

TRAVASSOS E MALAGRIDA QUANDO DEFRONTADOS: QUAL É A POSSIBILIDADE DE UMA COMPARAÇÃO?⁽¹⁾

*TRAVASSOS AND MALAGRIDA WHEN FACED:
WHAT IS THE POSSIBILITY OF A COMPARISON?*

Marcos Antônio Fávaro Martins^(*)

Universidade de São Paulo, São Paulo (SP), Brasil.

Maria Cristina Cacciamali^(**)

Universidade de São Paulo, São Paulo (SP), Brasil.

André Roberto Martin^(***)

Universidade de São Paulo, São Paulo (SP), Brasil.

Resumo: O objetivo deste artigo é fazer a análise comparativa entre os modelos teóricos de Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida. Ambos são pioneiros do pensamento geopolítico latino-americano e, por isso, acreditamos que o artigo pode contribuir com os estudos da história e da estrutura do pensamento geopolítico latino-americano. Ambos os autores possuem um raciocínio continental, com uma base regional comum, porém, diferem quanto à percepção da conjuntura estratégica continental. O trabalho expõe pontos interessantes sobre a influência intelectual de Malagrida sobre Travassos, e é aí que reside a sua contribuição.

Palavras-chave: Geopolítica latino-americana; Mário Travassos; Carlos Badia Malagrida.

Abstract: The purpose of this paper is to make comparative analysis between the theoretical models of Mario Travassos and Carlos Badia Malagrida. A both authors are pioneers of Latin American geopolitical thinking and, therefore, we believe that the article can contribute to studies of the history and structure of Latin American geopolitical thinking. A both authors have a continental reasoning, a common regional basis, but differ in the perception of continental strategic juncture. The paper raises interesting points about intellectual influence on Malagrida in Travassos, and therein lies our contribution.

Key words: Latin American Geopolitics; Mário Travassos; Carlos Badia Malagrida.

-
- (1) O trabalho é o resumo da dissertação de mestrado intitulada “Mário Travassos e Carlos Badia Malagrida: dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul” defendida no Prolam em abril de 2011, sob a orientação do professor Leonel Itaussu de Almeida Mello (1946-2013). Por ter sido um grande professor, cientista e amigo, este texto é dedicado a sua memória.
- (*) Mestre, aluno do curso de doutorado do programa de pós-graduação em integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP); bolsista CAPES pelo programa Demanda Social (DS/CAPES). E-mail: <marcosfavaros84@gmail.com>.
- (**) Doutora, Professora Titular da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo (FEA/USP); Professora do Programa Interunidades em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo (PROLAM/USP). E-mail: <cciamali@uol.com.br>.
- (***) Doutor, Professor Titular do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo (DG/USP). E-mail: <andremartin@usp.br>. Recebido em: 30.10.2013, aceite em: 04.12.2013.

1. INTRODUÇÃO

Poucos autores são tão importantes para a compreensão do pensamento geopolítico latino-americano quanto Carlos Badia y Malagrida (1890-1937) e Mário Travassos (1891-1973). Por isso, o objetivo deste artigo será apresentar ao leitor a síntese de pensamento destes teóricos fundadores e, na sequência, argumentar a favor de uma base teórica comum que orientaram estratégias nacionais distintas. Malagrida e Travassos formularam modelos geopolíticos cujas preocupações são voltadas aos aspectos endógenos das grandes questões latino-americanas. Os dois autores são pensadores da integração latino-americana, eles têm em comum várias questões relevantes para a integração, como o papel dos transportes, a importância das grandes estruturas da geomorfologia continental para a configuração territorial, a razão geográfica dos conflitos entre países latino-americanos e o papel da América Latina no âmbito da política externa dos Estados Unidos.

A análise comparativa do pensamento dos dois autores permitiu definir os contornos e os matizes da interpretação e dos achados de cada um. Ambos interpretaram a política de poder da América do Sul com base no mesmo referencial teórico — *main stream da geopolítica*: a extensão territorial e a posição relativa destes territórios como fatores potenciais da política; a importância das grandes feições naturais como fatores que contribuem para solidez da organização territorial e, a importância da política de implantação da infraestrutura como elemento organizador e vivificador das potencialidades dos Estados.

No entanto, um paralelo deve ser traçado: os dois geopolíticos pensam a política de poder sul-americana norteados em uma mesma base material (a grande configuração geomorfológica sul-americana), mas, em termos de grande estratégica, eles têm interpretações díspares, por que seguem valores políticos diferentes: Malagrida parte de uma concepção de mundo mais ampla, guiada pela noção de um mundo hispânico unificado; Travassos é nacionalista e pragmático, pensa a integração física do continente sob a égide brasileira.

Desta dualidade de valores, deriva um paradoxo de raciocínio estratégico: enquanto Malagrida pensa a organização dos transportes visando uma organização política do subcontinente em Estados Hispânicos de maior extensão territorial, Travassos vai vislumbrar o transbordamento fronteiriço do sistema de transportes brasileiro, no sentido de desorganizar a formação de um grande Estado platino com a estrutura de poder centrada em Buenos Aires.

É este o esboço geral das ideias que se apresentam adiante. Assim, para além desta introdução e das considerações finais, este artigo está organizado em três seções: as duas primeiras apresentam de maneira sintética o pensamento de Malagrida e Travassos, respectivamente; a terceira procura evidenciar as relações antagônicas existentes entre estes dois fundadores da Geopolítica latino-americana.

