia e o Uruguai, em contraposição aos interesses do Brasil e do Chile, era um fator importante para a manutenção de um *modus operandi* da política externa argentina, o que dificultava a política de esplêndido isolamento proposta por Storni.

A política continental argentina, que nós podemos classificar sem margem de erros como uma *política de poder*, teve impactos no meio político brasileiro. Além disso, a formulação intelectual de Carrillo e suas consequências objetivas serviram de inspiração para Mário Travassos inaugurar o pensamento geopolítico brasileiro. Tantas vezes apontado como um manual do subimperialismo brasileiro, o livro de Travassos foi um rebento inevitável do contexto de rivalidades que separou Brasil e Argentina por décadas; bem como foi uma resposta do geopolítico brasileiro à convenção Carrillo-Gutierrez e aos seus defensores.

Este capítulo foi dividido em três seções: a primeira delas discute a ciclicidade da política de poder na Bacia do Rio da Prata, a segunda delas discute a concepção geopolítica brasileira das décadas de 1920 e 1930, enquanto a terceira seção, relaciona o conflito do Chaco com a sobreposição das concepções continentais de Carrillo e Travassos.

5.1 A POLÍTICA DE PODER EM MUDANÇA OU *"A BALANÇA DE PODER NO CONE SUL*[24]*"*

Uma falha grave de Storni foi ter ignorado as vinculações históricas da Argentina com a política platina. Mesmo antes de sua unificação, em 1861, a sociedade argentina teve que enfrentar pressões externas indisfarçadas, que ameaçavam a sua existência enquanto grupo autônomo.

Até a Guerra da Tríplice Aliança, foi notável a política agressiva do Brasil em seu entorno. Descendente de uma monarquia europeia, por décadas seguidas o Brasil tentou anexar os territórios de oeste, buscando se assenhorar de toda a extensão da bacia do Rio da Prata. Quando se compara a história diplomática e militar da Argentina e do Brasil, o que salta aos olhos é uma realidade paradoxal.

A política platina brasileira é antiga, data o tempo colonial, quando por ocasião da união ibérica (1580 - 1640), a sociedade lusitana residente no Brasil se sentiu segura para violar a divisão estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas (BANDEIRA, 1998: 22-23, "b"). A partir de então, territórios orientais do Império Espanhol começaram a ser incorporados aos territórios portugueses, dando para a América Lusa uma dimensão territorial aproximada à que se tem em nossos dias.

Por ter a sua independência promovida dentro de um contexto de negociação, o Brasil começou sua vida política de maneira organizada, com quadros diplomáticos e militares já formados, organização interna e uma mentalidade consolidada em termos de conduta diplomática e militar (BANDEIRA, 1998: 103-104, "b"). Todos esses

---

[24] Apresentamos no destaque a referencia à obra: MELLO. Leonel Itaussu. *Argentina e Brasil – A balança de poder no Cone Sul*. São Paulo: Annablume, 1996.

fatores foram herdados de Portugal, da mesma forma que foi a elite de origem portuguesa que continuou no poder por décadas.

A *política de oeste* do Brasil, na época da colônia, consistiu em depredar e anexar território dos espanhóis por meio das expedições bandeirantes. No século XIX, com a independência da América Hispânica, incursões militares do Brasil colaboravam para impedir a formação de grandes Estados na Bacia do Rio da Prata e anexar a *Banda Oriental*, que era a chave para o domínio do rio Paraná.

Essa política agressiva redundou em uma série de campanhas militares de menor porte na Banda Oriental[25]; e, uma série de expedições militares de maior porte, como a Guerra da Cisplatina (1825 - 1828), a Guerra contra Rosas (1852) e na Guerra da Tríplice Aliança e levou o Império à falência.

Em comparação, a política externa argentina é um fenômeno mais recente. Apesar do esforço do colonizador espanhol de conter o ímpeto luso-brasileiro, nós só poderemos considerar uma política externa genuinamente argentina a partir de 1861, ano que o país termina de se unificar (SIMONNOF, 2010: 27). Nesse sentido, o país precisou improvisar os meios e os princípios segundo os quais se organizaria a política externa.

Depois da unificação, o Estado se expandiu para o sul para neutralizar a influência chilena sobre a Patagônia e exportou seus capitais para o Paraguai e Uruguai, o que

[25] Moniz Bandeira (1998, "b") escreve que as intervenções luso-brasileiras na Banda Oriental foi uma constante desde a época de colonização. A primeira grande inciativa para a tomada do exutório do Rio da Prata foi a construção da *"Colonia de Sacramento"* em 1680. Depois de mais de um século de guerras entre Portugal e Espanha pela posse da Banda Oriental, o conflito continuou com os Estados independentes. Em 1810 tropas portuguesas lideradas pelo general Lecor tomam Montevidéu, mas se retiram em 1812. Para impedir a propagação da revolução de Buenos Aires, as tropas lusas voltam em 1816 e se retiram em 1817. A banda Oriental é anexada em 1821 como *"Província da Cisplatina"* situação que perdura até 1828. Em 1851 o presidente Uruguaio Manuel Oribe foi deposto por tropas brasileiras por promover a abolição dos escravos em 1850 e por fazer causa comum com Rosas. A última intervenção militar brasileira no Uruguai foi nos últimos meses de 1864 para depor Atanasio Aguirre, que se rebelara contra estancieiros brasileiros alocados no Uruguai e procurava uma aliança estratégica com o então presidente do Paraguai, Francisco Solano Lopez. Essa intervenção levou a ruptura entre o Império e Paraguai e desencadeou a Guerra da Tríplice Aliança. Fora essas intervenções promovidas pelo Estado, era comum os atos de pilhagens contra as pastagens do Uruguai, promovida por fazendeiros do sul do Brasil.

significou preencher o vazio de poder deixado pelo Brasil no pós 1870. Esse movimento de *"preenchimento de vazios"* era a garantia de não voltar a ser flanqueada ao norte pelo Brasil, e ao sul pelo Chile.

Por esse ponto de vista o massacre dos indígenas da Patagônia e a anexação desse território foi o primeiro impulso violento da república para fora de suas fronteiras para manter o equilíbrio de poder internacional. Em parte, a campanha argentina de 1879 foi uma manobra de *compensação territorial* contra o Chile, que no mesmo ano iniciou sua campanha de conquista sobre a Bolívia e o Peru.

Neste particular, a Argentina ganhou profundidade estratégica contra o Chile que tinha suas forças militares ocupadas na conquista do Atacama e não poderia contrapor a Argentina. E a Argentina exterminou os indígenas *Mapuches* e *Tehuelches* não apenas movida pela usurpação de suas terras, mas por que essas tribos comercializavam gado com empresas chilenas, o que aumentava a influência do governo de Santiago sobre a Patagônia (ESCUDÉ, 2008, p. 03).

Conforme se consolidou o domínio argentino da Patagônia, a influência sobre os "Estados tampões" da Bacia do Rio da Prata (Uruguai, Paraguai e Bolívia) se fez sentir. De uma violência muito mais disfarçada que a "*campanha do deserto*" a influência argentina sobre os pequenos Estados Platinos incomodaram as autoridades brasileiras.

É importante observar que, em termos de PN, países como o Paraguai, a Bolívia e o Uruguai estão em uma classe de países tipologicamente diferentes da Argentina, do Brasil e do Chile. Esses pequenos países, se caracterizam pela modesta configuração econômica, demográfica e militar. O que contrasta com capacidades muito mais desenvolvidas de seus vizinhos.

Sendo assim, ainda que pese as lacunas e as insuficiências do PN da Argentina e do Brasil, as assimetrias destes em relação ao Paraguai, Bolívia e o Uruguai eram por demais flagrantes.

Esses três pequenos Estados foram formados a partir das periferias políticas do Vice Reinado do Rio da Prata, o que fazia deles zonas de amortização entre os Estados com condições mínimas de fazer a política de poder. No caso da Bolívia e do Paraguai, essa situação era ainda mais grave, dado o fato de que os dois países não possuíam frente para o oceano.

Já observamos, em uma oportunidade anterior (MARTINS, 2011: 61), que esse tipo de vulnerabilidade promovia impactos significativos sobre as políticas domésticas dos pequenos Estados. Tanto no caso do Paraguai quanto no caso do Uruguai, a constelação partidária se configurava em obediência a esse fenômeno, ou seja, os partidos se posicionavam pela escolha de um *"Estado suserano"*, ao qual se devia prestar vassalagem.

No Paraguai, o *Partido Colorado* era simpático à influência brasileira, enquanto o *Partido Liberal* era simpático à influência argentina; no Uruguai, o *"Partido Colorado"* era simpático à influência brasileira, enquanto o "*Partido Blanco"* era simpático à influência argentina.

Em um Estado-tampão, a constelação partidária está irremediavelmente escravizada à conjuntura estratégica continental. Por esse motivo um Estado-tampão sempre vai ter consciência de suas necessidades territoriais, mais dificilmente vão ter formuladores de concepções avançadas como as de Carrillo ou de Storni (CHILD, 1985: 60-61). Na realidade internacional, os grandes Estados sempre vão almejar a *supremacia* e os pequenos Estados sempre vão lutar por *sobrevivência*.

A assimetria entre os Estados grandes e pequenos do Cone Sul, bem como os seus impactos sobre o equilíbrio estratégico sul-americano eram de conhecimento do próprio presidente Hipolíto Yrigoyen. Profundamente antibrasileiro e zeloso da influência continental do seu país, Yrigoyen denunciou e pôs por terra o pacto de não agressão de 1915.

Intitulado de *"Pacto ABC"* (em alusão à *"Argentina, Brasil e Chile"*) o documento era a evolução dos acordos entre Argentina e Chile, de 1902, (Os *"Pactos de Maio"*) e dos tratados entre Argentina e Brasil, de 07 de setembro de 1905 (BUENOS AIRES, 1915)[26].

O "ABC" era a consequência política da intervenção estadunidense no México, de 1914, (BANDEIRA, 2003: 128-129) e foi visto por estrategistas de renome como Nicholas Spykman (SPYKMAN, 1944: 432) como um contraponto à política estadunidense para a América do Sul.

O pacto em si não era uma aliança formal, não definiu inimigos para o suposto *"bloco"* e nem enquadrava os EUA como inimigo prioritário. A única preocupação explícita no texto do tratado é a securitização do Cone Sul, com a definição do método de negociação (a arbitragem), e o estabelecimento de uma comissão de arbitragem, a ser instalada na capital do Uruguai (BUENOS AIRES, 1915, art. 05).

A atitude de Yrigoyen era justificável. A Argentina era quem mais tinha a perder com o condomínio do ABC. Em 1917, Yrigoyen se pronunciou publicamente sobre o acordo e, fazendo uso do argumento da moralidade, refutou sua proposta:

> Yo no puedo aceptar eso que coloca tres naciones en un plano superior a las demás. Eso no es justicia, ni garantía de paz. Las nacionalidades que se

[26]Assim como os *Pactos de Mayo* e os pactos de 1905, o *Pacto ABC* previa a arbitragem para a resolução das controvérsias entre as partes envolvidas.

> quedan en la puerta, han de sentir el escozor de la exclusión. Ningún pueblo se considera menos que otro, y establecer las diferencias es ofender… No me extrañaría que esta fórmula fuera presión de alguien que nos quiere dividir". (YRIGOYEN apud MARTINO, 1992: 03)

Essa atitude é uma clara evidência de que o governo radical não abriria mão da supremacia de que gozava a Argentina sobre os Estados-Tampões platinos. O Pacto do ABC, endossado pelo governo liberal de Roque Sáenz Peña, pressupunha a limitação do peso diplomático, econômico e militar que a Argentina possuía sobre os seus satélites, o que não condizia com a política da primeira administração radical.

Os radicais chamavam de doutrina da *"Neutralidad activa"* a conduta internacional do seu governo (MARTINO, 1992: 04). O princípio transcendia o contexto platino das relações argentinas. Ele dizia respeito à conduta do governo radical de *neutralidade*, porém não de *pacifismo* em relação à Primeira Guerra Mundial. Neste sentido, é sempre lembrada a postura neutra que o país teve frente à guerra mundial de 1914, mas a mesma doutrina foi usada para legitimar a ação de Buenos Aires em seu entorno estratégico.

Em fevereiro de 1918, migrantes alemães residentes no Rio Grande do Sul, patrocinados pela coroa alemã, tentam invadir o Uruguai quando este declara guerra à Alemanha. O governo Yrigoyen então prometeu o auxílio militar à Montevidéu, com o fornecimento de armas para o pequeno exército uruguaio e se comprometeu com o envio de tropas argentinas (CISNEROS e ESCUDÉ, 2000: s/p; MARTINO, 1992: 04).

No Paraguai do fim da década de 1890, o que se temia era uma invasão Argentina. A opinião pública paraguaia condenava a influência econômica sobre o país e via nela os motivos para uma intervenção militar (QUESADA, 1902: 233). Depois da destruição do Paraguai, em 1870, o país teve que conviver com a ocupação militar brasileira até 1876.

Com a retirada das tropas brasileiras, o Paraguai, com o objetivo de cobrir as dívidas da guerra, inicia um processo de privatizações que põe a venda as terras estatais e as ferrovias (BANDEIRA, 1998: 163-164, “a”). Esse processo de privatizações dá entrada ao capital argentino (BANDEIRA, 1998: 166, “a”) não apenas sobre o Paraguai, como também sobre a maior parte dos trechos navegáveis do Rio Paraná.

Neste começo de século XX, 95% do comercio paraguaio passava pelos portos argentinos (QUESADA, 1902: 257), o que encorajava Ernesto Quesada (1902: 259) a propor uma união aduaneira entre os dois Estados no modelo do que fora o *Zollverein* prussiano, do início de XIX.

A dependência do Paraguai era tal que, em fins de XIX, a Argentina promoveu uma intervenção sanitária em Assunção contra a epidemia de bubônica que prejudicava o comércio com Buenos Aires e ameaçava contaminar Rosário (QUESADA, 1902: 255-256).

O domínio argentino sobre o Paraguai se cristaliza com a “revolução” liberal paraguaia, do ano de 1904. Neste episódio, grupos armados liberais tomam o poder em Assunção, o que resultou em consequências tanto para a política doméstica paraguaia como para a política continental.

Do ponto de vista continental, o país passa a orbitar definitivamente em torno da Argentina; do ponto de vista doméstico, o partido liberal se fragmenta em uma sequência de facções que passaram a disputar o poder por meio de métodos ilegítimos sendo que, no período que compreende os anos de 1904 a 1932, nenhum presidente conseguiu governar pelo mandatado completo de quatro anos (BANDEIRA, 1998: 167. “a”).

Os interesses no petróleo boliviano, como já tratamos em capítulo anterior, foi uma das razões de ser do trabalho diplomático e intelectual de Horácio Carrillo. O que

esse obstinado homem de Estado fez, foi transformar em uma construção intelectual a conduta estatal que o seu país já praticava a pelo menos quarenta anos, e continuou a praticar até as portas de 1960.

Com o *"Derrumbe"* argentino, iniciado na década de 1960, o Brasil volta a exportar seus capitais para a Bacia do Rio da Prata, ocupando o lugar deixado pela Argentina. Essa competição, que contrapunha, sobre os Estados Tampões da Bacia do Rio da Prata, os interesses nacionais da Argentina e do Brasil, redundava no fenômeno que Clausewitz deu o nome de *"polaridade real"* (CLAUSEWITZ, 1996: 20-21) que decorre do fato de existir entre dois polos de poder um objeto de disputa bem delimitado e que não pode ser usufruído em regime de condomínio. Por essa perspectiva, o território abandonado por um lado da contenda, deveria imediatamente ser ocupado por outro.

Neste caso, o que temos é um fenômeno cíclico que sugere uma periodização: no primeiro ciclo (até 1870), cujos principais fatos são as, respectivas independências políticas, tem-se a supremacia brasileira; no segundo ciclo, no qual o principal fato é o *default* imperial do Brasil e a consolidação do Estado nacional argentino, tem-se a supremacia da Argentina; no terceiro ciclo, iniciado na década de 1970 e marcado pela decadência do capital argentino, temos o retorno da política de poder brasileira na Bacia do Rio da Prata (MELLO, 1996: 155).

Em verdade, já no final da década de 1930, motivadas pela atuação argentina, o governo brasileiro já adotava as primeiras medidas para a recuperação do seu entorno estratégico. Em 1941, com a retomada da atividade da borracha, Vargas manifestou a intenção de usar esse movimento para vivificar os recursos da Amazônia e colonizar a sua bacia, fortalecendo o PN brasileiro e oferecendo a possibilidade da Bolívia ter saída franca para a bacia amazônica (VARGAS, 1944: 74, "a"; VARGAS, 1944: 95-96, "c").

Na década de 1940, o governo perdoou a dívida de Guerra da Tríplice Aliança e ofereceu, em razão da visita do presidente Higino Moríngio (1940 - 1948), cais francos para o Paraguai no complexo portuário brasileiro (VARGAS, 1944: 46-47, “b”). Era o começo de uma política territorial de grande envergadura que determinaria a natureza das rivalidades entre Brasil e Argentina no segundo pós-guerra.

Portanto, no período que está delimitada a nossa investigação, a Argentina era a detentora da supremacia continental. Isso não só influenciou o pensamento geopolítico dentro da Argentina, como também influenciou o pensamento geopolítico brasileiro, como veremos no próximo item.

5.2 A INFLUÊNCIA DE CARRILLO SOBRE O PENSAMENTO GEOPOLÍTICO BRASILEIRO

Pela perspectiva apresentada no tópico anterior, podemos deduzir que as ideias de Horacio Carrillo possuíam uma correlação com o seu momento histórico muito mais consistente do que a concepção apresentada pelo almirante Storni.

Não só a conduta subimperialista da Argentina em seu entorno estratégico como também as próprias ideias de Carrillo influenciaram as ideias de um autor brasileiro que foi o sintetizador do conceito estratégico do Brasil. Este autor foi Mário Travassos.

É relativamente extensa a bibliografia dedicada ao debate do pensamento geopolítico brasileiro (CHIAVENATO, 1981; CHILD, 1985; COSTA, 2010; MELLO, 1997; SHILLING, 1981). Não raro, essa literatura explora o caráter subimperialista do pensamento brasileiro, dando para Mário Travassos o lugar de formulador de uma doutrina expansionista, um delimitador do *espaço vital* brasileiro. Principalmente os textos das décadas de 1970 e

1980 apontam o pensamento do geopolítico brasileiro como um continuador da política bandeirante iniciada no século XVII.

Para um espectador da década de 1970, esse ponto de vista é compreensível. Entre 1960 e 1970, o Brasil levou adiante uma política econômica bem sucedida, que possibilitou ao Estado levar a frente uma política externa mais ambiciosa e se sobrepor à projeção continental da Argentina. Mas para quem observa a realidade de 1930 com mais atenção, percebe em Travassos preocupações defensivas de um autor que está consciente da decadência do poder brasileiro em sua época.

A disposição argentina de ocupar vazios de poder no interior do continente despertou reações da elite dirigente brasileira que teve na obra de Travassos um esboço de sua conduta estratégica para a América do Sul.

Denso e sintético, o pensamento travassiano expõe, ao mesmo tempo, uma compartimentação regional para a América do Sul e um esboço para um modelo de Grande Estratégia, baseada na implantação de um sistema transversal e plurimodal de transportes terrestres e fluviais, concorrente àquela construída pela Argentina.

Partindo de uma leitura própria das grandes feições geomorfológicas da América do Sul, Travassos conseguiu depurar aquelas forças telúricas que, em sua opinião, impactavam sobre os acontecimentos políticos do continente. Essas forças receberam o nome de *"antagonismos geográficos"*, que eram em número de dois (TRAVASSOS, 1947: 42-43). O primeiro desses antagonismos dizia respeito à diferença anecumênica entre as costas sul-americanas do oceano Atlântico e do oceano Pacífico; o segundo antagonismo dizia respeito às diferenças de posição entre a Bacia do Amazonas e a Bacia do Rio da Prata (Ver *Figura 15*).