2. REPENSAR O MUNDO HISPÂNICO: CARLOS BADIA Y MALAGRIDA

Um dos menos lembrados — ao mesmo tempo que um dos mais importantes geopolíticos, foi Dom Carlos Badia Malagrida. Cônsul espanhol na cidade mexicana de

Torreón, membro do legislativo espanhol na década de 1930, Malagrida escreve em 1919 o livro *El factor geográfico en la política sudamericana*, notável por combinar os fundamentos da Geografia Política da época com uma visão liberal de política externa, rara nos estudos de Geopolítica do primeiro pós-guerra⁽²⁾. O livro é um apelo pela reconstrução democrática do mundo hispânico dentro de uma esfera de coprosperidade ibero-americana (VILLANOVA, 1919). Assim, a filiação ao pensamento liberal evidente em todas as alturas do discurso hispano-americanista de Malagrida diz respeito à comunhão entre os povos hispânicos e a importância do livre-comércio e da cooperação econômica como atalho para essa união. Ao mesmo tempo, as repetidas menções ao *idioma comum*, à *religião católica* e ao *direito romano* demonstram acentuados traços de uma preocupação civilizacional que ajuda a estruturar a sua concepção de mundo.

A atividade intelectual do autor teve como berço a “*Casa de América e Barcelona*”, centro de estudos americanistas que reunia intelectuais e homens de negócios espanhóis em torno de pesquisas sobre a potencialidade comercial da América Hispânica e Filipinas, o que evidência o interesse espanhol em suas ex-colônias nesta primeira metade do século XX (CABALLERO, 2005).

Filiando o autor ao seu contexto, destacamos quão ele foi perspicaz numa leitura do mundo de então. Espectador da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o autor sabia que os seus resultados eram temerários por promover a aproximação estratégica de Estados tradicionalmente inimigos da Espanha: a Inglaterra, a França e os Estados Unidos. A participação dos EUA na guerra não só daria impulso para a política de poder estadunidense para América Latina, como, também, aproximaria a grande república da América da França e da Inglaterra (OLIVIE, 2000).

A Espanha passava por uma situação de isolamento internacional no começo do século XX. Desde a perda de suas colônias de ultramar que ela não conseguia competir com paridade diante da Inglaterra e da França, e o fim da Primeira Guerra Mundial assinalava para a construção de uma comunidade atlântica dos Estados vencedores o que acentuaria a condição de isolamento da Espanha dentro do cenário europeu (MALAGRIDA, 1946). Será então em um contexto de fragilidade e isolamento que Malagrida vai argumentar pela construção de uma esfera de coprosperidade hispano-americana que representaria, por um lado, uma opção de inserção espanhola fora da Europa e, por outro, uma possibilidade de prosperidade e segurança para América Latina.

No entanto, como é de se esperar, não são questões europeias, e sim latino-americanas que compõem a maior parte das preocupações do autor. Para Malagrida (1946, p. 22), a instabilidade e fragmentação política põem em evidência uma assimetria fundamental:

Las dos Américas, la dos razas, los dos espíritus, frente a frente y en pugna constante, dentro de un mundo nuevo: tal es la vida internacional americana. Al norte, una República in-

(2) É importante lembrar que grandes nomes do pensamento geopolítico como foram os casos de Mackinder e Spykman se autodenominavam “realistas”. Mesmo no pós-guerra analistas como Colin Gray e Zbigniew Brzezinski centravam suas análises em questões referentes ao equilíbrio de forças estratégicas. A importância que Malagrida atribui a temas da seara liberal, como a integração econômica é singular dentro do pensamento geopolítico.

dustrial, poderosa, rica, pletórica de y en pleno triunfo internacional; al sur, veinte estados en formación, desiguales, y turbulentos, agotados pela anarquía y minados por la discordia.

O que Malagrida vai defender é um modelo de integração hispano-americano que acabe com os conflitos entre Estados latino-americanos e que fortaleça a América Latina enquanto bloco, a ponto de poder fazer frente à política de poder estadunidense para o continente. Para o autor, era necessário a criação da “*super nación hispanoamericana*” para assegurar o equilíbrio hispânico em uma nova ordem internacional.

É curioso notar que Malagrida foi advogado da causa catalã, o que bem explica a opção pelo federalismo, repetidas em diversas alturas do seu texto, por exemplo: “*Dentro de esta concepción, que culmina como símbolo de la España grande, se armonizan todas las tendencia y todas as matices; desde la fecunda célula del regionalismo catalán, hasta las más amplias irradiaciones de la supernacionalidad iberoamericana* (MALAGRIDA, 1946, p. 372).

A ideia da reformulação do império espanhol, em verdade, era um conceito amplamente defendido dentro da Casa de América e Barcelona, e se quisermos proceder com justeza sobre o seu autor, teremos que dar a Isidro Lloret, a autoria do termo “*super nación hispano-americana*” por vezes chamada de “*España Grande*”. O que Malagrida fez foi operacionalizar o conceito de Lloret, usando como ferramenta a Geopolítica. Malagrida notabiliza-se e faz escola na medida em que pensa a estabilização da América Latina por meio da avaliação territorial dos Estados desta região.

Em um patamar de escala local, a Geopolítica de Malagrida centra-se em uma proposta arrojada de reconstituição da estrutura territorial dos Estados latino-americanos dentro de uma proposta federativa. Grandes e pequenos Estados deviam se integrar, respeitando o substrato geomorfológico do continente. O autor defendia que os pequenos Estados nascidos da secessão dos antigos vice-reinados espanhóis eram um empecilho para a integração continental, e via nos ensinamentos da Geografia Política de sua época o arcabouço teórico em torno do qual deveria ser orientado o projeto de reformulação da divisão política latino-americana: os pequenos Estados deveriam ser absorvidos pelos grandes, o que resultaria em unidades políticas maiores, mais organizadas e mais estáveis.

Um dos postulados da Geografia Política ratzeliana é que deve haver a harmonia dos Estados com seus respectivos territórios (RATZEL, 1975; 1983). Pelas leis da Geografia Política, Estados continentais vão procurar dominar toda a extensão de uma bacia hidrográfica, e dela aproveitar seus recursos (RATZEL, 1975). Estados que dividem a mesma bacia hidrográfica tendem a disputar a totalidade de sua extensão (RATZEL, 1990). Malagrida observa, ao examinar segundo estes critérios, que a estrutura territorial dos países latino-americanos é fragmentária e propensa ao conflito fronteiriço. Na epígrafe do *livro I*, está escrito que:

El progreso político de los Estados supone la previa adopción de un “criterio geográfico” de gobierno. Los pueblos hispanoamericanos viven divorciados de su geografía, y es preciso restablecer la concordancia entre su estructura natural. Con ella acabaría la actual disgre-

gación, el federalismo cristalizaría en formas estables, y la vida política de Hispanoamérica recobraría su vigorosa “esencia nacional”. (MALAGRIDA, 1946, p. 07)

Esta é a interpretação do autor para a origem e a sequência de conflitos entre o século XIX e começo de XX na América do Sul, sempre derivados da disputa pelo poder entre os caudilhos dentro dos Estados recém-independentes, e do dissenso sobre a localização das fronteiras nacionais. No que toca ao projeto hispano-americanista de Malagrida, a unidade do mundo hispânico, não seria possível sem um esforço de estabilização política.

É neste patamar que o autor defende a proposta da criação de um modelo de “*confederaciones*”. O modelo recomenda a substituição dos atuais Estados, sendo que a fundação de grandes Estados que respeitassem as regiões naturais eliminariam a maior parte das fronteiras artificiais e litígios fronteiriços, e essas novas unidades políticas se assentariam sobre os grandes divisores d’água e a cordilheira dos Andes.

Com esse critério, os novos Estados teriam mais homogeneidade territorial, menos disputas fronteiriças. Como vemos em MALAGRIDA (1946, p. 74), a integração obedecendo ao critério das regiões naturais tem uma função instrumental:

Partiendo de la hipótesis de una nueva demarcación política hispanoamericana, cuyas líneas fronterizas coincidieran exactamente con las zonas de diferenciación geográfica, la entidad política supernacional que podría formar-se sería tanto más vigorosa cuanto mayor fuera la solidez de los Estados componentes; de donde resulta que la variedad, lejos de debilitar la unidad política del conjunto, contribuiría a su afianzamiento, robusteciendo la personalidad nacional de los Estados que la integran.

Este artigo não tem como objetivo descrever o projeto cofederativo de Malagrida, em suas minúcias, inclusive pelas limitações de espaço; no entanto, é necessário mencionar quais seriam as “*confederaciones*”:

- *Confederação do Prata*: união da Argentina, Uruguai, Paraguai e as províncias do sul da Bolívia;
- *Confederação do Pacífico*: união do Chile, Peru e o ocidente boliviano;
- *Confederação Colombiana*: união da Colômbia, Venezuela e Equador;
- *Confederação brasileira*: expansão anexando as Guianas e a Amazônia boliviana; ou a balcanização do Brasil, em um Estado amazônico e outro platino;
- *Confederação centro-americana e união antilhana*: o Caribe deveria compor um único estado insular;
- *Confederação mexicana*: formada pelo México.

Ao analisar a situação territorial do Brasil, nesse último contexto, Malagrida considera duas hipóteses. Na primeira, o Brasil permaneceria como confederação brasileira, incorporando ainda as Guianas e a Amazônia boliviana; na segunda, ele avalia a possibilidade de balcanização do Brasil. A balcanização teria como motivo a diversidade natural

do território brasileiro. O país se assenta sobre três bacias hidrográficas e o planalto central, o que potencializa a desarticulação em até quatro novos Estados: três deles se organizando em torno das bacias do Amazonas. Do São Francisco do Rio do Prata e um quarto isolado sobre o planalto central brasileiro.

Diferente da Argentina, que se expandiria uniformemente dentro da Bacia platina, o Brasil possuía uma diversidade estrutural que ameaçava a sua integridade territorial. Além disso, a grande massa terrestre brasileira era debilmente costurada por um frágil elo de comunicações fluviais, à navegação de cabotagem era entregue a difícil missão de integração territorial enquanto que as comunicações terrestres eram inexistentes ou muito precárias.

Então, o que o autor percebe é que existe para o Brasil um desafio geopolítico cujo desfecho será dado pela capacidade do país organizar suas comunicações terrestres. No caso das elites dirigentes brasileiras terem sucesso em um plano de integração física do seu próprio território, a expansão brasileira se daria no sentido de anexar as Guianas e o Nordeste boliviano. Todavia, se tal imperativo geopolítico não fosse cumprido, a balcanização do Brasil seria inevitável.

A principal crítica que pode ser feita à proposta de Malagrida diz respeito à sua operacionalização. Por racional que pareça em uma primeira aproximação, todo recorte territorial latino-americano — excetuando-se o México — teria de ser redefinido. A questão mais polêmica no pensamento de Malagrida é a estrutura territorial boliviana que, segundo sua interpretação, torna o Estado boliviano frágil e propenso ao desaparecimento.

Assim, a Bolívia deveria ser desmembrada. Com efeito, ele considera esse Estado um erro estratégico de seu fundador, o marechal Sucre. Ao fundar a Bolívia, Sucre tinha em mente organizar um polo de poder suficientemente forte para servir de ponto de equilíbrio no subcontinente: deveria contrapor o expansionismo brasileiro a leste e servir de zona de amortização entre as forças hispano-americanas platinas e peruanas. O intento não foi bem-sucedido porque a Bolívia desde a sua fundação, no século XIX acabou servindo de motivo para a cobiça territorial dos vizinhos mais poderosos e, de fato, Chile, Peru, Argentina e Brasil muito fizeram para conquistar seu território. As disjunções territoriais da Bolívia são, repetidas vezes, lembradas pelo geopolítico catalão:

En el terreno geográfico no puede defenderse la existencia de una unidad política que de tal modo vulnera las leyes incommovibles de la naturaleza. Ningún argumento puede aducirse, por ejemplo, para otorgar a Bolivia la región de Chuquisaca, en perjuicio del Estado argentino, ni para segregar del Brasil los territorios del Acre y del Bani. (MALAGRIDA, 1946, p. 163)

A existência do Estado boliviano impede a fundação das *confederaciones*. Além disso, o autor argumenta que a posição da Bolívia, axial entre grandes Estados, faz com que ela seja satelizada ora por um Estado limítrofe, ora por outro por causa das condições criadas de instabilidade política:

(...) en Bolivia se ha creado artificialmente la unidad política sobre un conglomerado territorial que no sólo carece de unidad en sí, sino que sus partes viven geográficamente sometidas

das a la fuerza de atracción de las unidades circundantes. Las consecuencias económicas y políticas que derivan de este hecho (...) son funestas, no solo para la prosperidad, sino aun, para la estabilidad de aquella República. (MALAGRIDA, 1946, p. 165)

Outro ponto problematizado pelo autor diz respeito às relações entre o Brasil e a Argentina. Um ponto que Malagrida não resolve com a sua teorização refere-se à coexistência da Confederação do Rio da Prata e a Confederação Brasileira. Mesmo em sua proposta de reorganização territorial latino-americana, a bacia do rio da Prata continuaria a ser dividida entre os dois Estados, ou seja, a única fronteira artificial que continuaria existindo dentro de sua proposta seria aquela que separa o Brasil da Argentina. Mas vai ser Mário Travassos dará centralidade para as consequências mais sérias que podem derivar dos problemas territoriais entre o Brasil e a Argentina, como veremos no próximo item.

3. NO BRASIL, MÁRIO TRAVASSOS PENSA EM UMA POLÍTICA DE COMUNICAÇÕES

Mário Travassos foi oficial do exército brasileiro e, na década de 1930, quando ocupava o posto de capitão, publicou “*Aspectos geográficos sul-americanos*” (1931), republicado em 1935 com o título de “*Projeção continental do Brasil*”, trabalho citado por Ronald de Carvalho como o “*primeiro ensaio geopolítico do Brasil*” (TRAVASSOS, 1935, p. 11)⁽³⁾. As ideias por ele expostas foram complementadas em 1942 no livro “*Introdução à Geografia das comunicações brasileiras*”.

Como já vimos, no Brasil deste começo de século, eram notáveis os problemas de comunicações internas, o que causava transtornos em vários setores da vida nacional. A organização territorial fragmentada em núcleos de ocupação dispersos e isolados dificultava a integração e o fortalecimento de um mercado interno, enquanto que, considerando o problema da defesa nacional, o país não possuía condições para a mobilização terrestre, nem regiões devidamente ocupadas, portanto, tais regiões não poderiam ser defendidas com recursos próprios.

Situação excepcional era a da Argentina. Nas primeiras décadas do século XX, aquele país alcançava um período de crescimento de longa duração (período que se estendeu entre as duas últimas décadas do século XIX e a primeira metade do século XX) que suscitavam no presidente Hipólito Yrigoyen (1852-1933, presidente em duas gestões, a primeira entre 1916 e 1922 e a segunda, entre 1928 e 1930) a ambição de um projeto hegemônico para a região: restaurar o vice-reinado do rio da Prata pela anexação das pequenas repúblicas vizinhas: o Paraguai, o Uruguai, o Chile e as províncias do sul da Bolívia. Para tanto, a influência econômica argentina era notável, principalmente no Paraguai e no Uruguai, sendo que a grande ferramenta dessa política era uma das mais densas redes ferroviárias do mundo. O plano ferroviário argentino reforçava as capacidades viatriais dos rios platinos, cujo epicentro era o porto de Buenos Aires e o *hinterland* era as capitais dos pequenos Estados supracitados (MELLO, 1996).

(3) Informação retirada do prefácio da segunda edição de “*Projeção continental do Brasil*” (1935).

Travassos vai desenvolver um modelo geopolítico cujo principal objetivo era ampliar o poder do Brasil no cenário continental. Dois problemas referentes à política de poder incomodam o autor: ao Sul, a Argentina, com sua política de transportes que flanqueia o Brasil pela ainda mal povoada fronteira mato-grossense; e ao Norte, os EUA, uma das maiores potências mundiais já naquela época, que dominava com uma política balcanizante todo mar das Antilhas, com potencial de projeção para a bacia do Rio Amazonas. Assim, o autor definiu como “*a influência Yankee*” irradiadora de uma “(...) *servidão contra a qual inutilmente se debatem os que contra ela se revoltam*” (TRAVASSOS, 1935, p. 89).

Além da compartimentação geomorfológica da América do Sul em regiões naturais, Travassos vai levar em conta para a organização de suas ideias as forças naturais chamadas por ele de “*antagonismos geográficos*”. Em verdade, tais forças são condições naturais que influenciam os aspectos circulatórios da América do Sul. São chamados de “antagonismos” porque promovem assimetrias na vocação logística de cada região natural, influenciam na implantação de infraestrutura e condicionam o comportamento circulatório dos transportes continentais. O primeiro antagonismo diz respeito às diferenças quanto ao ecúmeno portuário das costas do oceano Atlântico e do oceano Pacífico. As costas atlânticas são muito mais propensas à instalação de portos do que aquela do Pacífico. As primeiras por estarem ligadas às linhas de circulação que levavam ao mercado europeu, eram mais movimentadas do que as últimas. Segundo Travassos (1935, p. 20), a configuração mostra-se desta maneira:

...as cumeadas dos Andes dividem águas para dois oceanos especificamente diferentes. Para oeste, o Pacífico, “o mar solitário”, o oceano de feixes de circulação regionais, das extensões sem fim, das grandes profundidades, das polinésias. Para leste, o Atlântico, cujas águas são as mais frequentadas do globo, em cujas costas a ecúmeno marítima se encontra magnificamente definida e onde o planalto “continental” é dos mais piscosos.