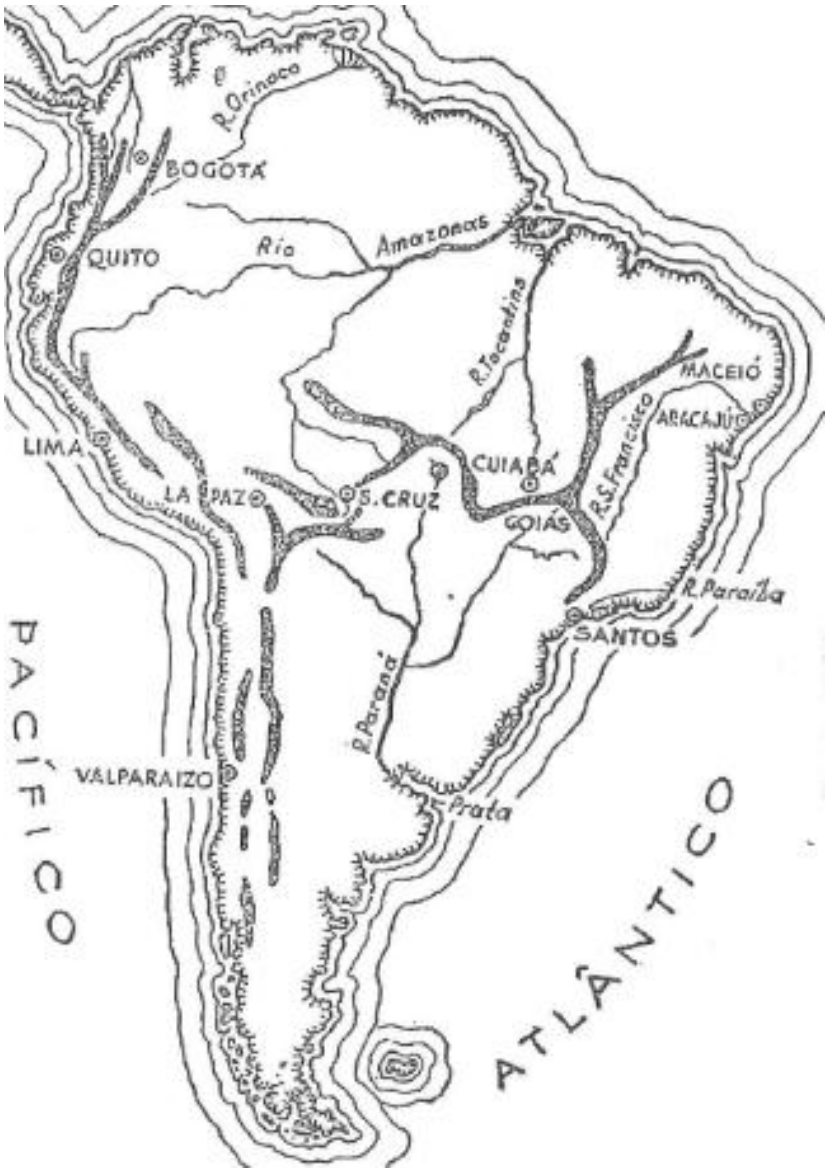


FIGURA 15: REGIONALIZAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL SEGUNDO TRAVASSOS

Fonte: TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, pag. 47.

Para Mário Travassos, os fluxos econômicos internacionais cursavam no sentido de oeste para leste, seguindo o curso dos Rios Paraná e Amazonas. Isso dava imenso poder para os Estados detentores dos exutórios destes dois rios, como também tornava litigiosa toda a área drenada pelas duas bacias. A tensão política aumentava conforme diminuía a navegabilidade desses dois cursos d'água. A Bolívia, situada na divisão dessas duas bacias, teria a tendência de sofrer as contingências mais violentas dessa categoria de problemas.

Pelo primeiro antagonismo, as costas atlânticas apareciam como um caminho mais curto para o comércio internacional. Não apenas por serem mais viáveis para a construção de cidades portuárias, como também pela posição do Atlântico que, mais próximo da Europa, tornava suas costas mais favoráveis ao comércio e ao desenvolvimento econômico (TRAVASSOS, 1947: 44-46).

O segundo antagonismo defrontava as duas maiores bacias hidrográficas do subcontinente. As Bacias do Rio da Prata e do Rio Amazonas, por articularem com rios navegáveis a maior parte da América do Sul, constituíam regiões geopolíticas importantes. Tanto a foz do Rio Amazonas (guardado pela Ilha de Marajó), quanto a foz do Rio da Prata (guardado pela ilha de Martín Garcia) são zonas estratégicas de maior grandeza, porque guardam a entrada e a saída desses dois importantes meios de interiorização.

Para Travassos, a existência dessas duas bacias constituía um sério contraponto, pois elas vetorizavam para setores diferentes do oceano Atlântico os fluxos de comércio. Enquanto a Bacia Amazônica articulava o setor norte do continente no sentido nordeste, a Bacia Platina conduzia as riquezas para o Atlântico Sul, no sentido sudeste.

Que pese a má localização da Bacia do Rio da Prata em relação a sua concorrente, esta era (como ainda é) melhor ocupada por uma rede de cidades. A Bacia do Rio Amazonas, com a foz localizada próxima do Equador, era uma conexão mais eficiente com os feixes de circulação atlânticos, mas não era equipada com uma rede de cidades suficientes para ancorar o desenvolvimento.

Essa configuração tornava as vias atlânticas mais adequadas para o comércio do que as costas do Pacífico, motivo pelo qual os países das do Pacífico buscariam o acesso ao Atlântico. Já o antagonismo entre as duas grandes bacias hidrográficas tornava

inevitável o conflito entre os dois maiores Estados do subcontinente, uma vez que a Argentina controla a foz do Rio da Prata e o Brasil a foz da bacia do Rio Amazonas.

Em contraponto ao sistema platino, que combinava as hidrovias de uso histórico com os modernos trilhos, estava a despovoada Bacia do Rio Amazonas, sem trilhos e sem uma atividade econômica suficientemente forte para sustentar ali o surgimento de uma rede mais densa de comunicações terrestres. O que propiciava muito mais meios para a Argentina intervir nos acontecimentos políticos do interior do continente do que o Brasil.

Travassos se preocupou também em fazer do seu modelo teórico uma espécie de *"mapa da guerra"*, o que ele conseguiu, com uma avaliação dos impactos da geografia sobre a política internacional. Estados mal posicionados dentro do contexto dos antagonismos geográficos teriam a tendência em se envolverem em conflitos territoriais. Esses seriam os *"signos de inquietação política"* (TRAVASSOS, 1947: 81-82).

Na foz do Rio da Prata, o Uruguai era um ponto de desentendimento entre a Argentina e o Brasil. Fundado pela diplomacia Inglesa para ser uma zona de amortização entre a Argentina e o Brasil, o Uruguai representava para a Argentina a profundidade estratégica necessária para a defesa de Buenos Aires; para o Brasil, o domínio do território uruguaio significava disputar com a Argentina o domínio de toda a Bacia do Rio da Prata.

No norte do subcontinente, problema parecido ocorria com o istmo do Panamá e com as bacias do Madalena e do Orinoco, por onde penetravam a influência econômica dos Estados Unidos, prestes a dominar a Amazônia e afastar a presença brasileira nesta região (TRAVASSOS, 1947: 85-86).

No interior do continente é que se alocava a maior fonte de instabilidade política entre Brasil e Argentina. O planalto boliviano é a zona onde as bacias do Amazonas e

do Prata se dividem, trata-se do *"espigão divisor de águas"* ou, como chamava Travassos, o "*Divorcio aquário"* continental (TRAVASSOS, 1947: 46).

Nesta região do continente, as comunicações por hidrovia se tornavam precárias, uma vez que os rios chegam ao mínimo do seu potencial enquanto via de transporte. Por esse motivo a Bolívia tem suas comunicações precarizadas com o litoral.

Fora isso, a compartimentação territorial acentuada, que dividia o seu território entre os Andes e as duas grandes bacias fluviais, era um fator preocupante. Esse fator encarecia e dificultava a implantação dos transportes e fazia com que a capital perdesse o controle de suas periferias territoriais, muito mais acessíveis aos Estados limítrofes do que às autoridades de La Paz.

Para Travassos, esse era um ponto que poderia pôr todo subcontinente em guerra, uma vez que, como parte do sistema geopolítico andino, a Bolívia se encontrava em uma situação delicada frente o conflito entre o Chile e o Peru. No oriente, o país se encontrava em meio a situação de rivalidade entre Brasil e Argentina (TRAVASSOS, 1947: 82-83).

A conclusão que o autor chegava apontava para soluções no campo dos transportes. Para neutralizar a influência Argentina sobre Santa Cruz, Travassos propunha um plano viatorial concorrente ao plano de Carrillo, que explorasse as boas condições de navegabilidade do Rio Amazonas, incrementando as possibilidades circulatórias da ferrovia Madeira-Mamoré, inaugurada em 1912.

O que se propunha era a construção de um sistema transversal e plurimodal, que combinasse as grandes extensões dos Rios com trechos relativamente curtos de ferrovias. Por esse sistema a cidade de Santa Cruz de la Sierra seria articulada à saída amazônica para o Atlântico (Ver *Figura 16).*

FIGURA 16: *"PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL"*

Fonte: TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947: 163.

Para contrapor a influência argentina no interior do continente, o Brasil contava com grande extensão de costas ecumênicas e o domínio da maior parte do Rio Amazonas. O mapa põe em evidência a enorme extensão dos trechos navegáveis do Rio Amazonas, o Triângulo estratégico boliviano e, principalmente, a possibilidade de usar de meios artificiais para dar vazão aos fluxos do altiplano boliviano pelo Amazonas e pelo ecúmeno portuário brasileiro, localizado no eixo Rio de Janeiro/São Paulo.

A obra magna travassiana, o livro *"Projeção continental do Brasil",* foi uma resposta à *"Convenção Carrillo-Gutierrez"*. Esse documento é citado por Travassos como um instrumento de projeção platina da Argentina (TRAVASSOS, 1947: 101). A comparação entre Travassos e Carrillo nos parece pertinente, não apenas por esse vínculo, mas também por se tratar de dois defensores das comunicações terrestres.

Carrillo, assim como Travassos, entende que a América do Sul, desarticulada pelas suas selvas, montanhas e distâncias intransponíveis poderia ter suas economias integradas dentro de um projeto político mais avançado. Por isso, em um sentido mais profundo do que em Storni, Travassos e Carrillo dão um papel teleológico para os transportes terrestres[27].

Os dois autores, no entanto, divergem na natureza desse projeto de integração. Carrillo, dessa forma, propõe um empreendimento de natureza longitudinal cujo objetivo implícito é excluir o Brasil e o Chile da política platina. Já Travassos se debruça em um projeto transversal, com seus eixos de integração no sentido latitudinal, antagônicos aos de Carrillo. Por essas duas concepções, se conclui que as duas esferas de influência, a brasileira e a argentina, se contrapunham sobre o Paraguai e, principalmente, sobre a Bolívia.

Na porção central do território boliviano se assentava o principal ponto de sua rede urbana, que eram as cidades de La Paz, Sucre, Santa Cruz e Cochabamba. Nesta rede de cidades está o coração econômico da Bolívia e as chaves para a integração física da América do Sul. Por ser o ponto de encontro das três principais regiões geopolíticas do subcontinente, dificilmente um plano de integração física não teriam seus canais de

[27]Essa dimensão teleológica da concepção, Carrillo vai definir com as palavras *"Deus ex Machina"* (CARRILLO, 1922:112). Este termo, que nasceu no teatro grego clássico, precursor da ideia racionalista do *"autômato"*, pressupunha a supremacia do artificial sobre o natural e entendia que partes divergentes de um todo poderiam ser articuladas por um elo mecânico.

comunicação terrestre cruzados sobre a rede de cidades formada por Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba e Sucre.

Travassos deu o nome de "*Triângulo Estratégico Boliviano*", ou *"Triangulo econômico Cochabamba – Santa Cruz de la Sierra – Sucre",* (TRAVASSOS, 1947: 62) para esse setor chave. A cidade de Cochabamba, o principal vértice do triângulo, já estava integrada ao sistema longitudinal platino e, antes disso, ao sistema transandino do Chile.

A execução do plano Carrillo, segundo Travassos, abriria mais uma cabeça de ponde para a influência continental da Argentina. Se concluída, a ferrovia Yacuiba – Santa Cruz tornaria a frente de atuação argentina bicéfala, com a ampliação de seu domínio por toda a bacia.

A ideia de *"triangulo estratégico"* não é uma abstração pura, produto da construção imaginária de Travassos. O artigo 15º da convenção Carrillo-Gutierrez deixava claro a intenção argentina de integrar a cidade de Santa Cruz de La Sierra com a cidade de Cochabamba (LA PAZ, 1922, art.15º). A partir de Santa Cruz, os trilhos argentinos poderiam terminar de satelitizar o norte do Paraguai, a partir de Puerto Suarez, já na fronteira com o Brasil (Ver *Figura 17*).

Além dessa projeção para o Sul, Carrillo ainda vislumbra a possibilidade de avanço do sistema logístico argentino, a partir de Santa Cruz, para a Amazônia Brasileira, via Rio Madeira, com a oportunidade de atrair as pequenas cidades amazônicas para o contexto das comunicações platinas (CARRILLO, 1922: 38).

A principal ligação da Argentina com a Bolívia era a ferrovia de Cochabamba, cidade essa que se comunicava com o Pacífico pelo sistema chileno. O plano Carrillo, de ligar a cidade de Santa Cruz de la Sierra ao sistema platino, por intermédio de Yacuiba, abria uma segunda frente de disputas, dessa vez com o Brasil.

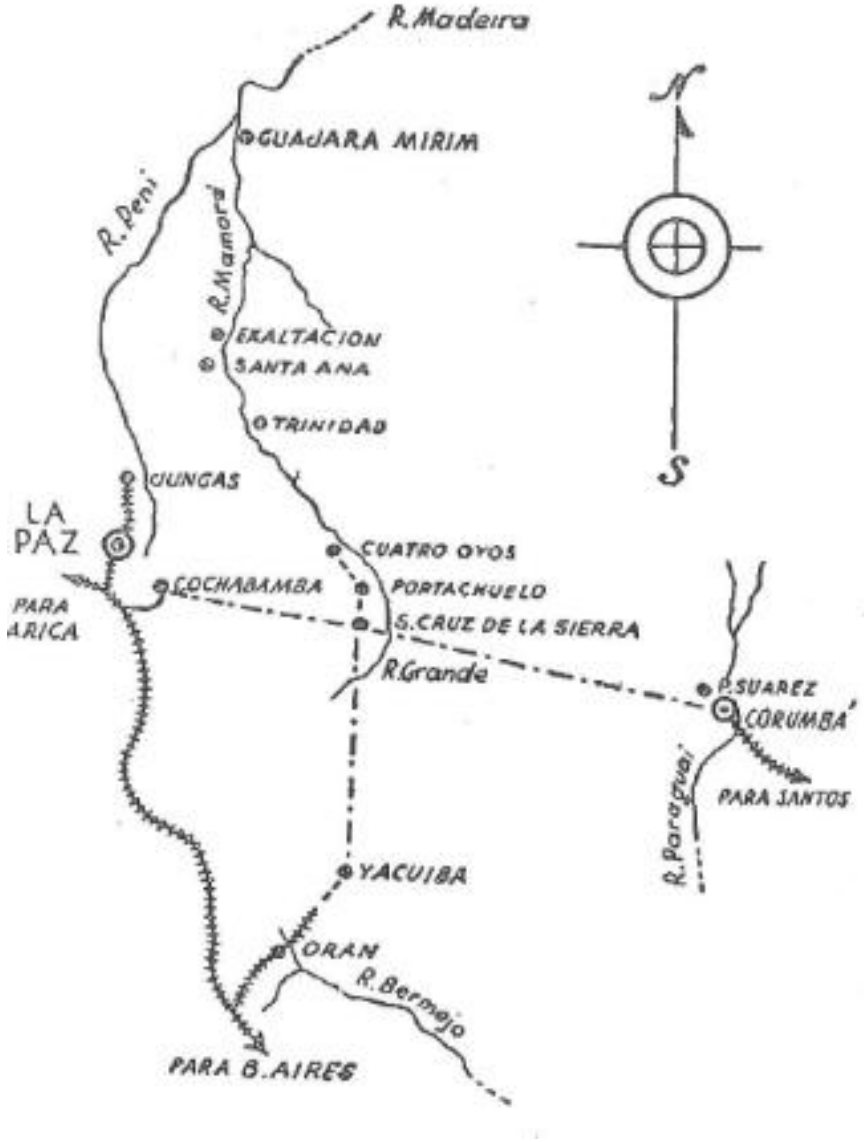


FIGURA 17: PROJEÇÃO CONTINENTAL DA CONVENÇÃO CARRILLO- GUTIERREZ

Fonte: TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, pag. 101.

O mapa é uma demonstração da percepção de Travassos sobre o significado estratégico da convenção Carrillo-Gutierrez. Ela seria um complemento da ferrovia que liga Cochabamba a Buenos Aires, como também ela transformaria o Rio Bermejo em um complemento às possibilidades então oferecidas pelo Rio Paraguai. O mapa dá destaque para uma das chaves da estratégia brasileira de contenção da Argentina, que é a ligação potencial de Santa Cruz para Corumbá, articulada por trilhos ao porto de Santos desde 1910. Foi por essa via que o Brasil abasteceu a Bolívia na guerra de 1932. Ainda que Travassos temesse a projeção Argentina sobre Puerto Suarez, o que Carrillo tinha em mente era o transbordamento amazônico de seu plano, por meio da ligação ferroviária Santa Cruz de la Sierra - Quatro Oyos.

Essa relação triádica entre a Argentina, o Brasil e o Chile promovia sobre a Bolívia um fenômeno peculiar: paulatinamente as deficiências de comunicação terrestres eram preenchidas pelos investimentos estrangeiros, ao mesmo tempo em que o Estado boliviano não tinha domínio sobre essa rede, e a pendularidade político/econômica se fazia sentir.

É interessante observar que, do ponto de vista intelectual, o Brasil foi influenciado pelo pensamento geopolítico argentino. É comum a atribuição do pensamento geopolítico travassiano como sendo tributário da Geopolítica europeia, notadamente do pensamento de Halford Mackinder (COSTA, 2010: 179-180). Que pese essa influência, é justo atribuirmos para o geopolítico brasileiro as influências das concepções geopolíticas hispânicas, onde se figuram como referências não apenas Carrillo, mas também Carlos Badia Malagrida (MARTINS, 2011). Mas o pensamento travassiano é, antes de qualquer coisa, tributário da tradição estratégica do Brasil na América do Sul e uma resposta evidente para o projeto esquadrinhado por Horacio Carrillo.

Essa relação de vizinhança, concebida segundo uma lógica de disputa, promoveu dentro dos Estados-tampões disfunções de diversas naturezas. Essas disfunções variavam da desestabilização da política doméstica até os conflitos internacionais, como veremos no próximo item.

5.3 O INFLUÊNCIA DAS CONCEPÇÕES CONTINENTAIS SOBRE A GUERRA DO CHACO

Nos anos de 1930, a hipótese de guerra que concebia um conflito naval de grandes proporções da Argentina com o Brasil ou com o Chile deu lugar a uma atuação de proporções mais disfarçadas no plano militar por parte desses três atores. A Argentina cuidou

de militarizar suas fronteiras terrestres de nordeste com a intenção de intervir sobre o Paraguai ou sobre a Bolívia.

Os acontecimentos da Guerra do Chaco (1932 – 1935) dão credibilidade para essa linha de raciocínio. Por três anos, Paraguai e Bolívia se digladiaram, consumindo todos os recursos de suas economias pela região natural denominada *"Chaco Boreal"*. Nesse episódio, foi posto em evidência não apenas as necessidades territoriais de Paraguai e Bolivia, mas também a existência de um sistema de equilíbrio de forças no Cone Sul onde se contrapunham os interesses da Argentina, do Brasil e do Chile.

Nessa ocasião a Argentina vislumbrou a possibilidade de recuperar suas perdas territoriais em seu flanco norte, o que foi imediatamente percebido pelo Chile e pelo Brasil. Nesse pormenor, a conduta brasileira foi muito mais pacífica do que fora a da Argentina e do Chile, dispostos a participar militarmente da contenda.