O segundo antagonismo foca a importância viatorial dos dois principais rios da América do Sul. Nele, contrapõe-se à Bacia do Rio da Prata com a Bacia do Amazonas. Assim como no primeiro antagonismo, os fluxos continentais são vetorizados via Atlântico; o divisor de águas entre a bacia do Prata e a bacia do Amazonas, ou seja, o planalto boliviano, o “*divorcio aquário*”. Segundo Travassos (1935, p. 24):

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

A conclusão que o autor chega diz respeito à vantagem que cada país tem, em razão de sua posição geográfica no contexto da circulação continental. Os Estados com os portos situados no Atlântico têm uma vantagem locacional muito maior do que aqueles localizados no Oceano Pacífico. No que toca à posição das bacias hidrográficas um paralelo mais interessante se verifica: a bacia do rio Amazonas tem a sua foz melhor

localizada do que a do rio da Prata, isso por que ela está mais próxima da Europa e dos Estados Unidos. Essa vantagem, no entanto, é anulada pelos problemas de ocupação da Amazônia: pouco povoada e sem estradas que vinculassem o rio aos Países da costa do oceano Pacífico, a boa posição da foz do Amazonas resultava em poucos efeitos práticos.

Além dessas vantagens estratégicas, conferidas pela posição geográfica a alguns Estados, existem pontos de conflitos latentes de natureza territorial. Estados de pequena extensão territorial localizados entre Estados de grande extensão tendem a adotar uma política pendular (que Travassos chamava de “oscilações”) de dependência política que ora privilegia um vizinho, ora outro. Essa oscilação de vínculos era entendida pelo autor como uma ameaça à paz no continente. Lemos, em Travassos (1935, p. 43), o seguinte trecho:

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

Travassos entende que são três os “*signos de inquietação política*”. Tais signos são representados, respectivamente, pelo problema boliviano, uruguaio e pela projeção estadunidense para a Amazônia. Vale a pena escrevermos um pouco sobre a percepção do autor no que toca a cada uma dessas fontes de conflitos potenciais.

Em primeiro lugar, devemos tratar do problema territorial boliviano, que é o que se configura como o mais complexo. A Bolívia, ao perder suas províncias para o Chile na guerra de 1879, se tornou uma nação mediterrânea e atrelada a interesses dos países fronteiriços. TRAVASSOS (1935, p. 64) diz que: “*E de todo esse exame pode-se fixar de modo categórico o sentido político da Bolívia como o centro geográfico do continente e a causa eventual de conflito armado, cujo vulto poderá assumir caráter de verdadeira conflagração.*”

Sobre o divórcio aquário, se assenta o triângulo estratégico boliviano que é área continental de maior importância estratégica. Ele é o núcleo dinâmico da economia boliviana e é formado pelas cidades de Cochabamba, Sucre e Santa Cruz de la Sierra. É neste triângulo que se cruzam as linhas de menor resistência continental e o Estado que conseguisse incorporar este triângulo ao seu dispositivo logístico conseguiria a preponderância continental. Na percepção do autor, a Argentina estava por concluir seus objetivos estratégicos ao articular, via ferrovias, a cidade de Cochabamba ao porto de Buenos Aires. Segundo MONIZ BANDEIRA (2003), a Argentina passou, no começo do século XX, a ocupar economicamente o Paraguai, inundando com os seus capitais o pequeno país. Nas primeiras décadas do século XX, a influência econômica argentina chegava ao sudoeste boliviano.

Em segundo lugar, fica o problema estratégico uruguaio. O Uruguai é considerado, historicamente, área prioritária de segurança da Argentina. Montevideu guarda a entrada da bacia do rio da Prata, sendo sua distância em linha reta para Buenos Aires inferior a duzentos quilômetros. Isso significa dizer que um poder militar estrangeiro instalado em Montevideu deixa não só a capital, mas também toda área ecumênica argentina exposta

às suas capacidades. Por quase duzentos anos, Brasil era visto pelo governo argentino como ameaça potencial, e a única intervenção brasileira em território uruguaio que contou com o consentimento argentino foi a de 1864⁽⁴⁾.

Em verdade, o que Travassos observa é uma dualidade estrutural que vai além do aspecto estritamente militar. Geologicamente falando, o Uruguai é uma continuação do território brasileiro; culturalmente, ele é uma nação hispânica, já do ponto de vista econômico, o país oscila entre a influência brasileira e a argentina. O pequeno país, criado para ser um Estado tampão, se constituiu como uma das chaves para o equilíbrio de poder na bacia do rio da Prata.

No final da avaliação, Travassos diz que o cerne da disputa entre o Brasil e a Argentina está na corrida pela satelitização do Uruguai, do Paraguai e, principalmente, da Bolívia, por meio do triângulo estratégico boliviano. Para neutralizar os efeitos estratégicos do plano ferroviário argentino, o Brasil deveria explorar o caráter longitudinal do seu litoral, muito mais rico em portos e melhor posicionado que o litoral argentino. A construção de vias de comunicação no vale do Amazonas é um imperativo, pois eles reforçariam a iniciativa da construção da ferrovia Madeira Mamoré, cujo objetivo era ter acendido ao triângulo estratégico boliviano pela cidade de Santa Cruz de la Sierra.

Ao reconhecer o atraso brasileiro em relação à Argentina nessa grande disputa, sua superação, de acordo com TRAVASSOS (1942), seria possível por meio da adoção de um sistema logístico que combinasse estradas de ferro, hidrovias e rodovias com os transportes aéreos. A opção pela pluralidade de meios de transporte é motivada pela sua rapidez de implantação, uma vez que o Brasil se encontrava em situação de atraso, quando comparado à Argentina, na construção de uma rede nacional de transportes.

Travassos, como Malagrida, também é um antiamericanista. O poder estadunidense, segundo ele, já solidamente estabelecido no Caribe, tenderia a penetrar a grande floresta usando como caminhos os rios Orinoco e Madalena. No Pacífico, os *pasos* e *nudos andinos* abririam caminho para a influência estadunidense para o estratégico planalto boliviano. Ainda segundo ele, pouco se poderia fazer contra a ameaça estadunidense. Conhecedor do atraso do Brasil quando comparado a uma grande potência mundial, ele prefere reconhecer como prioridade a presença argentina na bacia do Prata. Como imperativo estratégico para o Brasil, fica a recomendação da vivificação dos recursos da Amazônia, o que não só serviria para contrapor a influência dos EUA como, também, para melhorar a projeção do Brasil rumo ao triângulo estratégico boliviano, onde os cursos da política continental seriam decididos:

Até aqui, como que somente se colocaram as pedras no tabuleiro. Na bacia platina, características concêntricas, suficiente homogeneidade e densidade de população, facilidades

(4) A intervenção do império brasileiro de setembro de 1864 é para o historiador Francisco Doratioto (2002, p. 77) o “estopim” para Guerra do Paraguai (1864-1870). A campanha culminou com a deposição do presidente uruguaio Atanasio Cruz Aguirre, do partido Blanco. A intervenção aconteceu pelo fato do partido Blanco uruguaio buscar a aproximação com o Paraguai (o que afastaria o Uruguai da órbita brasileira) e pelo quadro de violência política que vivia o Uruguai que afetava os estancieiros brasileiros neste país. A intervenção se deu com a colaboração do presidente Mitre, da Argentina que repudiava, igual fazia o império brasileiro, o estreitamento de relações entre o Uruguai e o Paraguai. A intervenção brasileira levou ao poder no Uruguai o general Venâncio Flores e serviu de motivo para tropas paraguaias invadirem o Brasil e a Argentina, dando início à Guerra do Paraguai.

topográficas, condições meteorológicas favoráveis. Os piões (*Sic!*) se encontram em vantajosa situação inicial. Domínio absoluto da viação fluvial pela bandeira argentina. Estradas de ferro em combinação com as vias navegáveis, procuram compensar a má posição da foz do Rio do Prata. Ambos os meios de comunicação drenando para Buenos Aires, como distribuidora, a economia dos Estados mediterrâneos e levando a influência platina até os vales longitudinais dos Andes. Na Bacia amazônica, tudo ao contrário. Floresta tropical imensa, excêntrica às zonas de irradiação da política brasileira a precariedade das comunicações longitudinais. A terra ainda divorciada do homem, pequeno ainda para abarcar-lhe a grandiosidade. A não ser a navegação fluvial segundo os rumos excêntricos da Amazônia, só a Madeira-Mamoré, perdas nas profundezas do “Inferno Verde” como único pião (*Sic!*) sabiamente colocado com mão de mestre... (TRAVASSOS, 1935, p. 157-158)

A Geopolítica travassiana constitui um núcleo doutrinário em torno do qual pode ser pensado o desenvolvimento territorial do Brasil no século XX. E são muitos os seus comentadores que enxergam na sua teoria o instrumento de orientação da política externa brasileira durante a maior parte do século XX⁽⁵⁾. Uma avaliação minuciosa do grau de atualidade de suas ideias seria um motivo para outro trabalho, mas se compararmos o que aqui apresentamos com preocupações atuais do Estado brasileiro, tais como os planos continentais de infraestrutura e a questão da defesa da Amazônia, nos sentimos seguros para afirmar que Mário Travassos é digno de ser revisitado.

4. À GUIA DE COMPARAÇÃO

Quando, no início da década de 1950, Golbery do Couto e Silva (1911-1987) quis uma síntese geopolítica da América do Sul, recorreu a Malagrida e Travassos, dando a eles autoridade de pais fundadores do pensamento geopolítico continental. O que lemos a seguir foi Golbery que escreveu (SILVA, 1981, p. 55):

Muito tem se escrito desde Badia Malagrida e Mário Travassos sobre a oposição das duas grandes bacias do Amazonas e do Prata que nessa região central, reforçada de um e outro lado pela dinâmica dos transportes, se manifesta com o máximo de intensidade; sobre o antagonismo das atrações do Pacífico e do Atlântico que, através dos *nudos* e dos *pasos* andinos, dissociam a Bolívia, tantas vezes apontadas como um “paradoxo geopolítico” ou “mero expediente da história”, bem assim, sobre a eterna aspiração paraguaia de “respirar por dois pulmões” — para que nos tenhamos agora a reexaminar tais aspectos, sem dúvidas relevantes, da geografia política sul-americana.

Golbery nos deixa uma incógnita sobre os dois autores. Parece estar nos autorizando a uma investigação sobre eles e quem sabe até uma comparação entre eles. A súmula

(5) A bibliografia consultada é rica em exemplos que demonstram a influência travassiana no planejamento de longo prazo do Brasil do segundo pós-guerra. Tanto autores brasileiros (VIEIRA, 2008; MELLO, 1997) quanto argentinos (GUGLIALMELLI, 1979; SCENNA, 1975) consideram que a teoria de Travassos “(...) orientó la estrategia espacial brasileña, particularmente en vias de comunicaciones, con Paraguay y Bolivia a partir de 1930” (GUGLIALMELLI, 1979, p. 137). Com efeito, os grandes projetos brasileiros, como os planos viatórios de dimensões nacionais e continentais, a construção da usina hidrelétrica de Itaipu e a transferência da capital para o planalto central se enquadram na lógica de raciocínio do autor. Além de tudo, Mario Travassos participou da segunda expedição para demarcação do sítio de Brasília, fato que, sem sombra de dúvida, põe em evidência a importância do autor para a política territorial brasileira do segundo pós-guerra.

das ideias apresentadas nas duas seções anteriores nos incita a realizar uma análise comparativa. Ademais, os especialistas reconhecem que Mário Travassos foi leitor de Badia Malagrida e usou as ideias do cônsul catalão para fundamentar as suas próprias⁽⁶⁾.

Três pontos comuns aproximam Malagrida e Travassos de maneira segura a fim de viabilizar o exercício comparativo. Os dois autores são geopolíticos de orientação ratzeliana, são antiamericanistas, e possuem uma visão comum, suficientemente clara, da grande compartimentação geomorfológica da América do Sul.

Os dois autores têm forte influência da Geografia Política alemã do final do século XIX, principalmente no que toca o papel de organização territorial dos transportes. Para Ratzel, o crescimento territorial dos Estados é precedido por outras formas de influências, onde merece destaque a necessidade da formação prévia de uma rede viária (RATZEL, 1990, p. 182). Isto é marcante tanto para Malagrida, que vê nos transportes ferroviários um precursor necessário para a construção de seu projeto federativo, quanto para Travassos e o seu plano transversal e plurimodal.