O Brasil durante as hostilidades abasteceu a Bolívia de suprimentos por meio da fronteira mato-grossense. Depois da contenda, usou de seus recursos diplomáticos para manter o *status quo*, em prejuízo para o Paraguai que foi a nação vitoriosa da contenda. Chile e Argentina foram muito mais ativos, e mostraram disposição para pegar em armas e levar o conflito à escalada em defesa de seus objetivos territoriais indisfarçados.

O conflito, que matou 31 500 paraguaios e 60 000 bolivianos (BONALUME NETO, 2010: 61), foi a maior guerra convencional[28] americana do século XX.

A região do Chaco é limitada ao sul pelo Rio Pilcomayo e pela fronteira argentina, a leste, pelo Rio Paraguai, a oeste pelos contrafortes dos Andes bolivianos e ao

[28]Definimos como *"Guerra convencional"* o conflito que opõe exércitos regulares a serviços, de Estados reconhecidos. A definição não se aplica, portanto, a guerras civis e conflitos assimétricos que envolvam a prática da guerrilha e do terrorismo. Sem o uso dessa definição, a tipologia muda e a maior guerra das Américas do século XX passa a ser a guerra civil colombiana.

norte pelo território brasileiro e pela província de Santa Cruz de la Sierra. Trata-se de uma região árida com poucas fontes de água potável, o que foi um fator determinante no desenvolvimento do conflito (BONALUME NETO, 2010: 55). A vegetação é em geral arbustiva, havendo vegetação de grande porte em núcleos isolados que são chamados na região de *"ilas"*.

O ponto central da crise reside no fato do território em disputa ter pertencido, até o ano de 1776, ao Vice-Reinado do Peru (PENÃ,1988: 09), com a reorganização político-administrativa colonial, o Chaco passou a fazer parte do Vice-Reinado do Rio da Prata, o que tornava difícil a demarcação de uma fronteira legítima.

O conflito em si foi uma consequência da Balcanização do Vice-reinado do Rio da Prata. Com o colapso do império espanhol, os novos Estados ficaram sem critérios para estabelecer as novas divisas, uma vez que o estabelecimento de linhas artificiais de divisão territorial era de enorme complexidade, dado os vazios demográficos e o pouco conhecimento que se tinha dessas porções de território.

Assim sendo, Bolívia e Paraguai passaram a segunda metade do XIX decidindo a posição exata da fronteira entre os dois países, chegando estabelecer pelo tratado de Tamayo-Aceval, de 1894, um território vazio, que não pertencia a nenhum dos lados, e que serviria como uma zona de amortização entre ambos.

Mas o problema era muito mais complexo que o estabelecimento de uma fronteira artificial. Ela envolvia a questão da ocupação econômica do território e também a questão do trauma de perdas territoriais que, no passado, ambos os países sofreram. Tanto para a Bolívia quanto para o Paraguai, a Guerra era uma questão de aquisição de um *espaço vital* (Ver *Figura 18*).

A guerra foi importante para a melhoria do patrimônio territorial do Paraguai, uma vez que metade do território que o país possui, em nossos dias, é um produto deste conflito (ESTIGARRÍBIA, 1989: 14). Segundo Moniz Bandeira, sem as conquistas territoriais da década de 1930, o Paraguai seria um país reduzido a modesta faixa de 160 000 km^2 (BANDEIRA, 1998: 175, “a”).

A Bolívia era um caso especial. Já analisamos as suas características territoriais e vimos que elas levavam a interdependência nociva com os países vizinhos, com perdas territoriais graduais e de grande monta entre os séculos XIX e XX (Ver *Figura 19*). Essas mesmas características intrincavam as comunicações bolivianas, o que dificultava a sua defesa territorial.

Apesar de contar com uma população maior e de ter se equipado melhor para a guerra[29], não existiam condições para a Bolívia sair vitoriosa. A Bolívia não só calculou mal o potencial militar do seu inimigo, como também calculou mal as dificuldades logísticas de conduzir uma campanha militar no cenário do Chaco (PEÑA, 1925: 25).

A maior parte da população boliviana residia no planalto. No Chaco, o Estado Boliviano ocupava com apenas 5000 bolivianos dos quais 500 eram militares (BANDEIRA, 1998: 175, “a”). Essa região, que fazia divisa com Assunção, estava muito mais vinculada à realidade econômica paraguaia do que boliviana (ESTIGARRÍBIA, 1989: 22). O Paraguai, desde o século XIX, promovera a ocupação econômica da região, sendo que, no contexto da década de 1920, um terço da renda paraguaia vinha da exploração econômica do Chaco (BANDEIRA, 1998: 175, “a”; PEÑA, 1988: 23).

[29] Segundo Bonalume Neto (2010: 55), a Bolívia contava, nos anos de 1930, com 3 000 000 de habitantes, contra 1 000 000 do Paraguai.

FIGURA 18: GANHOS TERRITORIAIS DO PARAGUAI COM A GUERRA DO CHACO

Fonte: ESTIGARRÍBIA, José Félix. *Memorias del mariscal José Félix Estigarríbia*. Assunção: Imprenta Salesiana, 1989, pag. 231.

Antes de 1935, o Paraguai ocupava formalmente uma pequena extensão do Chaco Boreal. Contudo, para efeitos práticos, os paraguaios já ocupavam o território boliviano desde o final do século XIX. Com a Guerra, o Paraguai conseguiu melhorar suas fontes de recursos, mas nenhum Estado teve tanta vantagem econômica como a Argentina: dada a influência econômica que exercia sobre o Paraguai, sua projeção continental foi melhorada em detrimento do Chile e do Brasil.

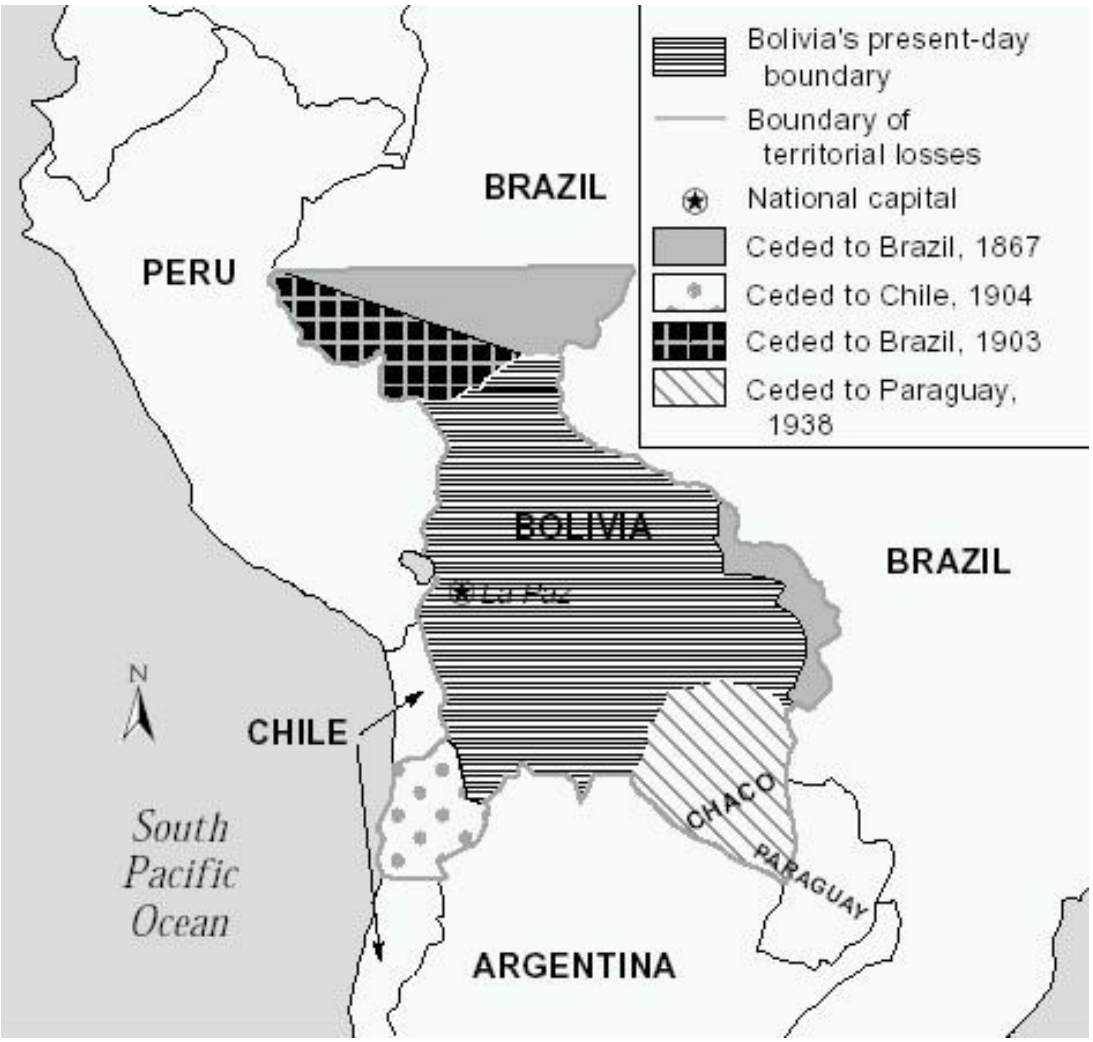


FIGURA 19: PERDAS TERRITORIAIS BOLIVIANAS NOS SÉCULOS XIX E XX

Fonte: <http://www.boliviabella.com/dia-del-mar.html.> Acesso: 19.02.2016.

Fundado em 1825, pelo marechal Sucre, o Estado boliviano se mostrou portador de deficiências de formação territorial que custaram 52% de sua extensão original. Por ter sido fundado entre quatro Estados mais poderosos (Argentina, Brasil, Chile e Peru) e por ser composto de grandes extensões de território vazio, o país teve que resistir à cobiça das sociedades transfronteiriças. Mais importante que isso: a maior parte da sociedade boliviana se concentrava na porção andina do país, com poucas comunicações para os flancos despovoados de seus setores platinos e amazônicos.

Essa configuração territorial, marcada pelo papel polarizador de Assunção e o isolamento de La Paz, foi o que determinou o resultado da guerra a favor do Paraguai. O Paraguai foi beneficiado pelo sistema logístico platino, que tornava possível o deslocamento rápido de tropas e seu abastecimento seguro, o que não ocorria com a Bolívia.

As tropas bolivianas precisavam se deslocar por grandes extensões de território árido, em estradas improvisadas e fazendo uso de caminhões, que estavam disponíveis sempre em quantidade insuficiente para transportar as tropas e garantir o abastecimento seguro das forças em luta.

Já para o Paraguai as condições eram mais seguras: suas tropas eram transportadas pelo rio Paraná até a cidade de Puerto Casado[30], de onde seguiam de trem até um ponto que ficava a trinta quilômetros de *Isla Pói*, que era o posto avançado paraguaio (BONALUME NETO, 2010: 56).

A infraestrutura que possibilitava o abastecimento rápido das tropas havia sido instalada nos anos anteriores para a exploração do gado e da madeira pelo empresariado argentino (ESTIGARRÍBIA, 1989: 24).

Atrelado a este fator estava a questão da mediterraneidade dos dois países. O Paraguai não possuía frente para o oceano, mas suas cidades estavam vinculadas com o rio Paraná, principal rio da bacia do Prata, que propiciava comunicação indireta com o Atlântico. A Bolívia não possuía uma saída por vias fluviais, motivo pelo qual seus objetivos de guerra consistiam em conseguir acesso aos trechos navegáveis do Rio Paraná.

---

[30] A Cidade de Puerto Casado poderia ser considerada um símbolo da influência argentina sobre o Paraguai. Seu nome era uma homenagem a Carlos Casado e a população da cidade era composta de argentinos. Carlos Casado foi cunhado do presidente Justo e presidente da *"Casado & Cia",* a empresa agropecuária de maior capital no Paraguai (BANDEIRA, 1998: 174, "a").

Quanto mais a guerra se desenvolveu, mais as tropas bolivianas retrocederam em direção aos contrafortes andinos e ficavam distantes da cobiçada via fluvial. Seus abastecimentos provinham do Chile, via ferrovias da província de Antofagasta, ou de Puerto Suarez, na divisa com o Estado brasileiro do Mato Grosso.

No transcurso da década de 1920, os dois países fortificaram suas fronteiras e procuraram acumular material de defesa e pessoal especializado. Era comum o intercâmbio com países europeus, notadamente a França e a Alemanha.

A Bolívia contratou o general alemão Hans Kundt (1869 - 1939), no começo da década de 1920, como parte de seu esforço de guerra. Veterano da Primeira Guerra Mundial, Kundt já conhecia a Bolívia, onde esteve servindo na missão alemã de 1908, e tinha importantes contatos. Depois de ter servido na frente oriental na Primeira Guerra, volta para Bolívia para reorganizar o exército, o que foi feito obedecendo o modelo prussiano. Kundt se revelou um grande administrador, sendo ele o realizador da modernização do exército boliviano; porém, como comandante de tropas suas atividades redundaram em fracasso.

Apesar de ser fato aceito que a Bolívia iniciou as hostilidades contra o Paraguai no ano de 1932, pode-se afirmar, com segurança, que o clima de hostilidades era claramente perceptível nos anos iniciais do começo da década de 1920. Em 1928, a guerra quase teve início por iniciativa paraguaia, que ocupou o *Fortin Vanguardia*, em território boliviano.

O ataque a Vanguardia foi liderado por um jovem oficial paraguaio, destinado a conduzir as operações por toda a Guerra. Esse foi o marechal José Félix Estigarríbia (1888 - 1940), sem dúvida um fator importante para a vitória paraguaia[31]. A

[31]A história do marechal Estigarríbia é a prova do quanto os dois lados da contenda procuraram recursos fora de seus Estados para aprimorar sua capacidade militar. Nascido no ano de 1888, em uma família de agricultores, Estigarríbia se formou em agronomia antes de ingressar nas fileiras do exército. Em 1910, então com 22 anos,

iniciativa que tomou, em 1928, que lhe custou o afastamento temporário do seu posto, foi motivada pela convicção de que o movimento poderia promover a superioridade paraguaia sobre a vantagem numérica boliviana (ESTIGARRÍBIA, 1989: 28).

Estigarríbia se notabilizou por romper com os valores militares da guerra de trincheiras estabelecidos na Primeira Guerra Mundial. De fato, a partir do ataque boliviano de 1932, o Paraguai tomou a iniciativa das operações militares e manteve-a até o final da guerra. O exército boliviano teve seu dispositivo militar fendido nos estágios iniciais do conflito e não conseguiu mais reagrupar o corpo, todavia faltava aos paraguaios meios de transportes, especialmente caminhões, para explorar as brechas deixadas pela Bolívia na linha de frente (ESTIGARRÍBIA, 1989: 143). A falta de material, comum aos dois lados, contribuiu para que o conflito se estendesse com o consequente aumento do número de mortos nos dois lados.

A sociedade paraguaia se mostrou mais coesa. Estigarríbia era bem relacionado com o presidente Eusebio Ayala (1875 - 1942), que governou o país de em dois mandatos (1921 - 1923; 1932 - 1936), e a população colaborou de maneira disciplinada para os esforços de guerra. Na Bolívia as relações civis militares eram instáveis. O exército representava uma casta e as péssimas relações do alto comando com o presidente Daniel Salamanca (1869 - 1935) levou a sucessivas trocas de comandantes, até que o próprio presidente Salamanca foi deposto por um golpe militar. O racismo era outro mal que dividia o

---

ele ingressa no exército e toma parte da contenda interna que dilacerava o país desde 1904. Em 1922, Estigarríbia consegue evitar um golpe de Estado contra a primeira administração de Eusebio Ayala. Em 1924 é enviado para a França, onde é instruído no curso de Estado Maior da Escola Superior de Guerra francesa, onde adquire noções sólidas dos preceitos militares europeus. Neste período na Europa, o militar presta serviço nas fortificações francesas da fronteira alemã e consegue informações sobre Hans Kundt. Em 1927 ele volta para o Paraguai reconhecido então como oficial do exército francês. Depois do seu sucesso enquanto chefe militar – que lhe deu o prestigio de herói nacional – Estigarríbia se dedica a funções diplomáticas até se tornar presidente em 1939 e, em 1940, vem a óbito em um desastre aéreo. Suas memórias de guerra, que nos servem de fonte, foram publicadas no ano de 1989. Até então, o documento era preservado em sigilo dentro de um convento, pela sua única filha, a soror Graciela Estigarríbia (ESTIGARRÍBIA, 1989: 15-16).

exército e convulsionava a sociedade, impedindo uma mobilização nacional mais eficiente (ESTIGARRÍBIA, 1989: 143).

No ano de 1934, as tropas paraguaias chegaram à cidade de Villa Montes, nas proximidades de Santa Cruz de la Sierra. O alto comando brasileiro via com apreensão o desenvolvimento Paraguaio e temia a hipótese da existência futura de um Paraguai amazônico. Isso significava que a influência argentina transbordaria sobre a Amazônia e tornava mais exequível o projeto territorial de construção da *"Grande Argentina"*.

Mas este foi o ápice do desenvolvimento paraguaio e, em 1934, já eram claras as limitações para o país continuar na luta. Que pese o apoio argentino, a economia paraguaia estava arruinada e não conseguia mais financiar suas forças em campo.

Na frente de batalha, as dificuldades se agravaram entre 1934 e 1935: conforme as forças paraguaias avançavam para o norte, as dificuldades logísticas começavam a aparecer uma vez que as linhas de comunicação se alongavam e faltavam estradas e meios de transporte (ESTIGARRÍBIA, 1998: 151).

Combater as forças bolivianas nas montanhas também se mostrou um exercício que o exército paraguaio não possuía condições de fazer. Os bolivianos não só eram ambientados com as montanhas como também eram treinados para essa modalidade de combate, os paraguaios não possuíam tropas alpinas e também não possuíam dentro do seu território uma região montanhosa para formá-las.

Em todas as fases da luta, o princípio do equilíbrio estratégico sul-americano foi considerado pelos dois lados. Hans Kundt temia a intervenção da Argentina ou do Peru em favor dos paraguaios, temor este que deixou registrado em seus documentos que foram capturados pelo exército paraguaio no ano de 1933, durante a batalha de *Campo Vìa* (ESTIGARRÍBIA, 1989: 74).

A Argentina teve com a Guerra a maior oportunidade de se apoderar dos Estados-Tampões e recompor o flanco norte do Vice-reinado do Rio da Prata. As autoridades de Buenos Aires demonstraram sua vontade de entrar na guerra em benefício do lado Paraguaio, o que significaria um reordenamento geopolítico no pós-guerra, com tropas argentinas estacionadas tanto nos territórios ocupados da Bolívia quanto no próprio Paraguai.

Um dos mais competentes comandantes bolivianos, o aviador Bilbao Rioja (1895 - 1983) precisou cessar suas atividades de bombardeio, sobre a cidade de Puerto Casado, dada a ameaça da Argentina entrar na guerra. O pretexto apresentado pelos argentinos foi que Puerto Casado era uma cidade paraguaia habitada por argentinos, o que justificava a intervenção em prol do Paraguai (BONALUME NETO, 2010: 58). Não obstante, fortins bolivianos próximos à fronteira com a Argentina foram ocupados pelo exército argentino.

Dos inimigos da Argentina, ninguém combateu com mais afinco a coalizão potencial entre o Paraguai e a Argentina do que o Chile. O Chile, que neste começo de década de 1930, procurava cultuar boas relações com a Bolívia, tinha em mente a construção do *"Bloco do Pacífico"* que seria a união do Chile, com a Bolívia e o Peru, em um visível contraponto ao projeto territorial argentino (BANDEIRA, 1998: 185, "a"). O Chile não só abriu seus portos para o abastecimento das forças bolivianas em luta, como também ofereceu oficiais, que serviram como voluntários nas fileiras bolivianas (ESTIGARRÍBIA, 1989: 163).

O Brasil abasteceu de suprimento a Bolívia via Puerto Suarez, e teve uma atuação importante nas manobras diplomáticas de pós-guerra. A atuação brasileira na conferência de paz foi desfavorável à posição paraguaia. Era indesejável para o Brasil que o Paraguai tivesse territórios até o sopé dos Andes (PEÑA, 1988: 36). Na conferência de paz,

iniciada no dia 11 de maio de 1935, se reuniram autoridades da Argentina, Estados Unidos, Brasil, Chile, Peru e Uruguai.