Em defesa da estrutura territorial de suas *confederaciones*, Malagrida faz o estudo das potencialidades dos transportes latino-americanos, e se maravilha com o plano ferroviário argentino que vascularizava a maior parte da extensão da bacia do rio do Prata e aparecia, portanto, como grande prelúdio de um Estado-maior, que ele vislumbrava ser a Confederação do Prata.

Para Travassos, por outro lado, que não compartilhava o otimismo da expansão ferroviária argentina, a política dos transportes possuía um duplo significado: deveria dar articulação ao território brasileiro e projetar a influência brasileira para o continente sul-americano. Também não desmente Ratzel, e foi por isso que, mais de uma vez, Mário Travassos foi apontado como um dos mentores do expansionismo brasileiro.

Os dois autores comungam também do mesmo critério de compartimentação geomorfológica da América do Sul, que faz uso das bacias hidrográficas para a sua delimitação. Inspirados na importância da bacia hidrográfica como base para a organização territorial, a visão basilar da divisão geopolítica do subcontinente fica a cargo das duas grandes bacias hidrográficas: a bacia do rio da Prata e a bacia do rio Amazonas. Fora isso, a Cordilheira Andina, com seus *pasos* e *nudos*, cumpre um papel importante: ela cria uma terceira compartimentação geopolítica, de disposição longitudinal, de altitudes imensas; os Andes vão isolar as populações que lá estão do restante do continente.

Os dois geopolíticos, porém, possuem objetivos distintos. Para usarmos uma analogia, seria como se os dois autores fossem enxadristas que, ao se defrontarem, compartilhassem da mesma percepção do que é o tabuleiro de xadrez, mas jogam em lados opostos usando de estratégias diferentes.

Apesar do entendimento comum de que os fatores geográficos influenciariam na política dos Estados, o projeto político que os dois encetam é de natureza distinta. Neste particular, três pontos merecem ser discutidos. O primeiro deles diz respeito à possi-

(6) A segunda edição de 1935 do livro de Travassos lista em meio as suas referências bibliográficas o trabalho de Malagrida.

bilidade de unificação dos Estados hispânicos da bacia do rio da Prata sob a égide argentina; o segundo, a visão que cada autor tem do papel brasileiro dentro do concerto sul-americano; e, por último, o significado do território boliviano enquanto fenômeno geopolítico.

Em primeiro lugar, os autores se contrapõem no que toca ao significado da unificação da bacia do rio da Prata. A bacia do rio da Prata foi, no passado colonial, cenário de disputa entre hispânicos e portugueses. A fundação do Vice-reinado do Rio da Prata pelos espanhóis a partir de 1750 foi uma tentativa tardia de tentar contrapor o expansionismo brasileiro na região. O processo de independência argentina levou todo o patrimônio territorial do Vice-reinado à balcanização e a restauração de tal unidade foi um dos objetivos do Estado argentino na primeira metade do século XX.

Badia Malagrida tem uma visão positiva do projeto de uma Argentina grande, mas o mesmo não acontece com Mário Travassos. O brasileiro estava consciente do desequilíbrio de poder que tal projeto acarretaria para o seu país. Em verdade, lhe causa inquietação o fato da Argentina expandir sua influência e quiçá seu próprio território pela Bacia do Rio da Prata. Daí a necessidade de se contrapor o projeto argentino.

Nasce desta percepção um dos maiores empreendimentos estratégicos do Brasil do século XX, que é o seu sistema transversal e plurimodal de estradas. Transversal, porque explorava os portos de toda a extensão da costa brasileira, que eram ligados por estradas até as cidades dos países platinos, em um sistema de eixos latitudinais que concorria com o sistema ferroviário argentino, que se afunilava no Porto de Buenos Aires. E plurimodal, porque fazia uso da combinação de rodovias, ferrovias e hidrovias, uma vez que um sistema exclusivamente ferroviário seria caro e de implantação demorada.

A percepção que os dois autores têm do Brasil também são muito diferentes. Malagrida, ao observar a América portuguesa, constatou que ela ainda era frouxamente costurada do ponto de vista territorial. O geopolítico catalão vislumbrava um futuro relativamente modesto para o Brasil: caso o país conseguisse contornar suas fragilidades territoriais, poderia se expandir para o oriente boliviano e para as Guianas, mas era bem certo que o país se fragmentaria em um Estado platino e outro Estado amazônico.

Travassos, mais do que Malagrida, soube avaliar o papel da posição geográfica brasileira no continente, delineando que as potencialidades portuárias aliadas a uma posição territorial central no continente poderiam arrebatar da Argentina a supremacia platina. Seu plano de articulação territorial, expresso detalhadamente em *Introdução à geografia das comunicações brasileiras* (1942), foi a plataforma para a projeção internacional do país por meio dos transportes.

Por último, um ponto de comparação de extremo interesse diz respeito ao papel estratégico da Bolívia. Prostrada de sua frente oceânica na Guerra do Pacífico (1879-1883), a Bolívia foi obrigada desde então a adotar uma política pendular em relação aos vizinhos com frentes marítimas. Tal fato, central no pensamento dos dois autores em tela, é avaliado como tendo uma significação estratégica distinta.

Malagrida vai entender o território boliviano como um obstáculo político para a integração: sua existência é um empecilho para a organização das *confederaciones*

e sua política pendular é um fator de instabilidade política de difícil solução. Ao se referir à república do altiplano como “*um mero expediente da história*”, Malagrida considera que as perdas territoriais bolivianas são inevitáveis por causa de sua condição geográfica.

Se para Malagrida o território boliviano é um entrave para os seus propósitos hispano-americanos, para Travassos ele será a chave para o Brasil alcançar a supremacia continental. O triângulo estratégico do altiplano boliviano articula as três principais regiões geopolíticas da América do Sul. Caso o Brasil conseguisse integrar tal triângulo ao seu complexo logístico, todo o cenário estratégico continental sofreria alterações: a Bolívia passaria da órbita argentina para a órbita brasileira e as estradas brasileiras chegariam até o Pacífico pelo acesso das abertas andinas.