Na ocasião, verificou-se a polaridade entre Saavedra Lamas e a coalizão tática composta por Rodrigues Alves e Spruille Braden (ZUBIZARRETA; ESTIGARRÍBIA , 1988: 36). Os EUA repudiavam o projeto territorial argentino, que não escapou ao entendimento de analistas competentes, como Nicholas Spykman.

Spykman, em seu livro de 1941, nomeou o projeto continental argentino de *"Esfera de Co-prosperidad de la Magna Sudamérica"* (SPYKMAN, 1944: 439). Para ele, a ascensão de um governo fascista no Rio da Prata poderia neutralizar a influência estadunidense no quadrante sul do hemisfério (SPYKMAN, 1944: 440).

A Guerra do Chaco foi o começo da materialização desse projeto de potência; a presença das vias férreas dava imensa superioridade estratégica para as forças terrestres argentinas que poderiam se alocar e serem abastecidas em qualquer ponto da bacia – capacidade esta que nem o Brasil nem o Chile possuiam.

Mas existiam fraquezas de ordens alheias ao poder militar, que impediram uma campanha de conquista por parte da Argentina. O contexto de desunião e de instabilidade que reinava em todas as províncias argentinas tornava proibitivo um empreendimento nacional tão vultoso e arriscado. Lembremos que, depois do alijamento da UCR do poder, Uriburu tivera que desistir de seu projeto político e Justo fazia um governo fraco. Não existia condições para uma aventura internacional.

O receio de Justo era que os radicais personalistas, que conspiravam contra o seu governo, se infiltrassem na Bolívia e solicitassem apoio para um golpe de Estado em Buenos Aires. Tal golpe, se bem sucedido, culminaria com a mudança de conduta argentina

em relação à guerra: uma nova administração da UCR daria apoio à Bolívia em detrimento do Paraguai (BANDEIRA, 1998: 185-186, “a”).

A conjuntura, portanto, obrigara Justo a ter uma conduta mais ponderada em relação ao conflito do Chaco e mais conciliatória em relação aos seus inimigos internacionais. Em 1933, visita o Rio de Janeiro e acorda com o presidente Vargas os termos da neutralidade.

Bem recebido, Justo recebeu a patente de general do exército brasileiro, e fez acordos sobre questões antigas relativas ao comércio e a navegação no rio Paraná. Sua principal conquista foi firmar o *“Tratado antibélico de não agressão e conciliação”* (RIO DE JANEIRO, 1933), cujo o objetivo era preservar a paz no Cone Sul (BANDEIRA, 1998: 186). Sob o aspecto jurídico e político, o novo tratado pode ser considerado uma evolução em relação ao pacto do ABC[32].

Carrillo permaneceu com suas funções diplomáticas e, depois de ser enviado para o Caribe, voltou a atuar no contexto da política platina. São de sua autoria os relatórios de pré-guerra, como também foi importante a sua atuação nas negociações de pós-guerra.

No ano de 1936, a guerra estava na eminência de se reiniciar, tanto pelo descontentamento do movimento militar boliviano quanto pelo estado de indisciplina que imperava no exército paraguaio.

Carrillo é então enviado para La Paz, onde conferencia com o presidente militar Germán Busch Becerra (1904 - 1939) que, em troca da paz com o Paraguai, solicita da Argentina a infraestrutura necessária para vincular o seu país ao rio Paraná, o que incluía

[32] O tratado de 1933 foi aderido imediatamente pela Argentina, pelo Brasil e pelo Chile (este com ressalvas). Diferente do Pacto do ABC, o novo documento trocava a arbitragem por um sistema de conciliação permanente (RIO DE JANEIRO, 1933, art.VI). Fora essa diferença ao acordo de 1933, era aberto para países fora do Cone Sul, incorporando nos anos seguintes a Colômbia, o Equador, El Salvador, Honduras, Peru, Bulgária, Finlândia, Checoslováquia, Romênia, Iugoslávia, Grécia, Itália, Noruega e Turquia. Todos esses países aderiram o tratado com restrições (RIO DE JANEIRO, 1933,).

portos francos, rodovias, oleodutos e a prometida ferrovia Santa Cruz – Yacuiba (ZUBIZARRETA; ESTIGARRÍBIA , 1988: 56-57).

A ferrovia ficou pronta no ano de 1941. Quanto foi prevista, no ano de 1922, ela foi vista como um *Casus Belli* pelo Estado brasileiro e o Itamaraty tudo fez para a sua obstrução (BANDEIRA, 1988: 188). Sua construção, segundo a nossa perspectiva, tem dois significados: ela significa a vitória estratégica da Argentina sobre o Brasil no começo dos anos de 1940, como significa também, do ponto de vista da política doméstica, a supremacia de uma concepção geopolítica continental sobre uma concepção geopolítica insular.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No ano de 1933, por ocasião da assinatura do Pacto Roca-Runciman, um filho da velha ordem liberal, assim se pronunciou:

> La Geografía Política no siempre logra en nuestro tiempos imponer sus limites territoriales a la economía de las naciones. Así ha podido decir un publicista de celosa personalidad que la Argentina, por su interdependencia reciproca es desde el punto de vista económico una parte integrante del Imperio Británico (ROCA apud ORTIZ, 1969: 201).

Essas foram as palavras do filho do ex presidente Julio Argentino Roca – Julio Argentino Pascual Roca (1873 - 1942), o embaixador argentino em Londres que assinou o mencionado acordo. A declaração, muito criticada pelos meios nacionalistas (IRAZUSTA, 1934: 16-17), deixava claro os aspectos do pensamento geopolítico da geração de 1880. Contudo, quando foi pronunciada, a ideia força da declaração já estava ultrapassada.

Pelo que já escrevemos, nós podemos dizer que o pronunciamento de Roca nada mais era do que uma versão exclusivamente econômica do que Storni pensou para a política e a estratégia. Essa cosmovisão, tão condizente com a Argentina da segunda metade de XIX, não condizia mais com o século XX. Em 1920, essa concepção já padecia pelo desgaste e, em 1945, o que imperavam eram as concepções nacionalistas, muito bem amparadas por uma nova realidade econômica.

A concepção liberal escondia no fundo as fragilidades da sociedade do XIX que, pouco numerosa, precisava se sustentar com efetivos provindos da Europa; ameaçada por inimigos internacionais, precisava se armar.

A mentalidade dirigente argentina encontrou na geografia um fator de inspiração. Seu vasto e despovoado território não formava um corpo coeso, corpo esse que era

debilitado pelas grandes distâncias, pela precariedade das comunicações e pela pouca expressividade do seu efetivo demográfico.

Sobre esse fato, pontos de vista diferentes se construíram: Sarmiento olhou com pessimismo e melancolia aquelas imensas planícies, de distâncias intransponíveis, habitadas por brutos (SARMIENTO, 1996: 22). Carrillo foi altivo, e procurou nos caminhos de ferro um meio de integrar e expandir o território de maneira pacífica.

Já Storni foi quem mais contou com o espírito de sacrifício da sociedade: ele queria que o povo migrasse para o sul gelado, seguindo o caminho um dia aberto pelos seus marujos. Seu projeto residia em transformar uma sociedade de natureza *potâmica* para uma sociedade *talássica*.

Então, em primeiro lugar, nós devemos comparar as concepções de Storni com as de Carrillo. Em tudo eles são diferentes: enquanto as convicções liberais do primeiro abrem as portas do país para a Europa e se isola da América Latina, o segundo olha para o interior e ensaia um novo tipo de civilização, mestiça e autossuficiente, articulada pelos trilhos e moldada segundo as linhas que um dia moldaram o Vice-reinado do Rio da Prata. Essas são duas visões territoriais antagônicas, duas propostas de *ordenamento*.

Storni, muito na esteira de Alfred Mahan, valoriza o domínio do mar como fonte de riqueza e de valores civilizacionais. Para ele, o desenvolvimento de um poder marítimo argentino – setorial e subalterno ao inglês – propiciaria um futuro de segurança e prosperidade.

Já Carrillo valoriza o domínio dos grandes espaços continentais. Seu plano de integração física com a Bolívia é o arauto para a formação de uma grande organização territorial no interior do continente ao mesmo tempo em que o domínio, por parte da

Argentina, das cidades de Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra asseguraria a projeção estratégica do seu país para a bacia do rio Amazonas.

Os dois autores produziram suas palestras entre os anos da década de 1910 e 1920, o que demonstra que essa foi uma época de decisão. Storni, neste caso, simbolizava a continuação do paradigma liberal exportador enquanto que Carrillo representa a ruptura dessa ordem.

A ascensão da UCR ao poder, em 1916, marcou o começo da ruptura da ordem liberal que, como vimos, era a progenitora da concepção da Argentina Insular. As décadas de 1920 e 1930 foram marcadas pela predominância de um pensamento continental, que nós chamamos aqui de *"Grande Argentina"*.

Diferente do que foi postulado por Storni, a Argentina do período passou a atentar para objetivos continentais, e buscou recuperar as perdas de territórios do processo de emancipação. Como ficou claro, essas aspirações deram origem a um pensamento sofisticado, mas voltado para a solidariedade e para a integração do que para o militarismo. São várias as evidências que apontam para esse desdobramento, algumas delas de ordem doméstica, outros de ordem internacional.

A supremacia da concepção continental de Carrillo em parte está ligada às fragilidades inerentes da própria concepção storniana. E Storni sucumbiu, porque a ordem liberal e agroexportadora sucumbira também. A Primeira Guerra Mundial e a crise de 1929 arruinaram as bases da economia internacional que davam sustento as suas premissas.

Conforme os países centrais aumentavam as suas medidas protecionistas, menor era a demanda por produtos dos países periféricos**,** o que pôs em crise as grandes economias da América Latina. Por isso, o pronunciamento de Roca Jr. era falacioso; da mesma forma que o pacto Roca-Runciman era uma tentativa desesperada da Argentina de

continuar vinculada à decadente ordem internacional liberal, tendo como concorrente as próprias colônias da Inglaterra.

Nesse caso, a Argentina, se viu obrigada a substituir suas importações e a substituir a agricultura de exportação por outros meios de geração de divisas. E essa nova atividade econômica era a indústria.

Assim sendo, o discurso geopolítico de Carrillo, baseado na ideia de autarquismo industrial e cooperação com a Bolívia era mais condizente com a realidade econômica das décadas de 1920 e 1930 do que o discurso de Storni.

Carrillo estava consciente que a Argentina não teria condições de fechar seu ciclo industrial sem os recursos do ferro do altiplano continental e da borracha. A Bolívia, por sua vez, não teria meios dentro de sua economia de explorar tais recursos, o que tornava imperativa a cooperação com a Argentina.

No plano ideológico, tem-se a decadência do liberalismo enquanto concepção de mundo. Este também não foi um fenômeno só argentino, uma vez que eram poucos os Estados liberais no entre-guerras e, mesmo nesses Estados, havia movimentos fascistas.

Autores representativos do nacionalismo argentino, como os irmãos Irazusta, e autores radicais, como Carrillo e Jauretche, comungavam de uma concepção territorial muito parecida, que congregava a necessidade de rompimento dos vínculos econômicos anglo-argentinos da mesma maneira que faziam alusão à uma Argentina maior, organizadora de toda extensão da bacia do Rio da Prata.

Diferente do que se pode pensar, a reivindicação dos territórios das ilhas Malvinas não era um produto da predominância da concepção storniana, mas da

universalização da concepção continental. Era a ampla literatura nacionalista que fazia uso do argumento que as ilhas eram por direito da Argentina por que faziam parte do Vice-Reinado do Rio da Prata.

O motivo de reivindicação do arquipélago estava atrelada aos mesmos motivos que deram origem ao pensamento geopolítico continental, que são as perdas territoriais do processo de emancipação[33].

A concepção storniana partia de uma leitura particular do liberalismo do século XIX feita pelos integrantes do meio naval, leitura essa que era estranha para maior parte da sociedade nacional. Ao contrário, a concepção continental esteve mais arraigada no seio da sociedade, e ganhou palco inclusive no contexto do empresariado, que buscou nas terras paraguaias condições de reproduzir o seu capital.

A própria questão da balcanização do Vice-Reinado do Rio da Prata contém um conteúdo simbólico respeitável, que torna ela uma questão identitária. A ideia de que a Argentina deveria ocupar toda a extensão do Vice-Reinado esconde também fragilidades, que não impediram a difusão da ideia, mas que devem ser apresentadas. Em primeiro lugar, a existência do Vice-Reinado do Rio da Prata como unidade política do império espanhol foi muito breve: fundado em 1776, ele entrou em colapso em 1810, o que significa dizer que teve uma existência de apenas 34 anos.

Carlos Escudé (2008: 12-13) aponta mais cinco motivos que evidenciam a fragilidade histórica dessa concepção. São eles:

---

[33]As Malvinas marcam um dos limites da importante periferia do império marítimo europeu, por esse motivo ela foi sempre motivo de disputa entre as potências que almejavam alcançar o status de potência marítima dominante. Segundo Paulo de Queiroz Duarte (1986: 04-05) a conquista começou em 1698 e foi um empreendimento Francês. A partir de 1713, a Inglaterra começa mandar expedições para a região, com sólidos interesses de anexação registrados em 1740. Os interesses ingleses foram obstruídos por um pacto de família entre a França e a Espanha neste mesmo ano, que marcou o início do domínio espanhol sobre as Ilhas. Com a convulsão do processo de independência, um destacamento de soldados de Buenos Aires é enviado para as ilhas. Esses soldados resistiram ao assédio da guarnição de três galeotas estadunidenses em 1831, mas sucumbiram à expedição inglesa, muito mais consistente, em 1833 (DUARTE, 1986: 20).

I. O vice-reinado foi uma criação artificial do colonizador e obedecia a imperativos estratégicos próprios do Império Espanhol. A fundação de Estados independentes na região não precisava, necessariamente, obedecer esses imperativos;

II. No começo do século XIX o Paraguai e Bolívia eram mais povoados e desenvolvidos que Buenos Aires, o que torna um tanto arbitrária e artificial a liderança portenha;

III. A Banda Oriental (futuro Uruguai) era uma zona de descontinuidade e atrito entre Portugal e Espanha de maneira que não poderia ser incluso com segurança em território espanhol.

IV. Para os revolucionários de 1810, a Guerra de Independência da Argentina não foi apenas uma guerra contra a Espanha, foi também uma guerra contra o Vice-reinado do Rio da Prata. Isso é uma contradição ao que postula o discurso nacionalista;

V. Não existe uma continuidade institucional entre o Estado colonial e a Argentina independente. O aparato institucional da República Argentina não é uma derivação da estrutura burocrática colonial, que deixou de existir com a independência.

Frente esses fatores, o que tornou possível a sobreposição dessas ideia sobre as ideias liberais de Storni?

Em primeiro lugar, o Vice-Reinado possuía uma dimensão simbólica muito mais tangível para a população, que ansiava por um elemento identitário. Faltava ao povo argentino um signo de distinção em relação aos seus vizinhos. Neste sentido, Paraguai e Bolívia colocavam em evidência suas origens indígenas, o Brasil tinha suas raízes identitárias

na tradição lusa, na língua portuguesa. Já para Argentina, cujo território compunha a periferia do Império Espanhol até o século XVIII, a constituição do Vice-reinado, em 1776, pôs em evidência a cidade de Buenos Aires dentro do Império.

Do ponto de vista territorial, a ideia de uma república maior, que se estendesse pelas duas margens do Paraná até os contrafortes do planalto boliviano supria necessidades econômicas e estratégicas. É sempre lembrada a carência de metais ferrosos do território, que dificultaram o processo de industrialização. Neste sentido, o minério de ferro das reservas de Mutum, na Bolívia, foi sempre visto com cobiça pelas autoridades de Buenos Aires (SHILLING, 1981: 124).

Do ponto de vista estratégico, as perdas territoriais do processo de independência significavam um revés importante em termos de profundidade territorial. O território do Uruguai, por exemplo, era uma barreira importante em contraponto às forças terrestres brasileiras alocadas no Rio Grande do Sul. Historicamente, a presença militar brasileira, incomodou as autoridades de Buenos Aires que, mais de uma vez, pegaram em armas para garantir a independência do Uruguai contra as invasões brasileiras.

Esses fatores, que envolviam questões de segurança com questões de desenvolvimento eram muito mais perceptíveis à sociedade do que os benefícios do projeto storniano, que pouco interesse despertava. A concepção da *"Argentina Insular"* era apenas uma tentativa de extravasamento da mentalidade corporativa da ARA que, pelos idos da década de 1930, já iniciava seu processo de decadência.

Nossa tese ganha reforço ao comparar o pensamento argentino com o seu equivalente brasileiro. A existência de pontos de disputa entre Brasil e Argentina no *hinterland* continental, sublinha o argumento de que na Argentina prevaleceu o pensamento

continental sobre o pensamento insular. Se passarmos por exame o pensamento geopolítico brasileiro, veremos que Brasil e Argentina eram atraídos para a esfera de disputa continental.

Quando se compara o pensamento geopolítico argentino com o pensamento geopolítico brasileiro o que se observa é bastante interessante. Mário Travassos, que é seguramente o principal geopolítico brasileiro, teve na *Convenção Carrilo-Gutierrez* a motivação política para escrever *"Projeção continental do Brasil"*.

Na esteira do Barão de Rio Branco e inspirado pela concepção geopolítica esboçada por Badia Malagrida em 1919, Travassos formulou uma concepção concorrente ás ideias de Carrillo. Suas ideias, acatadas já pelo governo do presidente Vargas, só conseguiram de fato frutificar em projetos mais sólidos com a decadência do PN argentino a partir da década de 1960.

Não obstante, do ponto de vista da organização do pensamento, a Argentina tem uma formulação geopolítica fragmentada e difusa enquanto que, no Brasil, o pensamento geopolítico foi formulado em torno de um núcleo de valores monolítico.

Isso acontece porque o Brasil teve um processo de formação de Estado mais estável que o argentino, o que permitiu as suas elites consolidar e perpetuar percepções territoriais ao longo das gerações. Assim, objetivos nacionais como a integração territorial, a manutenção de uma esfera de influência na Bacia do Rio da Prata e a projeção para o Atlântico Sul mantém certo nível de constância e de previsibilidade desde o século XVII, em uma lógica que transcendeu a época de colônia, do império e dos diferentes períodos da república.

A formação tardia do Estado a partir de uma longa guerra civil, as diferenças entre o litoral e o interior e as rivalidades com os vizinhos matizaram um

pensamento geopolítico fragmentado segundo as grandes linhas de fratura que dividiam a sociedade no século XIX.

O especialista no pensamento geopolítico brasileiro poderá arguir que, assim como no caso argentino, o Brasil possui um pensamento de caráter continental, representada na obra de Mário Travassos; e um pensamento geopolítico insular, representado pela obra de Golbery do Couto e Silva.

Acontece que, diferente do caso argentino, em que as teses de Storni e Carrillo se opõe em seus princípios, as ideias geopolíticas de Golbery e Travassos se complementam. Travassos, por exemplo, ao propor o seu plano, almejava a integração das principais cidades do hinterland com os feixes de circulação atlânticos, vinculando portanto seu raciocínio continental à dimensão marítima que o Brasil possui (TRAVASSOS, 1947: 208).

Já Couto e Silva ao propor sua concepção orientada para os meridianos, onde o Brasil deveria se projetar para as *"quatro janelas para o mundo ao largo"* (SILVA, 1981: 195)[34], não esquece de reconhecer a autoridade de Travassos e Malagrida – os pais fundadores de uma geopolítica continental (SILVA, 1981: 55). O autor também reconhece que a transformação do Atlântico Sul no *Mare Nostrum* brasileiro depende de um *status quo* favorável ao Brasil na América do Sul.

Essa estrutura mononucleada ganhou foro de doutrina nacional, de difusão relativamente ampla, principalmente nos governos militares (1964-1985). A partir de 1949, pela *Escola Superior de Guerra* (ESG) e suas subsidiárias espalhadas por todo território

[34]Golbery escreve na década de 1950, na época mais instável da Guerra Fria. Usando como instrumento uma projeção azimutal de Soukup, faz a análise dos contextos de inserção que o Brasil poderia contar, as *"janelas para o mundo ao largo"* (SILVA, 1981:195). Esses contextos eram, respectivamente, A *América Latina*, o *Mundo Ocidental*, o *Terceiro Mundo* e o *Mundo Luso*.

nacional, as *Associações de Diplomados da Escola Superior de Guerra* (ADESGs), trataram da Geopolítica em cursos curtos, ministrados principalmente para o meio empresarial.

Em contraponto a esse núcleo bem organizado, a Argentina possuía duas cosmovisões em choque que dificultava uma conduta linear em termos de planejamento estratégico. Mas existem outras evidencias que tornam clara a opção por uma Geopolítica continental.

Já em 1930 o país contava com 38634 km de estadas de ferro construídas o que lhe propiciava projeção até a cidade de Mollendo, no Peru (TRAVASSOS, 1947: 58). O país desenvolveu capacidade industrial e, com o final da Segunda Guerra, o sistema ferroviário foi nacionalizado, em consequência da retração do império inglês. A estatização pôs sobre o controle de um único Estado o principal do sistema logístico platino, o que marca a culminância do poder terrestre argentino.

Em 1945, a ideia de um império continental argentino era temida em toda a vizinhança sul-americana, como um transbordamento inevitável da expressão econômica do país (CERVO, 2001: 95). Todos esses fatos reforçam a tese de que, na década de 1940, o país evoluía segundo uma orientação continentalista, cujos elementos eram a articulação territorial e o discurso de solidariedade continental. Esse foi o ápice do desenvolvimento territorial da república, que no prazo de vinte anos teria o seu PN em crise.

Na década de 1960, surgiram as últimas concepções geopolíticas de caráter continental e, na década de 1970, a geopolítica argentina constituía uma miscelânea de textos panfletários e de preocupações setoriais. O último período de grandes concepções foram as décadas de 1950 e 1960.

Em 1958, Arturo Jauretche publicava "*Ejercito y Política – Patria grande y patria chica"*, certamente o trabalho mais completo da Geopolítica continental argentina. No

trabalho o autor defendia que as fronteiras atuais da república eram as *"fronteiras internas"* enquanto que os antigos limites do Vice-reinado do Rio da Prata eram suas *"fronteiras externas"*.

A argentina deveria formular seu conceito estratégico no sentido de expandir suas fronteiras internas até os limites da bacia platina, o que culminaria com o fim dos problemas de desenvolvimento e estabilidade que impactavam os países platinos.

Essa seria a *"Política de patria grande"* que deveria ser feita em substituição da *"Política de patria Chica"*, dos liberais da geração de 1880. Para Jauretche, os lideres interessados na constituição da "*Patria grande"* foram: Rosas, Yrigoyen e Perón (JAURETCHE, 2012: 103)

A política de *"Pátria Chica"*, no contexto do segundo pós-guerra, pressupunha a existência de uma clivagem de caráter norte/sul da política internacional: a falta de um conceito estratégico adequado aos interesses nacionais fazia as forças armadas argentinas atuarem dentro do país e contra sua própria população, servindo como forças policiais dos países de capitalismo central. Esse era um fenômeno internacional que tocava outros países da América Latina. O Brasil enviou tropas para lutar pela causa aliada, em 1944, e a Colômbia combateu do lado ocidental na Guerra das Coreias (1950 - 1953).

O livro de Jauretche foi a última grande expressão do nacionalismo argentino e, em muitos aspectos, representava uma continuação das ideias de Carrillo. Jauretche, ainda que tivesse menos claro os meios pelos quais a *"Grande Argentina"* deveria ser constituída, expressa um pensamento militar organizado, o que não acontece com o autor dos anos 20.

Entre os anos de 1950 e 1960, Juan Enrique Guglialmelli desenvolveu também um pensamento geopolítico nacionalista. À frente do "*Instituto Argentino de Estudios*

Estratégicos y de las Relaciones Internacionales" (INSAR) e da revista "*Estrategia*", o general Guglialmelli trabalhou para a desconstrução intelectual das concepções geopolíticas de Travassos e de Couto e Silva (GUGLIALMELLI, 1978: 212), para a denúncia da política territorial da Inglaterra nas regiões glaciais da América do Sul e para fazer uma leitura crítica das ideias Stornianas.

Crítico da tradição do XIX, o autor se opôs às reformas liberais dos últimos regimes militares, que soavam para ele como uma espécie de *"antigeopolítica"*, que desindustrializava a economia e promovia a desarticulação territorial, daquele que ainda era um país de comunicações terrestres incipientes em seu flanco sul. Na contramão dos militares que tomaram o poder em 1966 (com continuidade em 1976)[35], Guglialmelli formulou uma concepção geopolítica híbrida do continentalismo de Carrillo e da proposta Insular de Storni.

Trava-se da concepção da *"Argentina peninsular" (*Ver *Figura 20)*, uma clara derivação crítica da *"Argentina insular"*. O empenho de Guglialmelli consistiu em atribuir à Argentina uma concepção bifronte, marítima ao mesmo tempo em que continental ou, nas palavras do autor *"Continental, bimarítima y antártica"* (GUGLIALMELLI, 1978: 80).

A solução dada por Guglialmelli partia do princípio que a combinação do poder marítimo e do poder terrestre só seria possível a partir da integração dos núcleos de ocupação territorial no sentido norte/sul, partindo do sul da Patagônia à Buenos Aires.

.

[35]A postura crítica em relação aos últimos governos militares se justifica pelas afiliações partidárias de Guglialmelli. O autor foi simpatizante e defensor do governo Frondizi, da dissidência tecnocrata da UCR denominada *União Cívica Radical Intransigente* (UCRI).

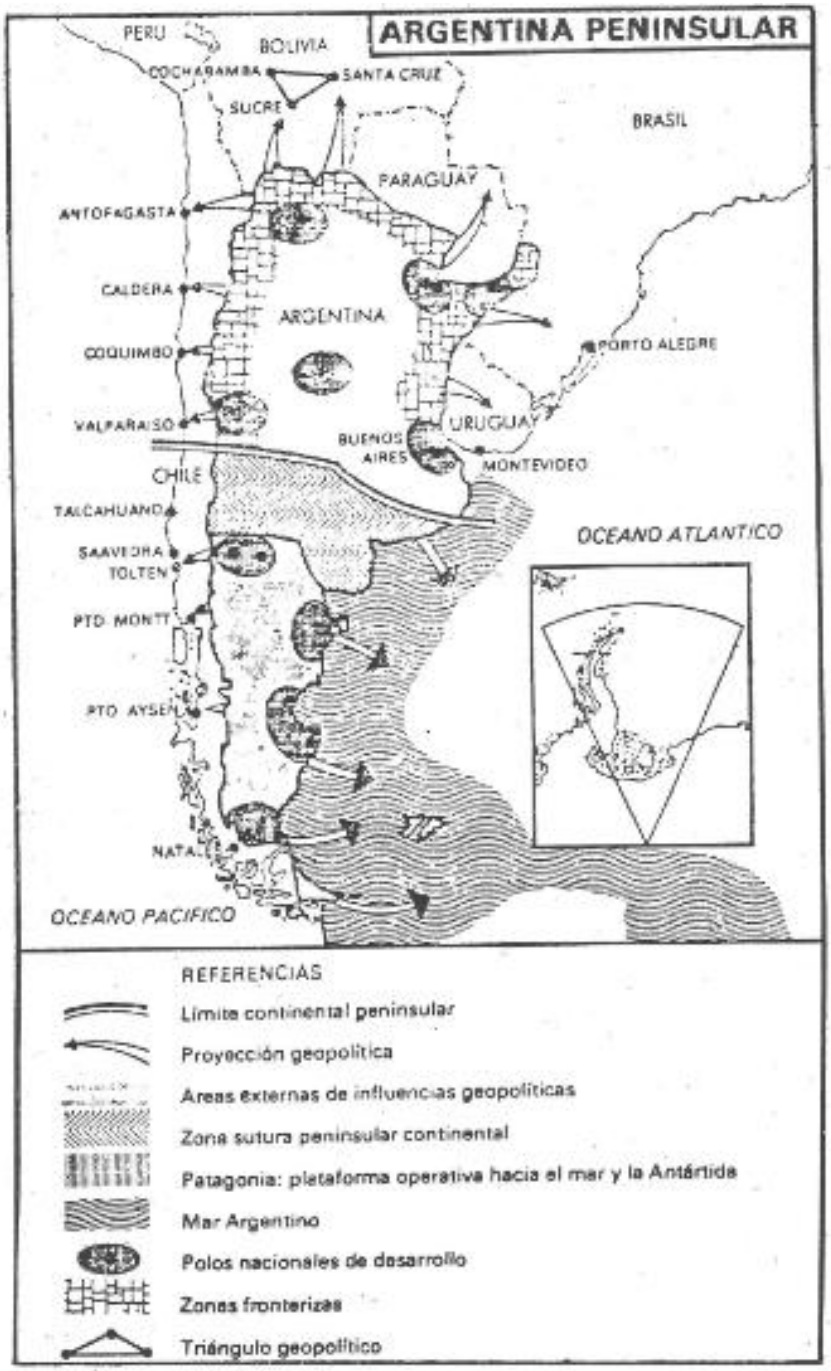


FIGURA 20: CONCEPÇÃO GEOPOLÍTICA DA *"ARGENTINA PENINSULAR"*

Fonte: GUGLIALMELLI, Juan Enrique. *Geopolítica del cone sul*. Buenos Aires: Editora El Cid, 1978, Pag. 269.

No final da década de 1960, Juan Enrique Guglialmelli chegava a um modelo híbrido entre as concepções da "Argentina Insular" e a concepção continental. O autor era vinculado a UCRI e suas ideias são influenciadas pelo desenvolvimentismo de fins da década de 1950. Notar que o mapa descreve o território marítimo proposto por Storni e o triangulo estratégico boliviano, desenhado por Travassos a partir de suas leituras de Carrillo.

Na verdade essa concepção padecia de um erro de construção, referente à própria interpretação que Guglialmelli fez do poder marítimo. Para ele a chave do PN argentino estava na integração do território nacional, tendo como cabeça de ponte o núcleo de colonização do território da província de Santa Cruz, o mais meridional da federação

Ao promover a integração da patagônia no sentido norte/sul o país fortaleceria seu mercado interno, preservaria sua indústria pesada e ficaria a margem da divisão internacional do trabalho e seus impactos negativos. Ora, essa é uma conclusão completamente contrária daquelas de Storni, que pensava a sociedade internacional como o próprio império marítimo britânico, onde a Argentina haveria de garantir inserção.

Essa visão independentista de Guglialmelli, no fundo uma derivação do ideário desenvolvimentista da UCRI, era uma contradição e uma afronta a própria ideia de poder marítimo. Para Guglialmelli, o poder marítimo se resumiria à capacidade militar de se projetar sobre as áreas de interesse estratégico do país, que é o que se observa na *Figura 20*. Isso significa cair naquela dualidade de conduta condenada por Mahan, que historicamente foram características da França e da Holanda. No mais, a ideia de construção de uma sociedade marítima não é concebível sem a pratica autônoma do comércio internacional, as condições autônomas de transporte marítimo e a solida consciência que o intercâmbio com os mercados de todos os cantos do mundo e inevitável. Essa consciência não é visível na concepção de Guglialmelli.

O que Guglialmelli fez, foi dar uma dimensão naval ao poder terrestre nacional, e que implicava:

> Esta conceptuación, significa no sólo una situación geográfica, sino también y fundamentalmente, una economía integrada e independiente, un mercado internos en permanente expansión y una irrenunciable vertebración cultural

> con los países del sur en particular los vecinos y el Peru. Comprender esas tesis, é más urgente en estos días, tanto por su significado presente como por el futuro previsible. (GUGLIALMELLI, 1978: 80).

O problema estratégico argentino se resumia em ter que enfrentar inimigos históricos diferentes, alocados em três frentes distintas e distantes uma da outra: na Bacia do Rio da Prata, o Brasil impunha um desafio terrestre; no extremo sul, Inglaterra e Chile se afiguravam como inimigos marítimos. Tinha-se então um problema de três frentes de atuação, que impunha um problema teórico e um problema de política territorial.

A miscelânea de análises territoriais, que constituiu o pensamento geopolítico argentino nos anos de 1970 e 1980, pouca elucidação trouxe sobre a necessidade de uma nova concepção. Nesta altura, as ideias de fato importantes se perdiam frente a uma nuvem de planos mirabolantes de engenharia, que objetivavam inverter a situação estratégica na frente platina, ou denunciar as atividades do Brasil, do Chile e da Inglaterra no sentido de depredar o patrimônio territorial argentino.

Longe de ser uma digressão ao nosso argumento principal, essa incursão que fizemos às ideias de Jauretche e Guglialmelli reforçam nossa tese de que o pensamento continental se tornou predominante em relação ao pensamento marítimo.

Outro marco histórico que tem valor conceitual diz respeito ao papel do contexto de desenvolvimento econômico na formulação do pensamento geopolítico. Storni e Carrillo escreveram suas teses em uma época de prosperidade econômica; Jauretche e Guglialmelli escrevem em época de transição, quando a decadência econômica já era perceptível.

Esse foi o começo do ocaso de um projeto nacional que tinha uma dimensão territorial dicotômica e contraditória. As ideias de Storni, vinculadas a uma ordem

ultrapassada, não encontraram solo fértil no século XX. Suas contribuições, por mais que sejam importantes, permaneceram isoladas em empreendimentos estanques, como a iniciativa para a delimitação do mar territorial. O projeto Storniano era muito mais abrangente e exigia a reorganização de toda a sociedade argentina em um novo ordenamento territorial.

O empreendimento ferroviário e a lembrança quase que mitológica do Vice-Reinado do Rio da Prata impelia os argentinos para outro projeto, o grandioso projeto de edificação da *Grande Argentina*.

BIBLIOGRAFIA

ALBERDI, Juan Bautista. *Organización de la Confederación Argentina* (v. 02).Madri: Imprenta de Bailly, 1913.

ALVAREZ, Enrique Zuleta. *El nacionalismo argentino* (v. 01). Bueno Aires: La Bastila, 1973.

ARECES, Nídia. La revolución de 1930. In: CIRIA, Alberto; ARECES, Nídia; CALASSO, Norberto; SORONDO, Matias Sanchez; PLA, Alberto; ORTIZ, Raul Scalabrini; JAURETCHE, Arturo; ANDRADA, Ovidio. *La década infame*. Buenos Aires: Carlos Pérez Editor, 1969.

ARGENTINA. *Límite Exterior de la Plataforma Continental. Presentación Argentina.* Resumo executivo, SD.

BACKHEUSER, Everaldo. Leis geopolíticas da evolução dos Estados. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, v. 08, n.88, pp.419-430, 1950.

BANDEIRA, Moniz. A Guerra do Chaco. *Revista brasileira de política internacional*. v.41, n.01, pp. 162-197, 1998, ("a").

BANDEIRA, Moniz. *O Expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai, da colonização à Guerra da Tríplice Aliança*. 3ed. Rio de Janeiro: Revan; Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1998, ("b").

BANDEIRA, Moniz. *Brasil, Argentina e Estados Unidos – Conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul – 1870 - 2003).* 2 ed. Rio de Janeiro: Renavan, 2003.

BEIRED, José Luis Bendicho. "A grande Argentina": um sonho nacionalista para construção de uma potência na América Latina. *Revista brasileira de história*. São Paulo, v.21, n.42, pp. 303-322, 2001.

BEIRED, José Luis Bendicho. *Sob o signo da nova ordem. Intelectuais autoritários no Brasil e na Argentina (1914-1945).* São Paulo: Loyola, 1999.

BJERG, Cristen; GÓMEZ, Federico; SOIBELZON, María Florencia. La construcción territorial de la República Argentina. Visiones de ganancias y pérdidas en el imaginario social e histórico argentino. In: SIMONOFF, Alejandro (Org.). *La Argentina y el mundo frente al bicentenário de la revolución de mayo – Las relaciones exteriores argentinas desde la secesión de España hasta la actualidad.* La Plata: Editora da Universidad Nacional de La Plata, 2010. pp. 117-124.

BONALUME NETO, Ricardo. Bolívia e Paraguai se enfrentam. In: *Tecnologia & Defesa.* São Paulo, n. 121, 2010, encarte de história e militaria, n.06, pp. 53 - 61.

BRAVI, Bárbara; GARCÍA, Natalia; CEUNINCK, Agustina González; RAFANELLI, Pilar; ZAPATA, Victoria; ZURITA, María Delicia. Los atisbos autonimistas: las políticas exteriores de los gobiernos radicales. In: SIMONOFF, Alejandro (Org.). *La Argentina y el mundo frente al bicentenário de la revolución de mayo – Las relaciones exteriores argentinas desde la secesión de España hasta la actualidad.* La Plata: Editora da Universidad Nacional de La Plata, 2010. pp. 69-84.

BUENOS AIRES, *Pacto ABC o pacto de no agresión, consulta y arbitraje de 1915,* 25 de maio de 1915.

CAMINHA, João Carlos. Mahan: sua época e suas idéias. In: *Política e Estratégia,* São Paulo, v.04, n.01, pp. 54 – 103, 1986.

CARRILLO, Horacio. *El ferrocarril al oriente boliviano. Algunos antecedentes. La convención. Notas personales.* Buenos Aires: Imprensa y casa editora Coni, 1922.

CARRILLO, Horacio. *Los limites con Bolivia.* Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos de L. J. Rosso y Cia, 1925.

CAUBET, Cristhian Guy. A Geopolítica como teoria das Relações Internacionais: uma avaliação crítica. *Revista Sequência,* Florianópolis, v. 05, n.08, pp. 55-74, 1984.

CERVO, Amado Luiz. *Relações Internacionais da América Latina: velhos e novos paradigmas.* Brasília: Instituto Brasileiro de Relações Internacionais, 2001.

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

CHILD, Jack. *Geopolitics and conflict in South America. Quarrels among neighbors.* Nova York: Praeger, 1985.

CHILD, Jack. A Antártica e o pensamento geopolítico argentino. *Política e estratégia,* São Paulo, v.05, n.04, pp. 496-505, 1987.

CIRIA, Alberto. *Partidos y poder em la Argentina Moderna (1930-1946).* 3 ed. Buenos Aires: Ediciones de La Flor, 1975.

CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da guerra.* São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CLINE, Ray. Avaliação do poder mundial. *A defesa nacional – Revista de assuntos militares e estudo de problemas brasileiros.* Rio de Janeiro, v.67, n. 688, pp. 59 – 71, 1980.

COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Política e Geopolítica. Discursos sobre território e poder.* São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

DELAMER, Guillermo; OYARZÁBAL, Guillermo; MONTENEGRO, Guillermo; BERGALLO, Jorge; SANTILLÁN, Haroldo. Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia (Parte 01). *Boletín del centro naval,* Buenos Aires, n.828, pp. 209-220, 2010.

DELAMER, Guillermo; OYARZÁBAL, Guillermo; MONTENEGRO, Guillermo; BERGALLO, Jorge; SANTILLÁN, Haroldo. Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia (Parte 02). *Boletín del centro naval*, Buenos Aires, n.829, pp. 13-24, 2011.

DONGHI, Tulio Halperin. *História da América Latina.* São Paulo: Círculo do Livro, SD.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *Conflito das Malvinas* (v. 01). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exercito Editora, 1986.

ESCUDÉ, Carlos. *Apuntes sobre los orígenes del nacionalismo territorial argentino.* Buenos Aires: Documento de trabalho n. 388, Universidad del Cema (UCEMA), dezembro de 2008.

ESCUDÉ, Carlos. *El fracaso del proyecto argentino – Educación e Ideología*. Buenos Aires: Editorial tesis, 1990.

ESCUDÉ, Carlos; CISNEROS, Andrés. *Historia de las Relaciones Exteriores Argentinas* (versão digital). In: Portal de História, Relaciones internacionales y estudios judaicos (2000).

Fonte digital: <http://www.argentina-rree.com/home_nueva.htm> Acesso:30/07/2015.

ESPOSTO, Lucia; ZABALA, Juan Pablo. El bilateralismo profundizado (1930-1946). In: SIMONOFF, Alejandro (Org.). *La Argentina y el mundo frente al bicentenário de la revolución de mayo – Las relaciones exteriores argentinas desde la secesión de España hasta la actualidad.* La Plata: Editora da Universidad Nacional de La Plata, 2010, pp. 85-116.