O contraste entre os dois autores é em verdade o contraste entre duas tendências, duas vontades políticas que se manifestam desde a colonização: as estradas imaginadas por Travassos seguem as pegadas deixadas pelos bandeirantes, em seu caminho nunca concluído rumo à prata de Potosí. Não é exagero darmos a Travassos o título de herdeiro de um jeito luso-americano de se pensar a América Latina; Malagrida, um de seus mentores intelectuais, é ao mesmo tempo seu antagonista político, haja vista que seu ideário de uma “*España Grande*” não pode se harmonizar com a mentalidade do geopolítico brasileiro. Por isso, e pelo fato de Malagrida fazer uma reformulação democrática do antigo ideário da coroa espanhola, é que afirmamos ser o cônsul catalão o formulador de um ponto de vista *hispano-americanista* da integração continental.

5. CONCLUSÃO

Malagrida e Travassos tiveram destinos bastante diferentes quanto ao uso que foi feito de suas ideias. Malagrida é raramente lembrado, aparece de relance, citado nos textos tradicionais da Geopolítica brasileira, o que torna sua herança intelectual válida; no entanto, em contraste, seu projeto hispano-americanista não vingou por falta de mais adeptos. Já Travassos se tornou um dos construtores da grande estratégia brasileira: ele soube sintetizar as necessidades territoriais do seu país em um plano de médio e longo prazo, que ecoou nos grandes projetos de infraestrutura do Brasil durante todo século XX.

Em que pese o fato da última edição de *Projeção continental do Brasil*, ter sua última edição no ano de 1948, as ideias do livro têm um paralelo estreito com a política de Estado do Brasil do segundo pós-guerra. Sintético, o conceito estratégico implícito na geopolítica travassiana toca em pontos como a integração territorial, a rivalidade histórica com Argentina e a preocupação com assuntos amazônicos.

Quem conhece a história brasileira do século XX, sabe que, a médio e longo prazo, governos de diferentes tendências criaram com eficiência e contiguidade um plano transversal de transportes que extravasou as fronteiras do país, bem como buscaram retirar da Argentina o posto de epicentro do sistema logístico continental. Essa é uma diretriz/objetivo defendida(o) por todo governo desde os de cunho nacional desenvolvi-

mentista até o momento presente. Um reflexo atual dessa postura é a presença financeira brasileira e o caráter transversal em mega empreendimentos como o IIRSA.

Os objetivos de Travassos e Malagrida são *distintos, de fato*. Enquanto Travassos pensa no desenvolvimento e segurança do Brasil, Malagrida vai criar um novo tipo de pan-americanismo, melhor dizendo, o que ele põe em pauta é a necessidade de uma consciência ibero-americana e, neste particular, ele se notabiliza.

Em outras palavras: Malagrida é mais completo, e também mais explícito no que toca à construção de um ideário político. Enquanto Travassos se limita a um raciocínio meios/fins para a melhoria das condições de defesa do Brasil, Malagrida se dedica à criação de uma cosmovisão, muito mais rica em termos de valores políticos, porém, muito menos pragmática e de operacionalização difícil.

Quando Malagrida propõe o modelo de *confederaciones*, é certo que ele força o argumento geográfico e ignora a política. A vontade de autonomia dos pequenos Estados latino-americanos, a influência estadunidense na América Latina e o resquício de rivalidades históricas parecem pôr em xeque essa proposta. Mas, em um ponto, sua análise é bastante precoce: entende que a Primeira Guerra Mundial viria estimular o surgimento de uma comunidade atlântica de Estados vitoriosos e que a vida internacional no século XX seria caracterizada pela rivalidade de blocos, fato este que nenhuma nação — seja ela grande ou pequena — conseguiu se esquivar.

6. BIBLIOGRAFIA

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Brasil, Argentina e Estados Unidos — Conflito e integração na América do Sul (da Triplíce Aliança ao Mercosul — 1870-2003)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renavan, 2003.

CABALLERO, Gabriela Dalla-Corte. *Prácticas asociativas y Estado oligárquico. Los Proyectos y mercantiles de la Casa de América de Barcelona en el Cono Sur (1920-1930)*. In: *Estudios sobre América: siglos XVI — XX*. Sevilla: Asociación Española de Americanistas (AEA), 2005.

Fonte digital: <<http://www.americanistas.es/biblo>>. Acesso em: 9 fev. 2010.

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra — Nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GUGLIAMELLI, Juan Enrique. *Geopolítica del cone sul*. Buenos Aires: Editora El Cid, 1979.

MALAGRIDA, Carlos Badia. *El factor geográfico en la política sudamericana*. 2. ed. Madri: Instituto Editorial Reus, 1946.

MELLO, Leonel Itaussu. *A Geopolítica do Brasil e a bacia do Prata*. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.

OLIVIÉ, Fernando. La proyección internacional de España ante el nuevo milenio. In: *Anales de Historia Contemporánea*. Universidade da Murcia. v. 16, n. 16, p. 13-24, setembro 2000.

RATZEL, Friedrich. As leis do crescimento espacial dos Estados. In: MORAES, Antonio Carlos Robert (Org). *Ratzel*. São Paulo: Editora Ática, 1990.

_____. O solo a sociedade e o Estado. *Revista do Departamento de Geografia*, São Paulo, v. 02, n. 02, 1983.

_____. Ubicacion y Espacio. In: RATTENBACH, Augusto Benjamín. *Antología geopolítica*. Buenos Aires: Editorial Pleamar, 1975.

SILVA, Golbery do Couto e. *Conjuntura política nacional: o Poder Executivo & Geopolítica do Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981.

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

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

VILLANOVA, Antonio Royo. Cataluña y el americanismo. *ABC da Cataluña*, 17 de novembro de 1919, p. 4.

Fonte digital: <<http://hemeroteca.abc.es>>. Acesso em: 21 jul. 2010.