ESTIGARRÍBIA, José Félix. *Memorias del mariscal José Félix Estigarríbia*. Assunção: Imprenta Salesiana, 1989.

FERRER, Aldo. *La economía argentina. Las etapas de su desarrollo y problemas actuales.* 2 ed. Cidade do México: Fondo de cultura económica, 1981.

FIGUEROA, Mauro Fernando. *El desarrollo naval argentino. Avances y retrocesos (1922-1938).* Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, SD.

Endereço digital: <http://www.ara.mil.ar/> Acesso em: 13/06/2014.

FURTADO, Celso. *Formação econômica da América Latina.* 2ed. Rio de Janeiro: Lia, Editor S.A, 1970.

GARRÉ, Nilda Celia. Presentación – Actualidad del mensaje de Segundo Storni. In: STORNI, Segundo Rosa. *Intereses argentinos en el mar.* 4ed. Buenos Aires: Armada Argentina/ Ministerio de defensa, 2009.

GIBSON, Martin. The naval arms race before 1914. *War and security*, 04 de Agosto de 2014.

Fonte digital: <https://warandsecurity.com>. Acesso: 22.01.2015.

GORSHKOV, Sergey Georgiyevich. *The sea power of the State.* New York: Pergamon Press, 1980.

GRAMSCI, Antônio. *Maquiavel, a Política e o Estado Moderno.* (5ed). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.

GUGLIALMELLI, Juan Enrique. *Geopolítica del Cone Sul.* Buenos Aires: Editora El Cid, 1978.

GULLO, Marcelo. Debate sobre la figura histórica de Juan Manuel Rosas. *Patria Grande. Revista mensual de la Izquierda Nacional*, v.04, n.39, 2011.

HAUSHOFER, Karl. Poder y espacio. In: RATTENBACH, Augusto Benjamín. *Antologia geopolítica.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1975, pp. 83-95.

IRAZUSTA, Rodolfo; IRAZUSTA, Julio. *La Argentina y el imperialismo britânico – Los eslabones de una cadena –1806-1933.* Buenos Aires: Ediciones Argentinas "Condór", 1934.

JAGUARIBE, Helio. *Reflexões sobre o Atlântico Sul: América Latina e Brasil ante a desarticulação do sistema interamericano.* Rio de Janeiro: Paz e Terra/ Instituto de Estudos Políticos e Sociais, 1985.

JAURETCHE, Arturo. *Ejército y Política.* (1ed; 2 rein.) Buenos Aires: Corregidor, 2012.

JAURETCHE, Arturo. F.O.R.J.A y la década infame. In: CIRIA, Alberto; ARECES, Nídia; CALASSO, Norberto; SORONDO, Matias Sanchez; PLA, Alberto; ORTIZ, Raul Scalabrini; JAURETCHE, Arturo; ANDRADA, Ovidio. *La década infame.* Buenos Aires: Carlos Pérez Editor, 1969.

LACOSTE, Pablo. Argentina, Chile y los Pactos de Mayo (1902). *Revista diplomacia,* Santiago de Chile, n.89, pp. 01-16, 2002.

LA PAZ, La convencion, 06 de janeiro de 1922. In: CARRILLO, Horacio. *El ferrocarril al oriente boliviano. Algunos antecedentes. La convención. Notas personales.* Buenos Aires: Imprensa y casa editora Coni, 1922, pp.10-19.

LIPSON, Leslie. *A civilização democrática.* (v.01). Rio de Janeiro: Zahar, 1966.

LOIS, Carla. "La patria es una e indivisible". *Terra Brasilis*, v.01, 2012.

LUGONES, Leopoldo. *La Grande Argentina.* (1ed, facdimilar).Buenos Aires: Docencia, 2012 (1930).

LUNA, Félix. *Yrigoyen*. Bueno Aires: Editorial Sudamericana, 1997.

MACKINDER. Halford John. El pivote geografico de la Historia. In: RATTENBACH, Augusto Benjamín. *Antologia geopolítica*. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1975, pp. 63-81.

MAHAN, Alfred Tayer. *Influencia del poder naval en la historia.* Madri: Ministerio de defensa, 2007.

MALAGRIDA, Carlos Badia. *El factor geográfico en la política sudamericana.* 2 ed. Madri: Instituto Editorial Reus, 1946.

MALUMIÁN, Norberto. Historia de la concepción de un espacio geográfico denominado Plataforma Continental. *Revista de la Asociación Geológica Argentina*, v. 68, n. 03, pp. 407-414, 2011.

MARTINO, Victor de. *Hipolito Yrigoyen – su trascendencia latinoamericana*; (discurso pronunciado nas casas de cultura argentina de São Domingos e República Dominicana). 15 de outubro de 1992.

MARTINS, Marcos Antônio Fávaro. *Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul.* 2011. 168p. Dissertação (Dissertação de mestrado em integração da América Latina), Programa Interunidades em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MELLO, Leonel Itaussu. *A Geopolítica do Brasil e a bacia do Prata.* Manaus: Editora da Universidade do Amazonas. 1997.

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

MELLO. Leonel Itaussu. *Quem tem medo da geopolítica?* São Paulo: Hucitec, 2015.

MONTESQUIEU. *Do espirito das leis.* São Paulo: Abril Cultural, 1973.

MORAES, Rodrigo Fracalossi. A indústria de defesa na Argentina. *Boletim de Economia e Política Internacional,* Brasília**,** n. 06, pp. 49- 61, .2011.

NYE JUNIOR, Joseph. *Compreender os conflitos internacionais: uma introdução à teoria e à história.* Lisboa: Gradiva, 2002.

ORTIZ, Raúl Scalabrini. Política Británica en el rio de la Plata. In: CIRIA, Alberto; ARECES, Nídia; CALASSO, Norberto; SORONDO, Matias Sanchez; PLA, Alberto; ORTIZ, Raul Scalabrini; JAURETCHE, Arturo; ANDRADA, Ovidio. *La década infame.* Buenos Aires: Carlos Pérez Editor, 1969.

PEÑA, Benjamín Vargas. La guerra y la paz del Chaco. *Cuadernos históricos*. Assunção, v01, n 01, pp. 09 – 44, 1988.

PERÓN, Juan. *La hora de los pueblos.* Madri: Editorial Norte, 1968.

PETROPÓLIS, *Tratado de Petrópolis*,17 de Novembro de 1903. In: SENADO FEDERAL. *Documentos para a história do Acre – O tratado de Petrópolis e o congresso federal.* Brasília, 2003, pp. 66 - 76.

PITTMAN, Howard. Algunas tendencias geopolíticas especificas en los países del ABC. Nuevas aplicaciones de la ley de las áreas valiosas. *Revista de Ciencia Política,* Santiago, v.03, n.02, pp.27-70, 1981.

PONDÉ, Eduardo Bautista. *Cartilla doctrinaria de la Union Civica Radical – Principios doctrinários de la UCR.* Buenos Aires: Instituto Nacional Yrigoyeneano, SD.

PRESTON, Antony. *Cruzadores.* Rio de janeiro: Livro Técnico S/A, 1983 (“a”).

PRESTON, Antony. *Encouraçados.* Rio de janeiro: Livro Técnico S/A, 1983 (“b”).

PRESTON, Antony. *Submarinos.* Rio de janeiro: Livro Técnico S/A, 1983 (“c”).

PUIG, Juan Carlos. Las tendencias profundas de la política exterior argentina. *Revista Argentina de Relaciones Internacionales,* 1975, v.01, n. 01, pp. 07-27, 1975.

QUESADA, Ernesto. *La época de Rosas.* Buenos Aires: Artes y Letras Editorial, 1926.

QUESADA, Ernesto. *La política argentino-paraguaia.* Buenos Aires: Libraria Brédhal, 1902.

RATZEL, Friedrich. As leis do crescimento espacial dos Estados. In: MORAES, Antonio Carlos Robert (Org). *Ratzel.* São Paulo: Editora Ática, 1990, pp. 175-192, (“a”).

RATZEL, Friedrich. Essência, origem e difusão da civilização. In: MORAES, Antonio Carlos Robert (Org). *Ratzel.* São Paulo: Editora Ática, 1990, pp. 129-140, (“b”).

RATZEL, Friedrich. Ubicacion y Espacio. In: RATTENBACH, Augusto Benjamín. *Antologia geopolítica.* Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1975, pp. 13-52.

RIO DE JANEIRO, *Tratado antibélico de no-agresión y de conciliación (pacto saavedra-lamas),* 10 de outubro de 1933.

ROSAS, Juan Manuel. Carta del general Rosas a Quiroga, Hacienda de Figueroa en San Antonio de Areco, 20 de dezembro de 1834.

ROUSSEAU, Jean Jacques. *Do contrato social.* São Paulo. Penguin; Companhia de Letras, 2011.

SACCHETTI, António Emílio. A condução de crises e o poder marítimo. *Nação e defesa*, Lisboa, v.08, n. 25, pp. 78-89, 1983.

SANTIAGO, *Tratado de paz y amistad entre Chile e Bolivia*, 20 de outubro de 1904.

SANTOS, Norma Breda dos. A geopolítica argentina. *Política e Estratégia*, São Paulo, v. 05, n.01, pp. 98-116, 1987.

SANTOS, Norma Breda dos. *Funções das teorias geopolíticas: algumas reflexões críticas sobre o caso argentino.* 1985. 175 p. Dissertação (Dissertação de mestrado em direito). Programa de pós graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

SARMIENTO, Domingo Faustino. *Facundo: Civilização e Barbárie no pampa argentino.* Porto Alegre: Ed. Universidade; Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul; Editora da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 1996.

SEGOVIA, Juan Fernando. El modelo corporativista de Estado en la Argentina, 1930-1945 entre el derecho, la política y la ideología. *Revista de Historia del Derecho*, n. 34, pp. 269-355, 2006.

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

SIEPE, Raimundo; LLAIRÓ, Monserrat. *Perón y la política marítima em la Argentina: la flota mercante del Estado.* Buenos Aires: Documento de trabalho nº 12, Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo, novembro de 2001.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina. *Revista RA' E GA*, Curitiba, n.14, pp. 19-33, 2007.

SILVA, Altiva Barbosa. A Geopolítica alemã na República de Weimar: o surgimento da Revista de Geopolítica. *Estudos Geográficos*, v. 01, n. 02, pp. 01-15, 2003.

SILVA, Golbery do Couto e. *Conjuntura política nacional o Poder Executivo & Geopolítica do Brasil.* 3 ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

SIMONOFF, Alejandro. Consolidación y auge del modelo clásico de inserción (1862-1916). In: SIMONOFF, Alejandro (Org.). *La Argentina y el mundo frente al bicentenário de la revolución de mayo – Las relaciones exteriores argentinas desde la secesión de España hasta la actualidad.* La Plata: Editora da Universidad Nacional de La Plata, 2010. pp. 51- 68.

SIRKIS, Alfredo. *A Guerra da Argentina.* Rio de Janeiro: Record, 1982.

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

STORNI, Segundo Rosa. *Intereses argentinos en el mar.*3ed. Buenos Aires: instituto de publicaciones navales, 1967.

STORNI, Segundo Rosa. *Intereses argentinos en el mar.* 4ed. Buenos Aires: Armada Argentina/ Ministerio de defensa, 2009.

Disponível em: <http://www.mindef.gov.ar> Acesso: março de 2012.

STORNI, Segundo Rosa. Sobre el Canal de la Beagle. *Boletín del centro naval,* v. 22, n.258, p. 1125, 1904, (“a”).

STORNI, Segundo Rosa. Trabajos hifrógráficos argentinos en el Canal de Beagle. *Boletín del centro naval,* v. 22, n.258, pp. 1035- 1055, 1904, (“b”).

TAMBS, Lewis. A influência da Geopolítica na formação da Política Internacional e da Estratégia das grandes potências. *Política e Estratégia,* São Paulo, v.01, n.01, 1983.

TAMBS, Lewis. Estratégia, poder naval e sobrevivência: argumentos para manter o canal do Panamá. *A defesa nacional - Revista de assuntos militares e estudo de problemas brasileiros,* Rio de Janeiro, v.66, n.682, 1979.

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

TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil.* São Paulo: Companhia editora nacional, 1947.

TRIBUNAL ELECTORAL DE LA PROVINCIA DE JUJUY (TEPJ). *Biografías de Governadores - Horacio Carrillo* (home page). Jujuy, Sd.

Fonte digital:
<http://www.tribelectoraljujuy.gov.ar/modulos/biografias.asp?gobpre=1&cod=74&nom=HORACIO%20CARRILLO#bkpagetop> Acesso em: 29.05.2015.

TRIPONE. Geraldo. Segundo Storni, el mar y la desespacialización de la política. *Geopolitica (s),* Madri, v.06, n.01, 2015.

VARGAS, Getúlio Dorneles. Campanha da borracha. VARGAS, Getúlio Dorneles. *A nova política do Brasil* (v.10 – "O Brasil na Guerra"). Rio de Janeiro: José Olympio editora, 1944, pp. 73-74, ("a").

VARGAS, Getúlio Dorneles. Comunhão de interesses vitais entre o Brasil e o Paraguai. VARGAS, Getúlio Dorneles. *A nova política do Brasil* (v.10 – "O Brasil na Guerra"). Rio de Janeiro: José Olympio editora, 1944. pp. 45-48, ("b").

VARGAS, Getúlio Dorneles. O Brasil e a Bolívia bons vizinhos e bons amigos. VARGAS, Getúlio Dorneles. *A nova política do Brasil* (v.10 – "O Brasil na Guerra"). Rio de Janeiro: José Olympio editora, 1944. pp. 91-97, ("c").

VENTURINI, Francesco Nahuel. El auge del torpedo en la marina argentina. surgimiento de la “Dirección General de Torpedos”. In: *instituto de publicações navais,* SD.

Endereço digital: <http://www.ara.mil.ar/> Acesso em: 13/06/2014

WIGHT, Martin. *A política do poder.* 2ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

ZUBIZARRETA, Gerónimo; ESTIGARRÌBIA, José Félix. Entrevista Gerónimo Zubizarreta-José Félix Estigarríbia. *Cuadernos históricos.* Assunção, v.01, n. 01, pp. 45 – 62, 1988.

ANEXOS

ANEXO 01: TRATADO DE PETRÓPOLIS (1903)

BRASIL – BOLÍVIA
TRATADO DE PETRÓPOLIS
Celebrado em Petrópolis a 17 de novembro de 1903

EM PORTUGUÊS

A República dos Estados Unidos do Brasil e a República da Bolívia, animadas do desejo de consolidar para sempre a sua antiga amizade, removendo motivos de ulterior desavença, e querendo ao mesmo tempo facilitar o desenvolvimento das suas relações de comércio e boa vizinhança, convieram em celebrar um Tratado de permuta de territórios e outras compensações, de conformidade com a estipulação contida no Art. 5º do Tratado de Amizade, Limites, Navegação e Comércio de 27 de março de 1867.

E para esse fim, nomearam Plenipotenciários, a saber:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, os Srs. José Maria da Silva Paranhos do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores, e Joaquim Francisco de Assis Brasil, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário nos Estados Unidos da América; e

O Presidente da República da Bolívia, os Srs. Fernando E. Guachalla, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Missão Especial no Brasil e Senador da República, e Cláudio Pinlla, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário no Brasil, nomeado Ministro das Relações Exteriores da Bolívia;

Os quais, depois de haverem trocado os seus plenos poderes, que acharam em boa e devida forma, concordaram nos artigos seguintes:

Artigo I

A fronteira entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a da Bolívia ficará assim estabelecida:

§ 1º Partindo da latitude Sul de 20°08'35", em frente ao desaguadouro da Baía Negra, no rio Paraguai, subirá por este rio até um ponto na margem direita distante nove quilômetros, em linha reta, do forte de Coimbra, isto é, aproximadamente em 19°58"05" de latitude e 14º39'14" de longitude Oeste do Observatório do Rio de Janeiro (57°47'40" Oeste de Greenwich), segundo o Mapa da fronteira levantado pela Comissão Mista de Limites, de 1875; e continuará desse ponto, na margem direita do Paraguai, por uma linha geodésica que irá encontrar outro ponto a quatro quilômetros, no rumo verdadeiro de 27°1'22" Nordeste, do chamado "Marco do fundo da Baía Negra", sendo a distância de quatro quilômetros medida rigorosamente sobre a fronteira atual, de sorte que esse ponto deverá estar, mais ou menos, em 19°45'36", 6 de latitude e 14°55'46",7 de longitude Oeste do Rio de Janeiro

EN ESPAÑOL

La República de los Estados Unidos del Brasil y la República de Bolivia, animadas del deseo de consolidar para siempre su antigua amistad, removiendo motivos de ulteriores desavenencias, y queriendo al mismo tiempo facilitar el desenvolvimiento de sus relaciones de comercio y buena vecindad, convinieron en celebrar un Tratado de permuta de territorios y otras compensaciones, de conformidad con la estipulación contenida en el Articulo 5º del Tratado de Amistad, Límites, Navegación y Comercio de 27 de Marzo de 1867.

Y con ese fin, han nombrado Plenipotenciarios, a saber:

El Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil a los Señores José Maria de Silva Paranhos do Rio Branco, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores, y Joaquim Francisco de Assis Brasil, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en los Estados Unidos de America; y

El Presidente de la República de Bolivia, a los Señores Fernando E. Guachalla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Misión Especial en el Brasil y Senador de la República, y Claudio Pinilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipontenciario en el Brasil, nombrado Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia;

Los cuales, después de haber canjeado sus plenos poderes, que los hallaron en buena y debida forma, acordaron los artículos siguientes:

Artículo I

La frontera entre la República de los Estados Unidos del Brasil y de la Bolivia quedará así establecida:

§ 1º. Partiendo de la latitud Sur de 20°08'.35", frente al desaguadero de la Bahia Negra, en el río Paraguay, subirá por este río hasta un punto en la margen derecha distante nueve kilómetros en línea recta del fuerte de Coimbra, esto es, aproximadamente en 19°58'05" de latitud y 14°.39'.14" de longitud Oeste del Observatorio de Rio de Janeiro (57°.47'.40" Oeste de Greenwich), según el Mapa de la frontera levantado por la Comisión Mixta de Límites, de 1875; y continuará desde ese punto, en la margen derecha del Paraguay, por una línea geodésica que irá a encontrar otro punto a cuatro kilómetros en el rumbo verdadero de 27°01'22" Nordeste del llamado "Marco del fondo de Bahia Negra", siendo la distancia de cuatro kilómetros medida rigurosamente sobre la frontera actual, de manera que ese punto deberá estar, mas ó menos, en 19°45'36", 6 de latitud y 14°55'46", 7 de longitud.

(58º04'12",7 Oeste de Greenwich). Daí seguirá no mesmo rumo determinado pela Comissão Mista de 1875 até 19°2' de latitude e, depois, para Leste por este paralelo até o arroio Conceição, que descerá até a sua boca na margem meridional do desaguadouro da lagoa de Cáceres, também chamado rio Tamengos. Subirá pelo desaguadouro até o meridiano que corta a ponta do Tamarindeiro e depois para o Norte, pelo meridiano de Tamarindeiro, até 18'54"de latitude, continuando por este paralelo para Oeste até encontrar a fronteira atual.

§ 2º Do ponto de interseção do paralelo de 18°54' com a linha reta que forma a fronteira atual seguirá, no mesmo rumo que hoje, até 18°14' de latitude e por este paralelo irá encontrar a Leste o desaguadouro da lagoa Mandioré, pelo qual subirá, atravessando a lagoa em linha reta até o ponto, na linha antiga de fronteira, eqüidistante dos dois marcos atuais, e depois, por essa linha antiga, até o marco da margem setentrional.

§ 3º Do marco setentrional na lagoa Mandioré continuará em linha reta, no mesmo rumo que hoje, até a latitude de 17°49' e por este paralelo até o meridiano do extremo Sudeste da lagoa Gaíba. Seguirá esse meridiano até a lagoa e atravessará esta em linha reta até o ponto eqüidistante dos dois marcos atuais, na linha antiga de fronteira, e depois por esta linha antiga ou atual até a entrada do canal Pedro Segundo, também chamado recentemente rio Pando.

§ 4º Da entrada Sul do canal Pedro Segundo ou rio Pando até a confluência do Beni e Mamoré os limites serão os mesmos determinados no Artigo 2° do Tratado de 27 de março de 1867.

§ 5º Da confluência do Beni e do Mamoré descerá a fronteira pelo rio Madeira até a boca do Abunã, seu afluente da margem esquerda, e subirá pelo Abunã até a latitude de 10°20'. Daí irá pelo paralelo de 10°20', para Leste até o rio Rapirran e subirá por ele até a sua nascente principal.

§ 6º Da nascente principal do Rapirran irá, pelo paralelo da nascente, encontrar a Oeste o rio Iquiri e subirá por este até a sua origem, donde seguirá até o igarapé Bahia pelos mais pronunciados acidentes do terreno ou por uma linha reta, como aos Comissários demarcadores dos dois países parecer mais conveniente.

§ 7º–Da nascente do igarapé Bahia seguirá, descendo por este, até a sua confluência na margem direita do rio Acre ou Aquiri e subirá por este até a nascente, se não estiver esta em longitude mais ocidental do que a de 69° Oeste de Greenwich.

a) no caso figurado, isto é, se a nascente do Acre estiver em longitude menos ocidental do que a indicada, seguirá a fronteira pelo meridiano da nascente até o paralelo de 11° e depois, para Oeste, por esse paralelo até a fronteira com o Peru;

Oeste de Rio de Janeiro (58°04'12",7 Oeste de Greenwich). De allí seguirá en el mismo rumbo determinado por la Comisión Mixta de 1875 hasta

19°2' de latitud y, después para el Este, por ese paralelo hasta el arroyo Concepción, que bajará hasta su desembocadura en la margen meridional del desaguadero de la laguna de Cáceres, también llamado río Tamengos. Subirá por el desaguadero hasta el meridiano que corta la punta del Tamarinero, y después para el Norte, por el citado meridiano del Tamarinero, hasta 18°54' de latitud, continuando por ese paralelo para el Oeste hasta encontrar la frontera actual.

§ 2º Del punto de intersección del paralelo 18°54' con la línea recta que forma la frontera actual seguirá, por el mismo rumbo que al presente, hasta 18°14' de latitud y por ese paralelo irá a encontrar al Este el desaguadero de la laguna Mandioré, por el cual subirá atravesando la laguna en línea recta, hasta el punto de la línea de la antigua frontera equidistante de los dos marcos actuales, y después, por esa línea antigua, hasta el marco de la margen setentrional.

§ 3º Del marco setentrional de la laguna Mandioré continuará en línea recta, en el mismo rumbo que al presente, hasta la latitud de 17°49', y por este paralelo hasta el meridiano del estremo Sureste de laguna Gahiba. Seguirá ese meridiano hasta la laguna y atravesará esta en línea recta hasta el punto equidistante de los dos marcos actuales, en la línea de la antigua frontera, y, después, por esta línea antigua o actual, hasta la entrada del canal Pedro Segundo, llamado recientemente río Pando.

§ 4º De la entrada Sur del Canal Pedro Segundo o río Pando hasta la confluencia del Beni y del Mamoré, los límites serán los mismos determinados en el Artículo 2º del Tratado de 27 de Marzo de 1867.

§ 5º Desde la confluencia del Beni y del Mamoré bajará la frontera por el río Madera hasta la boca del Abuná, su afluente de la margen izquierda, y subirá por el Abuná, hasta la latitud de 10°20'. De allí irá por el paralelo 10°20' para el Oeste, hasta el río Rapirran y subirá por este hasta su naciente principal.

§ 6º De la naciente principal del Rapirran, irá por el paralelo de la naciente a encontrar al Oeste el río Iquiry y subirá por este hasta su origen, desde donde seguirá hasta el arroyo de Bahia por los más pronunciados accidentes del terreno o por una línea recta, como pareciere más conveniente a los Comisarios demarcadores de ambos países.

§ 7º De la naciente del arroyo de Bahia seguirá, bajando por este, hasta su desembocadura en la margem derecha del rio Acre o Aquiry y subirá por este, hasta la naciente, si no estuviese esta en longitud más occidental que la de 69° Oeste de Greenwich:

b) se o rio Acre, como parece certo, atravessar a longitude de 69º Oeste de Greenwich e correr ora ao Norte, ora ao Sul do citado paralelo de 11°, acompanhando mais ou menos este, o álveo do rio formará a linha, divisória até a sua nascente, por cujo meridiano continuará até o paralelo de 11° e daí, na direção de Oeste, pelo mesmo paralelo, até a fronteira com o Peru;

mas, se a Oeste da citada longitude 69° o Acre correr sempre ao Sul do paralelo de 11°, seguirá a fronteira, desde esse rio, pela longitude de 69° até o ponto de interseção com esse paralelo de 11° e depois por ele até a fronteira com o Peru.

Artigo II

A transferência de territórios resultante da delimitação descrita no artigo precedente compreende todos os direitos que lhes são inerentes e a responsabilidade derivada da obrigação de manter e respeitar os direitos reais adquiridos por nacionais e estrangeiros segundo os princípios do direito civil.

As reclamações provenientes de atos administrativos e de fatos ocorridos nos territórios permutados, serão examinadas e julgadas por um Tribunal Arbitral composto de um representante do Brasil, outro da Bolívia e de um Ministro estrangeiro acreditado junto ao Governo Brasileiro. Esse terceiro árbitro, Presidente do Tribunal, será escolhido pelas duas Altas Partes Contratantes logo depois da troca das ratificações do presente Tratado. O Tribunal funcionará durante um ano no Rio de Janeiro e começará os seus trabalhos dentro do prazo de seis meses contados do dia da troca das ratificações. Terá por missão: 1º. Aceitar ou rejeitar as reclamações; 2º. Fixar a importância da indenização; 3º. Designar qual dos dois governos a deve satisfazer.

O pagamento poderá ser feito em apólices especiais, ao par, que vençam o juro de três por cento e tenham a amortização de três por cento ao ano.

Artigo III

Por não haver equivalência nas áreas dos territórios permutados entre as duas nações, os Estados Unidos do Brasil pagarão uma indenização de £ 2.000.000 (dois milhões de libras esterlinas), que a República da Bolívia aceita com o propósito de a aplicar principalmente na construção de caminhos de ferro ou em outras obras tendentes a melhorar as comunicações e desenvolver o comércio entre os dois países.

O pagamento será feito em duas prestações de um milhão de libras cada uma: a primeira dentro do prazo de três meses, contado da troca das ratificações do presente Tratado, e a segunda em 31 de Março de 1905.

a) En el caso figurado, esto es, si la naciente del Acre estuviere en longitud menos occidental que la indicada, seguirá la frontera por el meridiano de la naciente hasta el paralelo 11° y después, para el Oeste, por ese paralelo hasta la frontera con el Perú;

b) si el río Acre, como parece evidente, atravesare la longitud de 69° Oeste Greenwich y corriere ya al Norte, ya al Sur del citado paralelo 11°, acompañando más ó menos este, el alveo del río formará la línea divisoria hasta su naciente, por cuyo meridiano continuará hasta el paralelo 11° y de allí, en dirección al Oeste, por el mismo paralelo, hasta la

frontera con el Perú; más, si al Oeste de la citada longitud 69° el Acre corriere siempre al Sur del paralelo 11°, seguirá la frontera, desde ese río, por la longitud 69° hasta el punto de intersección con ese paralelo 11° y después por el, hasta la frontera con el Perú.

Artículo II

La transferencia de territorios resultante de la limitación descrita en el artículo anterior comprende todos los derechos que les son inherentes y la responsabilidad derivada de la obligación de mantener y respetar los derechos reales adquiridos por nacionales y extranjeros según los principios del derecho civil.

Las reclamaciones provenientes de actos administrativos y de hechos ocurridos en los territorios permutados, serán examinadas y juzgadas por un Tribunal Arbitral compuesto de un representante del Brasil, otro de Bolivia y de un Ministro extranjero acreditado ante el Gobierno Brasileño. Este tercer árbitro presidente del Tribunal, será escojido por las dos Altas Partes Contratantes después del canje de las ratificaciones del presente Tratado. El Tribunal funcionará durante un año en Rio de Janeiro y dará principio a sus trabajos en el plazo de seis meses contados desde el día del canje de las ratificaciones. Tendrá por misión: 1º – Aceptar o rechazar las reclamaciones; 2º – Fijar el monto de la indemnización; 3º – Designar cual de los dos Gobiernos la debe satisfacer.

El pago podrá ser hecho en bonos especiales a la par, que ganen el interés del tres por ciento y tengan la amortización del tres por ciento anual.

Artículo III

Por no haber equivalencia en las áreas de los territorios permutados entre las dos naciones, los Estados Unidos del Brasil pagarán una indemnización de £ 2.0000.00 (dos millones de libras esterlinas), que la República de Bolivia acepta con el propósito de aplicarla principalmente a la construcción de caminos de hierro ú otras obras tendientes a mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio entre los dos países.

Artigo IV

Uma Comissão Mista, nomeada pelos dois governos, dentro do prazo de um ano, contado da troca das ratificações, procederá à demarcação da fronteira descrita no Artigo I, começando os seus trabalhos dentro dos seis meses seguinte à nomeação.

Qualquer desacordo entre a Comissão Brasileira, e a Boliviana, que não puder ser resolvido pelos dois Governos, será submetido à decisão arbitral de um membro da "**Royal Geographical Society"**, de Londres, escolhido pelo Presidente e membros do Conselho da mesma.

Se os Comsissários demarcadores nomeados por uma das Altas Partes contratantes deixarem de concorrer ao lugar e na data da reunião qu forem convencionados para o começo dos trabalhos, os Comissários da

outra procederão por si sós à demarcação, e o resultado das suas operações será obrigatório para ambas.

Artigo V

As duas Altas Partes Contratantes concluirão dentro do prazo de oito meses um Tratado de Comércio e Navegação baseado no princípio da mais ampla liberdade de trânsito terrestre e navegação fluvial para ambas as nações, direito que elas se reconhecem perpetuamente, respeitados os regulamentos fiscais e de polícia estabelecidos ou que se estabelecerem no território de cada uma. Esses regulamentos deverão ser tão favoráveis quanto seja possível à navegação e ao comércio e guardar nos dois países a possível uniformidade. Fica, porém, entendido e declarado que se não compreende nessa navegação a de porto a porto do mesmo país, ou de cabotagem fluvial, que continuará sujeita em cada um dos dois Estado às respectivas leis.

Artigo VI

De conformidade com a estipulação do artigo precedente, e para o despacho em trânsito de artigos de importação e exportação, a Bolívia poderá manter agentes aduaneiros junto às alfândegas brasileiras de Belém do Pará, Manaus e Corumbá e nos demais postos aduaneiros que o Brasil estabeleça sobre o Madeira e o Mamoré ou em outras localidades da fronteira comum. Reciprocamente, o Brasil poderá manter agentes aduaneiros na alfândega boliviana de Villa Bella ou em qualquer outro posto aduaneiro que a Bolívia estabeleça na fronteira comum.

Artigo VII

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antonio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim no Mamoré, com um

El pago será hecho en dos partidas de un millón de libras cada uma: la primera denro del plazo de tres meses, contado desde el canje de las retificacions del presente Tratado, y la segunda el 31 de Marzo de 1905.

Artículo IV

Una Comisión Mixta, nombrada por los dos Gobiernos dentro del plazo de un año, contado desde el canje de las ratificaciones, procederá a la demarcación de la frontera descrita en el artículo I, principiando sus trabajos a los seis meses siguientes a su nombramiento.

Cualquier desacuerdo entre la Comisión Brasileña y la Boliviana que no pudiere ser resuelto por los dos Gobiernos, será sometido a la decisión arbitral de un miembro de la "**Royal Geographical Society",** de Londres, escojido por el Presidente y miembros del Consejo de la misma.

Si los Comisarios demarcadores nombrados por una de las Altas Partes Contractantes dejasen de concurrir al lugar y fecha que fueren conveni-

dos para dar principio a los trabajos, los Comisarios de la otra procederán por si solos a la demarcación, y el resultado de sus operaciones será obligatorio para ambas.

Artículo V

Las dos Altas Partes Contractantes concluirán dentro del plazo de ocho meses un tratado de Comercio y Navegación, basado en el principio de la más amplia libertad de tránsito terrestre y navegación fluvial para ambas naciones, derecho que ellas se reconocen a perpetuidad, respetando los reglamentos fiscales y de policía estabelecidos o que se establecieren en el territorio de cada una. Eses reglamentos deberán ser tan favorables cuanto sea posible a la navegación y al comercio y guardar en los dos países la posible uniformidad. Queda, sin embargo, entendido y declarado que no se comprende en esa navegación la de puerto a puerto del mismo país, o de cabotage fluvial, que continuará sujeta en cada uno de los dos Estados a sus respectivas leyes.

Artículo VI

En conformidad a la estipulación del Artículo precedente, y para el despacho en tránsito de artículos de importación, y exportación, Bolivia podrá mantener agentes aduaneros junto a las aduanas brasileñas de Belém del Pará, Manaus, Corumbá y demas puertos aduaneros que el Brasil establezca sobre el Madera, Mamoré o otras localidades de la frontera común. Recíprocamente, el Brasil podrá mantener agentes

ramal que, passando por Vila – Murtinho ou outro ponto próximo (Estado de Mato Grosso), chegue a Villa - Bella (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquezas e tarifas.

Artigo VIII

A República dos Estados Unidos do Brasil declara que ventilará diretamente com a do Peru a questão de fronteiras relativa ao território compreendido entre a nascente do Javari e o paralelo de 11°, procurando chegar a uma solução amigável do litígio sem responsabilidade para a Bolívia em caso algum.

Artigo IX

Os desacordos que possam sobrevir entre os dois Governos quanto à interpretação e execução do presente Tratado, serão submetidos a Arbitramento.

Artigo X

Este Tratado, depois de aprovado pelo Poder Legislativo de cada uma das duas Repúblicas, será ratificado pelos respectivos Governos e as ratifi-

cações serão trocadas na cidade do Rio de Janeiro no mais breve prazo possível.

Em fé do que, nós, os Plenipotenciários acima nomeados, assinamos o presente tratado, em dois exemplares, cada um nas línguas portuguesa e castelhana, apondo neles os nossos selos.

Feito na cidade de Petrópolis, aos dezessete dias do mês de novembro de mil novecentos e três.

– Rio Branco

– J. F. De Assis Brasil.

– Fernando E. Guachalla.

– Cláudio Pinilla.

aduaneros en la aduana boliviana de Villa Bella o en cualquier otro puesto aduanero que Bolivia establezca en la frontera común.

Artículo VII

Los Estados Unidos del Brasil se obligan a construir en territorio brasileño, por si o por empresa particular, un ferrocarril desde el puerto de Santo Antonio, en el río Madera, hasta Guajará-mirim, en el Mamoré, con un ramal que, pasando por Villa-Murtinho o otro punto próximo (Estado de Mato Grosso), llegue a Villa Bella (Bolivia), en la confluencia del Beni con el Mamoré. De ese ferrocarril, que el Brasil se esforzará en concluir en el plazo de cuatro años, usarán ambos países con derecho a las mismas franquicias y tarifas.

Artículo VIII

La República de los Estados Unidos del Brasil declara que ventilará directamente con la del Perú la cuestión de fronteras relativa al territorio comprendido entre la naciente del Yavary y el paralelo 11°, procurando llegar a una solución amigable del litigio sin responsabilidad para Bolivia en ningún caso.

Artículo IX

Los desacuerdos que puedan sobrevenir entre los dos Gobiernos encuanto a la interpretación y ejecución del presente Tratado, serán sometidos a Arbitraje.

Artículo X

Este Tratado después de aprobado por el Poder Legislativo de cada una de las dos Repúblicas, será ratificado por los respectivos Gobiernos y las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Rio de Janeiro, en el más breve plazo posible.

En fe de lo cual, nosotros, Plenipotenciarios arriba nombrados, firmamos el presente Tratado, en dos ejemplares, cada uno de ellos en las lenguas portuguesa y castellana, y les ponemos nuestros respectivos sellos.

Hecho en la ciudad de Petrópolis, a los diecisiete días del mes de noviembre de mil novecientos tres.

– Rio Branco
– J. F. de Assis Brasil
– Fernando E. Guachalla
– Cláudio Pinilla

ANEXO 02: TRATADO DE PAZ Y AMISTAD ENTRE CHILE Y BOLIVIA (1904)

TRATADO DE 1904
(Santiago, 20 de Octubre de 1904)

Publicado en el "Diario Oficial" N°8169, 27 de Marzo de 1905

En ejecución del propósito consignado en el artículo 8 del Pacto de Tregua del 4 de Abril de 1884, la República de Chile y la República de Bolivia han acordado celebrar un Tratado de Paz y Amistad y al efecto han nombrado y constituido por sus Plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Presidente de la República de Chile a Don Emilio Bello Codesido, Ministro de Relaciones Exteriores, y Su Excelencia el Presidente de la República de Bolivia, a Don Alberto Gutiérrez, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile; Quienes, después de haber canjeado sus Plenos Poderes y habiéndolos hallado en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

Artículo I. Restablécense las relaciones de Paz y Amistad entre la República de Chile y la República de Bolivia, terminando, en consecuencia, el régimen establecido por el Pacto de Tregua.

Artículo II. Por el presente Tratado, quedan reconocidos del dominio absoluto y perpetuo de Chile los territorios ocupados por éste en virtud del artículo 2 del Pacto de Tregua de 4 de Abril de 1884. El límite de Sur a Norte entre Chile y Bolivia será el que se expresa a continuación: De la cumbre más alta del cerro Zapaleri (1), en línea recta a la cumbre más alta (2) del cordón desprendido hacia el Sur del cerro Guayaques, en la latitud aproximada de veintidós grados cincuenta y cuatro minutos (22 54'); de aquí otra recta al portezuelo del Cajón (3), y en seguida la divisoria de aguas del cordón que corre hacia el Norte por las cumbres del cerro Juriques (4), volcán Licancábur (5), cerros Sairecábur (6) y Curiquinca (7), y volcán Putana o Jorjencal (8). De este punto seguirá por uno de sus contrafuertes en dirección al cerro del Pajonal (9), y en línea recta a la cumbre sur de los cerros de Tocorpuri (10), desde donde seguirá nuevamente por la divisoria de las aguas del cordón del Panizo (11), y cordillera de Tatio (12). Seguirá siempre al Norte por la divisoria de las aguas del cordón del Linzor (13) y de los cerros de Silaguala (14), desde cuya cumbre norte (volcán Apagado) (15) irá por

un contrafuerte al cerrito de Silala (16), y después en línea recta al cerro de Inacalari o del Cajón (17). Desde este punto irá en línea recta a la cumbre que aparece en el centro en el grupo de cerros del Inca o Barrancane (18), y tomando nuevamente la divisoria de las aguas seguirá hacia el Norte por el cordón del cerro de Ascotán o del Jardín (19); desde la cumbre de este cerro irá en línea recta a la cumbre del cerro Araral (20), y por otra recta, a la cumbre del volcán Ollage (21). De aquí en línea recta a la cumbre más alta del cerro de Chipapa (22), descendiendo al Occidente por un cordón de lomas para tomar la cumbre del cerro Cosca (23). Desde este punto irá dividiendo las aguas del cordón que lo une al cerro Alconcha (24), y de aquí irá al volcán Olca (25) por el lomo divisorio. De este volcán seguirá por el cordón de los cerros del Millunu (26), de la Laguna (27), volcán Irruputuncu (28), cerros Bofedal (29) y Chela (30), y después de un alto nudo de cerros, llegará al Milliri (31) y luego al Huallcani (32). De aquí irá al cerro Caiti (33) y seguirá por la divisoria de las aguas al cerro Napa (34). De la cumbre de este cerro irá en línea recta a un punto (35) situado diez kilómetros al Sur de la cumbre oriental del cerro Huailla (36), desde donde irá en línea recta a esa cumbre mencionada, doblando enseguida hacia el Oriente, seguirá por el cordón de los cerros Laguna (37), Corregidor (38) y Huaillaputuncu (39) a la apacheta más oriental de Sillillica (40), dirigiéndose por el cordón que va al noroeste a la cumbre del cerro Piga (41). De este cerro irá en línea recta a la cumbre más alta de Tres Cerritos (42) y en seguida en línea recta al cerro Challacollo (43) y a la estrechura de la vega de Sacaya (44), frente a Villacollo. De Sacaya el límite irá en líneas rectas a las apachetas de Cueva Colorada (45) y de Santaile (46), donde seguirá al noroeste por los cerros de Irruputuncu (47) y Patalani (48). De esta cumbre irá el límite en línea recta al cerrito Chiarcollo (49), cortando el río Cancosa (50) y de ahí también en línea recta a la cumbre del cerro Pintapintani (51), siguiendo después de esta cumbre por el cordón de los cerros de Quiuri (52), Pumiri (53) y Panantalla (54). De la cumbre de Panantalla irá en línea recta a Tolapacheta (55), a media distancia entre Chapi y Rinconada, y de este punto en línea recta al portezuelo de Huailla (56); en seguida pasará por las cumbres de los cerros de Lacataya (57) y del Salitral (58). Volverá hacia el Norte yendo en línea recta al cerrito Tapacollo (59), en el Salar de Coipasa, y en otra recta al mojón de Quellaga (60), de donde seguirá por líneas rectas al cerrito Prieto (61) al norte de la vega de Pisiga, cerrito Toldo (62), mojones de Sicaya (63), Chapillicsa (64), Cabarray (65), Tres Cruces (66), Jamachuma (67), Quimsachata (68) y Chinchillani (69), y cortando el río Todos Santos (70), irá a

los mojones de Payacollo (71) y Carahuano (72), al cerro de Canasa (73) y al cerro Capitán (74). Seguirá después hacia el Norte por la divisoria de las aguas del cordón de los cerros Lliscaya (75) y Quilhuiri(76), y desde la cumbre de este punto irá en línea recta al cerro Puquintica (77). Al Norte de este último punto, Chile y Bolivia convienen en fijar entre sí la siguiente línea fronteriza: Del cerro Puquintica (77) irá al Norte por el cordón que se dirige a Macaya, cortará en este punto al río Lauca (78), dirigiéndose en seguida en línea recta al cerro Chiliri (79); seguirá al Norte por la divisoria de las aguas del portezuelo de Japu (80) y cumbres de Quimsachata (81), portezuelo de Tambo Quemado (82), cerros de Quisiquisini (83), portezuelo de Huacollo (84), cumbres de los cerros de Payachata (85 y 86), cerro Larancahua (87) hasta el paso de Casiri (88). Desde este punto irá a los cerros de Condoriri (89), que dividen las aguas de los ríos Sajama y Achuta de las del Caquena, y proseguirá por el cordón que desprendiéndose de estos cerros va al cerro Carbiri (90), pasando por el portezuelo de Achuta (91); del cerro Carbiri, bajará por su falda a la angostura del río Caquena o Cosapilla (92), aguas arriba del tambo de este último nombre. Seguirá después el curso del río Caquena o Cosapilla, hasta la afluencia (93) del desage aparente de las vegas de la estancia de Cosapilla, desde cuya afluencia irá en línea recta al mojón de Visviri (94). De este mojón irá en línea recta al santuario (95) que se encuentra al norte del Maure, al noroeste de la confluencia de este río con otro que le viene del Norte, dos kilómetros al noroeste del tambo del Maure; seguirá hacia el noroeste por el cordón que se dirige al mojón del cerro Chipe o Tolacollo (96), último punto de la frontera. Dentro de los seis meses siguientes a la ratificación de este Tratado, las Altas Partes Contratantes nombrarán una comisión de ingenieros para que proceda a demarcar en el terreno la línea divisoria cuyos puntos, enumerados en este artículo, se señalan en el plano adjunto, que formará parte integrante del presente Tratado, y con arreglo al procedimiento y en las épocas que se convengan por un acuerdo especial de ambas Cancillerías.

Si ocurriere entre los ingenieros demarcadores algún desacuerdo que no pudiere ser allanado por la acción directa de ambos Gobiernos, se someterá la cuestión al fallo de Su Majestad el Emperador de Alemania, conforme a lo previsto en el artículo XII de este Tratado.

Serán reconocidos por las Altas Partes Contratantes los derechos privados de los nacionales o extranjeros que hubieren sido legalmente adquiridos, en los territorios que, en virtud de este Tratado, quedan bajo la soberanía de uno u otro país.

Artículo III. Con el fin de estrechar las relaciones políticas y comerciales de ambas Repúblicas, las Altas Partes Contratantes convienen en unir el puerto de Arica con el Alto de La Paz por un ferrocarril cuya construcción contratará a su costa el Gobierno de Chile, dentro del plazo de un año, contado desde la ratificación del presente Tratado. La propiedad de la sección boliviana de este ferrocarril se traspasará a Bolivia a la expiración del plazo de quince años, contado desde el día en que esté totalmente terminado. Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir Bolivia por garantías hasta por cinco por ciento sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años: Uyuni a Potosí; Oruro a La Paz; Oruro, por Cochabamba, a Santa Cruz; de La Paz a la región del Beni; y de Potosí, por Sucre y Lagunillas, a Santa Cruz. Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de cien mil libras esterlinas anuales, ni exceder de la cantidad de un millón setecientas mil libras esterlinas que se fija como el máximum de lo que Chile destinará a la construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz y a las garantías expresadas; y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los treinta años antes indicados. La construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del Gobierno Chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos Gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los dos países. El valor de la referida sección se determinará por el monto de la propuesta que se acepte en el respectivo contrato de construcción.

Artículo IV. El Gobierno de Chile se obliga a entregar al Gobierno de Bolivia la cantidad de trescientas mil libras esterlinas en dinero efectivo y en dos parcialidades de ciento cincuenta mil libras; debiendo entregarse la primera parcialidad seis meses después de canjeadas las ratificaciones de este Tratado; y la segunda, un año después de la primera entrega.

Artículo V. La República de Chile destina a la cancelación definitiva de los créditos reconocidos por Bolivia, por indemnizaciones en favor de las Compañías mineras de Huanchaca, Oruro y Corocoro, y por el saldo del empréstito levantado en Chile en el año 1867, la suma de cuatro millones quinientos mil pesos, oro de diez y ocho peniques, pagadera, a opción de su

Gobierno, en dinero efectivo o en bonos de su deuda externa estimados al precio que tengan en Londres el día en que se verifique el pago; y la cantidad de dos millones de pesos, oro de diez y ocho peniques, pagadera en la misma forma que la anterior, a la cancelación de los créditos provenientes de las siguientes obligaciones de Bolivia: los bonos emitidos o sea el empréstito levantado para la construcción del ferrocarril entre Mejillones y Caracoles, según contrato de 10 de julio de 1872; la deuda reconocida a favor de Don Pedro López Gama, representado por los Señores Alsop y Compañía, subrogatarios de los derechos de aquél; los créditos reconocidos en favor de Don Juan G. Meiggs, representado por Don Eduardo Squire, provenientes del contrato celebrado en 20 de marzo de 1876, sobre arrendamiento de salitreras en el Toco; y, finalmente, la suma reconocida en favor de Don Juan Garday.

Artículo VI. La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Ambos Gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.

Artículo VII. La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Por ahora señala por tales puertos habilitados para su comercio, los de Antofagasta y Arica. Las agencias cuidarán de que las mercaderías destinadas en tránsito, se dirijan del muelle a la estación del ferrocarril y se carguen y transporten hasta las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados y con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca, número y contenido, que serán canjeados con tornaguías.

Artículo VIII. Mientras las Altas Partes Contratantes acuerdan celebrar un tratado especial de comercio, el intercambio comercial entre ambas Repúblicas se regirá por las reglas de la más estricta igualdad con las aplicadas a las demás naciones y en ningún caso se colocará a los productos de cualquiera de las dos Partes en condiciones de inferioridad respecto de las de un tercero. En consecuencia, tanto los productos naturales y manufacturados de Chile como los de Bolivia quedarán sujetos, en su internación y consumo, en uno y otro País, al pago de los impuestos vigentes para los de las demás naciones y los favores, exenciones y privilegios que cualquiera

de las dos Partes otorgare a una tercera podrán ser exigidos en igualdad de condiciones por la otra. Las Altas Partes Contratantes convienen en dar, recíprocamente, en todas las líneas férreas que crucen sus respectivos territorios, a los productos nacionales de uno y otro País, la tarifa que acuerden a la nación más favorecida.

Artículo IX. Los productos naturales y manufacturados de Chile y las mercaderías nacionalizadas, para internarse a Bolivia, serán despachadas con la respectiva factura consular y con las guías de que habla la cláusula séptima. Los ganados de toda especie y los productos naturales de poco valor, podrán ser internados sin ninguna formalidad y despachados con la simple manifestación escrita en las aduanas.

Artículo X. Los productos naturales y manufacturados de Bolivia en tránsito para el extranjero serán exportados con guías franqueadas por las aduanas de Bolivia o por los funcionarios encargados de este objeto. Dichas guías serán entregadas a los agentes aduaneros en los respectivos puertos y sin otra formalidad, embarcados estos productos para los mercados extranjeros. Por el puerto de Arica el comercio de importación se verificará con iguales formalidades que en el de Antofagasta, debiendo franquearse en este puerto las guías de tránsito con las mismas especificaciones que las indicadas en los artículos anteriores.

Artículo XI. No pudiendo Bolivia poner en práctica este sistema inmediatamente, continuará observándose, por el término de un año, el que se halla establecido actualmente en Antofagasta, que se hará extensivo al puerto de Arica, fijándose un plazo prudente para que se ponga en vigencia el arancel de aforos boliviano, hasta que sea posible regularizar el comercio de tránsito en la forma antedicha.

Artículo XII. Todas las cuestiones que llegaren a suscitarse con motivo de la inteligencia o ejecución del presente Tratado, serán sometidas al arbitraje de Su Majestad el Emperador de Alemania.

Las ratificaciones de este Tratado serán canjeadas dentro del plazo de seis meses y el canje tendrá lugar en la ciudad de La Paz. En fe de lo cual, el señor Ministro de Relaciones Exteriores de Chile y el señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia firmaron y sellaron con sus respectivos

sellos, y por duplicado, el presente Tratado de Paz y Amistad en la ciudad de Santiago, a los veinte días del mes de octubre del año mil novecientos cuatro.

(Firmado: EMILIO BELLO C.) (L. S.)
(Firmado: A. GUTIERREZ.) (L. S.)

Convenio sobre Canje de Territorios en la Zona Fronteriza

Aprobado por el Honorable Congreso en agosto de 1907. Se levantaron Actas locales de canje en Calama, el 7 de junio de 1924.

En Santiago de Chile, a primero de mayo de 1907, reunidos en la Sala de Despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministro del Ramo Don Ricardo Salas Edwards y el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia Don Sabino Pinilla, con el objeto de considerar el cambio de ciertas partes de la Línea de Frontera establecida en el Tratado de 20 de octubre de 1904, por convenir así mejor a los intereses de ambos países, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han acordado suscribir el siguiente Convenio:

Primero.- Sustitúyese la Línea de Frontera en los trechos comprendidos entre el cerro Chipapa (22) y el volcán Olca (25) ; y entre el cerro Patalani (48) y el alto de Panantalla (54) del artículo 2 del mencionado Tratado, por la siguiente: Entre el cerro Chipapa y el volcán Olca, la Línea de Frontera irá en línea recta del cerro Chipapa, ya demarcado, a la cumbre norte del cerro Paroma, dejando en todo caso dentro del territorio chileno un espacio no menor de un kilómetro entre el punto más oriental del ferrocarril de Collaguasi y la Línea Fronteriza; desde el cerro Paroma irá después por la cresta que une este cerro al volcán Olca. Entre los cerros de Patalani y Panantalla, la Línea de Frontera correrá en línea recta del cerro Patalani al cerro de Irpa Pueblo, y de aquí en línea recta al cerro de Irpa; desde aquí seguirá por el cordón divisorio a la cumbre más alta de los cerros Sillajhuay y doblará al Norte, para seguir por el lomo divisorio de los cerros de Toroni a la Apacheta

de Oje, y después por el cordón divisorio al cerro Armasaya. Desde este punto irá en línea recta a la Apacheta de Tillujalla y después en línea recta al alto de Panantalla, ya demarcado.

Segundo.- El plano firmado por los infrascritos en dos ejemplares formará parte integrante del presente acuerdo.

El presente Convenio será ratificado y las ratificaciones se canjearán en Santiago o en La Paz en el plazo más breve posible.

Redactado en dos ejemplares de igual tenor, los señores Ministros lo firmaron y le pusieron sus sellos.

(Firmado: RICARDO SALAS E.) (L. S.)
(Firmado: SABINO PINILLA) (L. S.)

ROCK EDITIONS
Göteborg - Valparaíso

ANEXO 03: CONVENÇÃO CARRILLO-GUTIERREZ (1922)

La Convencion

En La Paz, a los seis días del mes de enero de mil novecientos veintidós, reunidos en el despacho del Ministerio de relaciones exteriores de la república de Bolivia, S. E. el doctor Horacio Carrillo, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de la República Argentina, y S. E. el doctor Alberto Gutiérrez, ministro de relaciones exteriores, han acordado la siguiente convención:

Art. 1°. — El gobierno de la República Argentina mandará realizar los estudios necesarios para prolongar el ferrocarril Central Norte desde Yacuiba, o sus cercanías, hasta la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, debiendo iniciarlos dentro del término de un año de ratificada esta convención.

Art. 2°. — El gobierno de Bolivia podrá cooperar a la realización de esos estudios con el personal técnico que estimare conveniente, por su cuenta, conviniéndose oportunamente la forma en que actuaría la comisión mixta así formada.

Art. 3°. — Aprobados los estudios definitivos por ambas partes, se fijarán los términos en que comenzarán y concluirán las obras, procediendo el gobierno argentino administrativamente o por empresas particulares a la construcción del ferrocarril, en la que el gobierno boliviano no tendrá que hacer ningún desembolso inmediato.

Art. 4°. — El gobierno de Bolivia podrá, en cualquier tiempo, adquirir la propiedad de la línea, pagando el valor del costo y el interés del 6 por ciento anual del capital invertido; pero, hasta tanto ese valor no sea reintegrado, el gobierno argentino tendrá la administración y manejo de la línea, en las mismas condiciones que corresponderían a una empresa privada, sin perjuicio de los derechos inherentes a la soberanía de Bolivia. El gobierno boliviano podrá, también, en cualquier tiempo, devolver parte del capital empleado y, en tal caso, participará de las utilidades de la línea en la proporción de su respectivo aporte.

Art. 5°. — El gobierno de Bolivia no tendrá derecho a intervenir en las tarifas del ferrocarril mientras dure la administración argentina, pero ésta tendrá en cuenta las observaciones que sobre ellas considerara prudente formular el gobierno de Bolivia. Los transportes que se hagan por cuenta de este gobierno y dentro de su territorio, lo serán con un 50 por ciento de rebaja

sobre las tarifas ordinarias. Esta franquicia, en lo que se refiere al pasaje de las personas, se conservará por el término de veinte años en favor del gobierno argentino, una vez que la línea pase a poder de Bolivia. Además, se conducirán gratuitamente, y con igual reciprocidad, las valijas de correspondencia que se despachen por las oficinas de correos, otorgándose pase libre a los conductores de aquéllas y a los funcionarios judiciales o de policía que fueren a practicar diligencias en cumplimiento de su misión.

Art. 6°. — Una convención especial, para la cual quedan autorizados los poderes ejecutivos de ambos estados, fijará el régimen de tarifas para el transporte de materias primas y productos elaborados con las mismas materias por industrias nacionales, en los ferrocarriles del gobierno argentino y en las líneas de Bolivia.

Art. 7°. — El ferrocarril convenido podrá construirse por secciones y, si no hubieran graves inconvenientes, las secciones terminadas podrán entregarse al tráfico sucesivamente, debiendo ambos gobiernos dar, por intermedio de sus funcionarios y empleados, todas las facilidades necesarias para la más rápida y perfecta construcción de la línea, la que se realizará dentro del plazo que ambos gobiernos establezcan, como se determina en el artículo 3°, debiendo iniciarse las obras dentro de un plazo de dos años desde

la aprobación de los estudios completos de la línea principal o de sus ramales, rigiendo para éstos iguales condiciones que para la línea troncal, desde el día en que ellos se convengan por ambos gobiernos.

Art. 8°. — El gobierno de Bolivia cederá gratuitamente los terrenos fiscales por donde atravesare la línea y que sean indispensables para la construcción de la vía y sus dependencias; de dichos terrenos se podrá extraer los materiales requeridos para la construcción, también en forma gratuita, y además el uso de las aguas que no pertenezcan o a que no tengan derecho los particulares y que sean también necesarias para los trabajos de la línea y explotación del ferrocarril.

Art. 9°. — Los terrenos fiscales aptos para la colonización, dentro de la zona de influencia del ferrocarril, podrán ser reservados por el gobierno de Bolivia para su colonización por la empresa ferroviaria, en la forma y condiciones que oportunamente se convengan, quedando para ello facultados los poderes ejecutivos boliviano y argentino.

Art. 10. — El gobierno de Bolivia se obliga, asimismo, a facilitar, de acuerdo con sus leyes respectivas, la expropiación de los terrenos que no fueren de propiedad del estado y que sean requeridos para el ferrocarril, lo que deberá ha-

cer a su costo. Dará, igualmente, facilidades para las ocupaciones temporales de terrenos y constitución de todas las servidumbres administrativas que sean necesarias para la construcción y explotación del ferrocarril, como cierre de fundos colindantes en la extensión que atraviese la línea, extracción de materiales indispensables al ferrocarril, prohibición de ejecutar algunos trabajos a menos de cierta distancia de los caminos, etc., etc.

Art. 11. — No se podrá impedir, retardar o dificultar ningún trabajo del ferrocarril o sus accesorios, a causa o mientras duren los procedimientos administrativos o judiciales necesarios para determinar las expropiaciones o las servidumbres, declarada que sea la utilidad pública.

Art. 12. — Serán libres de todo derecho de introducción nacional, departamental o municipal, los materiales necesarios para la construcción y explotación del ferrocarril, asi como los víveres, enseres, ropas y útiles domésticos que durante el tiempo de la construcción de la línea, se introduzcan para el mantenimiento o uso de empleados y trabajadores, conforme a un pliego de especificaciones que se formulará de común acuerdo.

Art. 13. — La línea férrea, así como las propiedades muebles o inmuebles de su dependencia, quedarán exentos de toda contribución ordina-

ria o extraordinaria durante el tiempo que esté en poder del gobierno argentino.

Art. 14. — Para el uso del ferrocarril, el gobierno de Bolivia facilitará combustible de los bosques fiscales que atraviese la línea y combustible líquido a precio de costo, o como lo adquiriera dicho gobierno, de acuerdo con las leyes y contratos que celebre o tenga celebrados en la misma región, con compañías particulares.

Art. 15. — La línea tendrá un privilegio de zona, doble del acordado por la ley general de ferrocarriles de Bolivia, y el gobierno argentino tendrá preferencia para construir y explotar, dentro de las estipulaciones generales de esta convención, los ramales que de la línea troncal puedan bifurcarse a Sucre, a Cochabamba, Puerto Suárez, interior del Chaco boliviano, o adonde ambos gobiernos lo estimen conveniente.

Art. 16. — Queda incluída en esta convención, y como una obra ampliatoria, la línea a Tarija, autorizada por la ley de Bolivia, del 5 de diciembre de 1906, bifurcándola de la línea principal convenida, de acuerdo con lo que aconsejen los estudios técnicos.

Art. 17. — Esta convención caducará si, dentro del plazo de seis años de ratificada por ambos estados, los trabajos de construcción de la línea principal no estuvieren oficialmente iniciados.

Art. 18. — Aprobada esta convención por los

gobiernos boliviano y argentino, será sometida a la deliberación de las cámaras legislativas de uno y otro país.

En fe de lo cual los plenipotenciarios de la República Argentina y de la República de Bolivia firmaron la presente, en doble ejemplar y le pusieron sus respectivos sellos.

HORACIO CARRILLO. ALBERTO GUTIÉRREZ.